

IMPACTOS SOCIOECONOMICOS GENERADOS POR EL PROYECTO DE
INFRAESTRUCTURA VIAL RUMICHACA – PASTO

ANGELA BURGOS HERRERA
LUISA MUÑOZ RUBIO
STEFANNY QUINTERO MERA

Tutor Académico. MG. VICENTE SALAS

UNIVERSIDAD DE NARIÑO EN CONVENIO CON LA UNIVERSIDAD JORGE TADEO
LOZANO
ESCUELA DE POSGRADOS FACEA
ESPECIALIZACION EN GERENCIA EN GOBIERNO Y GESTION PUBLICA
PASTO
2019

Resumen

El presente proyecto de investigación tiene como fin, Identificar los impactos socioeconómicos generados por el proyecto de infraestructura vial Rumichaca – Pasto a los comerciantes de especies menores en el municipio de Tangua en el año 2019. Se toma como marco de referencia, los criterios del proyecto de infraestructura vial para la mitigación de impactos socioeconómicos implementados en la población del municipio de Tangua y el proceso que se ha realizado en el requerimiento de predios donde se lleva a cabo actividades de cría y venta de especies menores. Se plantea la aplicación de una metodología cualitativa donde la observación participante será la técnica fundamental de recolección de datos, acompañada de entrevistas que se realizarán a responsables de las actividades económicas mencionadas y que hayan sido intervenidos por el proyecto con el fin de describir los recursos empleados por los diversos actores implicados en la implementación de la doble calzada y en la mitigación de impactos socioeconómicos.

Palabras Clave

Infraestructura vial, impactos socioeconómicos

Formulación del problema

¿Cuáles son los impactos socioeconómicos generados por el proyecto de infraestructura vial Rumichaca – Pasto a los comerciantes de especies menores en el municipio de Tangua en el año 2018?

Justificación

Las obras de infraestructura, entre las que se encuentran: sistemas de transporte y comunicación, electricidad, sistemas de abastecimiento y recolección de aguas, entre otros, sustentan toda la actividad económica y social de una nación y sus habitantes. Estas infraestructuras en diferentes zonas del país enfrentan en la actualidad serios problemas de deterioro, así como la falta de capacidades que puedan sustentar el rápido crecimiento y desarrollo económico que pueden llegar a experimentar los territorios. El no disponer de estos servicios puede manifestarse en congestionamientos viales prolongados, falta de agua, suministro eléctrico discontinuo, drenajes pluviales insuficientes, por mencionar algunos ejemplos (Peralta et al., 2019).

Cuando se analizan problemas de infraestructura en países como Colombia, es importante reconocer el impacto adicional que ello puede generar en factores como el rápido crecimiento poblacional y sus consecuencias; el deterioro de las infraestructuras existentes, las decisiones en materias de inversión y el impacto que tendrá determinada obra en la población del área de influencia. La ejecución de cualquier tipo de obras que modifiquen la dinámica presente en un determinado territorio debe plantearse y considerarse desde una gestión pública acorde y participativa; los diferentes inversionistas y ejecutores no solo deben concentrarse “en el potencial de desarrollo y competitividad del país”, sino en los impactos directos e indirectos tanto a nivel económico, social y de mayor complejidad que se dan en el interior de las regiones y en sus habitantes.

En este contexto, el país requiere de la puesta en marcha de mecanismos más eficaces que propendan por una gestión basada en la toma de decisiones coherentes en cuanto a la adecuación y priorización de los impactos que tendrá el construir en un determinado territorio, sobre todo en la mitigación de impactos negativos hacia cualquier ámbito. Además, se requiere de una coordinación de acciones integrales entre todos los gestores implicados (inversionistas, institucionalidad, comunidad, actores, entre otros), que a la vez lograría incidir en la formulación y ejecución de políticas que guíen claramente la infraestructura y el desarrollo de un determinado territorio en todas las escalas (Peralta et al., 2019).

Para el departamento de Nariño, un proyecto como el de Rumichaca – Pasto, contribuirá a desarrollarse económicamente, puesto que, no solo se verá un crecimiento económico a largo plazo, sino que, desde las primeras gestiones, factores como el de la empleabilidad formal e informal, permitirán que el departamento crezca circunstancialmente.

Además, le permitirá a Nariño ser el medio de conectividad binacional (Colombia – Ecuador), lo cual influirá positivamente en la gestión, impulso y desarrollo del departamento; sin embargo, debe tenerse en cuenta el contexto en el cual se realiza el proyecto, puesto que la región se encuentra influenciada por raíces indígenas y campesinas, poblaciones que se enfrentarán por primera vez a estas dinámicas de desarrollo masivo como las vías 4G.

Por lo antes descrito se constituye de suma importancia reconocer e identificar los impactos socioeconómicos generados a las familias de la región involucradas en el desarrollo del proyecto; toda vez que, al requerir de su predio, su dinámica económica, familiar, social y cultural se verá modificada. No obstante, el proyecto de investigación se centrará en los impactos socioeconómicos, generados por el proyecto de infraestructura vial Rumichaca –Pasto en las familias que residen en el municipio de Tangua, que verán por cuatro años la implementación de un proyecto de ingeniería que traerá consigo nuevas dinámicas de movilidad, relacionamiento, economía al departamento y todo lo que su ejecución conlleva.

