

**LA CONCESIÓN RUMICHACA-PASTO: LAS NUEVAS
TERRITORIALIZACIONES ENTRE INDÍGENAS, EL ESTADO Y AGENTES DE
INFRAESTRUCTURA VIAL**

DEIVI JONATHAN ARTEAGA PRADO

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIAS SOCIALES
SAN JUAN DE PASTO**

2023

**LA CONCESIÓN RUMICHACA-PASTO: LAS NUEVAS
TERRITORIALIZACIONES ENTRE INDÍGENAS, EL ESTADO Y AGENTES DE
INFRAESTRUCTURA VIAL**

DEIVI JONATHAN ARTEAGA PRADO

Trabajo de grado en la modalidad de monografía para optar el título de
Licenciado en Ciencias Sociales

ASESORA: DRA. CARMEN PATRICIA CERÓN RENGIFO

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIAS SOCIALES
SAN JUAN DE PASTO**

2023

Nota de responsabilidad

Las ideas y conclusiones aportadas en el siguiente trabajo son responsabilidad exclusiva del autor. Artículo 1ro del Acuerdo No. 324 de octubre 11 de 1966 emanado del Honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño.

Cómo citar este recurso (APA 7 ED.):

Arteaga-Prado, D. J. (2023). *La Concesión Rumichaca-Pasto: las nuevas territorializaciones entre indígenas, el Estado y agentes de infraestructura vial* [Trabajo de grado del pregrado de Licenciatura en Ciencias Sociales, Universidad de Nariño]. Repositorio institucional. Pasto.

Nota de aceptación

Dra. Karol Viviana Luna Zarama.

Presidente.

Dra. Carmen Patricia Cerón Rengifo.

Asesora.

Mg. Jesus Andres Velasquez Sanchez.

Jurado.

Mg. Jorge Leonardo Narváez Pianda.

Jurado.

San Juan de Pasto, jueves 2 de Febrero de 2023.

Agradecimientos

A la Universidad de Nariño, una universidad en la que ingresé con mucho entusiasmo pese a las dificultades. Me brindó toda mi formación personal y profesional, todo lo que soy es por esta academia.

A mi asesora, la doctora Patricia Cerón por toda la formación humana y académica brindada. Por su tiempo, dedicación, la paciencia que me tuvo y todo su apoyo para que esta monografía saliera adelante.

A la coordinadora, Mg. Nelly Garreta, por ser una gran persona conmigo, por su confianza y su apoyo brindado.

Al rector, Mg. Edmundo Osejo quien fue rector de la Institución Educativa Agroindustrial Los Pastos en Ipiales (Q. E. P. D.), por su gran apoyo depositado en mí.

A los comuneros: Germán Báez, Jhonatan Mueses, Ovidio Cuastumal y Oliver Pinchao por hacer parte de este trabajo con sus valiosos aportes.

Finalmente, a las corporaciones de cabildo 2020, 2021, 2022 y 2023 del Resguardo Indígena de Ipiales.

Dedicatoria

A Luís Diogenes Arteaga, mi padre, y a Maria Lucia Prado, mi madre, por siempre creer en mí y darme todo en la vida, su amor y cariño. Por formarme y siempre brindarme su apoyo incondicional que siempre he necesitado. Por siempre estar ahí hoy y siempre en las buenas y en las malas conmigo. A ustedes dos por siempre motivarme a nunca desfallecer. A Ivan Dario y Aura Jimena, mis hermanos, por ser siempre mi apoyo en todo momento, por siempre estar a mi lado en cualquier circunstancia de la vida y ser mis referentes a seguir.

Todos ustedes son mi motivación en la vida. Por brindarme todo, formarme para ser lo que soy y ser mi motor, muchas gracias.

Resumen

El trabajo de grado analiza las formas de territorialización en el discurso de indígenas del Resguardo de Ipiales y la Concesionaria Vial Unión del Sur. Primero, se caracteriza el conflicto territorial entre los indígenas Pastos y los actores de la concesionaria. Segundo, se reconoce la territorialización por parte de los indígenas. Finalmente, se identifica la territorialización por parte de los actores de la Concesión Rumichaca-Pasto en la que participan agentes privados y del Estado. La metodología se basa en el paradigma interpretativo, el enfoque es cualitativo y el método es el análisis del discurso. Este trabajo de grado es pertinente porque visibiliza los conflictos territoriales generados por dicha construcción que inició desde el 2016 y se mantiene vigente hasta el 2023. La territorialización refiere a los procesos de demarcar y manejar un territorio mediante la apropiación espacial por parte de individuos, grupos sociales, grupos subordinados, entidades transnacionales o los Estados. Se interpreta los conflictos territoriales que genera la ampliación de la malla vial Panamericana en las veredas comprendidas entre El Rosal de San Juan y Rumichaca, así como las estrategias que utilizan para demarcar el territorio tanto la Agencia Nacional de Infraestructura como los indígenas. Se encontró que, para los indígenas, la territorialización se sustenta en que el tramo es parte de un territorio indígena y por tanto debe haber concertación en una consulta previa y la implementación de 43 puntos solicitados. Ellos defienden el territorio mediante la escritura 528, la Constitución Política de Colombia de 1991, la Ley 21 de 1991, el Convenio número 169 de la OIT y el documento con las solicitudes realizadas al Gobierno Nacional. Su discurso se centra los efectos negativos que ocasionaría el proyecto. En tanto, para la concesionaria, la territorialización se define desde las leyes nacionales, la Constitución Política, el Plan de Reasentamiento y, finalmente, un informe de sostenibilidad del 2018. Se apoya en el discurso técnico de la ingeniería civil y se resalta los beneficios que generaría la obra.

Palabras clave: Territorialización, conflicto territorial, tramo vial, indígenas, Pastos.

Abstract

This paper analyzes the forms of territorialization in the discourse of the indigenous people of the Resguardo de Ipiales and the Concesionaria Vial Unión del Sur. First, the territorial conflict between the indigenous Pastos and the concessionaire's actors is characterized. Second, the territorialization by the indigenous people is recognized. Finally, it identifies the territorialization by the actors of the Concesión Rumichaca-Pasto in which private agents and the State participate. The methodology is based on the interpretative paradigm, the approach is qualitative and the method is discourse analysis. This degree work is relevant because it makes visible the territorial conflicts generated by such construction that began in 2016 and remains in force until 2023. Territorialization refers to the processes of demarcating and managing a territory through spatial appropriation by individuals, social groups, subordinate groups, transnational entities or States. The territorial conflicts generated by the expansion of the Pan-American Highway in the villages between El Rosal de San Juan and Rumichaca are interpreted, as well as the strategies used to demarcate the territory by both the Agencia Nacional de Infraestructura and the indigenous people. It was found that, for the indigenous people, territorialization is based on the fact that the section is part of an indigenous territory and therefore there must be agreement in a prior consultation and the implementation of 43 requested points. They defend the territory through deed 528, the Constitución Política de Colombia de 1991, Ley 21 de 1991, ILO Convention number 169 and the document with the requests made to the National Government. Their discourse focuses on the negative effects that the project would cause. Meanwhile, for the concessionaire, territorialization is defined from national laws, the Constitución Política, the Plan de Reasentamiento and, finally, a sustainability report of 2018. It is supported by the technical discourse of civil engineering and highlights the benefits that the project would generate.

Key words: Territorialization, territorial conflict, road section, indigenous people, Pastos.

Tabla de contenido

Introducción	11
1. Metodología	14
2. Marco teórico	18
2.1 Referente teórico-conceptual	18
2.1.1 Territorialización.....	18
2.1.2 Conflicto territorial	19
2.1.3 Lugar	22
2.2 Antecedentes	23
3. Resultados.....	33
3.1 Conflicto territorial entre los indígenas Pastos y los actores de la concesión por el tramo El Rosal de San Juan – Rumichaca del Resguardo Indígena de Ipiiales	33
3.1.1 El desarrollo: la mirada indígena y de la concesionaria	34
3.1.2 Inconformidades de los indígenas presentes en 43 solicitudes.....	39
3.1.3 Tensiones generadas por los peajes	40
3.1.4 Miradas de lo indígena.....	43
3.2 Territorialización por parte de los indígenas sobre el tramo El Rosal de San Juan- Rumichaca de la vía Panamericana del Resguardo Indígena de Ipiiales.....	46
3.2.1 Jurisdicción indígena.....	47
3.2.2 Jurisdicción ordinaria.....	55
3.2.3 Afectaciones de la vía al medioambiente.....	60
3.2.4 El distanciamiento sociocultural como discurso de acotación del territorio	63
3.3 Territorialización sobre el tramo El Rosal de San Juan - Rumichaca por parte de los actores de la concesión Rumichaca-Pasto	66
3.3.1 El uso de la norma como argumento de legitimidad	66
3.3.2 Discursos de representación positiva del Plan de Reasentamiento	70
3.3.3 Las comunidades indígenas en el Plan de Reasentamiento	76
3.3.4. Beneficios que dejaría la construcción del Proyecto Rumichaca - Pasto	78
3.3.5 La mirada discursiva ambiental en el proyecto Rumichaca-Pasto	80
3.3.6 La comunicación como herramienta de territorialización	81
3.3.7 El género como mecanismo discursivo	82
4. Conclusiones.....	83
5. Referencias Bibliográficas.....	86
5.1 Fuentes Primarias	86
5.2 Fuentes revisadas	87
5.3 Bibliografía	88

Figuras

Figura 1 Representación cartográfica del trazado vial Rumichaca-Pasto.	33
--	-----------

Anexos

Anexos	91
---------------------	-----------

Anexo A. Solicitudes de indígenas a la ANI para su análisis y evaluación para el rediseño del trazado vial El Rosal de San Juan - Rumichaca	91
--	-----------

Introducción

El territorio es uno de los temas importantes en la memoria social de los pueblos indígenas dado que muchos de sus procesos organizativos han sido enfocados en su defensa. Este es el caso del Resguardo Indígena de Ipiales que actualmente se enfrenta a conflictos relacionados por el territorio con la Concesionaria Vial Unión del Sur conformada por la Agencia Nacional de infraestructura ANI; dos constructoras, la empresa española Sacyr “Sociedad Anónima de Caminos y Regadíos” Ingeniería e Infraestructura y la empresa ecuatoriana Herdoiza Crespo Construcciones S.A., que a su vez conforman la sociedad Consorcio SH y la empresa HVM Consultoría S.A.S. filial de la compañía HVM Ingenieros LTDA.

Las tensiones en la vía Panamericana se han ocasionado por la ejecución de esta obra de infraestructura perteneciente a los proyectos de vías de cuarta generación (4G) del Estado colombiano con la construcción y ampliación de la doble calzada entre Rumichaca y Catambuco. Esto corresponde a 78 km de la Vía Panamericana que conecta a la ciudad de San Juan de Pasto, capital del Departamento de Nariño, con la ciudad de Tulcán, capital de la Provincia del Carchi, en el norte de la República del Ecuador. El conflicto se presenta en el tramo comprendido entre El Rosal de Ipiales, límite con el corregimiento de San Juan y la vereda Rumichaca que hace parte del Resguardo Indígena de Ipiales.

Según Ingrid García, en una noticia de prensa en la Radio Nacional de Colombia, Nariño (2019) la intención de la construcción vial es facilitar el desplazamiento vehicular por tráfico de larga distancia, llegando a velocidades de diseño de 60 kilómetros por hora. Además de lo anterior, desde el aspecto económico potenciaría la competitividad nacional como también la conectividad de la región. Sin olvidar la conexión de redes culturales, sociales, comerciales y económicas con Ecuador.

El Cabildo Indígena de Ipiales ha expresado que no se opone a la doble calzada, pero lo solicita como un actor con derechos a la consulta previa y a que se le tengan en cuenta sus exigencias como la no instalación de un nuevo peaje a parte del ubicado en el sector El Placer del Municipio de Tangua, el diseño de una infraestructura que beneficie a humanos y naturaleza y 43 solicitudes más. Se ampara en el Convenio número 169 sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes, adoptado por la Septuagesimosexta (76ª) reunión de la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en 1989. El cabildo sustenta su territorialización en que el tramo se encuentra dentro del resguardo, además de que hace parte de su derecho mayor.

La ANI planea ampliar la vía en los límites del Resguardo de San Juan y las veredas del Resguardo de Ipiales. Cabe aclarar que este resguardo se encuentra dividido por parcialidades y subdividido por veredas. El trazado pasaría por la parcialidad de Yanalá en las veredas: El Rosal de Ipiales, Yanalá Centro y La Soledad; la parcialidad Agailo en las veredas: Chaguaipe y Las Cruces; la parcialidad Inchuchala en la vereda: Guacuán; la parcialidad Chalamag en las veredas: Los Chilcos, Chacuas, El Cangal y El Placer; la parcialidad Quelua en las veredas: El Charco, El Rosal Puente Viejo, La Pradera y Rumichaca. Mientras que en San Juan se hizo una concertación para la ampliación de la vía en el tramo que pasa por ese resguardo, con Ipiales se presentó un conflicto territorial dado que los indígenas reclaman que, por estar en sus zonas de resguardo, debe hacerse una concertación y cumplimiento de las peticiones al consorcio.

En tal medida, el objetivo general es analizar las formas de territorialización en el discurso de los indígenas Pastos del Resguardo de Ipiales y de los actores de la concesionaria Rumichaca-Pasto a partir del tramo El Rosal de San Juan-Rumichaca en la vía Panamericana. Los objetivos específicos son: (a) Caracterizar el conflicto territorial entre los indígenas Pastos y los actores de la concesión por el tramo El Rosal de San Juan – Rumichaca del Resguardo Indígena de Ipiales. (b) Reconocer la territorialización por parte de los indígenas sobre el tramo El Rosal de San Juan-Rumichaca de la vía Panamericana del Resguardo Indígena de Ipiales. (c) Identificar la territorialización sobre el tramo El Rosal de San Juan - Rumichaca por parte de los actores de la concesión Rumichaca-Pasto.

El referente teórico del trabajo de grado es la territorialización. Beatriz Nates Cruz (2010) entiende este concepto como las estrategias y los efectos de delimitar un determinado territorio. Es decir, se refiere a un control por individuos, grupo social o étnico, un Estado o grupo de Estados. La autora menciona dos tipos de territorialización, en primer lugar, a la que llama lineal que es utilizada para marcar la soberanía espacial entre los Estados-nacionales lo que depende de las autoridades centralizadas. En segundo lugar, menciona la territorialización de tipo zonal que alude a la demarcación que se implementa en la vida cotidiana al marcar espacios internos como lo realizan diversos grupos sociales en ciudades o al interior de instituciones.

Este trabajo de grado analiza las formas de territorialización que existen entre agentes públicos y privados de la concesión Rumichaca-Pasto y los indígenas Pastos pertenecientes al Resguardo Indígena de Ipiales. Su importancia radica en que posibilita comprender las miradas que se enfrentan en la ampliación de la infraestructura vial entre la población

indígena y los agentes estatales asociados con actores privados. Como lo plantea Rincón-Avellaneda (2016) en muchas ocasiones las mismas poblaciones exigen a los representantes del Estado que se ejecuten obras de infraestructura como vías, puestos de salud, instituciones educativas, etc., que las tengan en cuenta y no los releguen, pero generalmente esas ayudas nunca llegan o son parcialmente solventadas. A diferencia de lo que plantea la autora, en este caso se trata de proyectos de ampliación y mejoramiento de la doble calzada pertenecientes a la red 4G de la vía Panamericana que no cuentan con el aval de las comunidades que habitan los territorios por lo que se generan conflictos entre los actores.

El trabajo de grado se organiza en cuatro partes. En primer lugar, se presenta la metodología. En segundo lugar, el referente teórico conceptual y los estudios previos. En tercer lugar, se encuentran los resultados de la investigación diferenciando el conflicto territorial, la territorialización de los indígenas y la territorialización de la concesionaria. Finalizando, se hallan las conclusiones.

1. Metodología

En este trabajo de grado se propuso la siguiente pregunta ¿cuáles son las formas de territorialización entre indígenas Pastos del resguardo de Ipiales y actores de la concesión Rumichaca-Pasto a partir del tramo El Rosal de San Juan-Rumichaca en la vía Panamericana? Para abordar la pregunta, la metodología se guía por el paradigma interpretativo, el enfoque cualitativo y el método hará énfasis en el análisis del discurso. Esto último, debido a que se toma como fuentes de información los discursos enfrentados entre los indígenas Pastos del Resguardo Indígena de Ipiales y la Concesionaria Vial Unión del Sur.

El análisis del discurso se realizó de acuerdo con las propuestas de Helena Calsamiglia Blancafort y Amparo Tusón Valls (1999), Teun Adrianus van Dijk (2000, 2006, 2008), Ruth Wodak (El enfoque histórico del discurso) y van Dijk (La multidisciplinariedad del análisis crítico del discurso: un alegato en favor de la diversidad) en Métodos de análisis crítico del discurso (2003). Para saber que es el análisis del discurso es necesario, primero, conocer que es la ideología. Van Dijk (2008) propugna una definición multidisciplinaria de este concepto y la define como las creencias fundamentales de un grupo y la de sus miembros. Las ideologías forman la base de las representaciones sociales de los grupos, es decir, se representan en la memoria social como “esquemas del grupo” que determinan su identidad. Las proposiciones fundamentales que completan dicho esquema dirigen la adquisición del conocimiento, las actitudes del grupo e indirectamente los modelos personales que los integrantes del grupo se forman de los acontecimientos sociales. Los modelos mentales son representaciones que determinan las prácticas sociales de control, producción y composición del discurso. La función de la ideología es controlar y coordinar las prácticas de un grupo social o las establecidas entre grupos.

En cuanto al discurso, este mismo autor reza que esto es una práctica social que se expresa directamente y tiene la capacidad de divulgar las ideologías. Una teoría ideológica sin teoría discursiva es incompleta. Para comprender el rol del discurso en la sociedad, es necesario conocer su función primordial en la reproducción de representaciones sociales en general y de ideologías en particular (Van Dijk, 2008). Para Calsamiglia y Tusón (1999) el discurso es el habla desde una práctica social, una manera de acción entre las personas que interaccionan por medio del uso lingüístico contextualizado de manera escrita u oral. El discurso forma parte de la vida social y al mismo tiempo es un instrumento que forma parte de esta. Desde el discurso, hablar o escribir es construir piezas textuales encaminadas a unos fines dándose en interdependencia con los contextos lingüístico, local, cognitivo y

sociocultural. Esto es cómo las formas lingüísticas se ponen en funcionamiento para crear maneras de comunicación y la representación del mundo real o imaginario.

Según Wodak (2003) el enfoque histórico del discurso considera que el lenguaje escrito y el hablado establecen una forma práctica social. Un discurso es una forma de significar un particular ámbito de la práctica social mediante una perspectiva particular. Las determinaciones situacionales, institucionales y sociales configuran los discursos y los afectan, al tiempo que estos influyen en las acciones, los procesos sociales y políticos de carácter discursivo y no discursivo. En cuanto al análisis del discurso Calsamiglia y Tusón (1999) añaden que no sólo es una práctica investigadora sino un instrumento de acción social, como lo plantea la Sociolingüística Interaccional o el Análisis crítico del Discurso. Ello porque permite desvelar (ab)usos que se llevan a cabo desde las posiciones de poder y se expresan en los discursos estrategias de ocultación, negación o creación de conflictos; marginando por medio de eufemismos o calificativos denigrantes. El análisis crítico del discurso se puede transformar en un medio de gran valor al servicio de la crítica y del cambio, del lado de quienes les han negado el acceso a los medios difusores de la palabra.

Van Dijk (2006) señala que el análisis del discurso debe poseer una dimensión crítica. Es decir, al escogerse la orientación investigativa se debe participar en debates sociales y que los resultados sean útiles a quienes más necesiten. Debe estudiar los temas sociales, las formas de poder y su abuso, la reproducción de la desigualdad, la resistencia y la disensión. Van Dijk (2000) también considera que, el análisis del discurso debe tener en cuenta algunos conceptos para comprender su relación con la sociedad como: acción, contexto, poder e ideología. La acción es la clase de sucesos que la gente realiza. Las acciones poseen metas, lo que hace que sean significativas o tengan sentido, esto hace que los actores aparenten tener un propósito. El contexto implica algún entorno o circunstancias para que se dé un suceso, una acción o un discurso, involucra participantes, roles, propósitos, las propiedades de un marco, el tiempo y el lugar. El poder social es un vínculo específico entre grupos sociales o instituciones, hay poder sobre otros si posee un grupo alguna forma de control de las acciones. Las ideologías son las creencias básicas de un grupo social, ayudan a la coordinación de las prácticas de los miembros de los grupos humanos, estimulan que los individuos actúen de modo similar, para perpetuar su dominio y proteger sus intereses. Esta define a los grupos, su posición en las estructuras sociales y su relación con otros.

Para el objetivo de caracterizar el conflicto territorial entre los indígenas Pastos y los actores de la concesión por el tramo El Rosal de San Juan – Rumichaca del Resguardo

Indígena de Ipiales se realizó una comparación entre los dos discursos que se expresan por estos dos actores. Para el segundo objetivo que consiste en reconocer la territorialización por parte de los indígenas sobre el tramo El Rosal de San Juan-Rumichaca de la vía Panamericana del Resguardo Indígena de Ipiales se hizo análisis del discurso oral a entrevistas grabadas realizadas a comuneros. Para ello, se revisó información compartida, archivos documentales, filmográficos y sonoros publicados en la página de Facebook del Cabildo Indígena. Este es un medio utilizado para difundir información tanto de los sucesos que van aconteciendo por la ampliación vial como de diferentes aspectos de interés de la comunidad.

Como primer archivo sonoro se escogió una entrevista realizada por la emisora ipialeña Tropicana Estéreo al líder Jhonatan Alberto Mueses Usamag, la cual fue publicada en la red social mencionada. Él es un sociólogo de la Universidad de Nariño y concejal de Ipiales por el partido de Autoridades Indígenas de Colombia (AICO). Como segundo archivo se examinó una grabación tomada del noticiero del medio día de RCN Radio, de la emisora ipialeña Rumba Stereo F.M. Es una entrevista realizada a Edison Germán Báez Mueses. Él es un administrador público de la Corporación Unificada Nacional de Educación Superior (CUN), fue gobernador suplente del Resguardo en el año 2020 y fue Gobernador del Cabildo Indígena de Ipiales para el periodo 2021. Un tercer archivo examinado es la entrevista publicada en la página de Facebook de la Red Nacional de Jóvenes de Ambiente – Nodo Nariño y compartida en la página de Facebook. Cuenta con la participación del gobernador y el concejal anteriormente mencionados, también con Oliver Pinchao, analista invitado, quien es politólogo de la Universidad del Cauca y Ovidio Cuastumal, contador público de la Fundación Universitaria San Martín y Asesor Externo del Resguardo en Temas Presupuestales y Financieros. Finalmente, se examinó una entrevista realizada a Oliver Pinchao por el autor de este trabajo concedida en el mes de febrero del presente año. Estos comuneros describen desde la postura indígena los procesos que han llevado a cabo como sus posiciones, solicitudes, peticiones y pugnas con las entidades gubernamentales y agentes transnacionales vinculadas al corredor vial. Además, se examinó el documento de las 43 solicitudes del cabildo ante el gobierno nacional.

Para lograr el tercer objetivo de identificar la territorialización sobre el tramo El Rosal de San Juan - Rumichaca por parte de los actores de la Concesión Rumichaca-Pasto se analizó los discursos de la Concesionaria Vial Unión del Sur y de la Agencia Nacional de infraestructura ANI. La información se extrajo de cuatro documentos de dichas entidades

como son: El Plan de Reasentamiento (Traslado Involuntario) del proyecto Rumichaca – Pasto del año 2019, el Informe de sostenibilidad del año 2018, el Factsheet de socialización del proyecto Rumichaca – Pasto del año 2013 y la Resolución No. 20203040012695 del año 2020 emanada por el Ministerio de Transporte para la reubicación del peaje de Ipiales. Adicionalmente, se examinó las páginas web de la Concesionaria Vial Unión del Sur y de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI.

2. Marco teórico

2.1 Referente teórico-conceptual

Los referentes teóricos que guían este trabajo de grado se centran en discutir los conceptos de Territorialización y Conflicto Territorial. Además, la categoría de lugar desde la postura de Doreen Massey es un concepto pertinente para establecer relaciones entre las escalas internacional, nacional y local como es el caso del tramo El Rosal de Ipiales – Rumichaca.

2.1.1 Territorialización

Los referentes en torno al concepto de territorialización se trabajan a partir de autores como Beatriz Nates Cruz (2010), Caroline Stamm y Enrique Aliste (2014), Diego Fernando Silva Prada (2016) y Marcos Aurelio Saquet (2015).

Para Beatriz Nates Cruz (2010) la territorialización alude a las estrategias y a los efectos de delimitar un determinado territorio. Es decir, se refiere a un control por parte de individuos, grupos sociales o étnicos, un Estado o grupo de Estados. Describe dos tipos de territorialización, en primer lugar, a la que llama lineal que es utilizada para marcar la soberanía espacial entre los Estados-nacionales lo que depende de las autoridades centralizadas. En segundo lugar, menciona la territorialización de tipo zonal que alude a la demarcación que se implementa en la vida cotidiana al marcar espacios internos como lo realizan diversos grupos sociales en ciudades o al interior de instituciones.

En cuanto a Caroline Stamm y Enrique Aliste (2014) definen la territorialización como la apropiación de manera concreta o abstracta, es decir, de forma material o ideal, de una porción de espacio por un grupo social. Dentro de las dinámicas de territorialización se encuentran procesos de deconstrucción, construcción y reconstrucción territorial. La territorialización es el proceso de demarcar territorios, pero eso se puede hacer de varias formas, una puede ser por conflictos y otras por procesos de conocimiento y la valoración del espacio. Manifiestan que, para los geógrafos sociales el conflicto forma parte del proceso de territorialización.

