

REVISTA ECUMENE

DE CIENCIAS SOCIALES

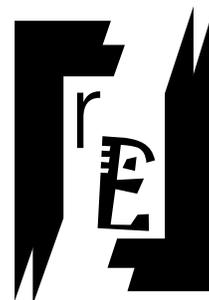
INCLUYE DOSSIER

"INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA: MARCHAS Y CONTRAMARCHAS DE UN PROCESO ETERNO" PARTE I

**COORDINADO POR:
DRA. OLGA SAAVEDRA Y LIC. CARLOS DA SILVA**
Integrantes del grupo de investigación GEICRAL de la
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO/ ARGENTINA



REVISTA ECÚMENE DE CIENCIAS SOCIALES



Directores

Ezequiel Fabricio Barolin - Instituto Mora, México
Orfilia Damiano Obando - Universidad Iberoamericana, México

Comité Científico

Dr. Adriana Tervén - *Escuela Nacional de Antropología e Historia – Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social - Universidad Autónoma de Querétaro - México*
Dra. Alejandra Navarro Smith - *Instituto de Estudios Superiores de Occidente - México*
Dr. Alejandro Rabinovich - *Universidad Nacional de La Pampa - Argentina*
Dr. Antonio Arvizu - *Universidad Autónoma de Querétaro - México*
Dr. Armando Preciado - *Universidad de Guanajuato - México*
Dra. Cristina Viano - *Universidad Nacional de Rosario - Argentina*
Dra. Fausta Gantús - *Instituto Mora - México*
Dr. Félix Martínez - *Universidad del Tolima - Colombia*
Dr. José Elías Palti - *Universidad Nacional de Quilmes - Argentina*
Dra. Marcela Ternavasio - *Universidad Nacional de Rosario - Argentina*
Dra. María Elisa Servín - *Dirección de Estudios Históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia - México*
Dr. José Manuel Buenrostró Alba - *Universidad de Quintana Roo - México*

Colaboradores Editoriales

Mtro. Alan Suah Islas Ruiz / *Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco - México*
Mtro. Andrés Alfonso Vergara / *Universidad de Antioquía - Colombia*
Dra. Cecilia E. Maldonado Lorenzo / *Tecnológico Nacional de México - México*
Mtro. Christian D. Moreno Pulido / *Universidad Autónoma de Querétaro – México*
Mtro. Christopher Sotelo Rodríguez / *Instituto Mora – México*
Prof. Darío Agustín Machuca / *Universidad Nacional de Formosa – Argentina*
Mtra. Diana Baltazar Mozqueda / *Universidad Autónoma de Zacatecas - México*
Mtro. Douglas Véliz Vergara / *Universidad de Atacama - Chile*
Mtro. Federico Hans Hagelsieb / *Universidad de Sonora - México*
Mtro. Jesús Alejandro Báez Rodríguez / *Escuela Normal Superior de Querétaro - México*
Dr. Juan Antonio Acacio / *Universidad Nacional de La Plata/ CONICET - Argentina*
Dra. Laura Victoria Rodríguez Zaragoza / *Universidad de Guadalajara – México.*
Mtro. Lázaro Gerardo Valdívía Herrero / *Universidad de las Artes de Cuba (ISA) -Cuba*
Dra. Lidia González Malagón / *Universidad Nacional Autónoma de México – México*
Dr. Luis Alonso Hagelsieb Dórame / *Universidad de Sonora -México*
Prof. Natalia Paola Montoya / *Universidad Nacional de Jujuy - Argentina*
Dr. Víctor Manuel Neira Rubio / *Centro de Investigación Educativa del Norte – Colombia*

Diseño de portada

Mtra. Orfilia Damiano

REVISTA ECÚMENE DE CIENCIAS SOCIALES, Año 3, Volumen 2, Número 6, agosto 2022-enero 2023. Es una publicación semestral, digital, autónoma y autogestiva, editada por Ezequiel Fabricio Barolín. Calle 16 de Septiembre 57, Centro, C.P. 76000, Santiago de Querétaro, Qro, C.P.76000, Teléfono +52 442 547 9177. Página electrónica: <https://revistas.uaq.mx/index.php/ecumene>. Dirección electrónica: ecumene@uaq.mx. Editor responsable: Mtro. Ezequiel Fabricio Barolín. Reservas de Derechos al Uso Exclusivo No. 04-2021-031913410400-102, ISSN 2683-3077, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsables de la última actualización de este número: Mtra. Orfilia Damiano, Tel. +52 442 678 9266, Correo electrónico: orfidamiano@gmail.com. Fecha de última modificación: 29 de en enero de 2023. El contenido de los artículos publicados es responsabilidad de cada autor y no representa el punto de vista de REVISTA ECÚMENE DE CIENCIAS SOCIALES. Se autoriza cualquier reproducción parcial o total de los contenidos o imágenes de la publicación, incluido el almacenamiento electrónico, siempre y cuando sea para usos estrictamente académicos y sin fines de lucro, citando la fuente sin alteración del contenido y otorgando los créditos autorales.



Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional

Los artículos y toda la información suministrada en ellos son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente la opinión de los miembros de la revista.

SUMARIO

Artículos por Convocatoria Ordinaria

INFLUENCIA DE LAS TÉCNICAS DE TOMA DE PERSPECTIVA E INSTRUCCIÓN SOBRE EL PREJUICIO DE MUJERES CARAQUEÑAS HACIA ADOLESCENTES EMBARAZADAS pp. 6-39

Influence of Perspective-taking and Instruction Techniques on The Prejudice Towards Pregnant Teenagers of Women from Caracas

por ELIZABETH PAULINE MONSALVE-PRADA & KRYSSBELL SERRANO-CARREÑO & CAROLINA MORA

LA CIUDADANÍA NEGADA A LAS MUJERES EN OCOTEQUILA, MUNICIPIO DE COPANATAYOC, GUERRERO pp. 40-61

Citizenship denied to women in Ocotequila. Copanatoyac Municipality, Guerrero

por DIANA GÓMEZ GÓMEZ & GEORGINA VÁZQUEZ MORENO

EL TRAMO VIAL DEL ALTO DE LA LÍNEA COMO “UN PROYECTO DE REGIONALIZACIÓN SOCIOECONÓMICO” pp. 62-82

The highway section of the line as “a socioeconomic regionalization project”

por CHRISTIAN CAMILO PEÑA TOCORA

TINTA Y SANGRE: LA CONFRONTACIÓN DE ROJOS VS. AZULES EN LA CARICATURA POLÍTICA COLOMBIANA (1945-1953) pp. 83-104

Ink and blood: The Reds vs. The Blues Confrontation in Colombian Political Cartoons

por ORFILIA DAMIANO OBANDO & SHANNA VALENTINA ABELLO GOMEZ

Entrevista

LA REFORMA EDUCATIVA. ENTREVISTA AL DR. PEDRO FLORES CRESPO pp. 105-120

JESÚS ALEJANDRO BÁEZ RODRÍGUEZ & DIANA BALTAZAR MOZQUEDA

Reseñas

RODRÍGUEZ RÍOS, Gladiz Esperanza. *Mólema*. México: Laripse, 2022 pp. 121-126

por ANA ARÁN SÁNCHEZ

RICHARD, Nelly. *Zona de tumultos. Memoria, Arte y Feminismo. Textos reunidos de Nelly Richard: 1986-2020*. Buenos Aires: CLACSO, 2021 pp. 127-130

por CECILIA GABRIELA FUENTES URTAZA

Sección Dossier “Integración latinoamericana: marchas y contramarchas de un proceso eterno” Parte I

RE-PENSAR LA INTEGRACIÓN DESDE EL SUR. HILANDO CAMINOS Y TEJIENDO REDES pp. 131-144

Re-thinking integration from the South. Knitting roads and weaving networks.
por SANTIAGO TOFFOLI

LA OTRA INTEGRACIÓN. ORÍGENES Y DESARROLLO DEL ALBA DURANTE LA RECONFIGURACIÓN DEL REGIONALISMO LATINOAMERICANO EN LA DÉCADA DE 2000 pp. 145-172

The other integration. Origins and development of ALBA during the reconfiguration of Latin American regionalism in the 2000s
por JULIÁN KAN