Objetivos

Objetivo general

Identificar los impactos socioeconómicos generados por el proyecto de infraestructura vial Rumichaca – Pasto a los comerciantes de especies menores en el municipio de Tangua en el año 2019.

Objetivos específicos

Describir la dinámica socioeconómica y sociodemográfica de los comerciantes de especies menores en el municipio de Tangua.

Contrastar la ejecución de la normatividad nacional de proyectos de infraestructura vial con la implementación de la misma a comerciantes de especies menores en el municipio de Tangua.

Marco de antecedentes

“Cada persona, retirada dentro de sí misma, se comporta como si fuese un extraño al destino de todos los demás. Sus hijos y sus buenos amigos constituyen para él la totalidad de la especie humana. En cuanto a la relación con sus conciudadanos, puede mezclarse entre ellos, pero nos los ve; los toca, pero no los siente; Él sólo existe en sí mismo y para él solo. Y si en estos términos queda en su mente algún sentido de familia, ya no persiste ningún sentido de sociedad”

Tocqueville, 1848

Categorías teóricas

Impactos socioeconómicos.

Actualmente en el modelo de “desarrollo”, el “bienestar” está en su gran mayoría supeditado a lograr ser competitivos en la actividad económica que se ejecute; sin embargo, esto no permite visualizar las relaciones íntimas con los ecosistemas, con las personas y en definitiva con el entorno; y de esta manera, como estas actividades pueden llegar a modificarlo. En ocasiones en un afán inútil por compensar los impactos generados (sean estos positivos o negativos) y que son en definitiva la consecuencia de cada actuación, nos alejamos de la fuente que es la causa - impacto y su realidad, y lo compleja que esta puede resultar ser.

En la dinámica en la cual Colombia está inmersa, se evidencia el desarrollo de modelos (en su mayoría tomados de otros países) y no de procesos; en un intento de maximizar la producción, los bienes, servicios, la infraestructura, la conectividad (muy necesarios también), y en general de unos “beneficios económicos” y un “mayor desarrollo”. Generando dependencias y ataduras a un sinnúmero de externalidades, lo que ocasiona una serie de impactos y pérdidas muchas veces intangibles, que no son contemplados desde su inicio o en su todo su contexto. Se estiman desde una “lógica” de compensar, un “bien o servicio” que se ha visto modificado, a través de un recurso económico y de corto plazo, y no desde todo su contexto; es decir la informalidad o formalidad en la que pueden estar inmersos ciertos sectores, los diferentes tipos de poblaciones que habitan; y en sí sin consideran los medios de vida locales y sus afectos.

Boisier, S. (2010), menciona: En la sociedad del futuro (que comenzó ayer) la producción de bienes y servicios dependerá más y más del conocimiento, un insumo intangible y parcialmente subjetivo, puesto esto en un eje temporal se concluye que el crecimiento económico será dependiente del conocimiento, algo propio de la sociedad de la información primero y de la sociedad del conocimiento después. En la sociedad del futuro el bienestar (sin adjetivos

redundantes) dependerá más y más de valores, un “insumo” intangible y subjetivo puesto esto en un eje temporal se concluye que el desarrollo se inscribirá más y más en un contexto axiológico.

De igual forma, el mismo autor cita un texto de Normandin, Henri-Paul: “Con el tiempo, se ha producido una creciente aceptación de que los seres humanos no son simplemente agentes económicos en búsqueda racional y unilateral de un mayor consumo de bienes y servicios. Los seres humanos también quieren vivir en un entorno físico agradable, en armonía social, en lugares tranquilos y seguros y en una comunidad que les permita vivir un estilo de vida compatible con sus aspiraciones sociales y culturales. Igualmente, importante, desean ejercer su capacidad para hacer opciones para ellos e influir en las opciones de su comunidad”.

En este contexto, se perciben enormes diferencias entre las realidades locales y los instrumentos de planificación; lo que hace necesarios proyectos que construyan una nueva visión de país. Estableciendo canales de diálogo y construcción colectiva que trasciendan la idea de descentralización a la construcción de región con identificación de particularidades.

Tal como retoma Echeverry de Farrell et al.,1995:5, el “Proyecto de Territorio”, es un “proceso destinado a hacer adquirir a los agentes locales y a las instituciones cuatro capacidades: la capacidad de valorizar su entorno, de actuar juntos, de crear vínculos entre sectores de tal modo que se mantenga in situ el máximo de valor añadido, y, por último, de establecer relaciones con otros territorios y con el resto del mundo” (El subrayado es propio).

Mazurek, H. 2012, en la cátedra *Espacio – Territorio, Fundamentos del desarrollo territorial, hace referencia a:*

Territorio = sistema de actores

El Territorio es la base geográfica de la existencia social (R. Brunet)

- “El territorio es la base geográfica de la existencia social”.
- No hay territorio sin Espacio, pero si hay espacios sin territorios.
- El territorio se define independientemente de los límites.
- Los límites no definen un territorio.

Boisier, S. (2010), señala: “*Creemos que todos los actores convocados razonan de acuerdo a la lógica económica. Desconocemos otras “racionalidades” como la comunicativa o la conversacional. Desconocemos los aspectos emocionales. Todavía creemos en la noción de PLAN, con un solo actor*”.

