



LA CONSTRUCCIÓN DE LOS TÚNELES VIALES DEL ALTO DE LA LÍNEA COMO UNA DOMINACIÓN PERPETUA DEL ESPACIO: REFLEXIÓN ENTRE SER HUMANO, NATURALEZA Y SOCIEDAD

Christian Camilo Peña Tocora
Licenciado en Ciencias Sociales
Universidad del Tolima

Resumen

Durante casi dos siglos se ha realizado una reflexión exhaustiva por parte de geógrafos tradicionales, ambientalistas, entre otros. Sobre el impacto que ha tenido la construcción de los túneles viales del Alto de la Línea en los municipios de Cajamarca, Tolima y Calarcá, Quindío. Reflejándose allí, un sin número de participaciones del ser humano en el espacio, concibiéndolo como una expresión formal de un territorio dado, es decir, intervenciones dinámicas humanas que se imprimen encima de él y su esencia en el constructo social. En ese sentido, no solo se ha llegado a un pensamiento espacial, sino también a una recomendación consecuente sobre la relación entre la dialéctica: hombre – naturaleza – sociedad. El desarrollo, la globalización y el avance tecnológico son nociones que tras su búsqueda de acrecentar el dinamismo económico de un país mediante obras de infraestructura vial u otro tipo de avances, se han olvidado plenamente de sentar unas bases sólidas que evalúen y comprendan los impactos de orden cultural, económico, social y ambiental, creando una atmósfera de desequilibrio e inestabilidad en el crecimiento armónico de estas regiones.

Palabras claves: Dominación, Espacio, Reflexión,

**El espacio dominado y su relación con la dialéctica:
ser humano – naturaleza – sociedad**

La dialéctica ser humano, naturaleza y sociedad tiene su connotación en la construcción de los túneles del

Alto de la Línea a partir de la idea de conectar el centro – sur del territorio con el puerto de Buenaventura. Donde el ser antrópico es quien interviene en los procesos físicos allí presentes, de ahí que se convierte en una transición fundamental para reflexionar acerca del modo en que el Estado ha dominado el espacio con un interés propio y privado a través de personas que cuentan con un elevado capital económico en el país, logrando apropiarse del patrimonio identitario y cultural de estos territorios. Desde los aportes de la Geografía Ambiental, las sociedades humanas presentes en la transformación del medio natural y social de las regiones involucradas en la edificación de los túneles viales de la Línea han articulado herramientas adquisitivas del espacio – tiempo con el fin mismo de obtener una producción sobre este.

Bocco y Urquijo (2013), señalan que “la reflexión que otorga la geografía ambiental sobre los aspectos espaciales y las interacciones entre hombre, sociedad y entorno natural. Son el claro dominio de un sistema que puede denominarse (entorno humano acoplado)”. En ese marco, la geografía humana ha deliberado que la ruptura que se encuentra en la implementación de este tipo de infraestructura vial se debe al flujo masivo de capital, alterando los procesos existentes en el centro – periferia. En ese sentido, la geografía humana invita a que proyectos como los túneles del Alto de la Línea sean mayormente planificados, con miras hacia el crecimiento armónico y no en dirección a un aumento desbordado del capitalismo.





La construcción de los túneles viales del Alto de la Línea son un ejemplo de dominación del espacio, que vista desde el marxismo es un soporte del capitalismo y de la interacción social misma cristalizada no solo por la actividad económica, sino también por la acumulación de capital. Pues, pensarse y repensarse el espacio como un artefacto que construye colectividades e imaginarios ha hecho que la comprensión intensiva y extensiva del capitalismo se deba a sus diferentes formas modernas de sometimiento, conllevando a un deterioro de los procesos de culturización espacial y de igualdad en estos territorios. De esta forma, los cambios morfológicos de las regiones en el espacio han implicado: primero, una división de un territorio en áreas menores con características comunes que representan una herramienta de análisis muy básica en la planeación ambiental; y segundo la causal referente a la ralentización del trabajo humano en Cajamarca y Calarcá.

Para Brigel esto se traduce

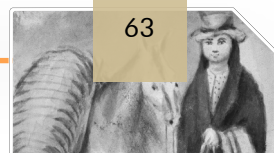
Durante este tiempo, las grandes multinacionales con su poder de dominación capitalista han desaparecido a muchas comunidades indígenas que originalmente ocupan estos lugares naturales y ancestrales, explotando las riquezas ofrecidas por el medio, construyendo asentamientos poblacionales e incentivándolos a nuevos usos del suelo, dándose primero, con las plantaciones de tabaco y la inserción de ganadería; y luego, con la generación de agro industria. (Brigel, 2012)

Tras la implementación de estos túneles viales, el medio natural, es decir, todo aquello que abarca lo físico paulatinamente fue transformado, llevando a un detrimento de la diversidad cultural, ambiental y social de las poblaciones cajamarcunas y calarqueñas; por lo que, esto llevo a que se dependiera cada vez aún más de la presencia de los seres humanos, es ahí donde converge la dialéctica entre ser humano, naturaleza y sociedad, ya que si esta producción del espacio es un episodio de desigualdad, entonces el deber como colectividad es entender que el espacio es una red que entrelaza nodos, y que por consecuencia afecta la plena armonía y desarrollo de una comunidad en su conjunto, pues en un sentido general este es visto a manera de “todo”.