RUNASUR, HACIA LA INTEGRACIÓN REGIONAL DE NUESTRA AMÉRICA, DESDE LOS PUEBLOS Y PARA LOS PUEBLOS pp. 173-196

RUNASUR, towards the regional integration of our America, from the towns and for the towns
por MALKA MANESTAR

MAPUCHE REVOLUCIONARIO Y AYMARA PLURINACIONAL: LUCHA NACIONISTA Y HORIZONTE POLÍTICO- TERRITORIAL EN DOS CASOS DE NACION ORIGINARIA pp. 197-218

Revolutionary Mapuche and plurinational Aymara: nationalist struggle and political-territorial horizon in two cases of native nation
por ANA ROCCHIETTI & ALICIA LODESERTO

LA DIMENSIÓN LINGÜÍSTICA DE LA ESTRATEGIA REGIONAL EN EL PERÍODO 2003-2015: HACIA LA INTERCOMPRENSIÓN ENTRE LOS PAÍSES LATINOAMERICANOS pp. 219-251

The linguistic dimension of the regional strategy in the period 2003-2015: towards intercomprehension among Latin American countries
por VIRGINIA IRENE RUBIO SCOLA & MARÍA ISABEL POZZO

(RE)PENSANDO LA CIUDADANÍA REGIONAL EN EL CONO SUR AMERICANO. HIPÓTESIS Y APUNTES TEÓRICOS BASADOS EN UNA INVESTIGACIÓN DE CAMPO EN DOS ETAPAS (PARTE 1) pp. 252-286

(Re)thinking regional citizenship in the American South Cone. Hypothesis and theoretical notes based on a two-stage field investigation
por OLGA MÓNICA SAAVEDRA

EL TRAMO VIAL DEL ALTO DE LA LÍNEA COMO “UN PROYECTO DE REGIONALIZACIÓN SOCIOECONÓMICO”

The highway section of the line as “a socioeconomic regionalization project”

CHRISTIAN CAMILO PEÑA TOCORA¹

Fecha de recepción: 22 de septiembre de 2022

Fecha de aprobación 29 de enero de 2023

RESUMEN

El Alto de la Línea se ha constituido durante los últimos años como uno de los proyectos de regionalización más grandes de Colombia, buscando conectar el corredor vial del centro-sur del país con el puerto de Buenaventura. Sin embargo, lo anterior implica un gran reto para la ingeniería, pues llevar a cabo su desarrollo ha sido de enorme complejidad debido a los factores de carácter físico, cultural, social, ambiental y económico que allí se encuentran, transformado el espacio geográfico y la categoría de región en las poblaciones de Cajamarca y Calarcá, ubicadas en los departamentos de Tolima y Quindío, respectivamente. El objetivo del estudio consistió en realizar un análisis de las consecuencias producidas por factores de orden ambiental, social y regional que se desencadenaron a partir de la implementación de los Túneles carreteros de la Línea, dando a conocer cómo estos efectos generaron un gran desequilibrio en el desarrollo económico y social en estas regiones colombianas. La investigación tuvo un enfoque cualitativo, tomando como técnica de recolección de datos una encuesta, la cual permitió recopilar la información necesaria y veraz para el muestreo de estudio. Finalmente, se concluye que la implementación del proyecto de los Túneles de la Línea, contrastan con la teoría de la investigación y la visión perceptible de los encuestados, pues muchos de ellos resaltaron que tras su inauguración es muy poco el beneficio que han recibido de él, dejando entre ver un desarrollo desigual por parte del Estado a través de la intensificación en la dominación perpetua del espacio.

¹ Licenciado en Ciencias Sociales de la Universidad del Tolima de Colombia. Integrante del semillero de investigación GISOCIAL. Esta investigación es resultado de tesis de grado para optar al título de licenciado en Ciencias Sociales: Correo electrónico: cami-petol6@hotmail.com

Palabras clave: Espacio geográfico, Regionalización y Desarrollo desigual.

ABSTRACT

The stop of the line has been established in recent years as one of the largest regionalization projects in Colombia seeking to connect the road corridor from the center - south of the country with the port of Buenaventura. However, the challenge implied for engineering to carry out its development has been of enormous complexity due to the physical, cultural, social, environmental and economic factors that are found there, transforming the geographical space and the category of region into the populations of Cajamarca in the department of Tolima, and Calarcá in the department of Quindío. The objective of the study was to carry out an analysis of the consequences produced by environmental, social and regional factors that were triggered by the implementation of the Línea road tunnels, revealing how these effects generated a great imbalance in the economic and social development in these regions of the Colombian territory. The research had a qualitative approach where a survey was used as a data collection technique, which allowed the necessary and accurate information to be collected for the study sampling. Finally, it is concluded that the implementation of the line tunnel project contrasts with the theory of the research and the perceptible vision of those surveyed, since many of them highlighted that after its inauguration the benefit they have received from it is very little, leaving between seeing an uneven development by the state through the intensification of the perpetual domination of space.

Keywords: Geographical space, Regionalization and Unequal Development.

Introducción

Los impactos ambientales, sociales, culturales y económicos que se han producido a lo largo y ancho de la obra “Túneles del Alto de la Línea” degradaron en gran proporción las categorías del espacio geográfico, como *medio*, *lugar*, *paisaje*, *región* y *territorio*. Cada una de estas se diferencia de la siguiente manera: el *medio* es entendido como aquel espacio donde se relacionan los seres humanos y el medioambiente, con la finalidad de adquirir un desarrollo socioeconómico. Dentro de este se conocen: el medio rural y urbano. El *lugar*, por su parte, es ese espacio donde se genera un sentido de pertenencia e identidad; mientras que el *paisaje* es la interacción del medio físico, es decir el relieve, el clima, entre otros. Con las intervenciones del ser humano sobre estas, la *región* se concibe como

ese espacio homogéneo en el que se interrelacionan uno o varios elementos que le dan identidad y diferencia en sus funciones sobre otras regiones; y, por último, el *territorio* es percibido como la forma de organización de los pueblos, a través del desenvolvimiento espacial de las relaciones sociales que instauran los seres humanos en las dimensiones cultural, social, económica y política.

Si bien, este tipo de obra vial busca dar solución a los problemas históricos que se han presentado en materia de movilidad en esta parte del territorio colombiano, su ejecución se ha tornado en un problema masivo de desigualdad social y económica entre zonas centrales y periféricas de las regiones de Cajamarca (Tolima) y Calarcá (Quindío), dejando problemáticas como la migración, apropiación y sentido de pertenencia por el patrimonio vial y afectación a los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

El propósito principal de la investigación se fundamentó no solo en el análisis de los factores causantes del daño ambiental y la desigualdad social desencadenados por la construcción de los Túneles de la Línea, sino también, en la reflexión sobre los motivos que impulsaron al ingeniero Luciano Battle (hace aproximadamente 119 años) a su idea original de conectar el centro-sur con el occidente del país.

Metodología

Dado que el objetivo de la investigación es analizar las consecuencias de aquellos efectos ambientales, regionales y sociales que ocurrieron a partir de la construcción de los Túneles de la Línea, se recurrió a un diseño no experimental que se aplicó de manera transversal, considerando que no se manipularon ni se sometieron a ningún tipo de pruebas las variables de estudio. Asimismo, se consideró que el tema de investigación tiene un sustento teórico suficiente, por lo que se procedió a realizar la investigación de tipo descriptivo para conocer a detalle la forma en que la implementación del proyecto de los Túneles de la Línea afectó no solo a la región en su categoría ambiental, sino también en las categorías social, cultural, económica y política de ambas regiones de estudio. Tal como definen Kerlinger y Lee:

“Como la búsqueda empírica y sistemática en la cual el científico no posee control directo de las variables independientes, pues sus manifestaciones ya han ocurrido, o son inherentemente manipulables. Se hacen inferencias sobre las relaciones entre las variables, sin intervención directa, de la variación concomitante de las variables independiente y dependiente”.²

² Kerlinger, F. & Lee, H. *Investigación del comportamiento*. McGRAW-HILL., 2002

Asimismo, se logra considerar que esta investigación de carácter no experimental se realizó bajo un estudio transversal, es decir, que desde una perspectiva referida a la dimensión temporal de la investigación, las variables (*necesidades básicas insatisfechas, pobreza y condiciones de vida, migración*) se estudiaron en un solo momento del tiempo, en el que además, se midieron según los criterios de la población estudiada, la cual también nos proporcionó la información veraz y necesaria para su respectivo estudio. Por último, tenemos que el tipo de estudio de la investigación, como se mencionó al principio de este apartado, fue de tipo descriptivo, ya que en su primer momento se detallaron y caracterizaron las variables de estudio bajo la elaboración de mapas cartográficos realizados en el software QGIS, para identificar su grado de relación no solo con los municipios de estudio, sino también con los municipios periféricos o de su alrededor.