Desde la perspectiva de Silva Prada (2016) el espacio es apropiado, dominado, gestionado y controlado formando así territorios múltiples. A estos procesos de construcción sociopolítica de los actores se le llama territorialización, siendo esta de índole dinámico, conflictivo y de pertenencia. La fuerza implícita en los procesos de conformación territorial o territorialización radica en la necesidad de establecer pertenencias colectivas e individuales

por medio de proyectos propios. La territorialización es un proceso de producción de nudos, redes y distribución de superficies, generando estos la gestión de lugares derivados de las relaciones sociales que posibilitan u obstruyen experiencias, permitiendo controlar lo que puede ser distribuido, asignado y/o poseído. Los territorios se constituyen por los anteriores elementos mencionados y no tanto de posiciones, objetos, movimientos y desplazamientos como en la representación isotrópica del espacio, o sea, espacios homogéneos tridimensionales de carácter cuantitativo.

Finalmente, para Saquet (2015) la territorialización denota la apropiación social de una fracción del espacio mediante las relaciones sociales, reglas y normas, de las condiciones naturales, del trabajo, de las técnicas y tecnologías, de redes de circulación y comunicación, y de conflictualidades que implica diferencias, desigualdades, identidades y regionalismos históricamente determinados. En la territorialización se hallan escenarios de resistencia o posibles resistencias, necesarias, planeadas o espontáneas. Aun así, es esencial que ese movimiento se desarrolle mediante objetos, metas, frente a situaciones de subordinación, explotación, degradación ambiental, precarización de las condiciones laborales de vida, entre otras. Los procesos de territorialización y territorialidad experimentados por los grupos sociales en las relaciones espacio/tiempo dan como resultado el territorio.

Cabe aclarar que, la territorialización es un concepto polisémico desde una amplia variedad de posturas. Para este trabajo de grado la territorialización se entenderá como los procesos y los resultados de demarcar los territorios por los grupos sociales, ya sean élites, colectivos subordinados o los Estados-nacionales. La territorialización está en una constante configuración, formación y transformación por los actores. Se forja por medio del arraigo, el control y la apropiación espacial concreta o abstracta. Se hallan dos tipos de territorialización, uno lineal que fija fronteras dentro y fuera de las naciones y el otro zonal que refiere a la delimitación socio-territorial que se da en el quehacer cotidiano en espacios urbanos o rurales. Para que se configure el territorio es necesaria la territorialidad y la territorialización y viceversa, o sea, son imprescindibles para sus formaciones.

2.1.2 Conflicto territorial

De las dinámicas de territorialización forman parte los conflictos territoriales. Los principales autores que se han retomado para trabajar el conflicto territorial son Caroline

Stamm y Enrique Aliste (2014), Joan Nogué (2015), Helena Cruz Gallach (2008), Manuel Enrique Pérez Martínez (2003) y Bernardo Mançano Fernandes (2009).

Según Stamm y Aliste (2014) todo tipo de conflictos ocurren en un lugar en el espacio y muchos de ellos, como los conflictos socioambientales, poseen una relación directa con el espacio en el cual se emplazan, se desarrollan y se relacionan. El espacio geográfico es fundamental en la noción misma del conflicto. El conflicto socioambiental es comprendido como el proceso que resalta la relación sociedad-medio ambiente desde una perspectiva más allá de una contingencia determinada que es la que sugiere el conflicto ambiental. El conflicto socioambiental está vinculado con la dimensión inmaterial y simbólica que se da al espacio. El territorio forma parte de los fenómenos ambientales. Lo ambiental acontece en territorios específicos con localización espacial y tienen un carácter territorial. No solo se debe tener en cuenta las propiedades físicas del espacio y los aspectos técnicos del porqué del conflicto para comprender los conflictos socio-ambientales. Una gran multitud de componentes sociales, políticos y territoriales, estimulan la generación del conflicto. Los conflictos socio-ambientales surgen de un evento detonante que en otro lugar y en otro momento no generaría el mismo efecto. El evento genera un conflicto poniendo en riesgo la organización de un territorio identificado y apropiado de manera estricta o simbólica por un grupo social. Estos acontecimientos se están multiplicando en la contemporaneidad mediante la superposición conflictual de territorios apropiados por distintos actores sociales. En cambio, antes las funciones de los espacios se encontraban generalmente bien apartadas y no se generaba, tan frecuente, esta superposición. Lo anterior, debido a la expansión de los ámbitos económicos y la circulación de nuevas ideas relacionadas con el medio ambiente.

Según Nogué (2015) cuando los lugares se convierten impersonales e irreconocibles para las poblaciones del propio lugar se desata un conflicto territorial a escala individual, debido a que el arraigo territorial es una dimensión esencial para el desarrollo armónico entre el espacio vivido y los grupos sociales. El conflicto territorial es también un conflicto psicológico y social. Hay conflictos territoriales a nivel individual, personal, generados por una pérdida traumática del sentido de lugar, lo que puede generar graves consecuencias para la estabilidad emocional. Por el hecho de que se vive en sociedad, es inevitable que la mayoría de los conflictos individuales terminen siendo de dimensiones colectivas y sociales.

Cruz Gallach (2008) señala que los conflictos territoriales son entendidos como estados de tensión entre agentes públicos y los ciudadanos, por ejemplo, frente a la elaboración y ejecución de planes urbanísticos. El incremento de los conflictos y la aparición

de nuevas y variadas movilizaciones sociales, indican la carencia de canales de participación y vinculación de los ciudadanos en los procesos de planificación territorial. La propagación de los conflictos en torno al territorio son resultado de la gran preocupación de los grupos sociales por la calidad, recursos y seguridad del lugar donde habitan. Estos se ven amenazados por las decisiones tomadas por actores supranacionales como empresas o administraciones, que obedecen a lógicas y necesidades supralocales. En los casos en que la administración estimula o respalda planes urbanísticos sin haber hecho partícipe las propuestas con los agentes urbanos para que hayan sido parte de su creación, habrá altas probabilidades de que su aceptación y posterior desarrollo sea problemático.

Pérez Martínez (2003) manifiesta que el conflicto es una polémica que aparece por el usufructo del poder relacionados con desacuerdos en torno a la utilización del control político y de los beneficios económicos sobre un grupo social. Estos asuntos son desencadenados a través de fallas de Justicia, las deficiencias en el uso y tenencia de la tierra, el egocentrismo de clase, la impunidad o la concentración del poder en los dirigentes. Añade que, es un proceso que surge cuando dos o más partes quieren imponer valores excluyentes dentro de una escasez de recursos con el fin de influir en la conducta y control de los grupos sociales. Destaca que, no solo es la imposición de intereses y la utilización de recursos, sino el acaparamiento de estos por parte de un sector minoritario privilegiado socialmente, el cual excluye a la mayoría y ocasiona que dichas poblaciones no accedan a los recursos.

El autor agrega que los conflictos territoriales surgen cuando se presenta un control y dominio relacionados con los espacios geográficos estratégicos que serían de intereses políticos y económicos. En otras palabras, por medio de fuerzas que desean quitar del paso a competidores que controvierten su poder. Los grupos de interés se hallan en espacios en el que no solo se estima su valor, por ende, su función productiva, sino que llegan a ser áreas de disputa de economías transnacionales y el manejo de las administraciones locales, áreas de paso o de poblamiento. Así pues, no son en sí mismos los conflictos el problema, sino el manejo que les dan a estos, sobre todo el mismo Estado junto con las élites locales. Estos aspectos provocan procesos de configuración de espacios en los que algunos pocos acaparan beneficios económicos y privilegios políticos por medio del control y la propiedad de la tierra (Pérez Martínez, 2003).

Finalmente, según Fernandes (2009) las disputas territoriales son la significación de las relaciones sociales y el control de los diversos tipos de territorios por las clases sociales. Las disputas territoriales no giran solo en torno a la dimensión económica, ya que el territorio

es una totalidad multidimensional. Las disputas territoriales suceden en todas las dimensiones como el ámbito político, teórico e ideológico, lo que hace comprender los territorios materiales e inmateriales. El sentido de los conflictos está en la esencia del concepto de territorio que encierra principios de soberanía, totalidad, multidimensionalidad, pluriescalaridad, intencionalidad y conflictualidad. La disputa territorial se genera tanto por la desterritorialización o el control de las formas de uso y acceso a los territorios, es decir, controlando las territorialidades.

Por consiguiente, los conflictos territoriales son dinámicas en las que los agentes gestionan el surgimiento de disputas por diferentes maneras de ejercer el control territorial. Los enfrentamientos se expresan en el ámbito simbólico, ideológico y con enfrentamientos personales y colectivos por un territorio. Los dispositivos sociales y políticos tienden a desencadenar los conflictos debido a que sus intereses e ideales son diferentes y muchas veces se deben a factores económicos. Las instituciones y grupos sociales gestionan sus territorialidades y territorializaciones mediante aspectos en disputa con actores del nivel nacional, internacional o transnacional. En otras palabras, los Estados-nacionales no son los únicos en gestionar el territorio. Los conflictos estallan en momentos y lugares precisos poniendo en peligro estructuras territoriales ya establecidas que no solo afectan lo económico, social y cultural sino también lo psicológico, los recursos naturales, hídricos, alimentarios, etc.

2.1.3 Lugar

Tanto la territorialización como los conflictos territoriales ocurren en un lugar, por eso es necesario mencionar este concepto. Para la geógrafa Doreen Massey (2004) el lugar no es algo simple, cerrado y coherente. Por el contrario, el lugar es un nodo abierto a las relaciones y articulaciones, con un conjunto de flujos, influencias e intercambios. La especificidad de cada lugar es resultado de la unión conjunta de relaciones, prácticas e intercambios que se entrelazan en ese nodo y son producto también de lo que se desarrolle como resultado de esta combinación. Para la autora hay un sentido global de lugar que es un sentido global de lo local. La identidad de cualquier lugar no radica solo dentro del lugar, sino que se compone de relaciones externas. No existen lugares con identidades predeterminadas que luego tienen interacciones, sino que los lugares obtienen sus identidades en gran medida del proceso de interacción con otros. La identidad de un lugar está en

constante cambio, formación y modificación. En resumidas cuentas, lo local y lo global se forjan mutuamente.

Por lo anterior, el lugar no es un concepto aislado, ni básico. Es un concepto abierto, con constantes uniones y vínculos. Es un entramado de movimientos internos y externos que se relacionan entre sí. Las características que posee el lugar son consecuencia tanto del tejido y yuxtaposición entre los vínculos sociales, los ejercicios culturales, sus historias locales y su asociación, como de lo que surge de estos. El lugar y lo local son de carácter global, su esencia aparece por la relación de lo interno, pero mucho más con lo externo, o sea, con la interacción con otros lugares. Se forman recíprocamente lo local y lo global.

2.2 Antecedentes

En la siguiente sección se presenta las investigaciones realizadas en el territorio de los Pastos y una última concerniente a conflictos territoriales y las vías 4G en Colombia. Se tomaron publicaciones de las dos últimas décadas, dos trabajos de Joanne Rappaport (1989, 2005) y un trabajo de Jesús Javier Rosero Figueroa (2006), Minerva Campion (2015), Claudia Carrión Sánchez (2015) y María Patricia Rincón-Avellaneda (2016). Se organizaron por el año de publicación de las más antiguas a las más recientes.

Joanne Rappaport (1989), *Relaciones de Intercambio en el Sur de Nariño*. Esta investigación fue fruto de dos temporadas investigativas en los territorios indígenas de Cumbal, entre los años de 1986 y 1987. El objetivo es analizar un caso contemporáneo de complementariedad entre regiones situadas a diferentes alturas en el extremo sur de los Andes colombianos. Así como también, analizar el trasfondo social e histórico de un sistema de trueque a larga distancia, que según se menciona, para la época aún se mantenía y que conectaba lugares como el Guáitara, el piedemonte costero, el Valle del Chota (Ecuador) y los alrededores de San Juan de Pasto. Para este trabajo realizó un rastreo teórico multidisciplinar con miradas desde la arqueología y la historia. Ello le permitió aproximarse a los medios de integración social de los pueblos de la zona de estudio desde la llegada de los europeos hasta el periodo de la investigación.

La autora hizo un rastreo de los territorios fronterizos como Cumbal, Panán y Chiles, además de áreas geográficas circunvecinas y el Pacífico Colombo-ecuatoriano. Con ello, identificó los cambios que los diferentes cacicazgos han tenido sobre la vinculación social y comercial durante el siglo XVI, las pugnas entre Cumbal y Tulcán y los conflictos

territoriales acaecidos a comienzos del siglo XX. Como metodología utilizó el análisis histórico y etnográfico.

Rappaport (1989) encontró que estos pueblos han buscado regular la circulación comercial de bienes por medio de las instituciones de la época. Por ello, ha habido un tránsito poblacional que trasciende los países de Colombia y Ecuador, orientado por el intercambio de productos en una variedad de climas y lugares para la producción agrícola y/o comercial. El intercambio comercial excedió los límites ya mencionados y trascendió fronteras geográficas evidenciando la conexión de tránsito humano con Barbacoas y la costa pacífica. Añade que, la población indígena aún mantiene el intercambio y el trueque. Los cumbales siempre han realizado intercambios de productos ya sea por la carencia de los mismos o por las pérdidas de productos agrícolas que generaban desabastecimiento y con ello la hambruna. Por ello, se dirigían a pisos térmicos cálido y templados conocidos como guaicos y utilizaban diversas estrategias de intercambio comercial mediante las relaciones de compadrazgo con familias de estos lugares. La autora agrega que también existe intercambio de productos de lujo, tanto agrícolas como de especies menores. Muchas veces los productos comerciales tenían un excedente voluntario a modo de propina entregada por el vendedor para satisfacción o solicitud del comprador y así este mantener su fidelidad de compra. Los negocios ilegales no son la excepción en el comercio de la zona, debido a que es este lugar es estratégico para la compraventa y el paso de coca y de ganado robado.

Las conclusiones muestran que las poblaciones de los andes del suroccidente de Colombia tiene relaciones comerciales que van más allá del intercambio de productos y están orientadas al fortalecimiento de lazos sociales. Estas poblaciones mantienen vigente la memoria de comercio de sus antepasados. El comercio se ha visto afectado por la compra y venta de lotes por parte de sus pobladores, pero por medio de la lucha y el accionar político han podido reclamar y recuperar tierras que antes les pertenecían. La verticalidad en los andes del actual Departamento de Nariño se ha venido modificando en el transcurrir de los años por las vicisitudes actuales, aun así, siguen manteniendo relaciones sociales entre comunidades distantes por medio de formas de comercio antiguo.

Joanne Rappaport (2005) *Cumbe Renaciente. Una Historia Etnográfica Andina*. Este es un libro resultado de una investigación realizada por la antropóloga con la ayuda de la comunidad indígena de Cumbal del Departamento de Nariño. Su estudio se enfoca en el Municipio de Cumbal conocido frecuentemente como Gran Cumbal; este territorio está compuesto por los resguardos de Cumbal, Panan, Chiles y Mayasquer. La autora enfoca su

investigación principalmente en la primera comunidad. Para el desarrollo de la misma, recogió numerosas horas de grabaciones de fuentes orales, al final de este proceso la investigadora entregó el material y el texto a la comunidad. Esta investigación fue supervisada por el Instituto Colombiano de Antropología. En este libro hace un análisis las diferentes experiencias diarias que realizan los habitantes de estas comunidades, las cuales son convertidas en historias. Esas experiencias se ven reflejadas en sus escritos, en su historia local, en sus cantos y en sus actuaciones teatrales. La etnografía maneja una metodología que combina la historia y la etnografía, la cual aplica en los resguardos de Cumbal. Además, realiza un análisis hermenéutico de las fuentes documentales que apoyan su estudio.

El centro del escrito son los intelectuales y miembros de las comunidades de estudio, pues son quienes van reconstruyendo el contenido de su historia. Los indígenas se van autodefiniendo por medio de cimientos políticos y culturales heredados por los europeos y la sociedad dominante, junto con su actuar cotidiano. Van reincorporando formas de organización institucional y simbólica como los bastones, el resguardo, el cabildo, las escrituras de fundación, etc., a los cuales van asignando nuevos significados y para esto se apoyan de la memoria histórica suministrando valor simbólico. Los pastos de Cumbal en sus palabras y su actuar narran sus memorias, que se van construyendo una sobre otra formando un palimpsesto que se entreteje con evidencias orales, escritas y tangibles que giran en torno a la tierra. Además, intenta demostrar que la naturaleza de la memoria histórica popular es distinta a las narraciones de los historiadores indígenas puesto que cada narrador cuenta de manera particular. La historiografía de estos pueblos no debe ser entendida como textos inmutables y atemporales y requiere del estudio de fuentes históricas, orales y documentales. La etnografía de la historia no debe hacer mejor a las fuentes orales de las escrita, ni hay que reducir a los cumbales a la oralidad, sino que hay que comprender sus modos de vivencia, su escritura y lo que hay escrito sobre ellos. En sus mentes está recuperar territorio perdido por medio de la acción política incorporándolo nuevamente a los resguardos. La acción política les ha ayudado a legar en la población indígena más joven un sentido de pertenencia más fuerte que les ayude en un futuro a tomar las riendas de sus comunidades.

La autora concluye que estas poblaciones defienden su identidad y vivencias que han sido vistas como extrañas históricamente desde las miradas occidentales. Los cumbales son monolingües y gran parte de su cultura se basa en identidades y modos de vida impuestos desde Europa, por la sociedad y el Estado colombiano, por ello desde el imaginario social suelen mirarlos como si fuesen menos indígenas. Con esto se ha vulnerado sus derechos. Para

sus luchas recurren a la legislación colombiana y la utilizan para su defensa. La metodología que utilizó, como la etnografía y la historia, fueron fundamentales para identificar como las verdades legales son convertidas en verdades históricas y como esto les ayuda en la construcción de su discurso étnico. Los mitos les han ayudado debido a que muchos de ellos son invenciones de sus experiencias diarias, orales, artísticas y literarias. La etnografía histórica no solo debe reconstruir la historia por medio del campo académico, sino que debe tomar elementos de la semiótica, la semiosis y la semántica de la historia local y la memoria popular. Se deben buscar las formas como representan el pasado y desenterrar sus significados en un complejo proceso de hacer historia.

Rosero Figueroa (2006) La reconstrucción de la etnohistoria de la Organización indígena para el reencuentro educativo y comunitario en el Resguardo de Males. Este trabajo de grado de Licenciatura en Ciencias Sociales describe el proceso de reconstrucción de la etnohistoria organizativa en el Resguardo de Males, Córdoba, Departamento de Nariño. Este escrito gira en torno a la siguiente pregunta de investigación, ¿cuál es la etnohistoria organizativa de Males y cómo la reconstrucción de este proceso, contribuye a la educación, en la Institución Educativa Técnica Agropecuaria Indígena del Resguardo de Males, a la comunidad y al plan de vida comunitario? Se hace un análisis relacionado con los hitos históricos presentes en la memoria colectiva, encaminada a fortalecer la organización de la política de los indígenas y sus dinámicas frente a la defensa territorial. Toma como base un variado rastreo bibliográfico concerniente a los movimientos sociales, la etnohistoria y la política cultural, así como las relaciones de tipo étnico y la cosmovisión de este pueblo perteneciente a los Pastos.

Para los indígenas de Males, el territorio es fuente dadora de vida y símbolo de lucha; las leyendas que tienen son metáforas que les ayudan a resguardar lo que han conseguido y a seguir en la constante lucha de defenderse frente a los peligros de la cultura dominante. Entre los hitos históricos se menciona a la Cacica Francisca como símbolo de arduo trabajo en la defensa de la tierra para el bien común; la guerra de los mil días es otro hito por el impacto generado y las disputas de los territorios del Resguardo, con ello también la usurpación a los indígenas de sus suelos por parte de los ejércitos del Partido Conservador. De las tres últimas décadas del siglo XX, hace una descripción de los movimientos sociales y su creciente fortalecimiento. La parte final de la monografía se centra en la etnoeducación desde las miradas, desafíos y perspectivas de los líderes indígenas del Resguardo indígena de Males.

El autor encuentra que los mitos son fundamentales para conocer la etnohistoria del “Guamuez” o de las primeras poblaciones que conformaron este lugar para formar lo que hoy se conoce como Males. Estos relatos se mezclan con sus historias sobre el poder chamánico, generando un sincretismo con la cultura ibérica. Además, se recogieron los testimonios sobre el liderazgo de grandes personajes y el papel de la educación como espacio de formación y de lucha. Todo esto es la representación del territorio, de sus vivencias diarias y de la percepción espacio-temporal.

Las conclusiones a las que llega es que los Movimientos Sociales junto con los sectores populares como los indígenas, estudiantes universitarios y obreros, aportaron bases conceptuales como autoridad, autonomía, unidad e identidad a los comuneros de Males que les ha ayudado a organizarse y a tener experiencia política. Pero además de aprender es el compartir sus saberes con otros pueblos para hacer resistencia y ser reconocidos como parte esencial del país como pueblo con derechos. Los mitos y el accionar de los diferentes líderes indígenas permitieron construir identidad indígena que les ha ayudado a defenderse contra la sociedad dominante. Finalmente, manifiesta que el proceso de la monografía logró un impacto en la comunidad educativa de la I. E. Técnica Agropecuaria porque los acerca a una visión no oficial para comprender su situación como grupo social.

Campion (2015) Entre la Memoria Histórica y el Atentado: las relaciones transfronterizas de los indígenas Pastos del Nudo de Waka. En este artículo, la autora aborda los procesos de integración fronteriza desarrollados por los indígenas Pasto en su territorio del Nudo de Waka. El objetivo es mostrar al pueblo Pasto como sujetos activos y políticos de la vida en la frontera. Además, se aporta conocimiento sobre las maneras de integración, fragmentación y reconstrucción a las que se enfrentan los Pasto. La metodología es de tipo descriptivo-hermenéutico, teniendo en cuenta dos miradas: la académica y la cosmovisión indígena.

Encontró que la identidad indígena Pasto se revitaliza con la vinculación de procesos binacionales como la integración y la reintegración bilateral. El pueblo Pasto maneja el territorio a partir de la transversalidad y la verticalidad interandina. El primero, comprende las regiones de Sierra, Costa y Amazonia y el segundo, está constituido por las zonas de cordillera de media y alta montaña. La organización de los Pastos es distinta a la de los gobiernos supranacionales de ambos lados de la frontera, su mirada de territorio va más allá de topos, pues comprende un hábitat que es fuente dadora de vida. En este estudio se explica que la frontera tiene dos percepciones, una es comercial y una segunda es étnica. De esta

última está asociada a la autonomía y autorregulación que persiguen los pastos de lado y lado de la frontera. La pérdida y destrucción de tierras en la zona conocida como el Gran Macizo hace mella en su identidad, por lo anterior la territorialidad del pueblo Pasto está ligada a su protección. Visiones que son disímiles de la jurisdicción dominante, debido a que sus planteamientos e iniciativas organizacionales pretenden reconstruir el Nudo de Waka por medio de la concepción de que estas geografías son organismos vivos generadores de vida.

Las conclusiones a las que llega es que la identidad y la espacialidad de los Pastos en la parte de Ecuador se generan a partir de la influencia de entidades estatales y transfronterizas. El territorio de los Pastos trasciende fronteras, se reivindica a partir de conceptos clave como Nudo de Waka y Panamazonía. Eso les ha ayudado a ser sujetos activos en la línea fronteriza con un Plan de Vida Binacional, que tiene como ejes el Territorio Ancestral, el ambiente natural, la cultura ancestral, la educación propia, la soberanía alimentaria, la medicina natural, el desarrollo económico, el gobierno, la administración y la justicia. Lo anterior, ha hecho que haya una mancomunidad de ideas y acciones políticas con el fin de integrar a un territorio fracturado por una frontera entre dos países. Además, les ha permitido integrar a más pueblos que se hallan en las zonas geográficas de Sierra, Costa y Amazonas alejándose del andinocentrismo.

Carrión Sánchez (2015) *Desafiando al Estado-nación: Reclamos de autonomía del pueblo Pasto*. Este artículo interpreta la autonomía de los pastos en la frontera colombo-ecuatoriana. Es producto de su tesis en la UNAM de México en la cual obtuvo el grado de Maestra en Estudios Latinoamericanos. Reflexiona acerca de los procesos de autonomía de las comunidades indígenas Pasto, alrededor de veinticuatro resguardos, en la región fronteriza del suroccidente colombiano y el norte de Ecuador. La integración de estos pueblos y la frontera a veces han generado la pérdida de la identidad colectiva, pero siguen luchando por ser reconocidos como grupos poblacionales interculturales y plurinacionales en el ámbito político. Igualmente, los pueblos Pasto han vivido otras situaciones que han influido en la vulneración de sus derechos y calidad de vida como la violencia y la pobreza.

Como metodología, hizo seguimiento a fuentes primarias y secundarias realizando un contraste entre ellas, plasmando en el texto una reflexión que gira en torno a la autonomía de los Pastos desde una mirada crítica abordada con teorías decoloniales al sistema moderno. El pueblo de los Pastos ha estado abandonado por ambos Estados desde que estos se han formado y han sido subordinados por medio de la colonialidad del poder. Ello ha limitado su autorrealización social y política bajo la imposición de grupos hegemónicos que les ha

impedido ser reconocidos como parte de la construcción de los estados-nacionales. Aunque existan dos figuras que los establezcan como pueblos soberanos, ya sea en Colombia por medio del Resguardo o las Comunas en Ecuador, estas normativas no les han servido para ser visibilizados debido a que aún no los reconocen como naciones autónomas, además, porque siguen siendo discriminados. A estas dos figuras de gobierno les han dado un giro al resemantizarlas y asignarles características propias de sus identidades, lo que les ha brindado seguir avanzando en la construcción de una cosmovisión más sólida.