Smith (1984) nos dice que “el desarrollo desigual producido sobre un espacio determinado era el resultado de las interacciones entre el hombre y los elementos que constituyen al ambiente”. De hecho, mucho de los impactos ambientales se han logrado determinar a través de la utilización del derecho de vía, es decir, las colisiones que son a largo plazo, desembocan en un deterioro masivo en contra de las categorías de análisis del espacio geográfico. Por su ubicación geoespacial y sus características fisiográficas, el tramo vial entre Cajamarca y Calarcá se constituye en uno de los mosaicos de hábitats más fundamentales de Colombia donde se presentan diferentes condiciones climáticas y diversos tipos de temperatura, así como precipitación pluvial y suelos que a su vez determinan diferentes grados de distribución y abundancia entre las especies de flora y fauna que allí se hallan.

Es por estas cuestiones, que se debe llegar a una reflexión en conjunto pensándose en que la implementación de los túneles carreteros de la Línea puede afectar y amenazar este tipo de hábitats naturales y ecosistémicos, si no se actúa en pro a evaluar el impacto que el ser humano ocasiona sobre la naturaleza, pues como mínimo el Estado se encuentra en la obligación de garantizar sin tantas artimañas y políticas poco funcionales, la prevención y mitigación de aquellos impactos que dicha actividad humana ocasiona sobre los diversos elementos que convergen en el medioambiente y la sociedad.

Asimismo, se debe destacar que impactos como la deforestación, los procesos geomorfológicos, la migración, entre otros. Pueden ser debidamente previstos si se toma en consideración, a manera profunda la etapa de estudios preliminares. “Los túneles implican cambios visuales muy evidentes que incluso llegan a parecer atractivos en algunos tramos panorámicos, pero las consideraciones técnicas que los preceden son sin duda la garantía de su seguridad y de su integración al ambiente” (Granados, 2000).





Ahora bien, en términos referidos por la geografía económica, humana y ambiental, la construcción de los túneles viales del Alto de la Línea es sin duda alguna un claro ejemplo de desarrollo desigual, donde masas trabajadoras del Estado (Instituciones Gubernamentales, Ministerios, entre otros aspectos) han inyectado grandes cantidades de capital con el fin de buscar una tasa exponencial de inversión, sin medir las consecuencias que esto traerá consigo para el futuro. El espacio al igual que la naturaleza han sido vistas desde la prehistoria como un fortín, una mercancía en la que las relaciones espaciales y las interacciones del ser humano sobre estas, permiten que se atribuyan valores de uso a su producción.

En ese marco, la totalidad de estas relaciones espaciales determinan que su organización de menor a mayor dentro de patrones identificables en la sociedad es en sí mismas una expresión de la estructura y el desarrollo de un modo de producción, por lo que el espacio y la relación entre la dialéctica interpuesta es mucho más que la simple suma de relaciones separadas, pues en su esencia constituyen una adición funcional que se da a través del medio (espacio) y las interacciones humanas que son concebidas desde la tectología, como una sola unidad. "Esto involucra la modelación del espacio geográfico (físico) como una manifestación de la relación hombre-naturaleza-trabajo-capital" (Smith, 1984).

Hervey (2012) afirma que

La dominación perpetua del espacio y la relación ser humano, medioambiente y sociedad es parte sustancial de la económica, una fracción disciplinar de las ciencias sociales que concibe este fenómeno de la misma colectividad como una producción mercantil que transforma el espacio (objeto) en una interacción imperante entre economía y sujeto.

Conclusión

Se puede concluir de manera general, que la reflexión sobre este tipo de temas nos dirigió a tener una visión holística que vaya desde la geografía humana hasta la geografía física en las que se permita comprender lo ventajoso que resulta para unos y lo desventajoso que

puede ser para otros la ejecución de este tipo de proyectos de infraestructura vial. Asimismo, entender que la evaluación no solo debe ser orientada hacia la aplicabilidad y eficiencia de las medidas de mitigación frente a problemas de orden social, ambiental, cultural, sino también a todo el sistema de gestión que se realiza, con el único fin de planificar su desarrollo armónico en aras de la equidad y la igualdad.

Finalmente, es menester individual y colectivo pensarse estas acciones del ser humano sobre el espacio desde una mirada analítica y constructiva, resaltando el impacto negativo y positivo que tiene la construcción de los túneles viales del Alto de la Línea para estas regiones colombianas, donde se ha creado un proceso de deconstrucción y reconstrucción de las dimensiones de análisis del espacio geográfico.

Bibliografía

- Bocco, G., & Urquijo, P. (2013). *"Geografía ambiental: reflexiones teóricas y práctica institucional."* Región y Sociedad.
- Brigel. (2012). *Producción social y natural del espacio geográfico.* Brigel Ediciones.
- Granados, V. (2000). *Impacto ambiental de proyectos carreteros. Efectos por la construcción y operación de túneles.* Sanfandila.
- Harvey, D. (2012). *El enigma del capital y la crisis del capitalismo.* Ediciones Akal, S.A.
- Smith, N. (1984). *Desarrollo desigual: Naturaleza, capital y la producción del espacio.* Traficantes de sueños.