Esta investigación se diseñó bajo el planteamiento de un enfoque cualitativo, por ser el que mejor se adapta a las características y necesidades de la investigación. Para Hernández Sampieri un enfoque cualitativo se define como aquel que *“utiliza la recolección y análisis de los datos para afinar las preguntas de investigación o revelar nuevas interrogantes en el proceso de interpretación”*.³ Es decir, que el enfoque cualitativo también permite desarrollar hipótesis o preguntas que surgen en la investigación antes, durante o después de la recopilación de información, junto con su respectivo análisis de datos.

En este sentido, la técnica de recolección de datos que se utilizó en la investigación fue la encuesta, la cual consiste en compilar la información mediante un cuestionario previamente diseñado, con preguntas sistematizadas que no modifican el fenómeno de estudio ni su entorno, donde se recoge la información ya sea para entregarla en gráficos o en tablas. De tal forma, dicha técnica nos permitió analizar aquella percepción que tenían los diferentes habitantes de las poblaciones de Cajamarca y Calarcá, en Colombia, con relación al desarrollo desigual que produjo la construcción de los Túneles de la Línea.

La elaboración de la encuesta contó con preguntas cerradas y abiertas y se ejecutó a través de un formato digital (Google formularios). La misma estuvo compuesta por 20 preguntas, donde 9 de ellas fueron abiertas y 11 cerradas de tipo opción múltiple. Ejemplos de las preguntas implementadas fueron: ¿Considera usted que el proyecto de los Túneles de

³ Hernández Sampieri, Roberto; Fernández Collado, Carlos y Baptista Lucio, Pilar. «Definiciones de los enfoques cuantitativo y cualitativo, sus similitudes y diferencias.» En *Metodología de la investigación*, de Hernández Sampieri, Roberto; Fernández Collado, Carlos y Baptista Lucio, Pilar 2 - 20. México D.F.: McGraw-Hill, 2014.

la Línea trajo consecuencias en la naturaleza de tipo positivo, negativo o no opina?; y, ¿Usted cree que implementar este tipo de proyectos de infraestructura compromete las necesidades básicas insatisfechas de la población, en especial de la más pobre y vulnerable de la región centro (urbano) y periferia (rural)? La encuesta se aplicó a un grupo de personas, entre las cuales se encontraban presidentes de las Juntas de Acción Comunal y habitantes de las regiones de Cajamarca y Calarcá, las cuales conocían y poseían la información pertinente que necesitaba la investigación. Por otro lado, se realizaron unos mapas cartográficos en la plataforma (QGIS) la cual nos permitió analizar no solo la ubicación geoespacial de las regiones de estudio, sino también analizar la información recolectada por las mismas variables.

Una vez obtenidos los datos que nos proporcionaron los instrumentos, se procedió a realizar un análisis estadístico, estos datos fueron tabulados y presentados en gráficos de pastel y de barras. La ventaja del análisis estadístico de datos en esta investigación de enfoque cualitativo, es que nos permitió obtener un conocimiento profundo sobre ciertas realidades subjetivas, como, por ejemplo, la percepción de los habitantes de los municipios de Cajamarca y Calarcá y de las zonas urbanas y rurales, sobre la implementación del proyecto de los Túneles de la Línea.

Una nueva visión geográfica

El proyecto de los Túneles de la Línea es una infraestructura vial que conecta los departamentos colombianos de Tolima y Quindío. Consiste en atravesar la cordillera Central de los Andes mediante la perforación de las montañas para conectar la capital del país con la costa pacífica. Su distancia de 9 km lo hace el túnel más largo de todo el continente americano. Por esta razón, es uno de los proyectos más ambiciosos que tiene el país, pues intrínsecamente lleva interpuesta una visión de más de 200 años. No sería hasta el año 2000 -durante el mandato de Álvaro Uribe Vélez, con firma del entonces ex ministro del interior y justicia German Varga Lleras- que se buscó transformar el corredor vial del alto de la Línea, en un espacio de dinamismo económico a gran escala, donde geográficamente se ha ido transformando la cordillera andina más alta de Colombia (la Central), lo que constituye una barrera física entre el altiplano donde se localiza la capital, frente los Llanos Orientales y el océano Pacífico con Buenaventura, el principal puerto de exportación.

La elaboración de los diseños básicos para licitación ha estado a cargo del Consorcio la Línea conformada por las firmas colombianas, Consultoría Colombiana S.A., Gómez Cajiao S.A. y Estudios Técnicos S.A., con la asesoría de Geoconsult de Austria. De tal manera, el cambio que ha tenido en gran proporción las categorías de *territorio, región, paisaje y lugar*, han ido dejando entre ver cómo la mano del hombre y la fuerza del trabajo

comprimen al espacio con el fin de cumplir sus necesidades. Hoy en día el debate sobre región y regionalización se centra en el cuestionamiento de lo regional, a través de una proliferación de nuevas y viejas desigualdades regionales como lo sustenta Rogeiro Haesbaert:

*“A pesar de la proclamada globalización homogeneizadora, lo que vemos, concomitantemente, es una permanente reconstrucción de la heterogeneidad y de la fragmentación mediante nuevas desigualdades, y la recreación de la diferencia en los diversos rincones del planeta. Por otro lado, la cuestión resurge en las ciencias sociales en función de varios debates académicos como la crisis social y las políticas de base regional, las cuales se evidencian desde corrientes como el posmodernismo y el posestructuralismo”.*⁴

En tal sentido, el espacio y el tiempo son el resultado de interrelaciones que van desde lo global hasta lo ínfimo de la intimidad. Es el espacio el centro de las posibilidades y existencias que articulan la multiplicidad como producto de la interacción entre hombre y sociedad.⁵ Sin espacio y tiempo no existe multiplicidad, y sin esta última no habría espacio y tiempo. Es por eso que, la multiplicidad junto con el espacio es consecutivo, es la sintonía de la política a través de su compromiso con el antiesencialismo. Asimismo, el proceso de transformación de la espacialidad también ha producido cambios abruptos en la dimensión ambiental del país, ya que radicalmente el colapso que afecta globalmente al mundo es resultado de pequeñas transformaciones que vive el espacio como afán de hacer ganancias a través de la masificación de un poder, que en aras de la espacialidad, más que de transformar, busca generar una mayor riqueza para los sectores privados manteniendo la desigualdad social y económica de la población. Esto se traduce para la comunidad en un símbolo de improvisación, mala gestión, daño medioambiental, desarrollo desigual y desangre económico.

Durante el siglo XX, la transformación del espacio geográfico se empezó a promover con la aparición de carreteras pavimentadas, cambiando para siempre la historia del transporte, lo que maravilló a la población por el despliegue de vehículos en menor tiempo de un lugar a otro, incurriendo en la reducción de menores tiempos de viaje y la capacidad de sostener camiones de alto tonelaje. Esto dio pie a la idealización de proporcionar una explicación a la formación de una gran diversidad de formas de

⁴ Haesbaert, Rogeiro. *Región y Regionalización: La trayectoria de un debate*. Clacso, 2020.

⁵ Archuf, Leonor. «La filosofía y la política de la espacialidad: algunas consideraciones. .» En *Pensar este tiempo espacios, afectos, pertenencias*, de Doreen Masey, 361 - 366. España: Paidós, 1999.

aglomeración económica en espacios geográficos. El proyecto de los Túneles de la Línea ha prolongado su estructuración en la conservación centro-periferia que relativiza el dualismo entre norte y sur. De ahí que, pensarse el *paisaje, región y lugar* en la transformación del espacio geográfico, se ve limitado y adherido al proyecto moderno, en su sentido extenso.