En sus resultados menciona que estas comunidades indígenas al pertenecer a una zona limítrofe tienen dificultad al movilizarse comercial y socialmente debido a que las guardias armadas de ambos países resguardan la soberanía y tienden a mirarlos como personas delictivas. Por lo anterior, deben cruzar la frontera por vías no autorizadas que les sirven para comercializar y estrechar lazos de fraternidad social. Pero se han visto afectados por las economías ilícitas puesto que es un sitio estratégico por la dolarización del Ecuador, por la cercanía geográfica con el pacífico y por ser zona de tránsito hacia otras naciones. Los Pastos en los dos lados de la frontera se han visto favorecidos por los planes binacionales de organizaciones y movimientos políticos que les ha ayudado en el fortalecimiento identitario en torno a la territorialidad, el autogobierno, la cultura ancestral, la educación propia y la soberanía alimentaria. Los Pastos tienen la intención de ser parte activa y de contribuir a las naciones que los aíslan.

La autora concluye que muchas veces las miradas de la población no indígena a las comunidades Pasto suelen ser de manera esencialista o que solo buscan beneficiarse, argumentando una identidad inexistente. Esto es generado por la colonialidad del poder debido a que son explicaciones totalizadoras que buscan inferiorizar el actuar y el pensar de los indígenas, subestimando sus estructuras políticas. En segunda instancia, menciona que, aunque existan diferencias entre los Pastos de Ecuador y Colombia, siguen manteniendo una sólida nacionalidad cultural. Los Pastos han tenido que lidiar tanto con diversas estrategias estatales que buscan erradicarlos, como también del sinnúmero de problemas que genera la frontera y la privatización de sus tierras, en medio de esto continúan en la búsqueda de su autonomía. Pero para ello, deben desarrollar estrategias que conlleven a dialogar entre distintos actores con la firme consigna de descolonizar ambos Estados.

Finalmente, aunque no es un estudio sobre los Pastos, se relaciona seguidamente un artículo pertinente para el tema de este trabajo de grado. Rincón-Avellaneda (2016) en Conflictos Territoriales y Proyectos de Infraestructura Vial, menciona que, los conflictos

entre indígenas y agentes tanto estatales como transnacionales por el territorio no son nuevos. La autora estudia los diez primeros proyectos de vías de Cuarta Generación (4G) y de algunas vías construidas mediante los esquemas de concesiones de los cuales extrae algunas evidencias relacionadas con los impactos y los conflictos que han generado. Las vías de su estudio son las siguientes, de la región Caribe: corredor Cartagena-Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad (Ruta 90); del Eje Cafetero: corredor Concesión Autopista Conexión Norte, corredor Autopista al Río Magdalena 2 (Ruta 62), corredor Autopista Conexión Pacífico 1 (Ruta 60), corredor Autopista Conexión Pacífico 2 (Ruta 25), y el corredor Autopista Conexión Pacífico 3; de la región Centro Oriente: el corredor Girardot-Puerto Salgar Honda (Ruta 45) y Corredor perimetral de Cundinamarca; finalmente de la región del Pacífico dos corredores: el primero, Loboguerrero Buga y el segundo, Mulaló-Loboguerrero y Cali-Dagua Loboguerrero. La autora muestra aspectos fundamentales como el tema de lo controversial y paradójico de los conflictos que son generados por la construcción de proyectos viales, lo cual se puede transferir a proyectos de energía, redes, hidroeléctricas, entre muchas otras. Lo paradójico, según la autora, es que se generan conflictos tanto por la ausencia como por la presencia de dichos planes.

Como metodología de investigación se apoya en las variables de naturaleza: económica, social, ambiental, demográfica e histórica. Algunas variables las extrajo mediante revisión bibliográfica y otras por medio del diálogo con habitantes de los lugares de estudio a través del trabajo de campo. Plantea que, muchas veces, los conflictos son generados por choque de intereses que se encuentran unidos a escalas locales, nacionales o transnacionales, cada una de estas con puntos de vista de mundo, economía y modos de vida distintas y en ocasiones completamente contrarios. Agrega que las disputas entre intereses nacionales y locales se forman cuando, a los grupos humanos que se hallan en los territorios afectados por proyectos de infraestructura, los miran como obstáculo para el progreso y no piensan en vincularlos desde su planeación, con la intención de que en las fases previas a la construcción obtengan la base material y de conocimiento suficiente que les permita beneficiarse.

El problema se incrementa cuando durante bastante tiempo se dejan de lado las necesidades de estas poblaciones locales como acueductos, escuelas o centros de salud y cuando finalmente les brindan algún tipo de proyecto, lo hacen desconociéndolos o afectándolos negativamente. Hasta no incluirlos como actores principales continuarán formándose más conflictos. La autora en sus resultados explica que las vías 4G tienen la función principal de conectar las grandes ciudades colombianas con los puertos, lo que para

el gobierno esto generará desarrollo, competitividad y condiciones para exportar. Aunque si bien, en parte logra este cometido, no es del todo cierto porque cuando aumentan las importaciones, disminuyen las exportaciones lo que perjudica la competitividad de trabajadores, empresarios y agricultores; aumentando las ventas ambulantes, el despoblamiento del campo, las industrias moribundas y el incremento de la pobreza urbana. Además, en un alto porcentaje solo se favorecen las multinacionales, los grandes transportadores de carga, la concesionaria vial o en el caso de las zonas rurales en las que el Estado hace poca o nula presencia, son los distintos actores armados los que se benefician.

El Estado no estimula la producción industrial nacional y estos se ven fuertemente golpeados, en cambio los bienes y servicios internacionales son altamente beneficiados. Agrega que las condiciones luego de finalizado los proyectos no mejoran. Estos proyectos se presentan en las distintas poblaciones de forma positiva, como el de disminuir los tiempos de desplazamiento entre centros urbanos. Para esto, las poblaciones deberán pagar altos valores en peajes. Tiempo después, los beneficios solo se dan por poco tiempo y se debe al aumento del flujo de las economías de extracción petrolera sin que los precios de los peajes disminuyan. En cuanto al conflicto armado, menciona que este se ha asentado con mayor crudeza en zonas aisladas y de difícil acceso. Los grupos armados mantienen su dominio en estos lugares, por ende, hay mayor cantidad de ataques armados, ocasionando daños en las zonas y sus poblaciones. En todo caso, los panoramas no mejoran o son intermitentes.

Para Rincón-Avellaneda (2016) se debe planificar las infraestructuras, priorizando los intereses colectivos. Aclara que una vía por sí sola no tiene la capacidad de activar o desactivar comunidades, pero sí favorece de manera definitiva en que eso suceda. Por esto, la construcción vial no debe considerar solamente el diseño técnico de las rutas y la viabilidad económica y ambiental, puesto que la primera, es pensada desde la escala nacional, internacional dejando de lado lo local y la segunda es pensada desde un aspecto muy reducido que no tiene en cuenta o minimiza aspectos ecológicos mayores que también serían afectados. Concluye la autora, en la necesidad de que haya vías para los mercados locales y economías campesinas, las cuales han sido golpeadas por las políticas nacionales y globales, puesto que estas abastecen la dieta alimentaria de Colombia. Con la firma de los acuerdos de paz un amplio número de excombatientes verán alternativas de desarrollo personal y de trabajo político en las ciudades. Menciona que no hay que subvalorar los conflictos en las grandes ciudades, pero en las zonas rurales más vulnerables se agudizan más. Los conflictos se condensan más en las zonas donde hay una precaria o carente infraestructura. Lo urbano y

lo rural deben ser distinguidos como territorios indisolublemente unidos, por eso, los beneficios o perjuicios de uno redundará en los perjuicios o beneficios del otro.

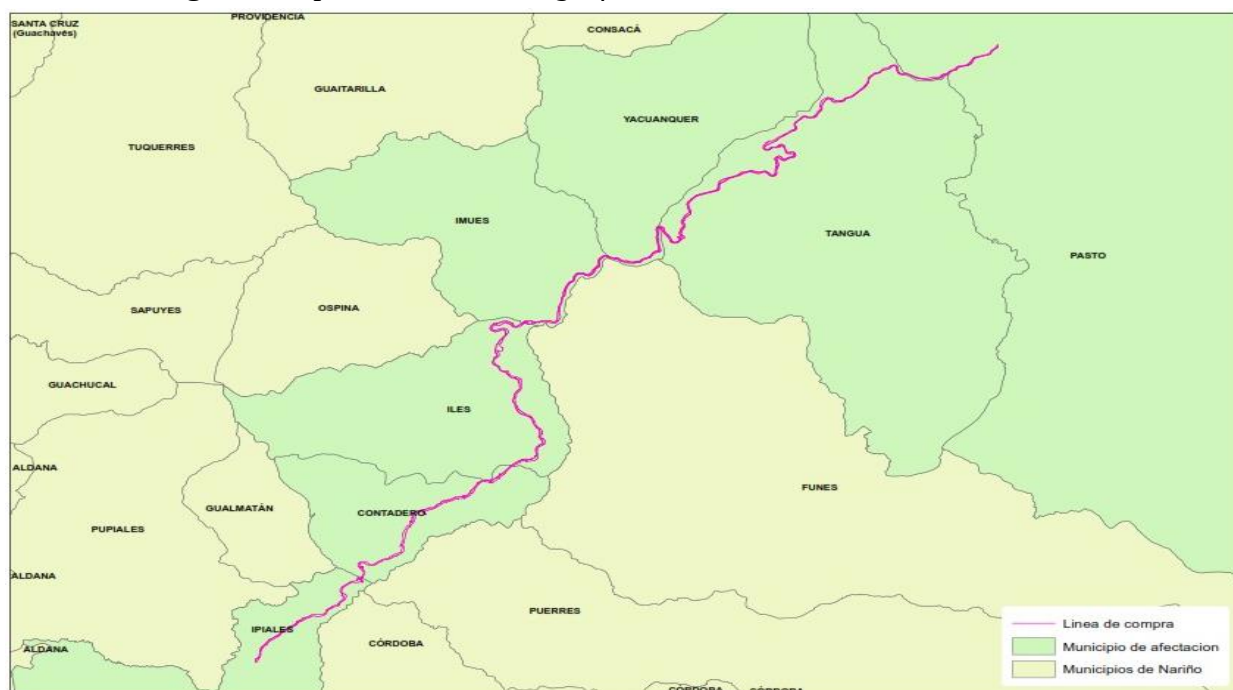
3. Resultados

3.1 Conflicto territorial entre los indígenas Pastos y los actores de la concesión por el tramo El Rosal de San Juan – Rumichaca del Resguardo Indígena de IpiALES

La ampliación de la calzada entre EL Rosal de San Juan y el kilómetro uno (1) de Rumichaca ha causado un conflicto territorial entre la comunidad del Resguardo de IpiALES y los agentes del Estado y de infraestructura vial. Ello se expresa en una pugna en la cual presentan dos puntos de vista en la demarcación del territorio. Por lo anterior, cada una de las partes enfrentadas expresan formas discursivas en las que se apoyan a la hora de defender sus posturas.

La doble calzada inicia desde Pasto, en el intercambiador del Corregimiento de Catambuco sentido IpiALES-Pasto, pasa por los municipios de Yacuanquer, Tangua, Imués, Iles, El Contadero e IpiALES. La duplicación de la vía se detiene en el kilómetro quince (15 km) más setecientos metros (700 m), esto es el límite entre el Resguardo de IpiALES y el Corregimiento de San Juan, ambos jurisdicción del Municipio de IpiALES. Es ahí que se estrecha la vía hasta llegar a Rumichaca que es una vereda del Resguardo de IpiALES lo cual es el resultado de los conflictos de acotación territorial. Esto es hasta el kilómetro uno y se debe a que el kilómetro cero, que inicia desde los límites con la República del Ecuador, ya se encuentra terminada la segunda calzada (ver figura 1).

Figura 1 Representación cartográfica del trazado vial Rumichaca-Pasto.



Fuente: Concesionaria Vial Unión del Sur, Plan de Reasentamiento (mayo de 2019, p. 95).

Según la Agencia Nacional de Infraestructura ANI (s.f.) las vías de cuarta generación surgen a consecuencia del atraso en infraestructura de Colombia lo que lo hacía poco competitivo a nivel internacional. Por tal motivo, junto con la ANI implementaron programas de autopistas de cuarta generación (4G) para transformar los principales corredores viales que requieren de inversiones económicas altas para su construcción, mantenimiento y operación, por ello fueron concesionadas a privados. El proyecto de infraestructura vial Concesión Rumichaca-Pasto es una iniciativa de tipo público privada y su finalidad es construir una segunda calzada a la existente con una longitud de 83 Km. Tiene un contrato de concesión con una duración de 25 años con la ANI. Según la concesionaria, las intervenciones para la ampliación se realizarían en cinco sectores que está dividido el tramo llamados Unidades Funcionales. Para poder llevar a cabo la duplicación de la calzada la entidad implementaría componentes para la consecución de tierras, es decir, la adquisición de estas dentro del área de influencia directa de dicha obra (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). Los puntos de conflicto son, primero, las miradas del desarrollo de indígenas y la concesionaria; el segundo, son las inconformidades por parte de los indígenas que se expresan en 43 solicitudes; el tercero, son las tensiones generadas por los peajes; por último, están las miradas sobre lo indígena.

3.1.1 El desarrollo: la mirada indígena y de la concesionaria

El primer punto de desencuentro generado por el conflicto territorial se expresa en la manera de concebir el desarrollo entre las partes. Para el caso de la concesionaria, en su discurso plantea que el proyecto sería realizado por medio de bases del desarrollo sostenible. Dicho desarrollo sería integrado por principios como, primero, la participación e integralidad; segundo, igualdad de oportunidades y equidad de reconocimientos; tercero, eficiencia; cuarto, reducción de traslados; quinto, corresponsabilidad, sexto la legalidad. El objetivo principal del proyecto giraría en torno al desarrollo socio-ambiental sostenible, con el cual señalan que contribuirían a la gestión del riesgo y la implementación de un Plan de Reasentamiento. Su discurso se centra en minimizar los impactos socioeconómicos, en mantener o mejorar la calidad de vida de las personas afectadas, como de reactivar y fortalecer los medios de subsistencia económicos afectados por la puesta en marcha del proyecto Vial (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019).

La concesionaria plantea que cumpliría lineamientos y estándares para brindar garantías enfocadas al desarrollo socioambiental, esto con base en la norma IFC No. 5 y la normatividad nacional para proyectos viales. En dicho escenario, señalan un proceso de compra de tierras, la creación de medidas de compensación y el acompañamiento para las mismas, según ellos, para contribuir a este tipo de desarrollo (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). El Informe de Sostenibilidad del 2018 se presenta como un proyecto que tiene todas las licencias ambientales otorgadas por el Ministerio de Ambiente para ejecutar la obra. Para Arturo Escobar (2011) el desarrollo es un proyecto económico, de orden capitalista, imperial y cultural porque surge de la experiencia de la modernidad europea sometiendo las demás culturas y sus conocimientos. Su intención es transformarlas bajo principios occidentales. El autor señala que el desarrollo favorece el crecimiento económico, la explotación de recursos naturales, la lógica del mercado y la búsqueda de la satisfacción material e individual. El desarrollo y la modernidad están conectados por medio de elementos como el individuo racional, sin estar atado a un lugar ni a una comunidad; la separación de naturaleza y cultura; la economía separada de lo social y lo natural; la superioridad del conocimiento experto por encima de otros saberes. Lo que conllevaría a deteriorar la diversidad humana y natural.

En cuanto al desarrollo sostenible o sustentable expresa que aparece por la problematización de la relación naturaleza y sociedad por el carácter destructivo del desarrollo y la degradación del ambiente a nivel mundial. El resultado es una serie de discursos con los cuales buscan definir de una sola forma esta realidad que no es necesariamente objetiva y que está ligada al poder. Lo cual da como resultado percepciones que no son neutras acerca de sus efectos sociales (Escobar, 1995). El autor reza que estos discursos surgen después de la Segunda Guerra Mundial con movimientos ambientalistas en el Norte y el Sur y por la compleja internacionalización del medio ambiente en la que todos tenemos la misma responsabilidad de la degradación y no los que verdaderamente la ocasionan. Con ello, los problemas no eran producto del mismo desarrollo, del crecimiento económico o la industrialización incontrolada, sino de la pobreza por la “irracionalidad” y falta de conciencia ambiental que generaba. Así pues, se adoptaba al crecimiento económico sobre el medio ambiente porque la pobreza era vista como la causa y el efecto de los problemas ambientales. Invisibilizando así a los grandes contaminadores industriales del Norte y del Sur y los estilos de vida del desarrollo capitalista. Se transforma a la “naturaleza” en “medio ambiente”, es decir, como recurso acorde con el sistema urbano industrial. Aquí el

principio activo es el agente humano y sus creaciones, y el pasivo, la naturaleza (Escobar, 2007).

Para la concesionaria el desarrollo se mide principalmente en términos de crecimiento económico, conectividad nacional y/o fronteriza y ahorro de tiempo y gastos. Sin embargo, son en gran medida, los conglomerados económicos los que se benefician. En cuanto a los indígenas su posición de desarrollo muchas veces choca con los intereses del Estado colombiano y agentes privados a la hora de ejecutar una obra de infraestructura de cualquier tipo. Según Oliver Pinchao para hablar de la doble calzada y cómo esta afectaría a la sociedad, le es necesario explicar que es el desarrollo. Desde sus palabras es:

(...) prácticamente es el mejoramiento de la calidad de vida de todas las personas. Eso significa que el desarrollo no solamente consta de una obra o de que a usted le pongan un morro de cemento, por decirlo de algún modo, sino que básicamente es que usted le mejore la calidad de vida. (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre)

Menciona que las vías de acceso se deben realizarse bien y generar una calidad de vida en la población. Es ahí cuando los indígenas empiezan a ver el desarrollo. Cuando ellos hablan de vías, también están hablando de los “recorridos”, es decir, recorrer el territorio en diálogo con la comunidad que lo habita. Señala que defienden esta zona para que haya un verdadero desarrollo, uno en el cual no solo se beneficie esta comunidad sino también al resto de personas que viven en el municipio (Oliver Pinchao, Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Considera que muchas personas piensan que el desarrollo que generaría la ampliación de la Panamericana entre el Rosal y Rumichaca traerá consigo trabajo. Para él, la vía como está estipulada no generaría desarrollo con facilidad, sino que estas obras deben estar acompañadas de otro tipo de proyectos. Puntualiza que la sociedad debe comprender que los mayores beneficiados serían los grandes capitales quienes transitarían con todo tipo de mercancías (Oliver Pinchao, Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Como ya se ha mencionado, el desarrollo como lo propone la alianza Estado y agentes privados es visto como algo negativo por parte de los indígenas. Ante esto Germán Báez menciona que como autoridades su postura es que las cosas se realicen de la mejor manera

siempre y cuando haya cultura indígena. Como líderes, su misión es defender el territorio, es cuidar lo poco que queda. En cuanto al desarrollo que pregonan muchos, refiriéndose a opositores, no es un desarrollo desde la concepción indígena. El gobernador del Cabildo alude que este concepto para el Estado y el sector privado es visto como el incremento en la velocidad en las vías. Es por eso que considera necesario reflexionar sobre estos temas, puesto que los aspectos que forman parte de la dimensión cultural se están viendo afectados (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre)

Jhonatan Mueses sostiene que se da relevancia a la construcción del corredor vial con el argumento de que traerá consigo desarrollo a la región sin mencionar que esto solo busca beneficiar a algunos pocos. Ante ello, debe haber unidad entre los comuneros para que el Gobierno Nacional atienda sus peticiones y respete sus derechos. Alude que la comunidad se encuentra con la frente en alto, defendiendo sus derechos y no permitirá que sean atropellados. Para él, esto va a ser positivo tanto para los mandatarios locales como departamentales. Aduce que el Estado y el sector privado buscan construir la obra sin tener en cuenta sus peticiones, ya que lo que quieren generar es que “(...) a una comunidad indígena se le vulneren sus derechos, se le pisoteen sus derechos para que quede bien solamente una obra, que entre comillas dice ser, traernos desarrollo.” (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto).

Finalmente, se menciona que el Estado y los agentes privados aliados no les interesa las solicitudes planteadas por los representantes del resguardo indígena. Consideran que las lógicas hegemónicas de mercado que manejan hacen difícil que lleguen a acuerdos y que por esto los impactos que generaría la obra serían de gran envergadura (Ovidio Cuastumal, Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre). En otros términos, para los indígenas el desarrollo lo asocian con el bienestar colectivo de indígenas, no indígenas y de las futuras generaciones, en armonía con todos los entes y elementos de la naturaleza (abióticos, seres vivos y espirituales).

A partir de estas disputas en la concepción de desarrollo en la que se valida la proporcionada por la Concesionaria Vial Unión del Sur, los indígenas se han enfrentado a estrategias discursivas de desprestigio que los presentan como opositores al desarrollo. Según el concejal Jhonatan Mueses, en ocasiones la comunidad ipialeña y la sociedad en general se refieren a la comunidad indígena como un freno a este proyecto vial. Según sus palabras,

ellos dicen que los comuneros “(...) se encapricha[n] y porque quiere obras o porque quiere que se le haga un hospital de primer nivel o porque quiere recursos económicos.” (Mueses, 27 de agosto de 2020). Ante esta situación, argumenta que ello no es así, pues concretamente lo que solicitan son garantías para que no se afecte a la población ipialeña con la puesta en marcha de la obra (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto).

Según el concejal, tratar a los indígenas como quienes se oponen al desarrollo genera señalamientos y actitudes negativas que causan tensiones entre la población no indígena y los comuneros. Señala que los indígenas en ningún momento han pedido dádivas o beneficios económicos individuales, entre otros, sino que han hecho respetar el derecho a la consulta previa. Siendo esta un escenario en la que se puede evaluar, analizar y terminar de realizar estudios. Trae a colación que los estudios de impacto solo se realizaron hasta aproximadamente un 58% y se hace necesario revisarla, en un espacio de diálogo y estudios “(...) desde donde se va plantear ya los mecanismos de mitigación, de reparación o compensación que necesite hacerse en el territorio indígena” (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto).

Ovidio Cuastumal, al igual que otros líderes de la comunidad indígena, han tenido que aclarar en los medios de comunicación que ellos han estado evaluando a profundidad los asuntos de la ampliación de la vía en lo que corresponde al trazado, no como un capricho de la corporación o de algunos líderes comuneros, sino como un ideal de todos (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre). Germán Báez agrega que “hay una visión de algunos particulares que quieren, digamos, tender una mala imagen del Resguardo de Ipiales, de la comunidad.” (RCN Ipiales, 12 de enero de 2021). También dice que los comuneros en la historia han sido personas con una sabiduría que la han utilizado para analizar y que realizan las cosas de la mejor manera en beneficio del bienestar y el buen vivir de las futuras generaciones. Resalta que lo que sueñan es “(...) con dejar un suelo, digamos, donde nuestras generaciones puedan sembrar sus metas, sueños y esperanzas.” (Báez M., E. G. [Wilson Prado Chamorro]. 2021, 13 de enero). De manera breve, el desarrollo para los comuneros es visto como la búsqueda del bienestar general, tanto de indígenas, no indígenas, las sociedades venideras, todos los entes y elementos de la naturaleza en armonía conjunta.

3.1.2 Inconformidades de los indígenas presentes en 43 solicitudes

El conflicto territorial se presenta porque la concesionaria hace énfasis en los aspectos positivos de la obra, mientras que los indígenas evidencian que se van a presentar efectos negativos para la comunidad. Ante ello, han realizado 43 solicitudes (Ver anexo A) bajo estudios técnicos de profesionales del resguardo y comuneros de las veredas (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Recapitulando los 43 puntos que han generado tensiones entre las partes están: la construcción de puentes vehiculares (y/o de desnivel) y peatonales; el diseño y/o modificación de accesos que sean seguros y funcionales para algunas veredas y viviendas; la construcción de pasos de ganado; la mejora geométrica y de pendientes para el acceso vehicular a veredas y/o caminos; la modificación geométrica de la vía para evitar afectaciones en viviendas; la mejora del diseño geométrico de una rotonda; la realización de conexiones entre puntos residenciales y/o entre sectores de Ipiales; la realización de obras de drenaje como el diseño e intervención de descoles y cunetas; el diseño y ajuste de retornos; en algunas zonas la construcción de gloriets y en el sector de San Juan la evaluación de su posible construcción; la ubicación de una bahía existente de tal manera que no afecte el equipamiento comunitario, es decir, los inmuebles de la zona; el diseño de zonas y pasos peatonales; el manejo de humedales y la sugerencia de construir un muro de contención y un viaducto (AVRII, 06 de septiembre de 2018).

El líder Germán Báez, menciona que, entre 23 y 24 solicitudes han sido aprobadas y el resto rechazadas y que ellos han sido coherentes con los protocolos utilizados. Sus posturas han sido que los diálogos giren en torno al territorio y que deben realizarse en la casa mayor del Resguardo, junto con la comunidad y las autoridades indígenas. Esto con la intención de que se armonice y queden de la mejor manera con base en la transparencia y la buena fe (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Oliver Pinchao menciona que con los 43 puntos han demostrado la voluntad que tiene la comunidad indígena para realizar el tramo de la doble calzada y reitera que esta se debe hacer correctamente. El inconveniente que encuentra es que los 43 puntos se han dialogado por fuera de la consulta previa. Considera que la comunidad indígena debe presionar al gobierno nacional para que este realice la obra adecuadamente. Pues los líderes mencionan que la obra presenta errores de diseño. Según Germán Báez los diseños tienen falencias técnicas que no fueron analizadas. Como ejemplo menciona el tema de los descoles “(...) siempre afectan a las zonas más bajas donde se encuentran, digamos, de la vía donde hay

unas afectaciones en humedales, [inaudible]; en caminos, en familias, en viviendas de nuestra comunidad.” (Entrevista de Noticias RCN Ipiales, 12 de enero de 2021). Es por esto que se está adelantando un análisis técnico que inició desde el año 2020 (Báez M., E. G. [Wilson Prado Chamorro]. 2021, 13 de enero). Frente a dichas solicitudes, en el Plan de Reasentamiento (mayo de 2019) propuesto por la concesionaria se menciona que el resguardo ha elevado ante la ANI unas recomendaciones para que se modifique el diseño del proyecto que discurre por su territorio a causa de sus intereses, necesidades y expectativas. La entidad lo que ha pronunciado es que considerarían la pertinencia de dichos ajustes y/o la actualización del plan de reasentamiento.