Desde la realidad y lo que se genera con proyectos de gran impacto, no es posible pretender llegar con “verdades absolutas a los territorios”. El conocimiento en sí mismo debe enseñar que son muy valiosas las construcciones locales frente a un desafío específico y lo que realmente puede considerarse frente a la modificación de toda una dinámica local. Es así que el respeto y el reconocimiento cobran valor, como eje estructurante para la construcción y transformación de la actual sociedad.

Es necesario formar y reformar capacidades que reconocen que la acción debe ser directa, práctica y por qué no, repensar los actuales modelos de intervención desde otras lógicas. La clave ser autores portadores de intervenciones que generen cambios, con capacidad real para influir en el medio o el ambiente en el que se desarrollen los distintos proyectos.

Infraestructura vial.

El crecimiento de una región se ha medido en la empleabilidad de estrategias que permitan el crecimiento económico y competitividad del territorio. No obstante, estas estrategias tienen que pensarse en modelos macroeconómicos que permitan a los territorios alcanzar y conectarse, a partir del crecimiento interno, con otros más avanzados. Es fundamental, que estas estrategias se piensen a partir del contexto en el que se quieren implementar, y de los comportamientos económicos locales, lo cual conlleva a considerar la desigualdad de la distribución espacial y la localización de problemas sociales, económicos y culturales que permite priorizar la necesidad de los territorios, buscando el desarrollo de los mismos (Capello, 2006).

Ahora bien, el mismo autor señala que el desarrollo de los territorios puede pensarse a partir de la explotación de los recursos no usados; sin embargo, el aprovechamiento y producción de nuevos productos no son suficientes para que la región crezca y avance hacia la competitividad; es por eso que las nuevas estrategias de desarrollo se basan en el estudio del espacio como fuente de conectividad, que permite a las regiones ser productores competitivos. La herramienta que resulta de estas estrategias institucionales, personales y físicas es la implementación de la infraestructura como un grado de integración, avance económico y asignación oportuna de recursos (Barajas & Gutierrez, 2012).

De acuerdo a lo anterior, la infraestructura como estrategia de crecimiento y desarrollo de las regiones, es esencial, y contribuye a la distribución de bienes y servicios que satisfacen las necesidades básicas físicas y sociales, además, su función principal es favorecer la competitividad económica de los territorios. Es por eso que la implementación de proyectos de infraestructura no

son accesibles para que sean empleados por un individuo particular, estos proyectos se generan por instituciones que cuentan con bienes de capital, capaces de financiar estos proyectos y los impactos que estos mismos puedan ocasionar (Barajas & Gutierrez , 2012).

Uno de los agentes que más invierte en infraestructura material y que cuenta con capital para estos proyectos económicos de gran magnitud es el Estado; y la financiación de estos a regiones determinadas debería enfocarse en el estudio de políticas que atiendan a la necesidad de desarrollo de las regiones pues estas inversiones influyen directamente en la actividad económica por su financiamiento y el efecto de competitividad que genera en el territorio en el cual se desarrolla, lo cual puede verse en la construcción financiada por el gasto público (Barajas & Gutierrez , 2012).

Sin embargo, la inversión pública ejecutada en el sector construcción, no siempre sugiere crecimiento, desarrollo y competitividad, los resultados próximos que se esperan dependen del contexto donde se implementen y la capacidad que tenga la política pública de infraestructura dirigida al territorio y a sus necesidades específicas como región.

Antecedentes empíricos

El desarrollo económico de un país según el Departamento Nacional de Planeación DNP (2015), es definido como el potencial de una nación para generar empleo, acumulación de capital físico y mecanismos que permitan el crecimiento natural de los mercados internos.

La correspondencia entre la disponibilidad de vías de comunicación terrestre y el nivel de desarrollo de la población en los diferentes territorios ha sido objeto de un amplio número de estudios. Es claro que contar con acceso a más y mejores vías facilita el desplazamiento de las comunidades hacia otros territorios y así mismo facilita la apertura de mercados entre estas; además de ofrecer mano de obra, acceder a servicios médicos básicos y/o especializados, así como también a servicios de educación de mejor calidad.

Dentro de estos estudios en un principio se consideró la “teoría de la localización”, planteada por Richardson (1973), donde considera que es prioritario alcanzar puntos de ubicación que maximicen los beneficios de los productores, así como obtener materias primas y mano de obra en lugares que proporcionen comunicación entre los diferentes sectores productivos y mejore la calidad de vida de las personas; generando menores costos, reflejados en precios bajos y en un sistema de transporte eficiente y rentable, que permita distribuir insumos y bienes manufacturados hacia los mercados de demanda.

Alba & Gonzales (2006). Considerando la teoría anterior, en su trabajo “Infraestructura vial en Colombia: un análisis económico como aporte al desarrollo de las regiones” plantean las migraciones masivas del campo a la ciudad, fueron consideradas por los gobiernos, entre otras, una amenaza a la seguridad alimentaria y la estructura social, política y económica de Colombia; siendo razón suficiente para considerar objetivo de coyuntura, reformar las políticas agrarias, a fin de ofrecer a los campesinos, mejoras en el nivel de vida y garantías para su protección física y la de sus familias. Otros gobiernos en cambio consideraron las migraciones del campo a la ciudad como fortalezas que adquiriría el país de forma progresiva, puesto que la especialización de la mano de obra en las ciudades, permitiría mejorar los niveles de ingreso y la dinámica productiva interna.