La resignificación de los conceptos que emergen de lo social se encuentra limitados al conocimiento occidental, donde a su vez se abre la visión de concebirlos de otras maneras, e incluso, de imaginar otras formas de percibir el mundo en relación a la dualidad entre sociedad-naturaleza.⁶ Finalmente, esta nueva visión geográfica enmarca aquella construcción de la teoría social, la cual ha permitido construir y reconstruir el término de *región* desde una nueva geografía, determinando así el aniquilamiento del *espacio y tiempo*.

Una nueva visión geoambiental

Según Bocco y Urquijo la nueva visión geoambiental propone desde una reflexión humanista dar cuenta de las transformaciones socioecológicas que ha sufrido el espacio antes, durante y después de la implementación de un proyecto u obra de infraestructura vial. Esta visión geoambiental también es conocida como “pensamiento ambiental” concentrado en los esfuerzos de una crítica dualista entre naturaleza y sociedad.⁷

El proyecto de los Túneles de la Línea ha sido criticado por la forma en como sus ejecutores no han logrado integrar los conocimientos no científicos con los científicos, es decir, lo empírico, aquello que depende principalmente de la experiencia ligada con percepciones que son abstractas y espaciales, y lo científico, que se caracteriza por manejar el método científico mediante la observación, la inducción, la experimentación, etc.

De esta manera, estudios realizados por CORTOLIMA (Corporación Autónoma Regional del Tolima) en el año 2018, la obra de los Túneles de la Línea concurrió en múltiples consecuencias de carácter ambiental, tales como contaminación de suelos, alteración del paisaje, aporte de residuos sólidos a cuerpos de agua, ocupación en áreas que estaban previamente dispuestas para la implementación de cultivos agrícolas, entre otros. Creando una crisis socioecológica entre el ser humano, el medio físico, biótico y social.⁸ Por lo tanto, “el impacto ambiental que tiene la obra del

⁶ Blanca Ramírez Velásquez, *Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: La diversidad en el pensamiento contemporáneo*, (Instituto de geografía – UNAM, 2017)

⁷ Bocco, Gerardo, y Urquijo, Pedro. «Geografía ambiental: reflexiones teóricas y práctica institucional.» *Región y Sociedad*, 2013.

⁸ CORTOLIMA. *Estudios Ambientales*. Trabajo de Campo, Ibagué, Tolima: Corporación Autónoma Regional del Tolima, 2018

túnel de la Línea es un criterio que se logra identificar especialmente por los impactos potenciales en los componentes físico, biótico y social”.⁹

Los Túneles de la Línea ha sido uno de los proyectos más interesantes en la infraestructura vial de Colombia, su principal propósito es el de mejorar la movilidad y los tiempos de recorrido en el centro y sur del país conectándolos con uno de los puertos marítimos más importantes de Colombia y Suramérica, el puerto de Buenaventura. Este proyecto se ubica en la parte central de Colombia y une los departamentos de Tolima y Quindío, haciendo parte de la troncal de Bogotá-Buenaventura, en su tramo entre Ibagué y Armenia (cruce de la cordilla central). Con base en el EIA (Estudio de Impacto Ambiental) el enorme impacto de esta obra se debe a las condiciones que tienen las cadenas montañosas, ya que la cordillera Central es atravesada por ocho fallas geológicas.¹⁰

En ese sentido, la construcción de estos túneles radica en la transformación del espacio a través del tiempo como factores internos que son aniquilados por la intervención del hombre, radicalmente desde una visión analítica y geoambiental, donde la proliferación del medio ambiente o del entorno natural forman un plano global e identitario de una construcción de lo micro a lo macro. Así pues, la construcción de los Túneles de la Línea es una de las nuevas visiones e invenciones de la geografía física y la geografía ambiental, pudiendo determinarse como uno de los nuevos debates sobre el espacio y el medioambiente. Es una parte que inserta la teoría social como aquel reconocimiento e importancia del espacio y la espacialidad en los fenómenos existentes entre (naturaleza-hombre, pensamiento geográfico y procesos sociales).

La transformación del medio físico y el medioambiente

Las iniciativas sobre innovación y transformación del espacio han causado grandes modificaciones el medio físico y el medioambiente. La situación de las riquezas ambientales como: agua, suelo, aire y energía, así como de los espacios y biodiversidad (relieve, hidrología, flora y fauna) disponibles en los municipios de Calarcá (Quindío) y Cajamarca (Tolima), se han convertido en los factores que permiten detectar los posibles impactos a los que se pueden ver sometidas ambas regiones, fruto de las actividades humanas. Para Maturana y Varela *“en esta transición desde lo físico/ambiental a lo sustentable se transita hacia lo socioecológico, quizás como una forma de evidenciar dicha totalidad asociada al concepto más contemporáneo de medio ambiente”*¹¹.

⁹ A. Martínez, *Prezi*, 24 de febrero de 2015. Obtenido de Prezi: **Error! Main Document Only.**

¹⁰ EIA. *Proyecto Túnel de la Línea*. Informe de Campo, Bogotá D.C.: Estudio de Impacto Ambiental, 2001.

¹¹ H. R. Maturana & F.J. Varela, *Autopoiesis y cognición. La realización de los vivos*, Dordrecht, Boston, Londres, (D. Reidel Publishing Company, 1980)

En ese marco, el proyecto vial de los Túneles de la Línea se encuentra relacionado con la llamada “crisis sistémica”, debido a que su construcción se engloba en una crisis ecológica y social identificada por la pérdida de biodiversidad, el agotamiento de las riquezas naturales y la migración. Esta crisis sistémica conduce a una apropiación privada de los bienes naturales comunes, a la devastación de la naturaleza en ruta y a una hegemonía cultural con una lógica capitalista, que pone en riesgo de extinción a la intuición y el sentido común, encontrándonos con un Estado social de derecho lejos de la democracia, pero cada vez más cerca de la injusticia social.

Estos factores de producción cambiante en el entorno en que está habitado el ser humano, es el resultado de que las características culturales han sido opacadas por el discurso neoliberal, el cual ha traído consigo el discurso del individualismo y la propiedad privada.¹² En ese sentido, la deconstrucción del tejido social se convirtió en la puerta hacia una apertura económica importadora que ha arrasado con la económica campesina del país.¹³

La búsqueda por acrecentar la economía del país, ha conllevado de manera multiescalar las modificaciones de lo físico y lo ambiental, donde las cuestiones de la naturaleza (espacio geográfico-medio ambiente) y antrópicas (sociales, humanas, políticas, culturales, etc.) encuentran su esfera en las cuestiones relativas a la organización del Estado y al gobierno del país, cuyo modelo de desarrollo actual se concentra en la desigualdad, donde la ganancia es de unos pocos, pero la pobreza es sinigual para muchos. De acuerdo con ello, para Arturo Escobar:

*“El actual modelo de «desarrollo» no es una senda que todos los países puedan caminar y llegar a un mejor lugar, sino que nutre el sistema «centro – periferia» en el cual en la mitad están los pocos grupos de alto ingreso y allá en las afueras están las inmensas mayorías como despensas de mano de obra, materias primas y ecosistemas baratos”.*¹⁴

En concordancia con el autor, la combinación de los elementos físicos y ambientales cuyas complejas interrelaciones constituyen el marco de unas alternativas de desarrollo, y las condiciones de vida del individuo y la sociedad, tal como son o tal como se perciben, son parte interna y fundamental del crecimiento económico, el cual repercute en los demás

¹² Carlos Eduardo Ramos Useche, *Autonomía alimentaria e inclusión social en la crisis sistémica*, (Universidad del Tolima, 2020)

¹³ Carlos Eduardo Ramos Useche, *Autonomía alimentaria e inclusión social en la crisis sistémica*, (Universidad del Tolima, 2020)

¹⁴ Arturo Escobar, *La invención del Tercer Mundo*, (Fundación Editorial: El perro y la rana, 2007)

elementos del sistema a través de relaciones directas o de relaciones indirectas.