El indígena Oliver Pinchao señala que cuando no se hacen las obras de manera correcta pueden traer graves consecuencias. Lo ejemplifica con obras que anteriores gobiernos de Colombia han ejecutado como son el Puente de Chirajara y el puente de Hisgaura que han producido tragedias con víctimas mortales (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre). Otro ejemplo que menciona es el ocurrido en Rumichaca hace algunos años. En este sector construyeron unos muros “y que improvisadamente tuvieron que tumbar parte del muro para que el bus de Rumichaca pueda dar la vuelta.” (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre). Señala que esta es una obra enorme y el problema será de iguales dimensiones, por lo que a la comunidad se le vulneraría su calidad de vida y las dimensiones económicas, sociales y culturales (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

3.1.3 Tensiones generadas por los peajes

Uno de los puntos de mayor tensión entre indígenas y la concesionaria son los efectos económicos negativos que ocasionaría un segundo peaje en el corredor Rumichaca-Pasto. Según Oliver Pinchao se generarían muchos gastos y dichos dineros saldrían de los contribuyentes, es decir, de los mismos ciudadanos (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre). Los peajes según la ANI (s.f.) son un aporte económico que deben hacer los conductores en una vía concesionada por el gobierno nacional ante una entidad privada para la realización de vías modernas, seguras y en óptimas condiciones. Por la magnitud de las obras, necesarias para conectar a las regiones del país, señalan que es imposible que el gobierno las pueda financiar completamente, es por ello que aporta una parte y la otra sale del pago de peajes (ANI, s.f.).

La Resolución 1920 del año 2015 emanada por el Ministerio de Transporte, señala el establecimiento de una segunda estación con cobro bidireccional en el Proyecto Rumichaca-Pasto con ubicación en el kilómetro 11 con 100 metros (PR 11+100) (Resolución 20203040012695, 21 de septiembre de 2020). El segundo peaje iba a ser ubicado en el sector del Alto de las Cruces. Sin embargo, fue trasladado mediante la Resolución 20203040012695 del 21 de septiembre del año 2020. En ella, se mencionan que las tensiones fueron generadas por la comunidad indígena:

(...) 1. No obstante la ejecutoria de la Resolución 1920 de 2015, resulta preciso mencionar que la instalación de la caseta de “Ipiales” no ha sido posible debido a la oposición férrea de la comunidad del Resguardo Indígena de Ipiales, motivo por el cual, una vez agotado el proceso consultivo con la comunidad étnica sin llegar a un acuerdo, le compete a la ANI de conformidad con lo dispuesto en el PARÁGRAFO PRIMERO” de la CLÁUSULA PRIMERA de los OTROSÍES N° 3 y N° 4 del Contrato de Concesión No. 016 de 2015, efectuar la solicitud de modificación pertinente ante el Ministerio de Transporte (Resolución 20203040012695, 21 de septiembre de 2020, p. 3).

En el Municipio del Contadero fue trasladada la caseta de control de tráfico y recaudo en el punto de referencia 27 kilómetros más 250 metros (PR 27+250) sector La Josefina (Resolución 20203040012695, 21 de septiembre de 2020, p. 3). La resolución reza que:

2. En ese sentido, la ANI ha analizado la alternativa de reubicar la estación de peaje denominada “Ipiales” hacia el Municipio de El Contadero, denominándose ahora “El Contadero”, con el fin de garantizar el flujo de recursos del contrato de concesión y de esta manera mitigar el eventual déficit de recaudo por la no construcción y/o instalación del peaje (Resolución 20203040012695, 21 de septiembre de 2020, p. 3).

El documento menciona que dicho traslado se dio porque llegaron a acuerdos con la comunidad Aldea de María Putisnán y la comunidad no indígena de El Contadero relacionados con la implementación de tarifas diferenciales y la creación de categorías vehiculares especiales. Para justificar este peaje argumentan que los cobros serían a consecuencia de la intervención que realizarían sobre la vía y que al finalizar la calzada se encontrarían con una vía paralela en operación y mantenimiento (Resolución 20203040012695, 21 de septiembre de 2020, p. 3). Dicho peaje para el año 2022 se encontraba en construcción y en poco tiempo entrará en funcionamiento. Cabe recordar que,

para el presente año, ya serían dos peajes; en cuanto al primer peaje, llamado “El Placer”, fue reubicado del Municipio de Tangua y pasó a estar en la jurisdicción del Municipio de Yacuanquer (CVUS, s.f.).

La versión de los indígenas, según Ovidio Cuastumal, es que en el año 2017 se realizó una mesa de trabajo para escuchar a la comunidad indígena en la cual estos mencionaron sus peticiones. El proyecto de la doble calzada venía acompañado de un peaje sin haberlo concertado con la comunidad. Antes de abordar la Consulta Previa y el proceso legal, los comuneros solicitaron que se retiraran los puntos que consideraban perjudiciales para su territorio, el mismo Municipio de Ipiales y para la Exprovincia de Obando. El tema de los peajes es delicado por los costos, que, a su vez, verá afectada la economía de los productores campesinos e indígenas de la zona. Menciona que estos son quienes trabajan con las uñas el campo y son en definitiva los que terminan pagando todo (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

La comunidad indígena, cuando iniciaron los diálogos, tenía la posición de que la obra no era viable, entre otras cosas porque, en ese entonces, no estaban informados del sitio de ubicación del peaje. En un inicio, estaba contemplada su ubicación en el sector del Alto de Las Cruces para lo cual solicitaron su modificación y con ello continuar con los diálogos. Sin embargo, lo que arguyen, es que no han recibido respuesta, por tal motivo se han mantenido en su posición. Los argumentos de Jhonatan Mueses es que los peajes afectarían económicamente a la población ipialeña más vulnerable, a los comerciantes, a empresarios locales; sobre todo a campesinos, agricultores e indígenas como los más afectados. Adiciona que no han culminado de realizar los estudios de impactos que generaría el proyecto. Aclara que el tema son los derechos y las garantías que necesita la gente que se va a ver afectada, es decir, los cerca de 2000 comuneros que serían desplazados (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto).

El concejal indica que todas las personas que viajen a Pasto tendrían que pagar dos peajes. Estos van a estar ubicados a una distancia de menos de 50 Km, por lo que el costo de ida y retorno en un vehículo particular es de aproximadamente \$48.000 pesos. Es por eso que elevaron una voz de protesta exigiendo al Gobierno que, si va a realizar una inversión, se ejecute a través de mecanismos financieros que no comprometan los recursos del campesinado, indígenas y ciudadanía en general de la región (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto).

La instalación de un nuevo peaje generaría perjuicios en otros lugares. Según el concejal Mueses, en el año 2020 cuando concedió la entrevista analizada, sostenía que había incertidumbre sobre el peaje y su reubicación. Veía problemas más complejos en El Contadero, pues en ese municipio tampoco deseaban que se construyera un peaje. Afirmaba que esto perjudicaría la economía no solo de la población del Contadero o de Ipiales sino la de municipios de la exprovincia de Obando como Aldana, Carlosama, Guachucal, Potosí, Córdoba, Puerres, entre otros, incluyendo la de todos los nariñenses (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto).

3.1.4 Miradas de lo indígena

La tercera tensión son las miradas que han surgido de lo indígena a consecuencia de la ampliación vial. Jhonatan Mueses indica que lo que buscan los comuneros es que el proyecto aborde las afectaciones, puesto que las que ya se han adelantado han sido de manera superficial. Es por ello que requieren analizar con detenimiento cuáles serían las ventajas que generaría la obra (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto). Oliver Pinchao considera que se les debe mejorar la calidad de vida a las poblaciones implicadas por el proyecto. En este sentido, expone que la obra es importante para la comunidad indígena, la región y el país, reiterando que debe desarrollarse bajo parámetros legales basados en la protección del medioambiente, en la reparación de las personas que se verían afectadas y en la recuperación del territorio que sería intervenido. Expresa que la vía sí debe construirse porque es una obra que hace mucho tiempo el gobierno nacional le debe a la región. Es una deuda que se ha mantenido desde hace años, por ende, su realización debe respetar la dignidad humana y las dimensiones culturales y es la misma ciudadanía la que debe actuar como una veeduría (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Desde la perspectiva de la concesionaria en el Plan de Reasentamiento, señala que, han estado abiertos al diálogo con la comunidad del Resguardo Indígena. Según este documento, en el año 2019 se encontraban generando procesos de diálogo por la coyuntura territorial que hasta la fecha persiste con esta comunidad (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). Sin embargo, lo que pretenden es demostrar que han buscado alternativas para solventar este conflicto. Contrario a esto, el concejal Jhonatan ejemplifica que hace un tiempo atrás el Gobierno y la Concesionaria decidieron cerrar la consulta previa de manera unilateral

en las instalaciones del ejército de Ipiates (Grupo de Caballería Número 3 Cabal) y cerrar la consulta previa (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto). Adiciona que han recibido amenazas en las que algunos servidores públicos del municipio y de la gobernación, les retirarían fondos si no se ejecuta la obra o que su realización se demoraría. Pues considera que es un chantaje que hace el gobierno nacional con el fin de dividirlos (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Algunas de las representaciones negativas que se tienen sobre los indígenas con respecto a la obra fueron expresadas por parte del actual alcalde de Ipiates (periodo 2020-2023) en sesión del Concejo Municipal acaecida el 31 de agosto del presente año. En su disertación menciona al indígena Mueses como opositor de la obra (Noti Magazín, 1 de septiembre de 2022). En sus palabras:

(...) escuchaba al concejal Mueses que lo que busca el desarrollo, el progreso y el trabajo. Usted fue el primer opositor para que no se termine la doble calzada en Ipiates. Para que tengamos un cuello de botella en San Juan y no podamos avanzar. Cuando teníamos mesas de trabajo de seis, de siete, de ocho, de nueve horas y llegaba usted a dañar y lo que hacían es levantar la sesión y quedábamos en nada (...) (Noti Magazín, 1 de septiembre de 2022).

Este funcionario, añade que, el proyecto se debe construir porque es necesario para el municipio por los beneficios que generaría a los usuarios como viajes más seguros o que los autos podrían ir en un mismo sentido. Enuncia que se debe pensar en el bien común de toda la comunidad y no de un determinado sector como el indígena. Argumenta que los han escuchado, les han dedicado espacio y tiempo para que se lograsen acuerdos para realizar la obra y que su no materialización ha afectado a familias. Señala que la vía es comunicación, progreso, desarrollo y bienestar. Sostiene que hay evidencia que muestra que hubo comuneros de sectores aledaños a la vía que sí querían que se realice la ampliación vial (Noti Magazín, 1 de septiembre de 2022). En una réplica al concejal Mueses indica que:

(...) se ve que usted no conoce los documentos que firmaron los de Yanalá cuando manifestaron claramente que la intención de ellos era poder vender para que se haga el proyecto como muchos de los sectores colindantes (...) porque si tuvimos la oportunidad de recorrer no una, ni dos veces desde el sector de Rumichaca para llegar hasta San Juan. Cuando uno lo conoce sabe la necesidad que tiene la comunidad, pero

también sabe la necesidad que tenemos los ipialeños para podernos comunicar (...) (Noti Magazin, 1 de septiembre de 2022).

Algo evidente en el discurso del alcalde es que señala que ellos si han estado dispuestos en negociar con la comunidad y que son los comuneros lo que no han querido. Además, se muestra como un conocedor de las problemáticas que presentan las poblaciones aledañas a la vía porque la ha recorrido, sobre todo en correspondencia con los beneficios que podría generar la obra al municipio en términos de conectividad. Aunque en su disertación menciona al líder indígena, su discurso cobija a toda esta comunidad generando así representaciones negativas sobre estos presentándolos como opositores a la obra y por ende al crecimiento económico del municipio (Noti Magazin, 1 de septiembre de 2022).

El concejal Mueses expresa que a los indígenas los estigmatizan por ser quienes se oponen al desarrollo o al crecimiento económico del Municipio de Ipiales. Aduce que lo que han hecho solo es reclamar algunas garantías para la ejecución del proyecto. Añade que en Ipiales hay un sector que dice representar a un 70% de la ciudadanía con la finalidad de hacer presión y señalarlos con la intención de vulnerar sus derechos o que sean permisivos frente a atropellos que afectarían sus vidas, su integridad cultural y territorial (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto).

Los comuneros manifiestan que siempre han estado prestos al diálogo y que han realizado acercamientos. Jhonatan Mueses manifiesta que los comuneros están dispuestos a dialogar y que tienen la disposición de construir un proyecto mancomunado y planificado con la intención de no perjudicar a los indígenas y a Ipiales (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto). También plantea que se deberían unir voces ante el Gobierno Nacional, como la de parlamentarios, congresistas del departamento y diferentes sectores del municipio como el empresarial, campesinos e indígenas. Por tanto, si existe voluntad por parte de los entes institucionales habrá diálogo de lo contrario el proyecto no avanzará (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto). Finalmente, arguye que la Comunidad Indígena se mantendrá firme y darán la lucha para que el proyecto se ejecute con base en sus solicitudes, de lo contrario su última opción sería la protesta social (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto).

Los medios de comunicación también han cumplido un rol de generar estereotipos contra los indígenas. Ovidio Cuastumal menciona que por los distintos medios de información indígenas ha tenido que aclarar, como muchos otros comuneros, su posición a la

opinión pública por las polémicas que se han dado. Esto se debe a que existe una problemática en torno a como brindan información los medios de comunicación, la prensa ipialeña y hasta los medios del departamento. Argumenta que estos tratan de hacerlos ver como quienes no desean abordar estos temas a profundidad y se debe a que los medios de comunicación no conviven en el territorio por lo que no miran lo que sucede en la realidad (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Los medios de comunicación, los agentes con acceso al poder mediático, los funcionarios o servidores públicos etc., pueden difundir información errada o distorsionada de la realidad. Con ello, hacen que se generen representaciones negativas de grupos subalternos, en este caso de los indígenas, tratando de legitimar sus posiciones desvirtuando la de los otros. De esta manera, se los hace ver como opositores al desarrollo económico y no como colectivos políticos que defienden sus territorios y hacen valer sus derechos. Los discursos negativos contra las comunidades reproducen imaginarios que hacen mella en las mentes de ciudadanos indígenas y no indígenas. Lo que provoca que se sigan perpetuando estereotipos en favor de los intereses de los agentes que planean llevar a cabo la mega obra.

3.2 Territorialización por parte de los indígenas sobre el tramo El Rosal de San Juan-Rumichaca de la vía Panamericana del Resguardo Indígena de Ipiales

En el análisis de la información se destaca que en los discursos hay mayor información sobre el Nosotros frente al Ellos, esto como lo plantea van Dijk (2008). Este autor menciona que la pertinencia a un grupo tiene que ver con quién pertenece o no a un grupo y cómo se diferencian de los demás por medio de acciones, objetivos, normas y recursos del grupo. La estrategia básica del discurso ideológico que el autor propone y que se halla en la información analizada, es que el Nosotros hace énfasis en los aspectos positivos, quitando énfasis a los aspectos negativos. En cambio, cuando hacen referencia a sus adversarios se hace énfasis en los aspectos negativos y no tocan los aspectos positivos (van Dijk, 2008). Generalmente las ideologías aparecen cuando dos o más grupos tienen conflictos entre sí. Para este subcapítulo, al Cabildo de Ipiales se lo ubica con el pronombre Nosotros y al Estado colombiano y las entidades aliadas se las ubica con el pronombre Ellos (van Dijk, 2008, p. 63).

Los comuneros del Resguardo de Ipiales utilizan distintas formas discursivas de territorialización a la hora de negociar con el Estado colombiano y las entidades aliadas en el

consorcio. En este apartado se presentan las siguientes: la jurisdicción indígena, la jurisdicción ordinaria, las afectaciones al medioambiente y el distanciamiento socioterritorial. Estas fueron encontradas en las entrevistas realizadas a cuatro comuneros por dos medios de comunicación ipialeños, una grabación resultante de un Facebook Live de un programa de promoción ambiental del Ministerio de Ambiente y una entrevista personal. Cabe aclarar que las formas discursivas de territorialización no están organizadas de forma jerárquica o de relevancia alguna, esto porque todas tienen el mismo nivel de importancia para la comunidad indígena.

3.2.1 Jurisdicción indígena

La primera forma de territorialización que utiliza el cabildo del Resguardo Indígena de Ipiales en las relaciones con el Estado y las entidades asociadas, hace referencia a la jurisdicción indígena o Ley Interna como la denominan los comuneros. Dentro de esta hay varias estrategias: el uso de las escrituras del Resguardo, la comunidad como máxima autoridad y el derecho mayor.

Actualmente el territorio del Resguardo de Ipiales está delimitado bajo la Escritura 528. Dicho título es de origen colonial y se protocolizó en 1906 en medio de diversos intentos de no indígenas de eliminar este resguardo, cuestión que se detallará más adelante. Algunas de sus parcialidades originarias han desaparecido, no obstante, en la actualidad este territorio cuenta con nueve parcialidades las cuales están conformadas por treinta y cuatro veredas (Resolución No 006 de 2011. [Resguardo Indígena de Ipiales]).

El uso de las escrituras del Resguardo se hace para delimitar la competencia en el territorio. Es una estrategia que utilizan a menudo cuando se enfrentan a conflictos territoriales. Así, por ejemplo, Germán Báez, gobernador suplente en el año 2020 al momento de la entrevista, menciona:

(...) somos un resguardo de título colonial de una escritura 528 de 1906 y que nos ampara a nuestras 34 veredas. Y de igual forma se seguirá haciendo el uso y la defensa del territorio. Eso es digamos, la ruta que se ha trabajado y se ha dejado. (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre)

En la anterior cita se evidencia que el Cabildo acude a la escritura 528 del resguardo de Ipiales que fue protocolizada el 12 de febrero de 1906 en la entonces provincia de Obando del recién fundado Departamento de Nariño. Dicha escritura se reescribió en máquina de

escribir para la Reducción de Sellos realizada en la Oficina de Registros de Instrumentos Públicos de Ipiales, el quince de diciembre de 1993. Ambos documentos se encuentran actualmente en la Notaría Primera de Ipiales (NPI [1906], 1993, p. 10).

La protocolización se hizo ante Wersindo Burbano notario público, el indígena Francisco Chalaca, quien fungía como gobernador del resguardo en aquel entonces, y los testigos Serafín Mejía y Lisandro Burbano. Se presentaron documentos relacionados con los títulos de seguridad de los terrenos de resguardos de la comunidad, junto con la solicitud presentada por el Apoderado Fiscal del Circuito Superior del Distrito Judicial, Tobías F. Montenegro para la protocolización en la Notaría Pública (Notaria primera de Ipiales [NPI/1906], 1993, p. 1).

En la misma, se describe que Tobías F. Montenegro, Apoderado Fiscal, dispuso que se protocolicen lo más rápido posible los títulos que acrediten los derechos de las parcialidades de indígenas, para el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 29 de la ley 89 de 1890 y 29, 30 y 114 del Decreto ejecutivo. En la escritura se recopilan documentos que datan de los siglos XVIII, XIX y principios del XX. Una de las disputas del Resguardo de Ipiales presente en la escritura fue con el Señor Vicario Juez Eclesiástico, el Presbítero Don Juan Antonio Terán y Monosalvas en el año 1820. Este era el cura inter del Pueblo de Ipiales, el cual poseía documentos de propiedad, quien manifiesta que las tierras del común y cofradía de Nuestra señora del Rosario pertenecen a la Santa Iglesia y que posee evidencia de que los indios no tienen derecho sobre la Loma de Cofradía titulada como Santa Inés ni en todo el demás globo. Añade que los indios no tienen documentos que ratifiquen la antigua posesión y que hombres distinguidos y demás testigos del pueblo de Ipiales aseguran que la Loma pertenece a dicha cofradía. Expresa que los indios están acostumbrados a sorprender a párrocos recién llegados, que desconocen las posesiones de la Iglesia y se llevan lo que quieren antes de que los curas tengan noticias de eso. Los señala de ambiciosos, avariciosos y que, si fuera posible, ocuparían las moradas y sementeras. Finaliza solicitando que a los indios no les den derecho a las tierras puesto que esto conllevaría perjuicios y costos a la Iglesia. Este conflicto territorial ocurrió porque en años anteriores los indígenas pasaron dicho título a Don Miguel Barreiro un hacendado de dicha provincia en forma de empeño, pero este falleció lo cual generó que se perdiera el documento. Una estrategia de territorialización que se hallan en la escritura 528 es que los indígenas en septiembre del año 1741 solicitaron copias de los documentos de propiedad de los territorios de sus dominios de Ipiales en la ciudad de San Francisco de Quito, lo cual les fue conferido para así recuperar, protocolizar sus tierras en 1906 y mantenerlas hasta la actualidad.

En la escritura se manifiesta que las tierras no se podían vender, cambiar o trocar en ningún momento (NPI [1906], 1993, p. 6). Los límites y linderos que reza la escritura 528 del territorio del Resguardo Indígena de Ipiales se consignan de la siguiente manera:

(...) según las razones alegadas se los ampara las poseyean y gozan como suyas propias avidas y adquiridas con justo y legítimo título, debajo de los límites que le son por la parte de abajo un puente que deslinda las tierras nombradas San Juan con las del Contadero; por las de arriba el puente que comunmente le llaman Rumichaca; por el un lado;-una quebrada que deslinda las tierras de dicho pueblo con las de Pupiales en que se comprenden las tierras Yapueta de la parcialidad de Igüez y por el otro lado el río grande que baja de Rumichaca a juntarse con la quebrada en que está el puente antecedente incluyéndose las tierras y sitios de la cofradía del Santísimo Rosario y fueron amparados así del Subdelegado Don Joseph Medina (...) (NPI [1906], 1993, p. 16).

El caso de la protocolización del Resguardo Indígena de Ipiales como una forma de territorialización no es particular. Joanne Rappaport (2005) describe algo similar en el Resguardo Indígena de Cumbal. Al igual que los indígenas del Resguardo de Ipiales, para los comuneros y cabildantes del Resguardo de Cumbal, la escritura de protocolización representa un documento fundamental en su militancia política. Similarmente, la escritura del Resguardo de Cumbal es la Real Provisión que está manuscrita y que fue mecanografiada de la Notaría Primera de Pasto, en Ipiales en el año de 1944. La primera posee más de doscientas páginas. De la misma forma que en el caso de Ipiales, el Resguardo de Cumbal también obtuvo una versión de la escritura más corta, denominada Escritura 228 de la Notaría Primera de Pasto. Cabe aclarar que los manuscritos coloniales, tanto de Cumbal como de Ipiales, son mucho más extensos y escritos con caligrafía colonial, lo que conllevó a utilizar técnicas de paleografía para desvelar sus mensajes.

Tal como se ha descrito acerca de los conflictos territoriales que tuvieron lugar a la hora de protocolizar el Resguardo de Ipiales se puede constatar en el libro de Rappaport (2005) que la mayoría de resguardos tuvieron inconvenientes similares por el territorio. El libro aborda los casos de cuatro resguardos de Cumbal. La autora señala que en los documentos de Cumbal se halla una amplia gama de sumarios legales que marcan el extenso proceso legal que realizaron los caciques de Cumbal y Nazate para reclamar los derechos de posesión de la hacienda de Guamialamag de manos de españoles. En los títulos coloniales de esta comunidad se encuentran los nombres de los caciques y autoridades españolas, linderos

de las propiedades del cacicazgo y la legitimación de ritual de la tenencia de la tierra. Los resguardos de Cumbal, Panán, Chiles y Mayasquer forman parte de lo que se denomina como Gran Cumbal. Estas son asociaciones de propiedad comunal, políticamente autónomas y con títulos de tierras que les fueron entregadas por la Corona Real a caciques en el siglo XVIII. Desde el principio, los comuneros de estos territorios han tenido el ideal de recuperar territorio perdido desde hace cuatro siglos. Por lo cual, tuvieron que emprender batallas legales tanto con las autoridades españolas como con las colombianas para restituir tierras indígenas.

Rappaport (2005) señala que la memoria de las batallas legales ha sido transmitida oralmente, relevando así el conocimiento a las nuevas generaciones. Como narra la autora, dichas historias más allá de deleitar, su función principal es estimular a la gente a la acción. Los conflictos que surgieron a la hora de crear los distintos resguardos hicieron que las comunidades afectadas se unieran para iniciar luchas, las cuales les han permitido recuperar territorio perdido y fortalecerse a medida que transcurre el tiempo. A parte de la documentación legal histórica, ha sido tanto la acción política y la ocupación de tierras, estrategias de territorialización que han utilizado los indígenas de las cuatro comunidades del Gran Cumbal para transformar haciendas ganaderas de mestizos en pequeñas propiedades indígenas, puesto que dichas tierras les fueron usurpadas mucho tiempo atrás. Solo por mencionar algunos territorios que han recuperado están, para el caso de Cumbal, Panán y Chiles, El Laurel; nuevamente con Cumbal, La Boyera y de nuevo Panán con La Poma.