A su vez, Vargas (2006), en su ensayo “Reseña de la gestión pública en las concesiones viales de Colombia y su impacto económico” considera que un contrato de concesión vial distribuye los múltiples riesgos entre el concesionario, los inversionistas y el Estado. Sin embargo, es difícil asignar los riesgos en las concesiones en términos teóricos, ya que cada proyecto tiene características intrínsecas y efectos colaterales, tales como: Participación y estructura de los agentes involucrados, características técnicas y arquitectónicas de los proyectos, coyuntura económica interna y externa en el que se desarrollará, entre otros.

Por otra parte, Echavarren (2007) presenta el artículo “Aspectos Socioeconómicos de la Evaluación de Impacto Ambiental”, en el cual realiza un trabajo descriptivo que busca resaltar la importancia de las ciencias sociales y humanas dentro de los estudios de impacto ambiental, y propone técnicas que podrían utilizarse para medir dichos impactos. En este sentido, el autor realiza una aproximación conceptual, en aras de comprender los estudios de impacto ambiental como una manera de prevenir efectos no deseados por el trabajo humano hacia el medio ambiente y hacia sí mismo; y se permite describir los factores más importantes a tener en cuenta sobre los aspectos socioeconómicos de los territorios, con el fin de adaptar el estudio a cada situación y su contexto. No obstante, resalta los aspectos más importantes, los cuales suelen omitirse al momento de realizar los estudios de impacto ambiental, que pueden resultar determinantes en el tejido social de la comunidad afectada y la estabilidad psicosocial de los individuos que la conforman. De acuerdo a lo anterior, el autor destaca que en estos estudios la comunidad debe ser el objeto de análisis principal dentro de la evaluación de impacto ambiental, con el fin de forjar relaciones con las instituciones que deban atender los cambios en las relaciones entre la comunidad y su hábitat o medio ambiente natural. Juan Manuel Echavarren, resalta que dichos cambios solo podrán

atenderse de la manera más efectiva si se tienen en cuenta factores esenciales como el paisaje, característica del medio biofísico en la acción de la comunidad y la participación social que permitirá analizar el impacto social. El autor concluye la importancia de escoger la técnica adecuada de evaluación de los impactos y su dependencia con los resultados y la mitigación de los mismos; es por ello que propone que para estos estudios se elijan equipos interdisciplinarios que estén preparados para enfrentar los impactos socioeconómicos que se generen y todo lo que analizarlos conlleva; partiendo que las verdades universales o absolutas difícilmente llevan a integrar conocimientos que atiendan las diferencias.

En coherencia con lo anterior Benavides, (2010), en su trabajo titulado “Contratación pública y debilidad institucional en infraestructura en Colombia”, plantea los siguientes aspectos la intervención y funcionalidad, en relación a las obras de infraestructura; desde su poder negociador, la capacidad de competitividad generada en el país a nivel institucional y financiera, la estructura contractual y los incentivos cuando se plantea la renegociación de concesión en este tipo de obras. Su impacto sobre el bienestar y otros factores que inciden directamente en el sector.

En este contexto, se establecen desde varias aristas, ¿cómo debe financiarse la infraestructura?; hechos relacionados a la infraestructura vial en el país; ¿Cómo se comparan las concesiones con otros sectores reformados en Colombia? (este desde la óptica que plantea su aplicabilidad desde un marco legal de origen francés como el que tienen países de América Latina y tomando de referente el Instituto Nacional de Concesiones INCO como una dependencia del Ministerio de transporte); una economía política del transporte, entre otros aspectos.

Es así que partiendo de lo planteado por el autor, se analizan las medidas a tener en cuenta para lograr el fortalecimiento institucional y la estructuración de contratos, usando una técnica denominada “*projet finance*”, como una alternativa de financiamiento para generar grandes proyectos de infraestructura u otros, y cuya inversión inicial pueda ser muy costosa con un periodo de rentabilización de largo plazo; a través de *fuera de balance con aportes mínimos patrimoniales, con plazos perentorios de construcción y con gestión fiduciaria seria*.

Finalmente se establecen una serie de recomendaciones (institucionales y otras en relación a ejecución de buenas prácticas), entre las que se destacan:

- Eliminar el INCO o replantear en todo su contexto su funcionalidad (por los intereses que se suscitan al ser una dependencia adscrita al Ministerio).

- Que los fondos de origen público se lideren desde el Ministerio de Hacienda y por el Departamento de Planeación Nacional.
- Fortalecer las capacidades y el papel que debe ejercer el ciudadano como regulador, de manera íntegra, responsable y transparente.
- Fortalecer la institucionalidad; preselección por capacidad financiera, entre otros aspectos.
- La concentración del diseño detallado debe darse por parte del Ministerio de Transporte.
- Financiación de proyectos usando la estructura “*projet finance*”.
- La ejecución de prácticas que coadyuven al incremento de posibles financiadores y a la generación de confianza en el país, impulsando las concesiones como un objeto estable.