El dinamismo económico del corredor vial de la cordillera central

El proyecto del túnel del alto de la Línea en la escala de regionalización ha producido un ineficaz progreso en el desarrollo económico del país. Si bien, desde que se decidió implementar este proyecto en 1913, como una ambición para atravesar la cordillera Central de los Andes y conectar el centro del país con el Océano Pacífico como puerta hacia el comercio con Asia, y evitar así largos trayectos en el transporte de mercancías, su retraso se vio permeado por actos de corrupción en los gobiernos de turno y las condiciones físicas de los terrenos montañosos, provocando que la culminación del proyecto vial durara, por lo menos un siglo.¹⁵

Esta obra vial es una vicisitud en el desarrollo desigual, manifestado en hechos como el declive de ciertas regiones y la industrialización a priori de algunos sectores de la región. Por ello, nos cuestionamos lo siguiente: ¿es la transformación de este espacio una ventana hacia el progreso económico del país? o ¿es esta transformación un espacio para el progreso rentable en el capital privado con miras al crecimiento urbano? En ese sentido, Harvey define que *“uno de los principios pragmáticos básicos que surgieron en la década de los ochenta, por ejemplo, fue que el poder estatal debía proteger las instituciones financieras a cualquier precio”*.¹⁶

De tal manera, la modelización del proyecto del alto de la Línea, implementa estrategias donde la economía real desde la noción del territorio se basa en las condiciones actuales de los modelos regionales, urbanos e internacionales, los cuales buscan proporcionar la incorporación de transnacionales que localizan en la región un mayor número de variedades, que se producen por medio de la fomentación de este proyecto de infraestructura vial. Es por ello que la combinación económica y geográfica del espacio vivido se contempla bajo un desarrollo regional, urbano y local. Es decir, el trabajo corporativo de las transnacionales extranjeras constituye un marco holístico que integra las características significativas y fundamentales de las regiones de Cajamarca y Calarcá. Asimismo, las relaciones de poder que se enmarcan bajo la subjetividad espacial como un multipropósito, permiten un amplio rango de utilidades que van desde el inventario a la evaluación, seguimiento y gestión, siendo elementos de ganancia.

El proyecto de los Túneles de la Línea pensado desde el territorio, plasma sus determinaciones en la interconectividad de comunicación de una vía

¹⁵ Pardo, Daniel. *BBC NEWS MUNDO*. 4 de septiembre de 2020. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-54021367> (último acceso: 24 de enero de 2023).

¹⁶ David Harvey, *El enigma del capital y la crisis del capitalismo*, (Ediciones Akal, S.A., 2012)

que es la ruta comercial más importante en la economía del país. Desde el desarrollo estratégico hasta el avance tecnológico propuestos por el gobierno, este proyecto de infraestructura es el más importante de Latinoamérica, lo que la hace para muchas personas un paisaje transformado e innovado. Debemos mencionar que, esta parte del país, cuenta con unas temperaturas moderadas y unas precipitaciones relativamente abundantes, condiciones ambientales que favorecen distintas actividades económicas como la ganadería, la agricultura y el turismo ecológico. La influencia del ser humano sobre este paisaje es mayor, cuanto mayor es el nivel tecnológico al que este puede acceder. No obstante, a pesar de que exista un avance en materia de globalización y movilidad, se reconoce una vulnerabilidad de la población hacia el proyecto de los Túneles de la Línea.

La discusión que se da sobre el proyecto de los Túneles de la Línea gira entorno a las regiones de Cajamarca y Calarcá, por la implementación del desarrollo estratégico y avances tecnológicos de infraestructura vial, perjudicando a gran escala algunas actividades económicas de la población, las cuales tampoco han sido ajenas al desarrollo sostenible, trayendo consigo repercusiones a la población de carácter migratorio. Por ejemplo, en la construcción del túnel se han deforestado aproximadamente 533 hectáreas cultivables según fuentes de CORTOLIMA¹⁷, por lo que los pobladores han manifestado su desencanto con la obra que ha afectado no solo al medioambiente, sino también a las familias que viven de la agricultura, tardándose mas de cien años en concluirse.

De acuerdo con esto, Rojas plantea que *“sin lugar a duda, si hacemos un examen histórico de las políticas regionales, observaremos que éstas han dependido del Estado central, pues ha sido éste, el que define el patrón de desarrollo económico en los tres ámbitos (nacional, regional y local)”*.¹⁸

La geografía económica en el desarrollo de la categoría de región y regionalización restringida desde las actividades productivas, han promulgado una transformación y manipulación de las riquezas naturales con el único objeto de satisfacer las necesidades del sector privado. La descripción general de la geografía económica frente a estos procesos cambiantes, promulga incesantemente sobre cómo la región es un ente de fuerte movimiento económico, que ha hecho del espacio un puente de localización e intercambios de bienes materiales y que, en gran medida, ubica a la región como un ente dominante en la producción del espacio. Como afirma Manet: *“la Geografía Económica más tradicional entiende,*

¹⁷ CORTOLIMA. *Estudios Ambientales*. Trabajo de Campo, Ibagué, Tolima: Corporación Autónoma Regional del Tolima, 2018

¹⁸ M. Rojas, *Teorías y conceptos de economía regional y estudios de caso*, (Centro Universitario de la Costa - Universidad de Guadalajara, 2007)

pues, la región económica como un espacio de concentración de unidades productivas dotado de cierta especialización y homogeneidad distintivas, susceptibles de documentación mediante datos estadísticos de tipo descriptivo".¹⁹

Desde la década de 1950, los enfoques teóricos plantean un estudio normativo de la localización de las actividades económicas y de las pautas de desarrollo económico de los territorios. La Nueva Geografía ha enfrentado desde diferentes posturas (el individualismo metodológico, el razonamiento hipotético-deductivo, etc.) aquellos temas económicos de los cuales el hombre interviene sobre el territorio y su productividad dentro de la localización del espacio. Sin embargo, su estudio ha estado centrado en la realidad de las actividades económicas, la aglomeración espacial y el desequilibrio distributivo del espacio.²⁰

La desigualdad social y económica del corredor de los Andes

El proyecto u obra túnel del alto de la Línea intensifica la dominación perpetua por el espacio entre instituciones privadas y sujetos, en la medida que roba terreno a una autonomía territorial regional. Y esa pérdida de autonomía está cediendo terreno a la descentralización del capital privado, que invade regiones socioeconómicas por medio del crecimiento urbano y el enriquecimiento del poder monopolístico a través de la apropiación del espacio. Esta retención del espacio en la comunidad de estudio, es precisamente la construcción de los Túneles de la Línea. Esta composición es escalable en la medida en que el desarrollo efectivo de tal obra resulta, por tanto, aplicable desde lo regional a lo local, siendo un modelo robusto para el análisis de relaciones complejas en el paisaje.

En tal sentido, el desarrollo desigual en este punto importante del país, ha ido dejando de lado otras regiones, minimizando la visión de la población que tiene una identidad cultural sobre este territorio, producto de unos espacios percibidos (interacciones sociales), vividos (emociones) e incluso concebidos (poder territorial). Sin embargo, fuentes de relaciones de poder han dejado inmerso la yuxtaposición de un sujeto en condiciones de establecer parámetros para erradicar y sobresalir de las condiciones que le interpone el Estado (instituciones) para mejorar la calidad de vida. David Harvey lo percibe de la siguiente manera:

“Entre tanto, las fuerzas centrífugas se producen como resultado de la inmovilidad de los factores o debido a factores de congestión como, por ejemplo, altos precios del suelo o restricciones a la

¹⁹ Manet, Léa. «Modelos de desarrollo regional: teorías y factores determinantes» en: *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 2014.

²⁰ J. Sánchez, *La región y el enfoque regional en geografía económica*, (Research Gate, 2001) 95-111.

*movilidad de la mano de obra; es decir, por el surgimiento de deseconomías externas, aunque la diversificación y la especialización también posean un papel importante en el desarrollo económico asociado a la aglomeración o la dispersión”.*²¹

En la cuestión del desarrollo desigual, existen unos factores que son determinantes para el proceso de transformación del espacio y de la espacialidad, factores como la pobreza, baja calidad en la salud, poca accesibilidad a la educación, una gran brecha de desigualdad económica y social y un incumplimiento a las necesidades básicas insatisfechas, entre otros. Son los factores que han articulado al pensamiento geográfico desde la categoría de región una perspectiva neopositivista, marxista e incluso contemporánea, marcada por el globalismo postmoderno con función a las relaciones entre región y sociedad, a partir de los conceptos de desarrollo territorial, ordenamiento territorial e identidad.