Una segunda estrategia de territorialización que utiliza el Cabildo de Ipiates es legitimar a la comunidad como máxima autoridad. Por ello, plantean que, ellos no negocian a nivel personal, sino a partir de la toma decisiones conjuntas con los comuneros. Jhonatan Mueses expresa que la máxima autoridad es la comunidad, pues es esta la que avala o rechaza, modifica o realiza cualquier cambio que intenten realizar en algún plan. También señala que cualquier proyecto relacionado con el territorio es necesario darlo a conocer a la comunidad, adicionalmente porque tienen un reglamento interno que deben respetar. Ello para que, junto con las autoridades, se acuerden procedimientos que beneficie a los indígenas y busquen un equilibrio en la sociedad. Son conocedores de que este tipo de obras son de alta envergadura social, económica y cultural (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre). Germán Báez coincide con el concejal, al decir que deben dar a conocer a la comunidad todos los procesos que se lleven a cabo, pues es ella la máxima autoridad (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Una tercera forma de territorialización es acudir al Derecho Mayor. Oliver Pinchao, respondiendo a una pregunta sobre los efectos de la ampliación vial en la cultura, se remite al “Derecho Mayor de la civilización de Los Pastos”. Él atribuye a este pueblo un origen antiguo anterior al de los europeos y que por ello tienen derecho de poseer estos territorios.

Menciona que:

El derecho mayor, prácticamente lo que quiere decir es que este territorio, este Nudo de los Pastos y más exactamente donde nosotros estamos ubicados, es la puerta de acceso que tenemos hacia los cuatro mundos. ¿Cuáles son los cuatro mundos? Los cuatro mundos básicamente son todas las civilizaciones que están en el norte del continente, las civilizaciones que están en el sur del continente, toda la parte del mar que pertenece a la parte occidental y toda la parte amazónica que es en la parte oriental (Red Jóvenes de Ambiente Nudo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

El señor Oliver hace referencia a que por ser los primeros habitantes tienen el derecho mayor, es decir, de poseer el territorio, el cual tiene una representación desde la cosmovisión del pueblo Pasto. En la Resolución No 006 de 2011 del Resguardo Indígena de Ipiales se manifiesta que, el “Derecho Mayor” es la autodefinición que permite regular los procedimientos comunitarios que conlleven a generar un bienestar social. En la misma, se declara que el derecho mayor surge de la tierra y de la comunidad, en armonía con la oralidad, la participación y la autodeterminación colectiva. De igual forma, expresa que los mayores, es decir, los adultos con mayor edad de la comunidad, ratifican que los comuneros son hijos de la Pacha Mama. En razón a esto, se consideran legítimos autóctonos de su territorio, el cual ha sido heredado del que denominan como su abuelo, el cacique Ipial. Por ello, mencionan que se caracterizan por la identidad, la vivencia de las prácticas propias y, lo que llaman, la búsqueda del verdadero ser junto con la diversidad de conocimientos característicos como pueblo originario (Resolución No 006 de 2011 [Resguardo Indígena de Ipiales]).

Él también refiere a la mitología Pasto, la cual la relaciona con la posición geoestratégica del territorio de los Pastos. Manifiesta que los ancestros de las comunidades de estos territorios ya conocían desde hace tiempo que esta zona del Nudo de Los Pastos es puerta a los cuatro mundos. Señala que actualmente conocen que en estos lugares se puede dirigir a cualquier punto cardinal y encontrar diversidad de culturas, o como él las llama, mundos. Reza que la realización de una segunda calzada es importante porque este sitio, al ser una puerta, debe permanecer siempre abierta al mundo. En otras palabras, refiere que el

resguardo no está en contra de la construcción de la vía, sino que esta obra se haga sin tener en cuenta las peticiones de los comuneros (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Según una entrevista realizada en febrero del 2022, el señor Oliver amplía la información relacionada con el derecho mayor y su relación con los mitos fundantes:

(...) lo que pasa con el derecho mayor prácticamente es como se dieron las circunstancias o las condiciones para que existiera la civilización de los Pastos, ese es el derecho mayor. Entonces, cuando nosotros hablamos de las leyendas del Chispas y el Guangas, es de ellos. Esos mitos son el derecho mayor, o sea, desde ahí porque cuando nosotros hablamos del mito, el mito da como unas pautas. Esas pautas vienen siendo el derecho mayor [...] Por ejemplo, si cogemos la leyenda del Chispas y el Guangas, ellos dicen que fueron dos deidades que vinieron a pelear en este territorio. El uno venía de la costa pacífica y el otro venía del Amazonas. Entonces llegaron, pelearon aquí y digamos que llegaron a un acuerdo porque no hubo un ganador y ese se llama el mañay¹. A ese acuerdo que llegaron, dijeron entonces esto va a ser esto el territorio de los dos y aquí va a vivir la civilización de los Pastos. Entonces, ahí fue que nació, digamos, la civilización de los Pastos ¿no? Entonces con el mañay ya se da la territorialización, o sea, ya la división del territorio como tal (Pinchao, O. [Deivi-Jonathan Arteaga-Prado]. 2022, 07 de febrero).

Continúa el señor Oliver, señalando que, el derecho mayor además de estar vinculado con las leyendas de la comunidad del Resguardo como la del Chispas y el Guangas, también está relacionado con fenómenos la física y la astronomía. Pues menciona que:

Con la división del territorio se da a partir ¿de qué? del ciclo de la luna. Entonces el ciclo de la luna da la división del territorio. (...) Y entonces el mañay básicamente se configura es con la serpiente. La serpiente dividida en trece partes. Las trece rayitas que tiene la serpiente. Y ahí es que es la serpiente, digamos, pasa por todo el territorio y ahí es donde se configuran las parcialidades que existen. (...) el derecho mayor lo da los mitos y las leyendas. Entonces, a partir de eso es que se configura el derecho mayor. (...) Todas las civilizaciones se regían bajo las estrellas y sobre todo bajo las

¹ Un primer significado sería pedir, rogar o solicitar; un segundo, es prestar o entregar algo con la obligación de devolverlo. Laime-Ajacopa, T. (2007). Diccionario Bilingüe Iskay simipi yuyayk'ancha (p. 65). Segunda Edición. La Paz, Bolivia. <https://futatraw.ourproject.org/descargas/DicQuechuaBolivia.pdf>

estaciones de la luna. ¿Por qué es importante las estaciones de la luna? porque la luna prácticamente controla la gravedad de la Tierra y la gravedad de la Tierra, pues también controla el movimiento del agua. Entonces eso ya es una cuestión física (...). ¿Qué hacemos nosotros con la gravedad y el movimiento del agua? Pues prácticamente eso es lo que da los cultivos de la tierra (Pinchao, O. [Deivi-Jonathan Arteaga-Prado]. 2022, 07 de febrero).

Las posiciones y movimientos de los astros son entrelazados con las historias locales de los Pastos. Él arguye que la influencia de la luna es determinante sobre la tierra a la hora de cultivar y cosechar. Respecto a esto dice que:

(...) La luna a uno le dice exactamente cuando son las fechas importantes para sembrar o para cosechar y también para abonar y todo eso. Porque resulta de que en esas fechas el agua está fluyendo de una forma específicamente necesaria para hacer esas actividades. (...) Antes los indígenas lo hacían solamente mirando las estaciones de la luna (...) Por eso ellos dicen que son 13 estaciones de la luna y a partir de lo que miran en la luna y de cómo van las siembras, ellos se van ajustando a la vida y eso es derecho mayor, o sea, de ahí sale el derecho mayor. (...) El territorio de los Pastos viene desde El Juncal, El Valle del Chota, allá del Ecuador llega hasta Funes. (...) De hecho dicen que el Chispas y el Guangas se los ve todos los días (...) tiene sentido de verlos todos los días. El Chispas y el Guangas siempre están viéndose, es el Cumbal y el Chiles (Pinchao, O. [Deivi-Jonathan Arteaga-Prado]. 2022, 07 de febrero).

Cabe destacar que cuando Oliver Pinchao hace referencia al Chispas y el Guangas alude a los volcanes de Chiles y Cumbal, cercanos entre sí que se hallan en el nudo de los Pastos los cuales son visibles desde el Municipio de Ipiales. Frente a esto, Mamián (2004) se refiere a dos mitos fundantes, el primero el de las dos perdices y el segundo, al del Chispas y el Guangas. En el primer mito se relata que, en tiempos remotos existieron dos viejas indias muy poderosas, como una especie de brujas, que eran pájaros y perdices. Una de ellas era de color blanco y la otra de color negro. En una de las historias locales se menciona que, una de las perdices arribaba desde Ecuador y la segunda desde Barbacoas. En otros relatos, una de ellas venía del oriente y la segunda del occidente. Buscaban el centro del espacio y el tiempo para crear y recrear el mundo, el territorio. Debían decidir acerca del tiempo y el espacio, dónde quedaría el adentro, el afuera, el arriba, el abajo, lo alto, lo bajo; también esta vida, la

vida de antes y el después de la vida. Asimismo, debían decidir la ubicación del mar, la selva, Tumaco, Barbacoas, las minas de oro, lo caliente, el occidente, etc., igualmente, dónde quedaría la tierra, la agricultura, las Provincias de Ipiales y Túquerres, las montañas, lo frío, la sociedad civilizada; además, el mundo de los muertos, del pasado, del futuro y este mundo, el de los vivos, el presente.

Estas perdices decidieron realizar una apuesta la cual consistía en unir las caras, cerrar los ojos, lanzar una escupa o una flor al aire y salir bailando, volteando las caras y cabezas hacia allá y hacia acá, hacia el oriente y el occidente con ritmo y ubicación del cuerpo simétricamente opuestos. En otras palabras, mientras la una volteaba la cara hacia el oriente, la otra lo hacía al occidente. En otras versiones, estas bailaban juntas en un mismo lugar colocándose la blanca hacia arriba y la negra hacia abajo. Así pues, estas en un ritmo que, juntando las caras al principio, por sus costados opuestos, pudieran arrojar la flor y bailaran trastocando paulatinamente los rostros, de modo que, mientras en un instante se juntaban quedando la cabeza de una hacia el occidente o abajo, la otra pasaría hacia el oriente o arriba y a la inversa en el siguiente paso. Todo esto hasta la caída de la flor o de la estepa lanzada en el aire. En ese instante se detendría el baile, la acción, el trabajo y de acuerdo para donde quedaran mirando los rostros, en el primer caso, o para dónde quedara la cabeza, en el segundo caso, así quedaría ordenado el mundo. Si la blanca quedara mirando, o con la cabeza, en dirección al oriente, en este punto cardinal quedaría ubicado el mar, la selva, la riqueza, etc. En cuanto a la negra, si su mirada o su rostro se hallaba en dirección al occidente, aquí quedaría ubicada la tierra, la agricultura, lo civilizado, etc. Sin embargo, también podía haber sucedido lo contrario.

El autor comenta que, para dicha apuesta, las perdices debían ubicarse en el sitio y momento indicado, es decir, en el centro del espacio y el tiempo, un lugar donde no hubiera ningún tipo de maniqueísmo u oposición. Las perdices realizaron tres intentos, el primero en Pipalpa donde falló el tiempo debido a que las cogió el cantar de los gallos, el segundo en Pueblo Viejo donde falló el espacio puesto que se ubicaron muy abajo, muy adentro y finalmente acertaron en Mallama. Pero primero realizaron una prueba que les permitiera identificar el tiempo y lugar propicio y era el de ubicar un gallo y una perdiz pelados a dar vueltas en una mesa y que, a las tres vueltas, por donde se hundiera chillando la perdiz, ese sería el centro el cual fue Mallama. Ahí compitieron, bailaron y organizaron el mundo. Las opiniones están divididas de quién ganó y perdió, otros solo dan fe de la posición en que quedaron (Mamián, 2004).

Al igual que las dos perdices, el Chispas y el Guangas conforman una dualidad en oposición, pero que al mismo tiempo es complementaria. Se cuenta que estos eran dos brujos poderosos, el primero arribó por el camino del Guamuez, el río del mismo nombre y el segundo por el camino de Barbacoas, el río Telembí. Al encontrarse en el centro de los Andes, hay versiones que dicen en Males, otras por Guachucal, se enfrentaron apostando a ganar. Primero se metieron en un canasto y se transformaron en tigres, enfrentándose tocando el tambor. Estos brujos eran dos esencias que contenían, como mitades, las cualidades primordiales del mundo, de las cosas, del ser humano (Mamián, 2004).

De esta relación conflictiva resulta el orden del cosmos. Según los relatos, esto acaeció en tiempos no muy remotos, trastocaron y revolvieron el mundo con su poder en el enfrentamiento, reubicando a los opuestos: lo de arriba quedó abajo y viceversa y así ocurrió con todas las fuerzas, objetos y demás aspectos que contiene el cosmos y sus opuestos. De tal cataclismo el mundo quedó al revés, por las narraciones describen que nos encontramos en el tiempo del revés. Pero cuando estos poderosos se vuelvan a encontrar o cuando despierte del desmayo, de la petrificación, el Guangas y por obra de estos dos, el mundo se desencantará y volverá a ser al derecho como antes. Su poder siempre se alterna, primero domina uno de los contrarios y luego el otro y así sucesivamente. Los conflictos antagónicos se resuelven simbólicamente mediante la muerte de uno de los contrarios, pero es una muerte relativa, es pasar a otro estado como la petrificación o anulación temporal, una inversión periódica (Mamián, 2004).

La forma como los indígenas Pastos del Resguardo de Ipiales acotan discursivamente el territorio, frente a las entidades del Estado y las entidades aliadas, es utilizar las escrituras, el derecho mayor y a la comunidad indígena como máxima autoridad. Estas se usan como instrumentos para acreditar ser los poseedores de los territorios en los cuales se hallan las parcialidades y veredas. Serían diez de estas veredas por las cuales cruzaría la doble Calzada Panamericana. La estrategia de la jurisdicción interna es una de las más utilizadas por el cabildo en sus relaciones con el Estado en la construcción de la vía.

3.2.2 Jurisdicción ordinaria

Como segunda forma de territorialización que ha estado manejando el Cabildo de Ipiales frente a los actores oficiales y de consorcio es utilizar la jurisdicción ordinaria como herramienta de amparo. Dentro de esta se encuentra dos estrategias que utilizan los comuneros con mayor frecuencia: la constitución política de Colombia de 1991 y las normas

de la OIT. Germán Báez menciona que han estado trabajando una ruta que anteriores corporaciones del cabildo ya han creado de una manera acertada con base en los dos documentos en mención y que las pautas de la ruta ya son conocidas por la población. Señala que, durante los últimos 5 o 6 años que lleva la doble calzada, ha sido abordada y continuarán con ello, desde las responsabilidades y la investidura que llevan las autoridades del cabildo y ejecutan sus actos conforme a lo que emana la ley. Además, sostiene que es un trabajo mancomunado con los integrantes que forman parte de la Comunidad Indígena de Ipiales. Indica que, siempre se debe seguir el sendero de la normatividad, la legalidad y la transparencia, apuntando a un horizonte de sentido de pertenencia con el Resguardo de Ipiales. En todo esto se resalta la defensa de los derechos que tienen como indígenas en las leyes nacionales (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre & Báez M., E. G. [Wilson Prado Chamorro]. 2021, 13 de enero).

Jhonatan Mueses señala que, uno de estos derechos es realizar la consulta previa en el territorio (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto). Por ello, solicitan que las reuniones se realicen en la casa mayor del resguardo con presencia de la comunidad. Afirma el concejal Mueses, que muchas personas cuestionan porqué las reuniones no se realizan en la casa mayor del resguardo. Plantea que la actual Constitución Política de Colombia de 1991, específicamente en el artículo 246, faculta a las autoridades y comunidades indígenas a que adelanten funciones jurisdiccionales dentro de su territorio. Así pues, según la declaración del concejal, la casa mayor, también denominada como despacho, hace parte del territorio (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Igualmente, el Gobernador del Resguardo Germán Báez y el concejal Mueses, mencionan que, si bien el Estado ha hecho llamados a reuniones para el diálogo, ellos se negaron porque el lugar seleccionado para la reunión iba a ser el Hotel Santa Isabel de la ciudad de Ipiales (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre). Ellos manifiestan que, como entidad territorial que es el Resguardo de Ipiales, buscan que el diálogo se dé dentro de su territorio, sustentando el artículo 246 de la Constitución Política de Colombia (CPC, 1991) el cual reza:

Artículo 246. Las autoridades de los pueblos indígenas podrán ejercer funciones jurisdiccionales dentro de su ámbito territorial, de conformidad con sus propias normas y procedimientos, siempre que no sean contrarios a la Constitución y leyes de la República. La ley establecerá las formas de coordinación de esta jurisdicción especial con el sistema judicial nacional.

La consulta previa es otra de las normas que los indígenas solicitan al Estado que acate. Para Germán Báez es un derecho fundamental que está a nivel de la constitución. Reitera que como entidades territoriales tienen que aprobar o dar los espacios para que se cumplan las normatividades. Menciona que la Constitución Política de Colombia posee una amplia gama de artículos que los ampara como el 7, el 63, el 329 y el 330 (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

El artículo 7 reconoce y protege la diversidad étnica y cultural. El artículo 63 considera de uso público las tierras comunales de grupos étnicos y las tierras de resguardo. El 329 menciona la conformación de entidades territoriales indígenas de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial y la delimitación la realizará el Gobierno Nacional, con representantes indígenas, previo concepto de la Comisión de Ordenamiento Territorial, este artículo también señala que los resguardos son de propiedad colectiva y no enajenables. En el 330 menciona que los territorios indígenas se gobernarán por consejos, los cuales estarán reglamentados por sus usos y costumbres y serán quienes velen por la aplicación de normas legales sobre el uso y poblamiento territorial, el diseño de políticas de desarrollo, promover inversiones públicas, entre otros (CPC, 1991).

Con base en los artículos mencionados, Germán Báez sostiene que sus reclamos son legítimos. Explica que ellos cumplen el debido proceso legal y no buscan imponer, convencer o persuadir. Que la comunidad indígena opina y está presta al diálogo, pero que las autoridades no pueden permitir ejecutar acciones por fuera de la ley porque incitarían a que las actividades que desarrollen, no cumplan los principios de legalidad (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre). Germán Báez agrega que, la consulta previa es una de las pautas que se han establecido para el diálogo y que ellos como autoridades tienen el deber de hacer cumplir. En esa misma línea, el concejal Mueses adiciona que, las comunidades indígenas deben hacer presión al Gobierno Nacional, a la ANI, al Ministerio del Interior para que, si a estos les interesa poner en marcha el proyecto de ampliación de la doble calzada, lo deben realizar adecuadamente. Es decir, por medio de una consulta previa tal como lo establece la constitución (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto).

Señala que, este es un derecho amparado por tratados internacionales como el Convenio 169 de la OIT sobre pueblos indígenas y tribales o la ley 21 de 1991 (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre). Agrega que la Consulta

Previa es un mecanismo necesario para que, por medio del diálogo con el Gobierno Nacional, se llegue a buenos términos. Esto busca que no haya afectaciones y se beneficien tanto el Municipio de Ipiales como el Departamento de Nariño (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto). Expresa que la Comunidad Indígena ha sido firme en reiterar que hará respetar el derecho fundamental a la Consulta Previa. De no ser así, esto quedaría en la historia y es posible que los indígenas ya no posean en el futuro estas herramientas (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto). Sostiene que el alcalde de Ipiales les propuso un acto administrativo envés de una consulta previa como una forma para mediar los conflictos por la ampliación del corredor vial. Alude que no están de acuerdo con este proceso porque no hay claridad de los alcances que pueda tomar el proyecto, además de no ser el escenario que consideran conveniente (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto).

Oliver Pinchao respecto a la consulta previa plantea que no solo es preguntar a un grupo de personas y con ello realizar la obra. Que los entes gubernamentales realizaron un proceso de Consulta Previa, pero según el gobernador Germán Báez, esto se hizo con muchas irregularidades. Señala que no se consultó siguiendo el debido proceso de preguntar a cada persona. Solamente lo realizaron con determinadas personas y con eso dieron cumplimiento a ese requerimiento. Añade que este requisito es importante porque es el que guía los aspectos ambientales y económicos de las personas que se verían afectadas en su calidad de vida (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Oliver Pinchao invita a las personas a que se informen bien respecto a la doble calzada y la importancia de la Consulta Previa. Pues esta última, no es solo una cuestión de preguntar a los indígenas de qué es lo que ellos quieren para su beneficio. Él considera que la consulta previa va más allá y tiene en cuenta los aspectos económicos, políticos, sociales y la calidad de vida de las personas. Al abarcar todo esto, no solamente involucra a la comunidad indígena sino también a toda la sociedad civil de la zona. Es por esto que Oliver menciona la necesidad de indagar estos temas, dado que así la población se dará cuenta que la Comunidad Indígena no lucha por intereses particulares, como muchos creen, sino por el bienestar de toda la comunidad (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Oliver Pinchao también llama a no dejarse chantajear ni a tener miedo. Convoca a las autoridades locales para que lideren la consulta y que estén de parte del pueblo, apoyando a las comunidades indígenas. Menciona que hay personas que creen que este proceso ya pasó y

que por ende es imposible hacerlo. Manifiesta que lo anterior es falso porque la consulta previa es un derecho fundamental y, si no se hace, irían por otras medidas legales como la acción de tutela. En su opinión es mejor optar por el diálogo, pero si la situación se pone difícil, invita a las comunidades indígenas y civiles a que se movilicen para realizar la doble calzada (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

En cuanto a la reapertura de la consulta previa, Jhonatan Mueses sostiene que, es el Gobierno Nacional el que debe demostrar la voluntad para realizar el proyecto. Indica además que, esto no se trata solo de si existe o no una herramienta jurídica para reabrir la consulta previa. Adiciona que, si el Gobierno tuviera la voluntad de abrir la Consulta Previa, hace tiempo atrás hubieran realizado el proceso de análisis de los impactos negativos que va a causar la obra a la comunidad indígena asentada en el trazado actual de la obra (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto).

Frente a la posibilidad de tener una respuesta del Gobierno Nacional referente a la reapertura o cierre de la consulta previa, declara que, la comunidad Indígena ha esperado como tres años desde que inició el cierre de esta. Reitera que los distintos sectores del municipio y los diferentes municipios de la exprovincia de Obando, eleven en una sola voz, una solicitud ante el Gobierno Nacional para que se pronuncie (Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. 2020, 27 de agosto).

El Gobernador Báez agrega que, por parte de la ANI y demás entidades del Estado colombiano, no hay voluntad de reabrir la Consulta Previa. Muchas veces les parece incómodo cuando estas entidades no cumplen con este deber. Por ende, a la comunidad indígena muchas veces los culpan de no dejar realizar este tipo de obras porque se oponen a ellas. En sus palabras enfatiza que:

Nosotros no nos oponemos, simplemente que se hagan las cosas en el marco de la ley, así como la comunidad lo decide, lo opina. Ese es el criterio, el ‘minguear’ [trabajar], el pensar con la comunidad y trabajar de la mano de ellos porque de eso se siembra buenos procesos, buenas ideologías, buenos criterios y buenos pensamientos. (...) (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre)

Con esto, lo que buscan es realizar este tipo de procedimientos guiándose bajo la normatividad (nacional e internacional) y la toma de decisiones en conjunto con los comuneros del resguardo. Es decir, por medio de la concertación de situaciones que les afecten y la puesta en marcha de acciones políticas.

3.2.3 Afectaciones de la vía al medioambiente

Los indígenas se ven a sí mismos como protectores de la Pachamama. Es decir, como quienes velan por el cuidado de la naturaleza y su territorio. Jhonatan Mueses menciona que, desde la cosmovisión del Pueblo de Los Pastos, por el hecho de ser indígenas y seres humanos, son hijos de la Pachamama o también denominada Madre Tierra. Manifiesta que, al igual que los seres humanos, esta posee derechos y que su lucha como pueblos indígenas ha sido siempre defenderla. Expresa que, los mayores [adultos con mayor edad] de la comunidad mencionan que de la Pachamama obtienen el alimento, que de esta vienen porque son sus hijos y a esta retornarán a descansar cuando hayan finalizado su labor que les fue encomendada por los espíritus mayores en este territorio (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

En razón a esto, añade que, el sentido de la comunidad con el territorio es de agradecimiento, pues su ideal es contribuir a ser gente capaz de generar ambientes, territorios, municipios o una nación donde prevalezca el bienestar tanto para ellos como para las futuras generaciones (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre). Así pues, como tercera forma de territorialización por parte de los indígenas es mencionar los efectos negativos en el medioambiente que ocasionaría la construcción de una segunda calzada en su territorio. Para esta comunidad el territorio y el medioambiente están estrechamente ligados de manera que, algunas veces los efectos se mencionan en conjunto. Desde sus discursos, los indígenas establecen una relación entre el territorio y el medioambiente lo que hace que enumeren los efectos negativos que la vía generaría. Como estrategias se centran en resaltar la agricultura, la parte hídrica, la flora y la fauna.