Ahora bien, entrado al campo actual, en lo referente a las tecnologías de información y comunicaciones (TIC), Barón & Gómez (2012), en el artículo “De la infraestructura a la apropiación social: panorama sobre las políticas de las tecnologías de información y comunicación (TIC) en Colombia”, plantean que las tecnologías de información y comunicaciones (TIC), se establecen como herramientas para desenvolverse en un mundo globalizado, buscando entornos innovadores y efectivos. El artículo plantea desde un panorama social especialmente, la trayectoria de las políticas públicas en cuanto a las TIC en el país, y de manera específica en relación con programas de acceso público y como a través de su implementación se constituye en un mecanismo valioso para contribuir a generar cambios sociales, reducir brechas y contribuir a la equidad, y lo más importante en la búsqueda de un desarrollo humano.

En el desarrollo del artículo se define además una línea de tiempo de Políticas en Colombia que regulan las TIC en materia de información y comunicación entre los años 1994 y 2011; las estrategias de sostenibilidad, los mecanismos de aplicación, su manejo para los diferentes tipos de población, la apropiación social y los indicadores de impacto, entre otros.

Señala además a Colombia como pionero en América Latina en la elaboración de políticas públicas en TIC, caracterizado además por un alto grado de participación de organizaciones sociales y por el énfasis que se la ha dado en asuntos más allá de la conectividad y la infraestructura. Analizando entre otros aspectos, la participación institucional del orden nacional, de las organizaciones sociales y de la empresa privada, en su formulación, discusión y elaboración; lo que ha permitido orientar los planes y programas del Estado en materia de Políticas Públicas. En sí, el propósito sería la generación de estrategias de infraestructura adecuada y eficaz para el desarrollo de una sociedad informada, mediante el uso efectivo y apropiación de las TIC.

En estudios posteriores, se encuentra la pertinencia de analizar el ejercicio de la población rural, que a pesar de ser pequeñas y medianas economías frecuentemente subestimadas, Álvarez, (2015), en su trabajo titulado “La tierra en los acuerdos de La Habana” relacionando el censo rural más reciente encontró que “casi el 70% de las unidades de producción agropecuaria son pequeñas (menos de 5 ha) y representan menos del 5% del área censada, pero que en ellas se produce el 70% de los alimentos del país”. Estas cifras debería ser motivo suficiente para otorgarles un papel importante en la planificación de los diferentes proyectos que se desarrollen en el país, entre ellos los de infraestructura vial, teniendo en cuenta que, si bien se mejora un componente, por más importante que este fuese, se puede estar desplazando otros (producción agropecuaria), que con el tiempo puede tener un impacto no solo en la economía de los productores, sino en el mercado de toda la región.

Complementando lo anterior, Ramírez (2015), en su trabajo “Inversión en Infraestructura Vial y su impacto en el desarrollo económico: un análisis al caso Colombia” plantea que en la década 2004-2014 los proyectos con enfoque social tuvieron mayor prioridad por las administraciones públicas, debido al impacto directo en las comunidades, que demandan una menor inversión; esto permite que el análisis técnico para hallar la solución idónea y eficiente a las necesidades que originaron el proyecto, cuente con la participación inherente de los interesados. No obstante, los proyectos de infraestructura vial se rezagan en prioridad, toda vez que demandan grandes recursos de inversión, requieren alto rigor durante el análisis técnico y los impactos producidos en la economía se perciben a mediano plazo.

Lo anterior, lleva a plantearse, por qué no hacer iniciativas conjuntas que contribuyan a que ningún proyecto sea rezagado en los planes de desarrollo, sino que tengan en cuenta a la población que lo rodea, sus necesidades, las problemáticas que traerá y junto con esta se propongan las soluciones o planes de acción para mitigar impactos negativos.

Así mismo, el trabajo de investigación “Proyectos de Infraestructura Vial e Integración Territorial – Las vías 4G en las subregiones escenarios del post – conflicto en Antioquia” desarrollado por Patiño (2016), presenta a los proyectos de infraestructura vial como un factor determinante que modifica la dinámica social de los territorios, sobre todo en aquellos que presentan brechas sociales, económicas e institucionales; a través de un análisis de prospectiva territorial en la cual se identifica y evalúa las implicaciones que trae consigo la ejecución de un proyecto de infraestructura vial, que busca la modernización de un territorio. La autora enlaza los

resultados de componentes sociodemográficos, económicos, institucionales y físico espaciales, siendo este último clave para identificar las modificaciones que sufrirá el sistema suburbano desde la espacialidad en su dinámica y soporte territorial.

En este mismo sentido, Patiño, realiza un análisis descriptivo partiendo del estudio espacial del departamento de Antioquia, especialmente en Urabá y Bajo Cauca Antioqueño y las implicaciones en los municipios inmersos en el postconflicto, a través de datos estadísticos que permiten evidenciar los cambios en la economía y la movilidad de estos territorios luego de la implementación de un proyecto de infraestructura vial 4G, los cuales confirman la hipótesis planteada por la autora, sobre que invertir en la infraestructura vial y de transporte se convierte en un factor de suma importancia y decisivo en el desarrollo de un territorio, pues se generan oportunidades de conexión para poblaciones históricamente aisladas.