Desde la visión de Marx, se puede afirmar que *“estos procesos incurren en una valorización del espacio que son una perspectiva histórica desde lo que éste analiza y llama como la naciente sociedad “burguesa” (o capitalista) de su tiempo”*²². Donde determina contemporáneamente el interés peculiar y la importancia de su teoría económica, así como sus límites (importancia y límites que la diferencian decisivamente de las siempre más estrechas teorías de los “equilibrios del mercado”, que habrían de caracterizar el pensamiento económico y geográfico vulgar desde fines del siglo pasado hasta hoy).

En su relación directa con el espacio, el hombre puede considerar el uso del suelo como un valor de uso o como un valor de cambio, manifestándose la primera opción cuando se le atribuye al suelo una valoración social como bien útil, con capacidad e interés por ser usado. En otro momento ese mismo espacio puede pasar a ocupar una posición como valor de cambio, en cuanto el interés sea el de transferir su uso a otra persona mediante un acto económico, ya sea con su venta, trueque o por arrendamiento, a cambio del cual se percibirá una cantidad de valor. En tal sentido, J. Sánchez Eugeni considera que *“bajo la forma de arrendamiento, para el nuevo usuario será un valor de uso y para el arrendador un valor de cambio”*.²³

En otras palabras, el espacio geográfico es un sistema de objetos y acciones, que permite usar el espacio para desarrollar las actividades económicas y ser fragmentada entre agentes y lugares a través de

²¹ David Harvey, *Microsoft Word*. 5 de mayo de 2016. Obtenido de Microsoft Word: <https://leerlaciudadblog.files.wordpress.com/2016/05/harvey-la-construccic3b3nsocial-del-espacio-y-del-tiempo.pdf>

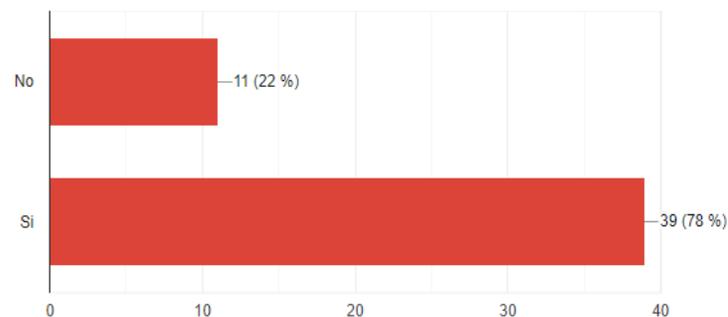
²² Karl Marx, *Contribución a la crítica de la economía política*, (Siglo XXI Editores, 1990)

²³ J. Sánchez Eugeni, *Espacio, economía y sociedad*, (Siglo XXI de España Editores, S.A., 1991)

relaciones de poder y lucha.²⁴ Dicho de otra manera, la región y la regionalización son un rema determinante en la producción del espacio, que va desde la intervención del hombre hasta la visión de un populismo imperante de una economía local y global. To esto conduce a entender que, tanto los centros urbanos como las zonas rurales de una región, son factores esenciales que proveen el conjunto de recursos y de conectividad social a una empresa que se introduce en el mercado global y competitivo.

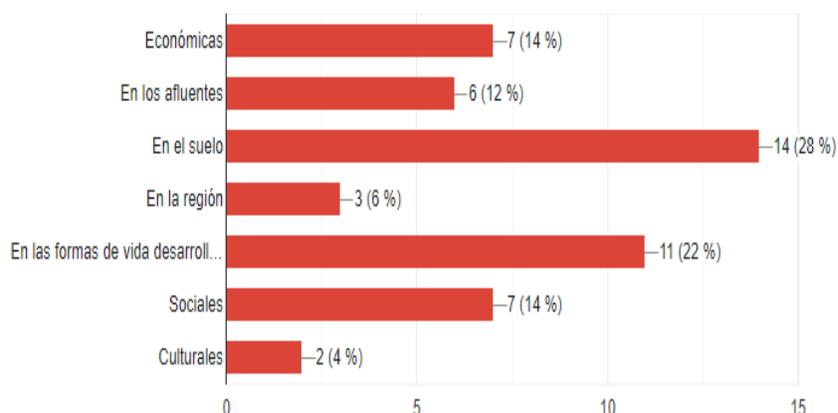
Resultados

Los resultados obtenidos en la investigación permitieron determinar que de los 50 encuestados, 39 de ellos (un poco más de la mitad, equivalente a un 78%) afirmaron conocer afectaciones de carácter ambiental, social, cultural o económico.



Fuente: elaboración propia

Donde la mayor afectación se encuentra en el suelo, con un 28%; seguido de las afectaciones en las formas de vida desarrolladas antes de la implementación del proyecto los Túneles de la Línea, con un 22%. Luego tenemos afectaciones de carácter económico y social, con un 14%, las cuales se derivan de afectaciones en las fuentes de empleo directo e indirecto y procesos migratorios. Posteriormente, encontramos que, de los encuestados, 6 respondieron con una equivalencia del 12%, que la afectación se encuentra mayoritariamente en la contaminación de afluentes o cuerpos hídricos.



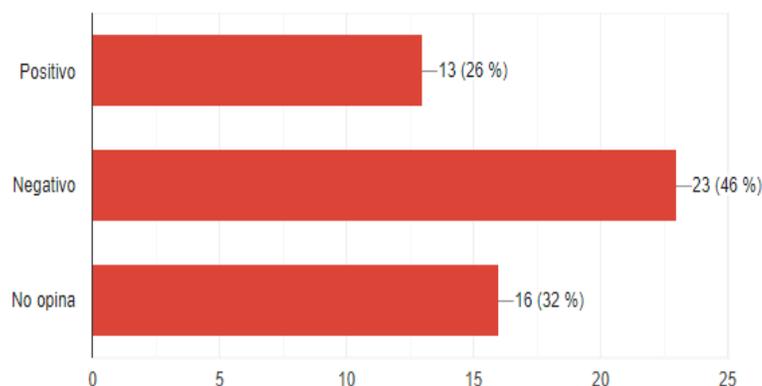
²⁴ L. Silveira, (Investigación y

alización,

Fuente: Elaboración propia

Fuente: elaboración propia

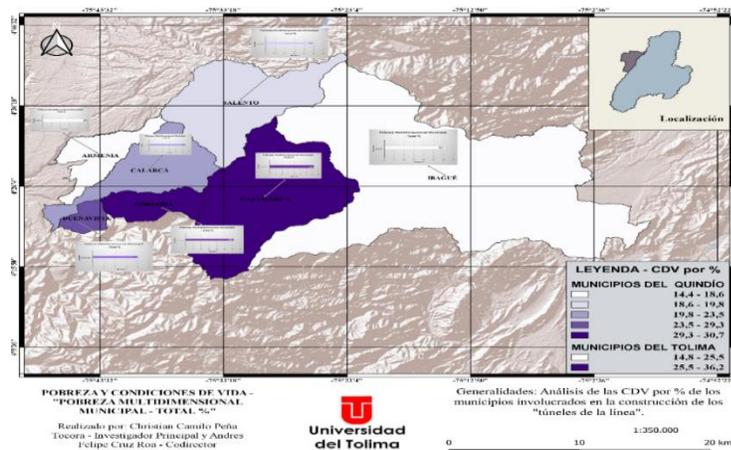
Por otro lado, la percepción de los encuestados frente al proyecto de los Túneles de la Línea no es del todo positiva, pues cerca del 46% de ellos argumentaron que la afectación es sobre el patrimonio cultural, pues a partir de su implementación, el gobierno y aquellas instituciones privadas del Estado que hicieron parte del desarrollo de esta obra, no han hecho mayor cosa para resignificar el valor identitario, cultural y patrimonial de las regiones colombianas de Cajamarca y Calarcá, sino que las han instrumentalizado, de acuerdo a sus fines económicos y políticos.