Como primera estrategia de territorialización relacionada con el medioambiente es la referencia a los efectos negativos que ocasionaría la ampliación de la Panamericana en la parte agraria. Para Oliver Pinchao lo ambiental es importante porque de ahí se desprende la mayoría de actividades sociales, económicas y culturales que existen en el territorio indígena del Resguardo de Ipiales. Explica que cuando los comuneros hablan de medioambiente se refieren a su propia vida, a la existencia misma y que sin ello no existiría su cultura (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

De forma similar, para Ovidio Cuastumal el territorio es el ambiente el cual está relacionado con la salud, la educación, la alimentación y la soberanía alimentaria. De esto

último menciona que, muchos de sus compañeros indígenas poseen “chagras” [pequeñas plantaciones] que tienen variedad de cultivos y que son de mucho valor para ellos (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Para los líderes del resguardo, el medioambiente es asociado con la agricultura. Esto se evidencia cuando Ovidio Cuastumal menciona que son los comuneros los que contribuyen a mantener el medioambiente como fuente generadora de vida de la que hace parte la chagra. Respecto a esto plantea que:

(...) es la vida misma porque nosotros cuidamos el agua, cuidamos las plantas. Igual manera, los mismos animales. Y de otra forma, digamos no son criados por nosotros, pero sin embargo al momento de tener nuestras chagras ellos llegan a comer lo que se siembra y ellos son los primeros en saborear esos alimentos que pusimos (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Asimismo, Oliver Pinchao señala que, el resguardo suministra de alimentos a la comunidad más allá de los mismos indígenas. Este líder agrega que de las veredas salen los alimentos que consumen los ipialeños. La economía de la zona se basa en los productos agrícolas que cultivan y cosechan los indígenas. Por ende, reitera que lo que están exigiendo es que se realice la obra correctamente para que las vías secundarias no se corten y así puedan seguir avanzando en la economía y su respectivo crecimiento. Es decir, que los habitantes de este municipio no solo dependen de la misma ciudad, sino también de las zonas rurales, del campo, de los mismos indígenas (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

La segunda estrategia que utilizan los voceros, además de ser la más mencionada, hace referencia a los efectos negativos sobre el agua. Oliver Pinchao en cuanto a la parte hídrica manifiesta que en el territorio de los indígenas se hallan muchas fuentes de agua que se deben proteger al igual que los humedales. Estos son importantes no solo para la comunidad indígena sino también para todas las personas que viven en Ipiales. Considera necesario que la comunidad reflexione acerca de la importancia del agua, pues con esta se hace todo y se vive, sin ella sería nula la existencia humana. Manifiesta que esto es necesario entender para luego realizar el corredor vial (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Oliver Pinchao menciona que para la comunidad indígena es importante este territorio porque siempre ha sido un reservorio hídrico. Es por ello, que esto dio como resultado que

grupos humanos se establecieran en dicha zona desde hace milenios. Las veredas que forman parte del resguardo no son producto del azar, sino que forman parte de estos territorios por su ubicación estratégica. Es decir, por el agua. Señala que, como evidencia, están las vías de acceso que conducen a ellas (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

En razón a esto, Jhonatan Mueses menciona que la obra afectaría a los arroyos, mismos que son los que preservan la vida. Para él, los arroyos son escasos en el territorio y sería un atentado contra la vida no proteger los que quedan. El concejal hace referencia que, en la ciudad de Ipiales, el sistema hídrico del acueducto que la abastece, viene de otros municipios cercanos; uno de ellos es Cumbal, particularmente de los resguardos. Eso quiere decir que el municipio no tiene la suficiente cantidad de agua para abastecerse. Desafortunadamente, los arroyos que existen en el territorio cubren con esfuerzo los acueductos veredales que se benefician familias indígenas y no indígenas. Considera que sería lamentable que se perdieran esos afluentes que se encuentra en el territorio, además afectaría un humedal que se halla en el sector de Chaguaipe. Esto empezaría a desestabilizar y a generar una desarmonización a la integridad del territorio. Él cree que estas son algunas afectaciones y que les falta revisar los perjuicios en cuanto al tema de plantas nativas, pues es necesario que se restauren y que se reforeste (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Oliver Pinchao reitera a la comunidad ipialeña que las vías deben hacerse bien y así cuidar del medioambiente. Ejemplifica que en un sector muy conocido denominado El Chorro, cercano al centro del municipio y de Rumichaca, es una fuente directa de agua que la población tiene. Como van las cosas y si no reparan el acueducto de Ipiales y de una manera pronta, es probable que colapse. Esto generaría escasez del líquido. La gente debe ser consciente de que lo único que los puede salvar son las fuentes de agua alternativa como lo son las del Chorro. Plantea una pregunta ¿Qué pasaría si pasa la doble calzada y nos tapan El Chorro, nos tapan esa fuente de agua? ¿sería eso el desarrollo? (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre)

Ovidio Cuastumal describe que en los sectores de Rumichaca y el Rosal de San Juan se hallan diversos arroyos de agua que son para la supervivencia de los indígenas. Estos abastecen a acueductos de las veredas de Chaguaipe, Yanalá, La Soledad y Guacuán. Agrega que se debe estudiar el tema de los “descoles”, que son los desagües de los alcantarillados de

las vías. Señala que los ingenieros y arquitectos que posee el municipio no han hecho presencia en los territorios para valorar detenidamente estos temas (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

La tercera estrategia que utilizan los indígenas es mencionar los efectos negativos que se producirían en la flora. Jhonatan Mueses agrega que no se puede concebir las relaciones sociales y humanas por fuera del medioambiente. Respecto a las afectaciones que causaría el proyecto manifiesta que el Municipio de Ipiales, desde tiempo atrás, ha sido uno de los más afectados por la pérdida de ecosistemas nativos en esta parte de la zona andina. En este lugar cuando arribaron los europeos, ellos sustituyeron o cambiaron plantas nativas que generaban oxígeno, humedad y agua al territorio. Empezaron a sembrar nuevas vegetaciones como lo son el eucalipto y el pino. Esto ha ido debilitando los ecosistemas, tanto así que es muy difícil identificar algunas especies de flora que habitaron años atrás en este territorio (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Como última estrategia que utilizan los representantes de los comuneros se menciona las afectaciones que causaría el proyecto en la fauna de la zona. Jhonatan Mueses reza que los efectos en el hábitat de los animales serían descomunales porque dividiría el territorio para el paso de estos. Como ejemplo, menciona el caso de las raposas [zarigüeya] que al cruzar la vía se verían comprometidas sus vidas a posibles accidentes al igual que muchos otros animales. Hace un paralelismo con países desarrollados en los cuales las vías que son amplias, realizan pasos para el tránsito sin dificultad de los animales. Sostiene que el proyecto no tiene una propuesta para conservar la fauna. Afirma que las autoridades y la comunidad indígena han tenido la iniciativa de proteger los animales que habitan el campo como es el caso de las raposas [zarigüeyas], aves, serpientes y culebras (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

3.2.4 El distanciamiento sociocultural como discurso de acotación del territorio

Una última forma de territorialización utilizada por los comuneros es aludir que la ampliación de este corredor vial generaría una separación territorial y, por ende, el distanciamiento social. Aquí se destacan los efectos negativos de la obra en los modos de vida de las personas de la comunidad como en la oralidad, sitios sagrados, demografía y actividades agrícolas. Finalmente, se presentan ejemplos relacionados con dichas afectaciones. Según Ovidio Cuastumal la doble calzada que pretenden realizar en territorio

indígena, además de afectar recursos ambientales como los mencionados en anteriores apartados tales como el agua, las plantas o los animales; también afectaría la movilidad de los pobladores, es decir, su tránsito entre veredas. Señala que los impactos en el tejido social serían a corto, mediano y largo plazo (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Ovidio Cuastumal menciona que los indígenas de la zona tendrían que cambiar muchos aspectos de su vida entre ellas las formas cómo mantienen sus chagras. Añade que se han acostumbrado a vivir en los territorios que habitan y si llega el momento de desplazarse les será difícil adquirir esa misma tranquilidad que tenían. Considera que en el trayecto donde está contemplada la doble calzada se hallan conjuntos de casas que han formado centros poblados y que al ser reubicadas a las poblaciones se les generarían efectos adversos (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Según Germán Báez, las pérdidas culturales más susceptibles serían el baile, la danza y sobre todo la oralidad. De esta última, menciona que el diálogo de saberes se debilitaría por el distanciamiento de la comunidad lo que disminuiría el poder hablar con sus mayores, el poder acercarse a otras casas, el estar frente a la tupa [fogón de leña] dialogando, mojando la palabra [ingesta de bebidas], interactuando ideas. Señala que los mayores del resguardo les han enseñado a avivar el fogón y que ellos avivan ideas, criterios, filosofías y sus pensamientos. Considera que cuando no existe dicha armonía se afecta al territorio (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Según este líder, el diálogo hace que la población indígena piense y repiense desde su criterio cíclico, millando [compartiendo], dando forma a las palabras para que sigan sobreviviendo y existiendo en el resguardo, en su territorio. Así de este modo, continúan armándose de argumentos, completando su visión y la misión como comuneros y como pueblo indígena. Lo que buscan es no desarraigar su cultura, sino que esta siga floreciendo sobre todo ante las distintas instituciones. Señala que, para la comunidad la cultura es una forma de vida y por ende deben darla a conocer (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Adiciona que, los comuneros del resguardo sobreentienden que la realización de la doble calzada es como si se dividiera el patio y con ello el libre recorrido, el libre andar, el libre interactuar, el dialogar en familia, entre vecinos. En consonancia, esto se frenaría porque habría una vía de alto flujo. Además de esto, para muchos indígenas hay sectores sagrados de

donde han surgido variedad de mitos y leyendas los cuales rescatan, a esto, también le suman la parte biótica y abiótica. Ambos aspectos son importantes porque forma parte del territorio y la cosmovisión de los comuneros del Resguardo Indígena de Ipiales. Señala que, el solo hecho de ampliarla, a los habitantes de las distintas veredas que se encuentran inmersos en el trazado, se los aislarían con veredas aledañas provocando que se disminuya la interacción entre comuneros, con otros resguardos y con ello su concepción de las cosas, como por mencionar, en el cuidado de sus animales (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre). El territorio de la comunidad del resguardo se encuentra fragmentado y ello se debe a que hay una sobrepoblación, lo cual genera escasez de territorio. Por lo anterior, realiza un paralelo comparativo con otras ciudades, pues menciona que en estas los impactos son menores, en cambio en el trazado El Rosal de San Juan – Rumichaca se incrementarían porque el territorio es densamente poblado (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Según Oliver Pinchao, si la comunidad no da la lucha, la doble calzada se realizaría mal y por ende las vías terciarias quedarían cortadas o tapadas. Por tanto, lo que generaría esto sería el distanciamiento entre las veredas y con ello, los incomunicaría, separaría familias, tradiciones y actividades económicas. Entonces, el hecho de que la vía se construya y no se logren realizar las correcciones que ya se han estipulado, prácticamente lesionaría la calidad de vida de las personas que residen en las veredas. Menciona que, no solo estas se verían afectadas, también el resto de la población de Ipiales porque de una u otra manera estas personas necesitan de las veredas (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

A título de ilustración, se enuncian cuatro ejemplos de cómo la obra en el tramo vial afectaría el modo de vida indígena. Un primer ejemplo, el señor Ovidio Cuastumal menciona que la población que habita en la Vereda Guacuán, jurisdicción de este resguardo, si desea ir a otra vereda como lo es Las Cruces, ya no tendrían los accesos por los que normalmente suelen movilizarse. Es por esto que ellos quieren que los comuneros del resguardo tengan los conocimientos necesarios relacionados con el trazado de la vía que desde los últimos años han venido tratando. Manifiesta que es por esto que el diseño del proyecto de la doble calzada estipulado por las entidades nacionales y extranjeras, no es acorde a las realidades de los indígenas de la zona (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Un segundo ejemplo, según Oliver Pinchao, es que de no realizar adecuadamente la doble calzada se afectarían muchos aspectos culturales que son importantes para la sociedad ipialeña. Señala el caso de la vía que va desde el centro de Ipiales y conduce al cementerio principal, la cual es utilizada para realizar los distintos recorridos fúnebres del municipio. En esta hay un paso obligado que conecta estos dos puntos y es la vía Perimetral que forma parte del proyecto. Ese camposanto beneficia tanto a ciudadanos indígenas y no indígenas de Ipiales. Menciona que con solo este ejemplo da cuenta de las muchas consecuencias que generaría la obra, pues mocharía [cortaría] algo cultural que es vital para ellos. Un tercer ejemplo, refiere a que no podrían realizar algún tipo de evento deportivo, cultural o social (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre).

Como cuarto y último ejemplo, el cual es mencionado por el concejal Jhonatan Mueses, señala que en la Vereda Inagán existe un sitio sagrado que alberga una serpiente de siete cabezas. Esta forma parte de la cosmovisión del Pueblo de los Pastos de este resguardo (Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. 2020, 8 de octubre). Es decir, de realizarse la vía, esta afectaría lugares que consideran sagrados donde habitan entes espirituales que forman parte de sus historias locales.

3.3 Territorialización sobre el tramo El Rosal de San Juan - Rumichaca por parte de los actores de la concesión Rumichaca-Pasto

La concesionaria, las entidades aliadas y los agentes del Estado de Colombia, utilizan un discurso que expresa estrategias de territorialización en las que se hacen una representación positiva de sí mismos. Esto se puede hallar en el documento del Plan de Reasentamiento propuesto por la Concesionaria Vial Unión del Sur. Como formas discursivas de territorialización utilizan la normatividad como argumento de legitimidad, los discursos de representación positiva del Plan de Reasentamiento, la mirada de lo indígena en dicho plan, los beneficios que dejaría el Proyecto Rumichaca – Pasto luego de finalizada su construcción, su discurso de lo ambiental en el proyecto Rumichaca-Pasto, la comunicación como herramienta de territorialización, finalmente, el género como mecanismo discursivo.

3.3.1 El uso de la norma como argumento de legitimidad

La primera forma de territorialización utilizada por la Concesionaria Vial Unión del Sur y las entidades aliadas en el Plan de Reasentamiento consiste en presentar la obra de

infraestructura vial como un proyecto que cumple con todos los requisitos y la legislación que son exigidos a nivel nacional para la construcción de obras de ingeniería. Para ello, la entidad contratante del Proyecto Rumichaca-Pasto, la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, estipuló tres planes para la adquisición de tierras con las que compensaría socioeconómicamente a los afectados. El primer plan es la adquisición de tierras, en este establecen los procedimientos, actividades y metodología para valorar y adquirir las propiedades. El segundo plan es la compensación socioeconómica en la que se define los criterios para elegir la compensación, el tipo, y el monto que se aplicaría según la categoría de beneficiarios, esto con base en la Resolución 545 de 2008. El tercer plan es la gestión social contractual, que, por medio de programas, pretenden mitigar los impactos negativos de la obra. El marco regulatorio presentado por la concesionaria se encuentra fraccionado en dos niveles, uno de tipo nacional, y otro institucional (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). En el documento analizado se encuentra que, para legitimar su accionar la concesionaria utiliza, en primera instancia, la Constitución Nacional de Colombia, más otro conjunto de normas como: el Código Civil, la Resolución 545 de 2008 del INCO actual ANI, la Resolución 1776 de 2015 y, por último, una serie de leyes, decretos y legislaciones nacionales relacionadas con el proceso de ejecución del proyecto (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019).

La Constitución Política de Colombia es utilizada por parte de la concesionaria para justificar el proyecto presentándolo como ajustado a la norma. De esta hacen referencia al derecho fundamental garantizado de la propiedad privada y demás derechos adquiridos según las leyes civiles (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). Acuden a dos artículos, el primero es el número 58, el cual establece que “(...) Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resultaren en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social.” (CPC, 1991). Con este tipo de discursos lo que busca la concesionaria es enfatizar que el proyecto está amparado por la constitución y que por ello tienen la potestad de hacer cumplir lo que en ella se consagra. Por tanto, para este caso, los bienes privados deben pasar a manos públicas cuando este tipo de proyectos planeen ejecutarse, esto con el argumento de que buscan el bienestar colectivo.

Retoman este mismo artículo para plantear que tienen la potestad de expropiar las áreas privadas por medio de herramientas legales para su intervención con el fin de dar

cumplimiento a la obra de duplicación de la calzada. Pero aduciendo que primero indemnizarían a los propietarios según los intereses de estos:

Por motivos de utilidad pública o de interés social definidos por el legislador, podrá haber expropiación mediante sentencia judicial e indemnización previa. Esta se fijará consultando los intereses de la comunidad y del afectado. En los casos que determine el legislador, dicha expropiación podrá adelantarse por vía administrativa, sujeta a posterior acción contenciosa - administrativa, incluso respecto del precio. (CPC, 1991).

El segundo artículo señalado es el 82 de la Constitución Política. Este establece que el Estado colombiano está obligado a garantizar obras de infraestructura que busquen el beneficio colectivo y no individual, pues reza que “Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.” (CPC, 1991).

El Código civil se usa como instrumento discursivo de amparo. Este tiene como finalidad regular el derecho a la propiedad privada. No obstante, este derecho se encuentra sujeto a las necesidades que, en cualquier instante, el Estado colombiano pueda tener. Representando así los intereses de todas las partes, tal como está contemplado en la constitución (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019).

La Concesionaria Vial Unión del Sur utiliza la Resolución 545 de 2008 del Instituto Nacional de Concesiones (INCO), conocida como ANI. Esta establece los instrumentos de gestión social aplicables a los proyectos de infraestructura ejecutados por la ANI. También fija los criterios para la implementación del Plan de Compensación Socioeconómica en el ámbito del desarrollo sostenible. Desde los discursos utilizados por la concesionaria, con esta ley se reitera que dicha obra cumple con los estándares legales, constitucionales e internacionales que buscan asegurar las condiciones de participación social, equidad y de mejora de la calidad de vida de las personas que se verían afectadas por este proyecto vial (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019).

La concesionaria también acude a la Resolución 1776 del 16 de octubre del año 2015, con la cual definen los instrumentos para la gestión social que se ajustan a los proyectos de infraestructura que sean ejecutados por la ANI. Añaden que, dicha resolución además establece los criterios para la implementación del Plan de compensación socioeconómica (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019).

Además, se utiliza una serie de leyes, decretos y legislaciones nacionales con las cuales se basan para elaborar los avalúos de las propiedades, es decir, de la valoración de los lugares que serían objeto de requerimiento predial o están relacionadas con algún tipo de proceso ligado con el proyecto de ampliación de la obra. Entre dichas normatividades se encuentra la Ley 9 de 1989, modificada por la Ley 388 de 1997; la ley 1682 de 2013; el decreto 1420 de 1998; las resoluciones 620 de 2008, 898 de 2014, 1044 de 2014, 316 de 2015 emitidas por el IGAC y la resolución 2684 de 2015 emanada por el Ministerio de Transporte. De este conjunto de normas no se profundiza, solo en dos de ellas, la resolución 620 y el decreto 1420 de 1998 que tocan el tema del valor comercial (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019).

Por último, mencionan una serie de legislaciones de tipo nacional las cuales les sirven para justificar dicha intervención vial. Entre las leyes se encuentran: la 1682 del 12 de noviembre de 2013, la cual instaure las medidas y disposiciones para proyectos de infraestructura de transporte; la 1561 del 11 de julio de 2012 que instituye el proceso verbal para otorgar títulos de propiedad a los tenedores; la 1537 del 20 de junio de 2012 que establece normas para facilitar y promover el desarrollo urbano y el acceso a la vivienda entre otros aspectos; la ley 1742 de 2014 que consagra las medidas y disposiciones para proyectos de infraestructura de transporte, agua potable y saneamiento básico, y de otros sectores que requieren la expropiación en proyectos de inversión. Mencionan el decreto 2190 del 12 de junio de 2009 que regula parcialmente algunas leyes, como la 49 de 1990, la 3 de 1991, la 388 de 1997, la 546 de 1999, la 789 de 2002 y la 1151 de 2007 relacionadas con subsidios familiares de vivienda de interés social monetario para zonas urbanas. Por último, la resolución, la 2684 del 6 de agosto de 2015 que establece los medios para evaluar los elementos de daños y pérdidas de ganancias en la adquisición de terrenos para proyectos de infraestructura de transporte, contenidos en la Ley 1682 de 2013, enmendada por la Ley 1742 del año 2014, para entidades anexas al Ministerio de Transporte (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019).

Con este tipo de discurso se presenta una imagen positiva de la duplicación de la calzada, por cuanto señalan que cumplen con lo estipulado en las leyes nacionales, lo que enfatiza la legalidad de la obra. Asimismo, se remiten a la constitución para recordar la prevalencia de lo público sobre lo privado. Es más, la concesionaria puede intervenir los predios que obstaculicen su ejecución sin remuneración alguna a los propietarios. Con ello, dan a entender que la concesionaria al igual que el Estado colombiano, vela por el bienestar

de sus ciudadanos. Es decir, la base jurídica es importante a la hora de legitimar la realización de la obra, pues con esto lo que buscan es generar una imagen de legalidad.

3.3.2 Discursos de representación positiva del Plan de Reasentamiento

La segunda forma discursiva de territorialización es mencionar los beneficios que generaría el Plan de Reasentamiento. El plan se encuentra activo y su implementación inició en el año 2017 con labores de obtención de información y de identificación de inmuebles residenciales o productivos. Se entiende como reasentamiento al desplazamiento físico y económico como resultado de la adquisición de tierras o de las restricciones en cuanto al uso de la tierra. Señalan que el área de influencia donde los impactos serían más fuertes son los aledaños a la línea de compra. Según el Plan de Reasentamiento dicha línea representa 20 metros de lado y lado de la doble calzada, es decir, son las zonas que van desde el final de las cunetas. Se argumenta que las características de construcción del proyecto se realizarían sobre una vía existente por lo cual no impactaría cascos urbanos (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019).

Las estrategias utilizadas para legitimar la obra se centran, primero, en argüir que incentivarían la construcción de nuevas viviendas que cumplan con estándares de calidad en construcción; segundo, mencionar que el proyecto cuenta con estudios técnicos, jurídicos y socio prediales en la línea de compra; tercero, brindar atención psicosocial a la comunidad afectada; cuarto, el diseño y entrega de un portafolio inmobiliario a las comunidades a reasentar; quinto, la realización de dos indagaciones, la primera para identificar a las poblaciones en situaciones de vulnerabilidad del trazado y la segunda para el diseño y entrega de compensaciones socioeconómicas a las personas a reubicar; sexto, garantizar el uso adecuado de los recursos económicos derivados de avalúos comerciales y de compensaciones entregadas a las comunidades afectadas; séptimo, señalar que el proyecto cuenta con el respaldo de entidades del Estado; y octavo, resaltar los aspectos positivos de los primeros reasentamientos consumados por la concesionaria.

La primera estrategia discursiva es justificar la obra arguyendo que parte de la infraestructura que se encuentra a los costados del trazado no cumplen con estándares de construcción. Mencionan que en las áreas requeridas por el proyecto se levantan construcciones con estructuras de bahareque, madera, guadua y/o ladrillo, con pisos de madera, cemento y baldosa sencilla; las cubiertas (techos) son en tejas de zinc, fibrocemento

y barro. Argumentan que algunas construcciones carecen del cumplimiento de normas de construcción vigentes, que están en regular estado de conservación y superan el tiempo de uso. Rezan que, con el proceso de gestión predial, los propietarios, con motivo de enajenación predial o demolición, iniciarían la búsqueda de ofertas inmobiliarias o la construcción de nuevas residencias (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019).

Aducen que las nuevas propiedades presentarían mejoras constructivas en vetustez, en materiales como ladrillo, concreto, y en especificaciones técnicas. Según señalan, serían modernas viviendas con condiciones adecuadas y con servicios públicos completos como energía, acueducto, alcantarillado, redes de comunicaciones, etc., con lo que buscan mejorar la calidad de vida (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). Lo que buscan es presentar los aspectos negativos del diseño de las viviendas, frente a los aspectos positivos que generaría el Plan de Reasentamiento como la de propiciar la búsqueda de inmuebles o la de incentivar la construcción de viviendas (Van Dijk, T. A., 2008). Al enfocarnos en los beneficios, no hablan de acciones directas, más bien son el resultado de la gestión predial. Además, esto no garantizaría que las nuevas viviendas no repitan los mismos procedimientos constructivos o que utilicen materiales inapropiados o carentes de calidad.

La segunda estrategia discursiva es mencionar que el proyecto cuenta con estudios técnicos, jurídicos y socio prediales en la línea de compra. En los estudios técnicos prediales señalan que realizaron recorridos en el trayecto del corredor concesionado. Que, para ello, utilizaron insumos, equipos tecnológicos de localización, ortofotos, sábana de afectación predial, planos de la línea de compra, diferentes herramientas de la ingeniería civil y áreas afines con las cuales recolectaron información para el diseño de la tira topográfica, inventario predial, investigación catastral, cronograma y metodología para la adquisición de los predios. En los estudios jurídicos, manifiestan que, poseen un equipo profesional encargado de revisar los documentos prediales con lo cual buscan determinar la situación jurídica de los predios. Finalmente, en los estudios socio-prediales, señalan que, por medio de visitas domiciliarias y entrevistas en los inmuebles residentes y/o productivos, identificaron las necesidades específicas de estos, con lo cual buscan hallar alternativas viables de traslado (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). Su intención es demostrar que el Plan de Reasentamiento cuenta con estudios completos y ex-ante, es decir, con análisis previos con los que buscan prever acciones para luego intervenirlas, generando la idea de preparación.

La tercera estrategia discursiva de territorialización es brindar atención psicosocial a las comunidades afectadas por el reasentamiento. Argumentan que, con este enfoque, su

propósito es hacer un acompañamiento psicosocial a las poblaciones del trazado. Consistiría en identificar y orientar a las personas con sentimientos nocivos como la ansiedad, tristeza, pérdida, duelo y temor al cambio, surgidos a consecuencia del reasentamiento y la ampliación de las franjas de terreno en la línea de compra. Su intención sería potencializar los aspectos positivos para que redunden en la toma de decisiones idóneas, la fácil adaptabilidad a nuevos escenarios y situaciones. Señalan que la cantidad de visitas dependería de las dinámicas de cada uno de los residentes del tramo (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019).

El enfoque psicosocial también es utilizado para desligar a los residentes de los predios requeridos y para, posteriormente, adaptarlos a nuevos sitios. En virtud de ello, la Concesionaria estableció cuatro pasos. El inicial, estipula la revisión documental de los inmuebles acerca de sus características, necesidades, dinámicas, la estructura familiar o productiva. Dicha información debe ser registrada en fichas sociales y socioeconómicas. A partir de ello, ponen en marcha la iniciación de Rapport, que son los procesos de empatía para fomentar lazos de seguridad y confianza en las personas del trazado y así empezar la gestión de los territorios. El segundo paso sería la sensibilización de las personas a ser atendidas para la aceptación de la realidad, mediante la reconducción de las emociones y pensamientos que surjan por los cambios a afrontar. Arguyen que esto les permitiría identificar redes de apoyo y técnicas de resolución de conflictos para adaptar a las personas a nuevas residencias y a detectar los aspectos positivos de dicha transición (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019).