Además, Rincón, (2016), en su escrito “Conflictos Territoriales y Proyectos de Infraestructura Vial”, analiza que una vía por sí misma, no tiene la capacidad de aumentar o disminuir la actividad de una población, pero sí puede contribuir de manera directa en que eso ocurra, por lo cual, su construcción no debe considerar únicamente el diseño técnico de la ruta y su factibilidad económica y ambiental; especialmente, cuando la primera se piensa para la escala internacional o nacional dejando por fuera la local y la segunda se piensa en un ámbito muy reducido minimizando ámbitos ecológicos mayores que también serán afectados.

De igual manera el autor plantea que planificar y ejecutar efectivamente proyectos de infraestructura vial, requiere el desarrollo de un enfoque complejo que incluya diferentes dimensiones y diversas escalas de impactos, para poder entender, atender y articular los diversos requerimientos. Por ejemplo, no priorizar los intereses de las grandes economías, ni sólo los puntos de origen y destino, sino organizar todo un accionar multisectorial e interdisciplinario previo en aspectos de educación, salud, vivienda, emprendimiento entre otros, que permita a las poblaciones que se ubican a lo largo de los ejes viales nacionales aprovechar los beneficios, minimizar los perjuicios y disminuir los tiempos en el desplazamiento

Para complementar con la parte de políticas públicas, se encuentra el documento CONPES 3762 (2014), el cual plantea la necesidad de reforzar la toma de decisiones, por medio de estrategias eficientes que permitan la ejecución de los proyectos de forma rápida y que den cumplimiento a los objetivos del PND, lo anterior, teniendo en cuenta todos los niveles de impacto e implicaciones que puede llegar a tener dicha ejecución en un determinado contexto. Las principales dificultades

que afectan la agilidad y viabilidad del desarrollo de los proyectos en los territorios son: la adquisición de predios, debido a que la entrega de estos puede implicar un impacto en el nivel socioeconómico para las familias afectadas, la consulta previa a comunidades, los permisos y trámites ambientales, las relaciones con las comunidades de las diferentes regiones, y las dificultades internas de las entidades públicas en la solución de problemas jurídicos. En consecuencia, se requiere establecer lineamientos de políticas públicas que permitan solucionar dichas dificultades en proyectos que generan alto impacto en la política económica y social del país.

Para finalizar, se tiene en cuenta al Instituto Nacional de Concesiones, quien planteó la resolución 545 de 2008 “Por la cual se definen los instrumentos de gestión social aplicables a proyectos de infraestructura desarrollados por el Instituto Nacional de Concesiones y se establecen criterios”; específicamente en el artículo 16, donde se encuentran los factores de apoyo para el restablecimiento de medios económicos contemplados por la ley, el cual es la base, por medio de la cual se contrastará lo jurídico con la implementación real en el territorio; permitiendo hacer el análisis los impactos económicos generados a la población de estudio del presente proyecto de investigación.

Método

Paradigma metodológico

El paradigma bajo el que se desarrollará esta investigación es el cualitativo, debido a que, desde su perspectiva, se reconoce a la realidad, como dinámica y relacional, la cual permite la construcción de conocimiento y praxis a partir de las experiencias del sujeto en su interacción con la realidad (Bonilla, 1997), citado por Villamil en 2003.

De igual, en la investigación cualitativa se plantea la vida cotidiana de la población de estudio, como un todo social, que puede ser observado y objetivado; por lo cual el investigador debe usar su experiencia personal como el elemento más válido de acercamiento a un contexto social; en este sentido el desarrollo de lo habitual en una comunidad, se convertiría en su centro de atención (Ramírez, et, al. 2004).

En este mismo contexto la investigación cualitativa se caracteriza por buscar dimensiones no conocidas o poco conocidas de un hecho social; estas dimensiones se buscan a partir de la forma como viven y entienden ese hecho los grupos afectados. Entre lo que se puede identificar se encuentra: el contexto y su historia, las relaciones e intercambios sociales, las representaciones

sociales y el lenguaje, la noción de sujeto inclusivo y los intereses básicos. Así pues, la realidad se construye y reconstruye, por ello es necesario conocer los fenómenos que suceden en ella, explicarlos y comprenderlos para poder interpretarlos.

Así mismo, el contexto es importante por lo se puede establecer que en este tipo de investigación, no interesa llegar a conclusiones genéricas, sino conocer a fondo cada situación, cada particularidad y aportar por el cambio que necesite (Badilla, 2006).

Diseño metodológico

Etnografía.

Una etnografía es una descripción e interpretación de un grupo social, cultural o un sistema, donde el investigador examina los patrones observables y aprendidos del comportamiento del grupo objeto de estudio, las costumbres y las formas de vida, como un proceso que aportará el resultado de investigación.

Como un proceso, la etnografía implica una observación prolongada del grupo, típicamente a través de observaciones participativas, en las cuales el investigador está inmerso en la vida cotidiana de la población o por medio de entrevistas individuales con miembros del grupo. Los investigadores estudian los significados del comportamiento, el lenguaje y las interacciones de poblaciones que comparten una cultura (Ángel, 2011).