Fuente: Elaboración propia

Ahora bien, el siguiente mapa cartográfico refleja el índice real de pobreza multidimensional contrastado con las condiciones de vida. Análisis geográfico y cartográfico que no solo se aplicó a las regiones de estudio, sino también a aquellas regiones periféricas. Aquí se puede establecer según el DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística) que para el año 2021 en el departamento del Tolima, en la región de Cajamarca existía un índice de pobreza y de condiciones de vida muy precarias que están entre el 25,5 al 36,2%, por lo que hace referencia a que se encuentra por debajo de la Línea de pobreza. Es decir, que dentro de la población se encuentran familias que generan unos ingresos de \$150.000 mil pesos al

mes.²⁵ Mientras que, por el lado del departamento del Quindío, el municipio con mayor índice de pobreza y bajas condiciones de vida es Córdoba, el cual se encuentra en un rango del 29,3 al 30,7%, seguido de Buenavista con un 23,5 al 29,3%,m y finalmente Calarcá, región de estudio que tiene un índice de pobreza multidimensional entre 19,8 al 23,5%. Y aunque las otras regiones cuenten con un porcentaje más bajo de pobreza y condiciones de vida, no significa que no tengan una igual importancia, pues se puede ver reflejado que la generación de empleo en las regiones de estudio y las periféricas, depende de la expansión del sistema productivo a través de una igualdad de condiciones. Visto lo anterior, podemos aseverar que la relación entre pobreza y subdesarrollo, va más allá del porcentaje de ingreso per Cápita de aquellos individuos que logran ubicarse por encima de la Línea de pobreza.

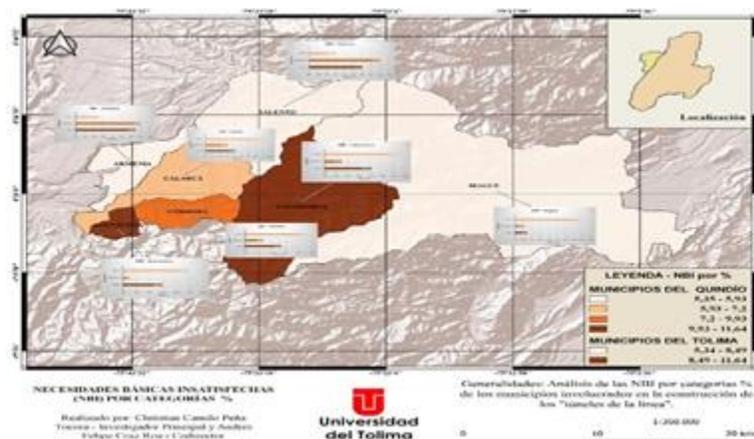


Fuente: Andrés Felipe Cruz Roa y Christian Camilo Peña Tocora (2022)

En ese marco, tanto en las regiones de estudio, como en las regiones periféricas a la implementación del proyecto de los Túneles de la Línea, el índice de NBI (Necesidades básicas Insatisfechas) por porcentaje, se expresa de la siguiente forma: dentro del departamento del Tolima, el municipio con mayor déficit de NBI es Cajamarca, el cual se encuentra promediado entre 8,49 al 11,64%. Según el DANE esto se ha producido debido al bajo acceso a la educación, a las pocas políticas de inversión e innovación social, a la reducida accesibilidad a una vivienda digna, así

²⁵ Donde 100 es el más rico y 0 el más pobre. (DANE 2023)

como al bajo acceso sistema de salud. Por otro lado, encontramos que, en el departamento del Quindío, el municipio con un alto índice de necesidades básicas insatisfechas es Buenavista, donde un 11,64% no puede acceder a una vivienda digna y a los servicios básicos y de subsistencia (un trabajo formal, alimentación, vestido, etc.). Continuamente se encuentra el municipio de Córdoba, con un porcentaje del 7,2%, seguido de Calarcá, con un 5,93%; ambos municipios en sus zonas urbanas y rurales cuentan con viviendas que no son completamente construidas en material, pues algunas son construidas en bareque y barro. Por esta razón, el mapa nos refleja con los colores más oscuros que allí hay grupos familiares que no alcanzan el umbral mínimo fijado, y son clasificados como pobres y con pocas probabilidades de cumplir esas necesidades. Gran parte de la población cuenta con viviendas inadecuadas y con un hacinamiento crítico, hogares con una alta dependencia económica, y hogares con niños que no asisten a la escuela.

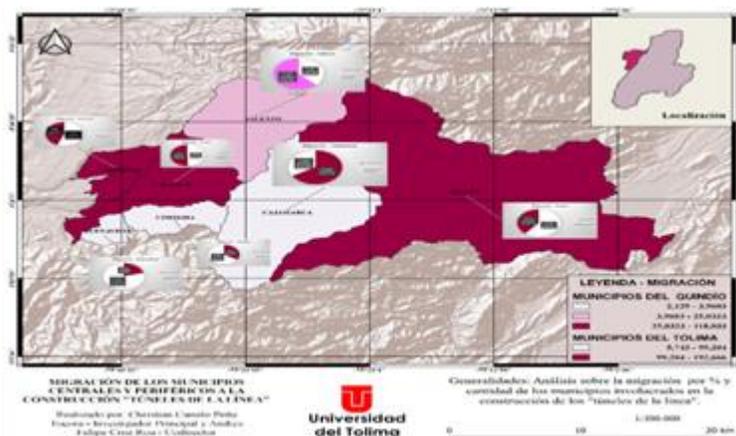


Fuente: Andrés Felipe Cruz Roa y Christian Camilo Peña Tocora (2022)

La posterior figura realizada con base en datos estadísticos del DANE, refleja para el año 2021 las dinámicas de los procesos migratorios producidos por múltiples factores, como la búsqueda y la afinidad en la calidad de vida, etc. Como podemos observar –y esto llama poderosamente la atención- Cajamarca en esta ocasión tiene una población muy pequeña con procesos migratorios, al contrario de Ibagué, que tiene un total de 192,666 migrantes producto de las bajas dinámicas comerciales y económicas presentes en la región, pero también debido a las pocas fuentes de empleo y el alto costo de vida registrados allí. Por otro lado, los municipios que registra el departamento del Quindío con altos índices de procesos migratorios, son Calarcá y Armenia, los cuales adjuntan un total de migrantes de 118,033, seguidos de Salento, con 25,032. Finalmente

tenemos a Córdoba y Buenavista, los cuales tienen un total de 3,960 migrantes.

Algo que se debe resaltar es que, el proyecto de los Túneles de la Línea perjudicó más hacia los lados urbanos y rurales de Calarcá y Armenia, que, de Cajamarca, siendo esta región uno de los epicentros sobre los que se llevó a cabo la implementación de los Túneles de la Línea. La afectación de los procesos migratorios en las regiones de Calarcá y Armenia se deben a que sus dinámicas económicas y sociales han sido producto de las disparidades de ingresos entre las zonas centrales y periféricas de ambas regiones, a la confrontación de conflictos de carácter social entre clases altas, medias y bajas, a la búsqueda de una mejor condición de vida tanto para los propietarios de las tierras como de la de sus familias, al déficit habitacional, a la apropiación del Estado y del gobierno sobre un patrimonio de identidad y cultural, a la dependencia económica, entre muchas otras formas más que han fomentado los procesos migratorios en estas regiones del país, afectando su armonía comercial y su desarrollo territorial.



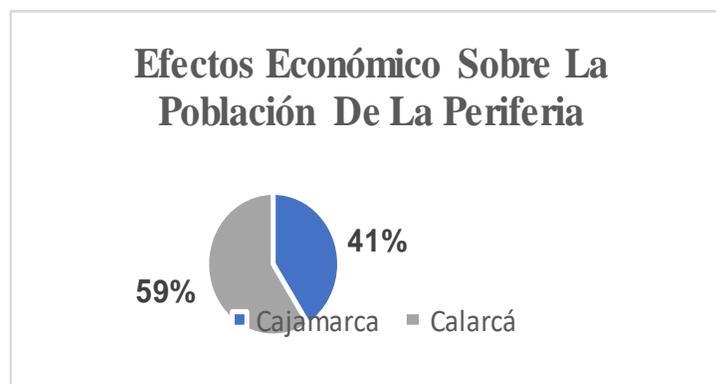
Fuente: Andrés Felipe Cruz Roa y Christian Camilo Peña Tocora (2022)

Discusión

La discusión se centra en la interpretación del marco teórico, en relación con el análisis de los resultados obtenidos por la encuesta aplicada a los residentes de las regiones de estudio. Por lo que, se argumenta que el proyecto del túnel del alto de la Línea en la escalabilidad de regionalización, ha producido un ineficaz progreso en el desarrollo económico del país, ya que es vivencial el retraso en la culminación pronta de la obra, traduciendo su desarrollo en la incapacidad de los gobiernos y contratista para llevar a cabo este tipo de proyectos de infraestructura vial. En ese sentido, la obra es una vicisitud en el marco del desarrollo desigual, manifestado en hechos, como el declive de ciertas regiones y la

industrialización a priori de algunos sectores de la región. En ese sentido Fujita y Krugman sustentan que *“crear una aproximación a través de modelos que permitan la discusión de cuestiones como la economía rentabilizan los rendimientos crecientes de los costos de transporte (importación de la localización) en los movimientos locacionales de los factores productivos”*.²⁶ Lo anterior se puede relacionar con una de las respuestas de los encuestados, articulándose, además, con otras respuestas inmersas en la categoría de economía.