El siguiente paso es el proceso de cierre que consiste en evaluar por medio de preguntas orientadoras la adaptabilidad favorable o desfavorable de las personas. En virtud de lo cual, buscarían maximizar las fortalezas familiares o productivas mediante visitas a nuevas residencias o a sitios de reactivación productiva. Un último paso es el seguimiento a los procesos de adaptación a los nuevos hábitats, también llamado evaluación ex post, es decir, a los sucesos que ocurrirían después del reasentamiento. Señalan que esto lo realizarían por un año con mínimo tres visitas cada cuatro meses. Según la Concesionaria, cuando se haya realizado la reubicación física de la población en los nuevos predios, levantarían formatos de visitas definidos por la ANI como soportes de verificación del desarrollo de la actividad. Con ello, buscarían verificar el restablecimiento de las condiciones de calidad de vida de los inmuebles y el acompañamiento a las familias en la reubicación (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). Así pues, con esta estrategia discursiva de territorialización lo que procuran es generar la idea de empatía con la salud mental de las personas, por cuanto buscarían brindarles apoyo psicosocial en momentos de dificultad generados por el reasentamiento.

La cuarta estrategia discursiva sería el diseño de un portafolio inmobiliario de los municipios del área de influencia del proyecto. Para ello, realizarían recorridos periódicos y visitas predio a predio, para que, por medio de asesorías personalizadas, busquen detectar y evaluar las necesidades de las personas. En las asesorías revisarían el estudio de títulos y los procesos jurídicos como trámites en adquisición, negociación, escrituración de los suelos, los registros en instrumentos públicos o la vigencia de pagos de impuestos prediales. También verificarían los folios de matrícula inmobiliaria, revisarían la oferta inmobiliaria de entidades a nivel regional como lo son las lonjas de propiedad raíz. Así pues, darían a conocer la oferta que haya en viviendas, apartamentos o residencias comerciales (nuevos o usados) para que detecten la demanda que más se adapte a sus necesidades (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019).

Las construcciones deben ser adecuadas, por tanto, tienen que contar con condiciones de vida físicas de habitabilidad, acceso a servicios públicos, entre otros. No obstante, señalan que las poblaciones tienen completa libertad de decidir si acogen o no este portafolio según sean sus intereses y necesidades para elegir los domicilios (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). En otras palabras, no estarían en la obligación de persuadir a las personas para que acepten el paquete de beneficios. Otra característica es que no brindarían nuevos domicilios (residenciales o productivos) a las personas afectadas, sino asesorías para que elijan y, si lo desean, puedan comprar. El portafolio sería entregado a las comunidades afectadas, sin embargo, se infiere que no todas las familias se verían cobijadas por esta medida. Más allá de su intención de presentar alternativas de solución, su verdadero interés siempre gira en torno a la adquisición de predios para realizar la duplicación de la calzada (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019).

La quinta estrategia discursiva de territorialización es la realización de dos indagaciones para encontrar grupos sociales con características particulares o en situación de vulnerabilidad para su asistencia. En la primera identificarían los casos complejos que ameriten un trato diferencial, es decir, a la población que se encuentra en situaciones de vulnerabilidad social significativa como las personas de la tercera edad, la población en situación de discapacidad, etc. Ello lo realizarían con la caracterización socioeconómica de los inmuebles. Su propósito sería generar un trato diferencial en términos de equidad (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). En la segunda, realizaron primero estudios socioeconómicos para luego identificar los casos que ameritarían el despliegue de acciones de tipo social. Con ello, brindarían apoyos a los propietarios de los inmuebles que requieran manejos especiales

para elaborar un Plan Estimativo de Compensaciones Socioeconómicas. Es decir, para compensar con indemnizaciones o dar beneficios a las personas a reasentar por perjuicios que se deriven por concepto de lucro cesante y de daño emergente (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019).

La concesionaria desplegaría cuatro tipos de acciones económicas. El primero es la compensación de activos que es el pago en efectivo por el costo de tierras, construcciones, viviendas y cultivos. El segundo es la compensación de tipo socioeconómica que es un apoyo financiero para la reubicación de las personas según la relación que haya con la propiedad. El tercero es una asistencia para la reubicación social que buscaría garantizar el restablecimiento de las condiciones de vida iniciales de las personas y los medios de subsistencia. El cuarto apoyo es para la reubicación física con la que buscarían asistir a comunidades indígenas e instituciones educativas públicas para la identificación y adquisición de nuevas propiedades, la construcción de estructuras y la posterior reubicación a los nuevos sitios (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019).

A modo de ilustración, estaría la entrega de subsidios de arrendamiento y de compensaciones económicas de gastos que procedan de notariado y registro, desmonte, embalaje, traslado de bienes muebles, desconexión de servicios públicos, bodegaje, impuesto predial, terminación de contratos, pérdidas de utilidad por actividades económicas, contratos que reportan utilidad económica y que recaen sobre el área requerida, entre otras. También realizarían gestiones institucionales en entidades municipales o regionales para restablecer servicios sociales a personas que los reciban o aquellas en condición de vulnerabilidad social (personas de la tercera edad, en situación de pobreza, abandono, etc.). En virtud de lo anterior, argumentan que restablecerían las condiciones iniciales de habitabilidad de las personas (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). Lo que buscan con esta estrategia discursiva de territorialización es mencionar que generarían acciones humanitarias dirigidas a personas vulnerables con la idea de ayudarles, ya sea, económicamente o en cualquier otra eventualidad que surja con el reasentamiento.

La sexta estrategia discursiva, la concesionaria señala que buscarían garantizar el uso adecuado de los recursos económicos que deriven del avalúo comercial como de los casos que hayan recibido una compensación para el restablecimiento de viviendas. Para ello, dicen que brindarían un acompañamiento técnico, jurídico y social cuando se construyan inmuebles como opción de reasentamiento por parte de las personas responsables de los mismos (Plan

de Reasentamiento, mayo de 2019). En este caso se presentan como una entidad que busca convencer a los afectados de que siempre tendrían un acompañamiento institucional dando una imagen de ser protectores de la población del trazado.

La séptima estrategia discursiva es señalar que el proyecto cuenta con el aval de entidades pertinentes como las gubernamentales. En la introducción del Plan de Reasentamiento se menciona que para la identificación de la mejora alternativa del diseño del proyecto debe ser avalado por entidades pertinentes, es decir, que otro tipo de entidades como el Resguardo de Ipiales no estarían entre ellas. En el documento hace referencia a instituciones que controlan el corredor vial Rumichaca-Pasto en tres niveles: el nacional, el regional y local. A nivel nacional se encuentran: la ANI, que está a cargo del desarrollo de la infraestructura, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA encargada de la planificación ambiental, el Ministerio del Interior de las consultas con las comunidades, el Catastro y Registro de la administración de propiedades. A nivel regional se encuentra Corponariño que supervisa los permisos ambientales. Por último, en el nivel local, se hallan los municipios (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). Con esta estrategia lo que buscan es presentar que el proyecto es legítimo porque cuenta con el respaldo de entidades del Estado a nivel multiescalar (municipal, regional y nacional).

La octava estrategia discursiva, resaltan los resultados preliminares de los primeros reasentamientos efectuados como efectivos. Señalan que al momento de realizado el Plan de Reasentamiento ya habían trasladado 100 residencias y que dichos propietarios se caracterizaban por su interés de reubicarse y con ello mejorar su calidad de vida. Destacan que la mayoría de las residencias fueron reubicadas en el mismo sector, por lo que, según esta entidad, no hubo ruptura de redes familiares, vecinales, sociales ni laborales. Otro grupo no muy considerable de residentes fueron reubicados en municipios del área de influencia directa del proyecto. Finalmente, un número reducido de residencias fueron reubicadas en municipios por fuera del área de influencia del proyecto. Según afirman, las poblaciones que fueron reubicadas en otros municipios distintos al de origen fue mínima lo que para la concesionaria significaría que no generaron alteraciones en los municipios receptores (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). Lo que buscan con estos argumentos es resaltar los aspectos positivos del reasentamiento sin detallar los perjuicios que este generaría. Presentan los casos exitosos como una manera de persuadir a las poblaciones de que el Plan de Reasentamiento como está diseñado sí funcionaría. Cabe notar que el argumento donde

señalan que el reasentamiento no generaría ruptura social es contrario a lo argüido por los comuneros en el capítulo dos.

En resumidas cuentas, la Concesionaria busca con estas estrategias presentarse como una entidad competente que enmendaría los perjuicios que acarrearía el reasentamiento de la población. Para ello, menciona que instauraría acciones que disminuyan o restauren los impactos negativos hacia las poblaciones. Pretenden generar la idea de que ellos tienen la solución para todo o que lo tienen todo bajo control. Sus estudios hacen notar que lo que buscan es estar amparados, justificados o presentar una imagen de preparación con el rigor suficiente de asumir los efectos negativos que surjan con el devenir de la obra. Las estrategias discursivas de territorialización que utilizan en el Plan de Reasentamiento son ocho: en la primera, resaltan las falencias en infraestructura de las casas del tramo vial al no cumplir con estándares de construcción; la segunda, mencionan que el proyecto cuenta con estudios técnicos, jurídicos, y socio prediales de las afectaciones en la línea de compra; la tercera, brindarían atención psicosocial a las comunidades afectadas; la cuarta, realizaría estudios de oferta inmobiliaria en los municipios de influencia del proyecto; la quinta, realizarían indagaciones para encontrar grupos sociales con características particulares o en situación de vulnerabilidad para luego asistirlos; la sexta, garantizarían el uso adecuado de recursos económicos provenientes de compensaciones; la séptima, señalan que cuentan con el aval de entidades pertinentes como las del Estado; por último, resaltan los efectos positivos de los primeros reasentamientos realizados por la concesionaria.

3.3.3 Las comunidades indígenas en el Plan de Reasentamiento

La tercera forma discursiva de territorialización es mostrar cómo se articularían con las comunidades indígenas. Arguyen que realizarían un acompañamiento en los procesos que deben surtir con las poblaciones indígenas que se hallan en las áreas del proyecto como son: el Cabildo de Catambuco, el Cabildo Indígena Montaña de Fuego de Tangua, el Cabildo indígena de Tangua, el Resguardo Indígena de Iles, el Cabildo Indígena Aldea de María Putisnan, el Resguardo Indígena de San Juan y el Resguardo Indígena de Ipiales. Para adquirir los predios, señalan que se relacionarían con las comunidades, los gobernadores, las corporaciones de cabildos y resguardos con el fin de mantenerlos actualizados frente a los avances y/o acuerdos que se hayan establecido entre las partes (Plan de Reasentamiento,

mayo de 2019). Lo que buscan es vincular a los comuneros del proyecto como agentes receptores de información, más no su integración como actores políticos.

Según el Plan de Reasentamiento (mayo de 2019) realizarían visitas en las comunidades con el acompañamiento de sabedores, es decir, con los integrantes de las comunidades étnicas con los cuales verificarían las acciones ejecutadas en los predios. Lo que afirma la concesionaria es que efectuarían recorridos, sin embargo, lo harían cuando estos hayan realizado los trabajos y no antes de ello. En cuanto al manejo de los impactos en dichas comunidades, señalan que brindarían atención para que los predios, el patrimonio cultural, la tradición, costumbres, empleo, y roles se conserven sin mayores alteraciones, y/o sean objeto de medidas de mitigación. Añaden que los impactos que presentarían los pueblos indígenas serían abordados por un Plan de Comunidades Étnicas puntualizando que mitigarían y/o garantizarían la continuidad de sus costumbres, usos y tradiciones (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). Con esto, la concesionaria se muestra como una entidad comprometida con la conservación y/o subsanación de los impactos en las comunidades indígenas. Sin embargo, no hace mención de cómo y qué tipo de atención les ofrecerían, pues solo se remiten a otro documento de atención étnica.

Aunque pretenden generar una imagen de simpatía con las comunidades indígenas, subestiman las afectaciones que generaría la ampliación. Cuando presentan en el Plan los detalles para adquirir tierras en territorios indígenas, señalan primero que, no encontraron instalaciones comunitarias y/o de servicios que podrían verse afectadas. Segundo, en algunas unidades funcionales (secciones del tramo) no pudieron establecer un reporte de predios, ni de unidades sociales (inmuebles) asociadas a comuneros. Tercero, la titulación de los comuneros del corredor vial es privada, en relación a esto, aluden que el proceso de adquisición de tierras lo realizarían por medio de liquidación de acuerdos. Cuarto, los impactos socio-culturales identificados en algunos procesos de consulta previa, identificaron solo la “afectación al territorio” desde el punto de vista socio-cultural (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). Por tal razón, establecieron “como medida de manejo la adquisición de predios o espacios que permitan el fortalecimiento de la identidad cultural de los comuneros presentes en el territorio” (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019, p. 74). Es decir, adquirirían predios, no obstante, no explican cómo esto paliaría los perjuicios socioculturales. Por último, en el Plan de Reasentamiento (mayo de 2019) se menciona que los territorios por los que pasa el proyecto hay presencia étnica en casi todo el tramo, sin embargo, consideran que no son un número representativo comparándolo con la totalidad del proyecto, justificándose al decir que con esto no les están restando importancia. Contrario a

esto, lo que provoca este tipo de discursos es minusvalorar a las comunidades indígenas y todo lo que se relacione con ellas.

3.3.4. Beneficios que dejaría la construcción del Proyecto Rumichaca - Pasto

Como cuarta forma de territorialización, resaltan los beneficios que traería consigo la ampliación de la doble calzada al final de su término. Estos fueron organizados en nueve ítems: a. Generación de empleo, b. Mejor calidad de vías, c. Integración vial del Departamento de Nariño con el resto del país, d. Sistemas de seguridad y atención vial, e. Incorporación de tecnologías de la información, f. Mejora de las condiciones sociales y económicas de las personas del trazado, g. Prestación de servicios para transeúntes y conductores, h. Conexión e impulso de los puertos de la costa pacífica, i. Potenciaría el comercio local del departamento.

El primer beneficio que señala la ANI sería la generación de empleo, pues para el año 2013 que socializaron el proyecto en el Municipio de Ipiales, esperaban que su construcción genere 5.500 empleos directos aproximadamente. El segundo beneficio, aducen que, un nuevo corredor mejoraría la calidad de las vías, pues consigo traería nuevos servicios y seguridad vial. Rezan que el resultado se notaría en el transporte y el intercambio comercial con Ecuador, pues aseguran que sería más eficiente, rentable, competitivo y que potenciaría el turismo entre ambas naciones (SVFC, 28 de junio de 2013). La concesionaria utiliza la idea del desarrollo asociándola a la conexión vial, la cual permitiría el comercio entre Ecuador y Colombia. Desde su mirada, el desarrollo del capital genera beneficios a la ciudadanía que se asienta en los lugares de impacto de la obra como el crecimiento económico de tipo multiescalar, es decir, a nivel local, regional, nacional e internacional. Plantean que el Departamento de Nariño y para el caso concreto de Ipiales, al ser el principal territorio de conexión fronteriza con Ecuador, el proyecto generaría mayor conexión comercial en importaciones y exportaciones en todo tipo de productos. Según la ANI, el principal propósito de la doble calzada sería mejorar la movilidad vehicular, no solo con el Ecuador, con Pasto o la región, sino aumentaría la competitividad con el resto de Suramérica (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019 y SVFC, 28 de junio de 2013).

El tercer beneficio sería la integración del Departamento de Nariño con el centro y norte de Colombia, pues mencionan que sería una moderna vía que estaría acorde con los estándares internacionales en infraestructura vial. El cuarto beneficio sería que contaría con sistemas de seguridad y atención vial relacionados con incidentes, accidentes, emergencias y

contaría con un sistema de información dirigido a los usuarios que operaría las 24 horas del día, por el resto de cada año sin interrupción. Afirman que disminuiría los siniestros viales que han sido ocasionados por la bidireccionalidad del corredor sin intervenir debido a que no contaba con dos sentidos separados, por lo cual facilitaría el adelantamiento vehicular y la eliminación de giros con sentido a la izquierda en las intersecciones. El quinto beneficio, incorporarían tecnologías de información encaminados a la gestión del tráfico como la supervisión permanente del estado en el que se encuentre la carretera. El sexto beneficio, arguyen que, mejoraría las condiciones sociales y económicas de las poblaciones que se encuentran en las áreas de influencia al proyecto como la de comerciantes, transportistas y comunidad en general, es decir, que los beneficios serían colectivos (SVFC, 28 de junio de 2013). En comparación con los alegatos presentados por la comunidad indígena, los cuales fueron examinados en el segundo apartado de este tercer subcapítulo, se puede relacionar que ambas partes presentan en sus discursos que las acciones que han realizado o realizarían tienen como fin generar beneficios colectivos.

El séptimo beneficio es que la vía contaría con servicios para los transeúntes y conductores de manera permanente y de libre acceso, también con sistemas de monitoreo, atención de emergencias, un centro de control de operaciones, vehículos de vigilancia, grúas, carro taller, ambulancias y un sistema de información. El octavo beneficio es que ello impulsaría los puertos ubicados en las costas del Océano Pacífico colombiano porque facilitarían el impulso de transversales que articulen a Colombia con países vecinos y viceversa. El noveno beneficio sería que la vía potenciaría el comercio de productos locales del Departamento de Nariño, producidos por agricultores y campesinos. Mencionan que estos contarían con una vía de conexión para sacar dichos productos, transportarlos, con lo cual el corredor activaría el mercado agrícola en esta región (SVFC, 28 de junio de 2013). En síntesis, lo que busca la concesionaria con esta forma discursiva de territorialización es mostrar todos los beneficios que generaría la obra cuando haya sido finalizada, puntualizando el crecimiento económico colectivo, la disminución de riesgos en la vía, la conectividad social regional e internacional, entre otros. En este caso, su discurso pone énfasis extensa y explícitamente en los aspectos positivos de la obra sin mencionar los aspectos negativos de otros grupos en forma de ataque o respuesta, como lo sería con el Resguardo de Ipiales (Van Dijk, 2008)

3.3.5 La mirada discursiva ambiental en el proyecto Rumichaca-Pasto

La cuarta forma discursiva es presentarse como un proyecto aliado del medio ambiente. Según la concesionaria, han adoptado políticas ambientales con las que buscarían gestionar los recursos naturales para disminuir su huella hídrica y de carbono (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). Mencionan que han construido un Plan de Responsabilidad Ambiental y Social (PRAS) para la implementación de prácticas que estén basadas en criterios de responsabilidad, ética y transparencia en torno a la responsabilidad social corporativa y estándares internacionales. Se muestran como un proyecto que cuenta con estudios ambientales que les ayudarían a identificar los impactos. Así pues, implementarían acciones como mitigar, prevenir y/o corregir efectos negativos que pudieran ocasionar. Arguyen que poseen los permisos ambientales como la Licencia Resolución 2022 del 2018, tramo San Juan – Pedregal; el levantamiento de vedas Resolución 1907 del 2018, tramo San Juan – Pedregal; entre otros (Informe de sostenibilidad, 2018). En otras palabras, su constante siempre será reiterar su cuidado por el ambiente o que sus actos no representarían un riesgo.

La concesionaria aduce que cumplirían con prácticas ambientales tales como, primero, en el consumo de papel, con la puesta en marcha de programas de reutilización y reciclaje o la de adquirir papel en fibra de caña de azúcar. Segundo, en el consumo de neumáticos, mencionan que cuentan con una zona para su disposición temporal. Tercero, los residuos que generen, ya sean sépticos, peligrosos y ordinarios, serían tratados por empresas como Solubaños, Emas y los reciclables por Coemprender (Cooperativa Empresarial de Recicladores de Nariño). En sus discursos hacen presente que son responsables de la emisión de gases de efecto invernadero, por ello, indican que su responsabilidad es luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética, el uso de energías renovables, el consumo responsable de la energía, el ahorro y la eficiencia energética (Informe de sostenibilidad, 2018). Es de notar que por cada fundamento positivo que presentan es el reflejo automático de una afectación implícita.

Expresan discursivamente que conservarían la biodiversidad presente en el tramo. Para la flora, mencionan la implementación de acciones como rescate y traslado de ejemplares, la realización de viveros temporales para su seguimiento y monitoreo. Según señalan, estos actos les han funcionado porque solo una pequeña parte no ha sobrevivido. En cuanto a la fauna enuncian programas de manejo de fauna silvestre. Rezan que ejecutaron procesos de ahuyentamiento, rescate y reubicación de especies animales entre anfibios y reptiles, aves y mamíferos. En virtud de lo anterior, les asegurarían alimento, refugio y

movilidad. Este tipo de discurso los hace ver como preservadores de la vida en relación al proyecto. Sin embargo, no ocurre lo mismo con el uso de la madera del tramo, pues manifiestan que emplearon una parte y el resto la donaron a comunidades aledañas aclarando que su uso no debía ser para su comercialización o uso dendroenergético (como fogones) por su prohibición (Informe de sostenibilidad, 2018). No obstante, que ellos lo hubieran dejado en claro, ello no les asegura que dicha madera no fuera utilizada para tales fines.

Recapitulando, esta forma discursiva presenta al proyecto como un aliado de la protección ambiental. Es evidente que el informe resalta los aspectos positivos del proyecto, los cuales son presentados como esfuerzos que están dirigidos a proteger el ambiente. No obstante, al examinar con detenimiento el documento se detalla que poco proporcionan referencias sobre sus malas acciones ambientales. Dejan casi implícitas las propiedades negativas o, en algunas otras, les restan importancia. Así pues, su finalidad es construir una representación deseada en la sociedad con la intención de influir, manipular o controlar las mentes (Van Dijk, T. A., 2003).

3.3.6 La comunicación como herramienta de territorialización

La quinta forma de territorialización a través del discurso consiste en la divulgación de las acciones positivas que realice la concesionaria y sus aliados, como la de brindar información del proyecto a los actores del área de influencia. Como alternativas de consulta pública presentan su página web, sus redes sociales, sus oficinas de atención al usuario, sus unidades móviles que se hallan en el corredor vial. Como mecanismos de diálogo entre la comunidad y el personal del proyecto mencionan las socializaciones, los encuentros con la comunidad, entre otras, que según señalan, les ha brindado mantener óptimas relaciones. En cuanto a los planes de participación aluden a las veedurías ciudadanas que consideran como mecanismos que les permiten vigilar y elevar sugerencias del proyecto para mantener óptimamente la obra con base en los derechos de la ciudadanía (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). Con esta estrategia lo que buscan es mostrarse como un proyecto que estaría en contacto con la comunidad al proporcionarles información de la puesta en marcha del proyecto por los canales de difusión y divulgación que tienen dispuesto.

3.3.7 El género como mecanismo discursivo

La sexta forma discursiva de territorialización es el uso del discurso de género en el Plan de Reasentamiento como argumento de validación. Se menciona en el plan que las poblaciones del corredor vial serían provistas de derechos, compensación financiera y apoyo social. Todo ello de conformidad con principios nacionales e internacionales los cuales están orientados en la igualdad de oportunidades, de participación, de integralidad y de legalidad. Sin embargo, señalan que no ofrecen atención específica para la composición de género del hogar. Para lo cual argumentan que brindarían apoyo complementario a las familias encabezados por madres, puesto que las consideran como población vulnerable conforme a los criterios nacionales. Los apoyos serían programas de reubicación social y medios de subsistencia con los que les brindarían insumos para el encuentro de nuevas residencias. Posteriormente realizarían visitas de seguimiento con las cuales verificarían las condiciones de vida de las mujeres y si sus medios de subsistencia han sido restaurados o mejorados luego del proceso de reasentamiento (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). Lo que pretenden demostrar es que asisten a las mujeres, sin embargo, es claro que no cuentan con atención en temas de género.

La Concesionaria Vial Unión del Sur, aduce que generaría diferentes espacios y posibilidades para que las mujeres, ya sean indígenas o rurales, fortalezcan la construcción territorial. Frente a esto, rezan que, la mayoría de las compensaciones otorgadas a las mujeres han sido en actividades productivas de cría de especies menores y de actividades agrícolas. Arguyen que al proyecto han vinculado alrededor de 492 mujeres de la región del trazado para diferentes cargos (Plan de Reasentamiento, mayo de 2019). Con este tipo de argumentos, dicha entidad pretende demostrar que cumple con los lineamientos de equidad de género al propiciar ambientes para que las mujeres refuercen sus identidades, participen de la producción agropecuaria y se vinculen laboralmente. En concordancia, dan a entender que sus acciones generarían cambios positivos en las vidas de las mujeres del corredor.

4. Conclusiones

La doble calzada Rumichaca-Pasto en el tramo de la Vereda El Rosal del Corregimiento de San Juan hasta la Vereda Rumichaca de Ipiales es el escenario de un conflicto territorial entre la comunidad indígena y la Concesionaria Vial Unión del Sur. En este trabajo se trata de evidenciar las estrategias de cómo acotan discursivamente los territorios tanto la comunidad indígena como la concesionaria y los agentes del Estado. Por tanto, se analizó sus discursos para mostrar las diferentes formas y estrategias discursivas de territorialización con la que ambos tratan de demarcar sus prácticas sobre el territorio.

El territorio es donde se construye espacialmente los vínculos entre los diferentes actores. En este caso, los indígenas, el Estado y los agentes de infraestructura vial. La territorialización es entendida como los diferentes procesos y resultados de acotar los territorios por estos actores. Esta se configura por el arraigo, la posesión, el control, la apropiación y la delimitación del territorio. Para este trabajo de grado, una de las formas con la que demarcan el territorio los actores es por medio de su discurso. En este texto se analizó, por un lado, entrevistas realizadas por medios de comunicación a comuneros y líderes indígenas y documentos emanados por las corporaciones del Resguardo de Ipiales; por otro, documentos y las páginas web de la concesionaria y los agentes aliados.