En coherencia con lo anterior, se puede afirmar que este diseño metodológico es el adecuado para desarrollar la presente investigación ya que permite conocer la realidad de las personas a partir de sus perspectivas, realidades y compartiendo espacios con ellos.

Participantes

Casos específicos de comerciantes de especies menores del municipio de Tangua, departamento de Nariño, que tuvieron impactos en su economía debido al proyecto de infraestructura vial Rumichaca – Pasto.

Estrategias y técnicas de recolección de información

Observación participante.

Se caracteriza en primera instancia, por la existencia de un conocimiento previo del observador hacia la población observada y una permisividad en el intercambio, lo cual da lugar a una iniciativa por parte de cada uno de ellos en su interrelación con el otro. Para ello el observador puede dirigirse al observado, en una posición de mayor cercanía psicológica, pero con un nivel de participación bajo o nulo (Escobar & Bonilla 2011).

En este orden de ideas, la observación participante se refiere a una práctica que consiste en vivir entre la población objeto de estudio, llegar a conocerlos, a través de su lenguaje y sus formas de vida, teniendo una continua interacción con ellos en la vida diaria. Es importante destacar que el papel del investigador frente al grupo a estudiar deberá ser proactivo y receptivo en el contexto en el cual se desarrolla la investigación, con el fin de dar efectivo cumplimiento a los objetivos de la misma, a su vez que les proporciona validez y credibilidad a los resultados emitidos posteriormente. Es por ello que, la técnica permitirá obtener información primaria, que es necesaria para dar respuesta al primer objetivo de investigación, referente a describir la dinámica socioeconómica y sociodemográfica de la población objeto de estudio.

Entrevistas personales semi-estructuradas.

Contextualizan de forma detallada los procesos vividos durante determinada dinámica que en ocasiones puede ser ajena a la voluntad de los participantes, además de permitir visualizar la visión de futuro que tienen estos alrededor de esas vivencias, Brioso (2001); de este modo se complementará la respuesta al primer objetivo de investigación ya que se conocerá más a fondo las dinámicas socioeconómicas y sociodemográficas, desde la perspectiva de las personas y además por medio de esta técnica se empezará a tener en cuenta aspectos relacionados con el segundo objetivo de investigación, ya que se abordará, la perspectiva de la población en cuanto a las propuestas del marco legal establecido y el entendimiento que tienen de estas (Ver Anexo 1).

Elementos Éticos y Bioéticos

Se manejará consentimiento informado, respecto al trabajo de campo que se va a realizar con el método etnográfico y sobre la aplicación de cualquier instrumento necesario para la recolección de la información. (Ver Anexo 2).

Confidencialidad en el manejo de la información suministrada por los participantes.

Las preguntas de los instrumentos se harán con un criterio objetivo con el fin de no inducir respuestas y por consiguiente resultados.

Procedimiento

- Acercamiento al objeto de estudio, para evaluar la factibilidad de la investigación.
- Recolección de antecedentes sobre el tema y de conceptos teóricos que refuercen las categorías.
- Durante y después de la recolección de los antecedentes se levantará información en el contexto por medio de una observación no participante.
- Una vez verificada la información recolectada se procederá a sistematizarla por categorías.
- Se analizará de acuerdo a las categorías definidas los hallazgos, para finalmente establecer las propuestas.

Cronograma

Tabla 1. Cronograma

ACTIVIDADES	MESES					
	1	2	3	4	5	6
Revisión bibliográfica para el fortalecimiento del cuerpo teórico del documento						
Revisión documental de la normatividad para infraestructura vial						
Elaboración de la entrevista piloto						
Observación participante en el municipio de Tangua						
Escritura del diario de campo						
Entrevistas a comerciantes de especies menores						
Grupo Focal						
Sistematización de las entrevistas, la información recogida en el diario de campo y en el grupo focal						
Articulación y análisis de los resultados obtenidos						
Elaboración del documento						
Entrega del documento						

Presupuesto

El presupuesto tendrá en cuenta los gastos de transporte hacia el municipio, papelería necesaria y refrigerios para la comunidad asistente a las actividades programadas.

Transporte: \$300.000

Papelería: \$250.000

Refrigerios: \$300.000

Total: \$850.000 aproximadamente.