Consideramos que todo ello trajo consigo un desarrollo desigual para la región, ya que se ve reflejado como el proyecto de los Túneles de la Línea benefició a unas élites y no a la comunidad, tal y como se esperaba. Ahora bien, se debe tener en cuenta que uno de los encuestados, respondiendo de manera muy puntual que *“la tierra a aumentado su valor, pero también los impuestos, es decir que al propietario local le toca fragmentar y vender a foráneos sus tierras”*, alude, responde y corrobora -con palabras castas y un nivel educativo de básica media- la teoría de David Harvey sobre la conquista del espacio, la cual sustenta que los procesos espaciales tienen una consecuencia que es netamente política, asumiendo que el dinamismo del capital y sus resistencias tiene lugar en el espacio.



Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura (2013)

Vemos entonces como la cuestión radica en la transformación del espacio, pasando de lo micro a lo macro, de lo pequeño a lo grande, o quizás de lo mínimo a lo máximo, dejando entre ver que la espacialidad es una concepción que justificablemente permite gozar de una identidad que pasa de la región a lo regional, o a la misma regionalización, jugando un papel importante en el proceso sistemático de igualdades o desigualdades regionales. Es entonces que, a través de estas igualdades o desigualdades,

²⁶ M. Fujita & P. Krugman, *La nueva geografía: pasado, presente, futuro*, (Investigaciones Regionales, 2004)

ya sean económicas, sociales, culturales, es que se logra determinar una topofilia, que es el apego identitario de la población hacia el territorio, pero que sin poco o nada podría causar una topofobia, producto de un desarrollo desigual proporcionado por una distinción entre espacio y tiempo.

La devastación de la naturaleza es el producto de una hegemonía cultural con una lógica capitalista, que pone en riesgo de extinción la intuición y el sentido común, donde aquel Estado social de derecho se encuentra lejos de la democracia y la equidad. De tal forma, *“la deconstrucción del tejido social ha sido la puerta para que la apertura económica nos haya convertido en importadores de alimentos arrasando con la economía campesina”*.²⁷ Esto se asocia a lo que respondieron los encuestados como alteración de los patrones sociales.

Reflexión final

Se puede concluir que, claramente, existe un desarrollo desigual en las regiones colombianas de Cajamarca y Calarcá, producto de la construcción de los Túneles de la Línea, pues la teoría de esta investigación contrasta con la percepción de los encuestados, ya que varios de ellos resaltaron que tras la inauguración de la construcción es muy poco el beneficio percibido y rescatado de la infraestructura. En ese sentido, la misma población ha notado cómo el Estado se ha apropiado de un patrimonio identitario y cultural hacia el cual sienten un apego topofilico, es decir, un amor por ese lugar. Cabe resaltar que, el proceso de migración en el que algunas personas se han visto inmersas y que los obliga a vender sus terrenos, se debe a políticas administrativas interpuestas por el gobierno, restándoles calidad de vida no solo a ellos, sino también a sus familias, por lo que la solución es desplazarse a otra región.

Por último, esta obra ha permitido que el espacio y el territorio se conciban como construcciones sociales representadas en niveles distintos de abstracción, esto dado por la relación existente entre naturaleza y sociedad, pues los procesos de racionalidad en los espacios vividos y percibidos se ven manifestados bajo una cruda realidad que se expresa en la diferenciación social básica y típica de la sociedad capitalista y la diferenciación entre capital - trabajo.

²⁷ Carlos Eduardo, Ramos Useche, *Autonomía alimentaria e inclusión social en la crisis sistémica*, (Universidad del Tolima, 2020)

Referencias Bibliográficas

- Archuf, Leonor. «La filosofía y la política de la espacialidad: algunas consideraciones. .» En *Pensar este tiempo espacios, afectos, pertenencias*, de Doreen Masey, 361 - 366. España: Paidós, 1999.
- Bocco, Gerardo, y Urquijo, Pedro. «Geografía ambiental: reflexiones teóricas y práctica institucional.» *Región y Sociedad*, 2013.
- CORTOLIMA. *Estudios Ambientales* . Trabajo de Campo, Ibagué, Tolima: Corporación Autónoma Regional del Tolima, 2018
- DANE. *Departamento Administrativo Nacional de Estadística*. 24 de enero de 2023. <https://www.dane.gov.co/> (último acceso: 6 de septiembre de 2022).
- EIA. *Proyecto Túnel de la Línea*. Informe de Campo, Bogotá D.C.: Estudio de Impacto Ambiental, 2001.
- Escobar, Arturo. *La invención del Tercer Mundo*, (Fundación Editorial: El perro y la rana, 2007)
- Fujita, M, y P. Krugman. *La nueva geografía: pasado, presente, futuro*. Investigaciones Regionales, 2004.
- Haesbaert, Rogeiro. *Región y Regionalización: La trayectoria de un debate*. Clacso, 2020.
- Harvey, David. *El enigma del capital y la crisis del capitalismo*, (Ediciones Akal, S.A., 2012)
- Harvey, David. *Microsoft Word*. 5 de mayo de 2016. Obtenido de Microsoft Word:
<https://leerlaciudadblog.files.wordpress.com/2016/05/harvey-la-construccic3b3nsocial-del-espacio-y-del-tiempo.pdf>
- Hernández Sampieri, Roberto; Fernández Collado, Carlos y Baptista Lucio, Pilar. «Definiciones de los enfoques cuantitativo y cualitativo, sus similitudes y diferencias.» En *Metodología de la investigación*, de Hernández Sampieri, Roberto; Fernández Collado, Carlos y Baptista Lucio, Pilar 2 - 20. México D.F.: McGraw-Hill, 2014.
- Kerlinger, F, & Lee, H. *Investigación del comportamiento*. McGRAW-HILL., 2002
- Manet, Léa. «"Modelos de desarrollo regional: teorías y factores determinantes." .» *Revista de Ciencias Sociales Y Humanidades*., 2014.
- Martinez, A. *Prezi*. 24 de febrero de 2015.
https://prezi.com/tbfuy7hdi_ew/problemas-ambientales-del-tunel-de-la-linea/.
- Marx, Karl. *Contribución a la crítica de la economía política*, (Siglo XXI Editores, 1990)
- Maturana, H. R, y F. J. Varela. *Autopoiesis y cognición. La realización de los vivos*, Dordrecht, Boston, Londres. D. Reidel Publishing Company, 1980.

- Pardo, Daniel. *BBC NEWS MUNDO*. 4 de septiembre de 2020. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-54021367> (último acceso: 24 de enero de 2023).
- Ramírez Velásquez, Blanca. *Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: La diversidad en el pensamiento contemporáneo*, (Instituto de geografía – UNAM, 2017)
- Ramos Useche, Carlos Eduardo. *Autonomía alimentaria e inclusión social en la crisis sistémica*, (Universidad del Tolima, 2020)
- Rojas, M. *Teorías y conceptos de economía regional y estudios de caso*, (Centro Universitario de la Costa - Universidad de Guadalajara, 2007)
- Sánchez, J. *La región y el enfoque regional en geografía económica*, (Research Gate, 2001) 95-111.
- Sánchez Eugeni, J. *Espacio, economía y sociedad*, (Siglo XXI de España Editores, S.A., 1991)
- Silveira, L. *Región y división territorial del trabajo: Desafíos en el período de la globalización*, (Investigación y Desarrollo, 2009) 434-455.