El conflicto muestra dos puntos de vista sobre la calzada, una de los indígenas y otra de la concesionaria. En el ámbito discursivo se expresan dos perspectivas diferenciadas sobre el desarrollo, las acciones en la vía y en el entorno y el número de peajes. Para la concesionaria el proyecto se basa en el desarrollo sostenible y asocian la construcción de la vía a la generación del crecimiento económico a nivel multiescalar; las acciones se centran en la vía, argumentando que ella incrementa la velocidad vial, la seguridad de los usuarios, la conectividad nacional e internacional, el ahorro de tiempo y dinero; en cuanto a la instalación de casetas de peaje se harían para suplir los gastos que genere la obra vial y su mantenimiento luego de su culminación. En tanto, para la comunidad indígena, el desarrollo se expresa en la búsqueda del bienestar colectivo de indígenas, no indígenas y de las futuras generaciones, en comunión con todos los entes y elementos de la naturaleza; las acciones en la vía deben estar acompañadas de 43 puntos para su construcción; los peajes representan afectaciones económicas para los habitantes más vulnerables.

En el discurso indígena se expresan una territorialización que consiste en que el tramo de la vía se delimita como un territorio propio mediante: a) hablar siempre en nombre de la

comunidad y no de forma individual, b) mencionar los efectos negativos que ocasionaría la obra de infraestructura no solo para ellos como indígenas o en su territorio sino a los demás, c) se consideran protectores de la naturaleza, la flora y la fauna, d) utilizan un léxico de origen Pasto o quechua, e) mencionan que, su lucha no solo es para ellos o para el resto de la comunidad indígena o el resto de la población en general, sino que adicionalmente incluyen a las futuras generaciones no solo de la comunidad, sino del resto del municipio y de la región, f) plantean que la ampliación vial afectaría negativamente el ambiente y a los indígenas, por último, g) apelan a lo cultural desde la concepción de territorio de manera que el Nudo de Los Pastos donde están asentados es un lugar sagrado porque, desde sus historial locales, es la puerta a los cuatro mundos.

Para la concesionaria y los agentes aliados se encontró que expresan discursivamente una territorialización que apela a una representación positiva de sí mismos. Así plantean que la obra mejoraría la calidad de vida de las personas que se asientan a los costados de la vía e impulsarían el crecimiento económico multiescalar en los niveles: regional, departamental y nacional. Se apoyan en: a) la constitución y las normas nacionales para legitimar la obra, b) diferentes estudios que requieren para la realización de la obra y el reasentamiento de las poblaciones, c) avales institucionales, d) licencias ambientales, e) en presentar ejemplos de los primeros reasentamientos realizados en otros tramos del proyecto, f) diversas herramientas de comunicación y de visitas a las personas afectadas. Además de las siguientes promesas en las que para cada posible afectación presentan una solución: a) atención psicológica, b) apoyo social, c). portafolio de viviendas para la reubicación de las comunidades, d) la posibilidad de estimular la construcción de inmuebles con estándares de calidad, e) respeto por las decisiones de las comunidades, f) trato diferencial a poblaciones en situación de riesgo o vulnerabilidad, g) incentivos para resarcir daños, h) servicios de carretera y seguridad vial, i) el restablecimiento o la mejora de las condiciones de vida de las poblaciones, j) reubicación de infraestructura institucional, educativa o de servicio a la comunidad, k) generación de empleo directo, l) divulgación de información por diferentes medios y canales de comunicación, m) políticas de género en el proyecto, n) conectividad nacional e internacional.

Se encontró que hay semejanzas en los discursos estudiados de indígenas, la concesionaria y los agentes de infraestructura vial, sin embargo, la perspectiva es diferente. Ambos manifiestan estar prestos al diálogo. No obstante, la concesionaria y los agentes del Estado consideran que las solicitudes de los indígenas son exageradas; en cambio para los

indígenas, las propuestas del Estado afectarían al territorio y con ello al componente social. Además, los dos grupos estudiados se presentan como protectores del territorio, del patrimonio y la cultura, pero para la concesionaria esto lo lograrían al realizar la obra y para los indígenas esto sería posible cuando se tengan en cuenta sus peticiones. Los dos se presentan como protectores del medioambiente, la concesionaria lo haría para dar cumplimiento a la normatividad ambiental y estatal, en cambio, los otros lo harían por ser protectores de la naturaleza orientados por su derecho mayor, es decir, sus historias locales y su memoria social. En ambos discursos aparece que sus acciones se realizan buscando el beneficio colectivo.

Para finalizar, se pudo evidenciar que, por un lado, la concesionaria y las entidades aliadas hacen una representación positiva de sí mismos, planteando formas y estrategias discursivas de territorialización positivas de la obra como argumento de justificación, pero sin hacer referencia a lo indígena. Aunque los medios de comunicación y algunos funcionarios públicos ven a lo indígena como un obstáculo al proyecto y, por lo tanto, al crecimiento económico de la región, en otras palabras, al desarrollo. Por otro lado, la comunidad indígena plantea una representación positiva de sí misma haciendo una representación de los efectos negativos de lo que conllevaría la realización del tramo El Rosal – Rumichaca en sus zonas de resguardo.

5. Referencias Bibliográficas

5.1 Fuentes Primarias

- Agencia Nacional de Infraestructura [ANI]. (s.f.). Abecé de la ANI. Todo lo que debes saber sobre Peajes. <https://www.ani.gov.co/basic-page/abcs-de-la-ani-21806>
- Archivo Virtual Resguardo Indígena de Ipiales [AVRII]. (2018, 06 de septiembre). Derecho de petición dirigido a la ANI; solicitud anulación de zona de peaje, áreas de pesaje, áreas de servicio, observaciones para el rediseño del trazado vial (de Ipiales) y derogación de Resolución de peaje Ipiales.
- Báez M., E. G. [Wilson Prado Chamorro]. (2021, 13 de enero). [Entrevista grabada por celular] [Noticiero del mediodía RCN Ipiales]. Rumba Stereo F.M.
- Concesionaria Vial Unión del Sur [CVUS]. (s.f.). Concesión Rumichaca-Pasto. Áreas de servicio y peaje. <https://www.uniondelsur.co/peajes>
- Solución Vial para una Frontera Competitiva [SVFC] [Factsheet]. (2013, 28 de Junio). Grupo 2 Centro-Occidente, Proyecto Rumichaca – Pasto. Socialización Proyecto Rumichaca - Pasto. Agencia de Infraestructura ANI, Ministerio de Transporte. <https://www.ani.gov.co/proyecto/general/cuarta-generacion-de-concesiones-1068>
- Informe de sostenibilidad. (2018). Concesionaria Vial Unión del Sur. Concesión Rumichaca – Pasto. <https://uniondelsur.website/download/informe-sostenibilidad-2018/>
- Mueses, J. A. [Rubén Darío Rojas]. (2020, 27 de agosto). Los invito a escuchar y compartir con sus amigos esta entrevista que se me hizo en Tropicana Ipiales 93.1. Como (...) [Video adjunto] [Publicación]. Facebook. <https://www.facebook.com/100010692796832/videos/1189600004739748/>
- Notaría primera de Ipiales [NPI/1906]. (1993). Escritura 528 de Febrero 12. Títulos 1741-1767-1772. Nueve hojas (h), 18 páginas (p).
- Noti Magazín [Fragmento sesión del concejo de Ipiales]. (2022, 1 de septiembre). Fuerte debate entre el alcalde de Ipiales y concejales [Video adjunto]. Facebook. <https://fb.watch/fhdci2PFMQ/>
- Plan de Reasentamiento (Traslado Involuntario) Proyecto Rumichaca – Pasto. (mayo de 2019). Concesionaria Vial Unión del Sur S.A.S, Concesión Rumichaca - Pasto. Agencia Nacional de Infraestructura ANI. <https://uniondelsur.website/download/plan-de-reasentamiento/>

Red Jóvenes de Ambiente Nodo Nariño [Nicole Rubio]. (2020, 8 de octubre). Impactos de la doble calzada en el Resguardo Indígena de Ipiales [Transmisión en vivo]. Facebook.

<https://fb.watch/21vtMOScTV/>

Resolución No. 006 de 2011 [Resguardo Indígena de Ipiales]. Continuidad de la elaboración de la Ley Interna, segunda fase denominada “El Puntal del Saber Indígena”, la cual se socializó y se estructuró con toda la Comunidad, mediante mingas de pensamiento. Agosto 7 de 2011.

https://siic.mininterior.gov.co/sites/default/files/upload/SIIC/ReglamentosInternos/ri_ipiales.pdf

Resolución No. 20203040012695 [Ministerio de Transporte]. Reglamento de concepto vinculante para la reubicación de estación de peaje corredor Rumichaca-Pasto. (21 de septiembre de 2020).

<https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=descargas&lFuncion=descargar&idFile=24531>

5.2 Fuentes revisadas

Resguardo Indígena de Ipiales [Colectivo de Comunicaciones Chakana]. (2020, 24 de septiembre).

Declaraciones de las Autoridades del Resguardo Indígena de Ipiales sobre los diálogos del proyecto de doble calzada [Video adjunto] [Publicación]. Facebook.

<https://fb.watch/21yvhvPo8Y/>

Resguardo Indígena de Ipiales [Marco Tulio Puerchambud]. (2020, 24 de septiembre).

Declaraciones del señor Gobernador Marco Tulio Puerchambud sobre el tema de doble calzada [Video adjunto] [Publicación]. Facebook.

<https://www.facebook.com/resguardodeipiales/videos/3206636362791865/>

Resguardo Indígena de Ipiales [Programa radial "Recavando historias, remojando la palabra" 87.5 F.M.]. (2020, 29 de septiembre). Diálogo sobre aspectos técnicos de la doble calzada, tramo

San Juan – Rumichaca [Video adjunto] [Publicación]. Facebook. <https://fb.watch/21xA-m5a33/>

Resguardo Indígena de Ipiales [1 parte]. (2020, 15 de octubre). Encuentro entre el Resguardo

Indígena de Ipiales, la Alcaldía Municipal, la Gobernación de Nariño y líderes del territorio para dialogar [...] [Transmisión en vivo]. Facebook. <https://fb.watch/21t9JNLbNT/>

- Resguardo Indígena de Ipiales [2 parte]. (2020, 15 de octubre). Encuentro entre el Resguardo Indígena de Ipiales, la Alcaldía Municipal, la Gobernación de Nariño y líderes del territorio para dialogar [...] [Transmisión en vivo]. Facebook. <https://fb.watch/21sJKb30lq/>
- Resguardo Indígena de Ipiales [3 parte]. (2020, 15 de octubre). Encuentro entre el Resguardo Indígena de Ipiales, la Alcaldía Municipal, la Gobernación de Nariño y líderes del territorio para dialogar [...] [Transmisión en vivo]. Facebook. <https://fb.watch/21rJvPZdM7/>
- Resguardo Indígena de Ipiales. (2020, 29 de octubre). El Señor Gobernador Marco Tulio Puerchambud y la Honorable Corporación del Cabildo Indígena de Ipiales informan a la comunidad que [...] [Video adjunto] [Publicación]. Facebook. <https://fb.watch/21oDriVZck/>

5.3 Bibliografía

- Campion, M. (2015). Entre la memoria histórica y el atentado: las relaciones transfronterizas de los indígenas Pastos del Nudo de Waka. *Revista Científica General José María Córdova* (Vol. 13, Issue 16), 243-262. <http://www.scielo.org.co/pdf/recig/v13n16/v13n16a12.pdf>
- Calsamiglia, H., & Tusón, A. (1999). *Las cosas del decir: manual de análisis del discurso*. Barcelona, España: Editorial Ariel S.A.
- Carrión S, C. P. (2015). Desafiando al Estado-nación: Reclamos de autonomía del pueblo pasto. *Universitas Humanística*, 80, 133-157. <http://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.UH80.denr>
- Constitución Política de Colombia [CPC]. (1991). Secretaría General del Senado. Recuperado julio 8, de 2021. <http://www.secretariasenado.gov.co/index.php/constitucion-politica>
- Cruz G., H. (2008). Conflictos territoriales y movilizaciones ciudadanas. Algunas reflexiones sobre las formas de gobernanza territorial actuales. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (48), 375-387. <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/726>
- Escobar, A. (1995). El desarrollo sostenible: diálogo de discursos. *Ecología política*, (9), 7-25. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4289770>
- Escobar, A. (2007). *La invención del Tercer Mundo: construcción y deconstrucción del desarrollo*. Fundación Editorial el perro y la rana - Fundación Imprenta Ministerio de la Cultura. Caracas. <https://cronicon.net/paginas/Documentos/No.10.pdf>
- Escobar, A. (2011). Una minga para el posdesarrollo. *Signo y Pensamiento*, 30 (58), 278-284.

http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-48232011000100020&lng=en&tlng=es

Fernandes, B. M. (2009). Sobre a tipologia de territórios. Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos. São Paulo: Expressão Popular. Traducción: María Franci Alvarez, Universidad Nacional de Córdoba.

<https://web.ua.es/es/giecryal/documentos/documentos839/docs/bernardo-tipologia-de-territorios-espanol.pdf>

García, I. (2019, Junio 18). Vía Rumichaca – Pasto, las diversas voces alrededor del proyecto. Noticia de la Radio Nacional de Colombia, RTVC.

<https://www.radionacional.co/actualidad/via-rumichaca-pasto>

Mamián G., D. R. (2004). *Los Pastos en la danza del espacio, el tiempo y el poder*. (1.^a ed.). Ediciones Unariño.

Massey, D. (2004). Lugar, identidad y geografías de la responsabilidad en un mundo en proceso de globalización. Treballs de la Societat Catalana de Geografia, 57, 2004 (77-84). Conferència presentada a la Societat Catalana de Geografia, 2003, XVIII Congreso de la Asociación de Geógrafos Españoles. <https://publicacions.iec.cat/repository/pdf/00000019/00000025.pdf>

Nates C., B. (2011). Soportes teóricos y etnográficos sobre conceptos de territorio. Revista Coherencia, 8(14), 209-229. <http://www.scielo.org.co/pdf/cohe/v8n14/v8n14a09.pdf>

Nogué, J. (2015). Sentido del lugar, paisaje y conflicto. Geopolítica(s). Revista de Estudios sobre Espacio y Poder, 5(2), 155-163. https://doi.org/10.5209/rev_GEOP.2014.v5.n2.48842

Pérez M., M. E. (2003). La conformación territorial en Colombia: entre el conflicto, el desarrollo y el destierro. Cuadernos de Desarrollo Rural, (51), 61-90. ISSN: 0122-1450. <https://www.redalyc.org/pdf/117/11705104.pdf>

Rappaport, J. (1989). Relaciones de intercambio en el sur de Nariño. Boletín Museo del Oro, (22), 33-53. <https://publicaciones.banrepcultural.org/index.php/bmo/article/view/7104>

Rappaport, J. (2005). Cumbe Renaciente. Una Historia Etnográfica Andina. (C. Landázuri Marka, Trad.) Bogotá, Nariño, Colombia: Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH - Universidad del Cauca.

Rincón-Avellaneda, M. P. (2016). Conflictos Territoriales y Proyectos de Infraestructura Vial. Bitácora Urbano Territorial, 26(2), 71-78. <https://dx.doi.org/10.15446/bitacora.v26n2.59292>

- Rosero F., J. J. (2006). La reconstrucción de la etnohistoria de la Organización indígena para el reencuentro educativo y comunitario en el Resguardo de Males [Trabajo de grado del pregrado de Licenciatura en Ciencias sociales, Universidad de Nariño]. Pasto, Nariño.
- Saquet, M. (2015). Por una geografía de las territorialidades y las temporalidades: Una concepción multidimensional orientada a la cooperación y el desarrollo territorial. La Plata: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. (Biblioteca Humanidades; 36). <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/libros/pm.268/pm.268.pdf>
- Silva P., D. F. (2016). Construcción de territorialidad desde las organizaciones campesinas en Colombia. Polis, Revista Latinoamericana. 15(43), 633-654. Universidad de Los Lagos. Santiago, Chile. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-65682016000100029>
- Stamm, C. & Aliste, E. (2014). El aporte de un enfoque territorial al estudio de los conflictos socio-ambientales. Revista F@ro, vol. 2(Nº 20) – Faro Fractal, 66-78. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Playa Ancha. Valparaíso, Chile. <http://revistafaro.cl/index.php/Faro/article/view/348>
- Van Dijk, T. A. (2000). El Discurso como interacción Social. Barcelona, España: Editorial Gedisa S.A.
- Van Dijk, T. A. (2003). La multidisciplinariedad del análisis crítico del discurso: un alegato en favor de la diversidad. En Ruth Wodak y Michael Meyer (Comp.), Métodos de análisis crítico del discurso (pp. 143-177). Gedisa.
- Van Dijk, T. A. (2006). De la gramática del texto al análisis crítico del discurso. Una breve autobiografía académica. Universidad Pompeu Fabra. Barcelona, España.
- Van Dijk, T. A. (2008). Ideología y Discurso: una introducción multidisciplinaria. Editorial Ariel Lingüística. Impresión Book Print Digital. Barcelona, España.
- Wodak, R. (2003). El enfoque histórico del discurso. En Ruth Wodak y Michael Meyer (Comp.), Métodos de análisis crítico del discurso (pp. 101-142). Gedisa.

Anexos

Anexo A. Solicitudes de indígenas a la ANI para su análisis y evaluación para el rediseño del trazado vial El Rosal de San Juan - Rumichaca

Cuarenta y tres (43) puntos.			
Realización:	Equipo técnico y Sabedores del Resguardo Indígena de Ipiales.		
Medio:	Recorridos de campo.		
Fechas:	9, 10, 13, 14 y 15 de agosto de 2018.		
Datos.	Concesionaria Vial Unión del Sur (CVUS), Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Puntos de Referencia (PR), Kilómetros (KM). Institución Educativa (IE), Resguardo Indígena de Ipiales (RID).		
Nº	PR en KM*	Solicitudes	Observaciones de la concesionaria
1.	PR 1+150	Puente vehicular a desnivel que permita la movilidad hacia el sentido sur (puente).	Elevarán la solicitud a la ANI.
2.	PR 1+300	Rumichaca – sector La Pradera, donde se construirá un intercambiador, mantener un puente peatonal y construir un puente vehicular.	Puentes peatonales como vehiculares son decisión de la ANI.
3.	PR 1+920	Ven la necesidad de construir un puente peatonal por la existencia de una IE en la Vereda La Pradera.	Puentes, accesos vehiculares y peatonales lo elevarán a la ANI.
4.	PR 1+970	El drenaje que se ubica en este PR, solicitan que, el descole no genere ninguna afectación a los predios y viviendas aledañas, razón por la cual solicitan un manejo particular.	
5.	PR 2+450	Solicitan que el acceso a la Vereda La Pradera se mantenga en una condición segura y funcional como la construcción de un paso ganado.	Evaluarán la solicitud.
6.	PR 3+300	Solicitan la construcción de un puente vehicular a desnivel que permita el ingreso al cementerio principal de Ipiales teniendo en cuenta que esta	La petición la elevarán a la ANI.

		vía comunica este Resguardo con el Resguardo de Yaramal, además en el sector hay una IE.	
7.	PR 4+410	Solicitan la construcción de un puente peatonal que conecte la Vereda El Rosal - Puente Viejo con la ciudad de Ipiales y en el costado derecho el mejoramiento, en cuanto a pendientes, del acceso vehicular a la Vereda Rosal - Puente Viejo.	La petición la elevarán a la ANI.
8.	PR 5+040	Al costado derecho, solicitan mejorar geométricamente y en pendientes, el acceso vehicular de la entrada la Vereda el Rosal - Puente Viejo.	
9.	PR 5+200	Solicitan realizar una conexión de la carrera 6ª con la rotonda por la calle 2ª de la Universidad de Nariño.	Analizarán su viabilidad técnica.
10.	PR 5+500	Solicitan la construcción de un puente peatonal en el sector del Charco teniendo en cuenta que aledaño se encuentra ubicada una IE.	La petición la elevarán a la ANI.
11.	PR 5+540	Solicitan una obra de drenaje que maneje particularmente el agua proveniente de la escuela El Charco.	
12.	PR 5+550	Al lado derecho, solicitan conectar vehicularmente el Barrio Casas Verdes.	
13.	PR 5+940	Solicitan la construcción de un puente vehicular para la conexión de la Vereda Los Chilcos con la Vereda El Placer.	
14.	PR 6+020	Al lado derecho, solicitan Modificar el acceso a la Vereda El Placer para no generar afectación predial en las viviendas.	
15.	PR 6+680	Solicitan obras de drenaje y que el descole lado derecho se prolongue 40 metros más aproximadamente, de tal manera que no afecte los predios aledaños.	

16. PR 6+690	Solicitan que el camino vehicular del costado derecho se diseñe para darle salida a las viviendas.
17.	Para la variante derecha que va del PR 7 + 150 al PR 8 + 080, solicitan modificar geométricamente para no afectar las viviendas que se ubican en el PR 7 + 460. Además, que los drenajes que están ubicados en PR 7 + 100, PR 7 + 150, PR 7 + 320, PR 7 + 580 + 680, sus descoles se diseñen de tal manera que no se represe el agua en la Vereda El Cangal y solicitan verificación de pendientes para darle manejo.
18. PR 7+450	Al costado derecho conectar la vía en el sentido Ipiales – Pasto, en el costado izquierdo conectar la vía en el sentido Pasto - Ipiales.
19. PR 7+800	Variante derecha solicitan un retorno sencillo para mejorar la movilidad hacia los restaurantes del sector.
20. PR 8+250	Calzada derecha la comunidad solicita un paso ganado.
21. PR 8+450	Rotonda centro de acopio, solicitan que se mejore el diseño geométrico de tal manera que la vía paralela por el costado izquierdo (Camino Viejo) mantenga su funcionalidad actual, ya que como está diseñada no permite la continuidad de lado a lado en la vía al centro de acopio.
22. PR 8+920	Costado derecho, solicitan la construcción de un paso ganado.
23. PR 9+080	Costado derecho, solicitan mejorar el acceso geométrico y pendiente del camino existente.
24. PR 9+200	Costado derecho, solicitan la construcción de un paso ganado.
25. PR 9+500	Solicitan un retorno sencillo en el sentido Ipiales – Ipiales.

26.	PR 9+640 hasta el PR 9+800	En el PR 9+650 margen derecho, la bahía existente se debe ubicar de tal manera que no se afecte el equipamiento comunitario, en caso de verse afectado.	Realizarán la reposición del área afectada.
27.	PR 9+700	Al costado derecho, solicitan un puente vehicular que sirva de conexión para la escuela, el colegio de Los Pastos y las personas que van a la vereda Guacuán.	La petición la elevarán a la ANI.
28.	PR 9+800	Al costado izquierdo, solicitan que, a las casas ubicadas al lado derecho de la vía se les debe diseñar su acceso.	
29.	PR 9+900 hasta el PR 10+440	Al costado derecho, solicitan un área peatonal tipo andén para el manejo y seguridad de la comunidad que asiste a los eventos culturales en la Casa Cabildo del Resguardo de Ipiales.	
30.	PR 10+440	Al costado derecho solicitan que, para el ingreso a la Casa Cabildo se construya un puente peatonal.	La petición la elevarán a la ANI.
31.	PR 11+450	Al costado derecho, solicitan diseñar un retorno para el Municipio de Córdoba y la comunidad, que permita la movilidad en todos los sentidos.	
32.	PR 12+100	Al costado derecho, solicitan la construcción de un puente en la entrada a la Vereda La Soledad.	Evaluarán el flujo peatonal y elevarán la observación ante la ANI.
33.	PR 12+900	Costado izquierdo, solicitan construir un camino peatonal para el manejo de la comunidad.	
34.	PR 13+300	Solicitan un paso peatonal.	
35.	PR 13+900	Al margen derecho, solicitan construir un puente peatonal.	La petición la elevarán a la ANI.
36.	PR 14+020 – PR	Solicitan que los descoles de las alcantarillas ubicados en estos PR, no hagan su descargue y afecte a las viviendas. Recomendamos que, el	

14+190 –	camino viejo que recibe las aguas de las	
PR 14+300	alcantarillas de estos PR se ejecute la cuneta en tierra para el manejo de esas aguas.	
37. PR 14+100	Solicitan un retorno tipo glorieta.	
38. PR 14+480	Solicitan que sus descargas o descoles no afecten	
– PR	las viviendas y que se dé manejo de cuneta en	
14+600	tierra al camino viejo.	
39. PR 15+050	Solicitan la construcción de un puente peatonal	La petición la
	teniendo en cuenta la existencia de una IE.	e elevarán a la ANI.
40. PR 15+100	Solicitan la construcción de un paso ganado que	
	esté sujeto a la rasante geométrica.	
41. PR 15+120	Solicitan ajustar el retorno de tal manera que	
	genere menor afectación predial al RIDI.	
42.	Revisar el diseño del retorno del Sector de El Rosal de San Juan para evaluar la posibilidad de plantear la construcción de una glorieta.	
43.	Realizaron observaciones respecto al manejo de humedales en la Vereda Chaguaípe ubicados en el PR 10+870 donde sugieren la construcción de un muro de contención y de un viaducto en el PR 14+800, aproximadamente.	

* PR es punto de referencia, para leerlo se toma el punto N° 1 como ejemplo: punto de referencia kilómetro uno (1Km) más ciento cincuenta metros (150 m).

Nota: Elaboración propia a partir del derecho de petición del Resguardo de Ipiales dirigido a Louis Francois Kleyne Lopez, presidente de la ANI de la época (AVRII, 06 de septiembre de 2018).