Referencias

- Alba, C & Gonzales, A. (2006). Infraestructura vial en Colombia: un análisis económico como aporte al desarrollo de las regiones 1994 – 2004.
- Álvarez, C. (2015). La tierra en los acuerdos de La Habana. Universidad Nacional de Colombia. *Periódico, volumen 195*.
- Álzate, B. P. (2016). Proyectos de Infraestructura Vial e Integración Territorial – Las vías 4G en las subregiones escenarios del post – conflicto en Antioquia. *Bitácora, volumen 26, 79-86*. Universidad Nacional de Colombia.
- Ángel, D. (2011). La hermenéutica y los métodos de investigación en ciencias sociales. *Grupo de investigación Ética y Política*. Universidad Autónoma de Manizales.
- Badilla, L. (2006). Fundamentos del paradigma cualitativo en la investigación educativa. *Revista de ciencias del ejercicio y salud, volumen 1*. Universidad de Costa Rica.
- Barajas, H., & Gutiérrez, L. (2012). La importancia de la infraestructura física en el crecimiento económico. *Estudios Fronterizos, 57-87*.
- Baron, L & Gomez, R. (2012). De la infraestructura a la apropiación social: panorama sobre las políticas de las tecnologías de información y comunicación (TIC) en Colombia. Universidad de Washington. Estados Unidos.
- Benavides, J. (2010). Contratación pública y debilidad institucional en infraestructura en Colombia. Facultad de Administración. Universidad de los Andes. Bogotá.
- Boisier, S. (2010). Catedra: *Las políticas territoriales como marco para el desarrollo local*. Epistemología y axiología del conocimiento y de la gestión territorial.
- Brioso, M. (2001). Los proyectos de desarrollo comunitario: estrategias para la democratización de EPA. *Revista Notas, volumen 15*. Consejería educación comunidad de Madrid.
- Capello, R. (2006). La Economía Regional tras cincuenta años: Desarrollos teóricos recientes y desafíos futuros. *Investigaciones Regionales 169-192*.
- Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES. (2014). *Lineamientos de Política para el desarrollo de proyectos de interés nacional y estratégicos – PINES*. Bogotá.
- Departamento Nacional de Planeación – DNP. (2015). *Utilización del esquema de Asociaciones Público – Privadas para la ejecución de proyectos que involucren el diseño, la construcción, rehabilitación, mejoramiento y/o equipamiento, así como la operación y mantenimiento de infraestructura educativa*.

- Echavarren, J. (2007). Aspectos Socioeconómicos de la Evaluación De Impacto Ambiental. *Revista Internacional de Sociología*, 99-116.
- Echeverri, A; Rodríguez, A & Sepúlveda, S. (2003). Competitividad territorial, elementos para la discusión.
- Escobar, J & Bonilla, F. (2011). Grupos focales: Una guía conceptual y metodológica. *Cuadernos hispanos de psicología*, volumen 9. 51-67.
- Mazurek, H. (2012). Catedra: *Espacio – Territorio Fundamentos del desarrollo territorial*. Manizales. Colombia.
- Normandin, H. (1997). International Cooperation on Government: from Principles Politics to Development Pragmatism.
- Peralta, M & et al. (2019). Sistema de gestión de infraestructuras críticas en centros urbanos y áreas de desarrollo. Facultad de Ingeniería Civil. Universidad Tecnológica de Panamá.
- Ramírez, A. (2015). Inversión en Infraestructura Vial y su impacto en el desarrollo económico: un análisis al caso Colombia. Universidad Nacional de Colombia. Medellín.
- Ramírez, L & et, al. (2004). Paradigmas y modelos de investigación, guía didáctica y modulo. Fundación Universitaria Luis Amigo.
- Richardson, Harry (1973) Economía Regional: Teoría de la Localización: estructuras urbanas y crecimiento regional, Vicens-vives Barcelona, España.
- Rincón, M. (2016). Conflictos Territoriales y Proyectos de Infraestructura Vial. *Bitácora*, volumen 26. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.
- Vargas, N. (2006). Reseña de la gestión pública en las concesiones viales de Colombia y su impacto económico. Escuela Superior de Administración Publica. Bogotá.
- Villamil, O. (2003). Investigación cualitativa, como una propuesta metodológica para el abordaje de investigación de terapia ocupacional en comunidad. *Umbral científico*, volumen 2.

Anexo 1

Entrevista a comerciantes de especies menores del municipio de Tangua

1. Información personal

- Nombre:
- Edad:
- Nivel de preparación:
- Años de experiencia laboral:
- Años de experiencia trabajando en comercio de especies menores:
- Años de residencia en el municipio de Tangua
- ¿Sabe en qué consiste el proyecto de infraestructura vial Rumichaca - Pasto?
- ¿Cuáles son los objetivos del proyecto de infraestructura?
- ¿Sabe cuánto tiempo durará el proyecto de infraestructura?
- ¿Sabe cuáles son los profesionales que tiene la concesionaria para atender el requerimiento de su predio?
- ¿Qué información ha recibido usted por parte de los profesionales?
- ¿Tiene conocimiento de jurisprudencia o normatividad con la cual se aplique el requerimiento de su predio?
- ¿Ha tenido acompañamiento antes, durante y después del requerimiento de su predio?
- ¿Qué dificultades ha encontrado en la ejecución de este proyecto?
- De acuerdo a su experiencia ¿Cómo ha enfrentado este tipo de dificultades?
- ¿Brinda el proyecto herramientas para retomar las condiciones con las que contaba antes de la implementación del proyecto?
- Si es así, explique en qué consiste y si se adapta sus expectativas
- ¿Cree usted que es responsable en el proceso de adquisición predial o los trámites correspondientes debe hacerlos la concesionaria?
- ¿Considera usted que hacer parte de algún grupo de comunidad étnica le permite retomar sus condiciones con mayor facilidad?
- ¿Ha buscado apoyos institucionales diferentes a los ofrecidos por la concesionaria?
- ¿Su dinámica familiar ha cambiado?
- ¿Qué expectativas tiene a futuro respecto a su actividad económica?
- Según su percepción ¿Cree usted que se ha realiza un acompañamiento óptimo para que ustedes puedan restablecer sus condiciones económicas?
- ¿Tiene algún comentario que le resulte importante relucir sobre el tema tratado?