

# LA OTRA CARA DE LAS VÍAS 4G: DERECHO DE LOS VECINOS COLINDANTES, TRAMOS VEREDAS EL CAIRO-EL TUNEL, CAJIBÍO DEPARTAMENTO DEL CAUCA

THE OTHER SIDE OF THE 4G WAY: RIGHT OF ADJACENT RESIDENTS, SECTIONS TRAILS CAIRO - TUNNEL, CAJIBÍO DEPARTMENT OF CAUCA

DO OUTRO LADO DO CAMINHO G 4: DIREITO DE MORADORES ADJACENTES, TRILHAS DE SEÇÕES CAIRO - TÚNEL, CAJIBÍO NO DEPARTAMENTO DE CAUCA

**DARIO GRIMALDO HURTADO<sup>1</sup>**

## RESUMEN

Se plantea la problemática relacionada con la ejecución de la doble calzada Popayán-Santander de Quilichao, tramo 1, veredas el Cairo-El Túnel, km 16- 19,6, respecto a la afectación a los derechos de los vecinos del sector (al trabajo, la tranquilidad, la identidad, la territorialidad, la unidad familiar y el reconocimiento económico justo), que afecta a 46 predios de uso agrícola, de los cuales depende el sustento de igual número de familias. La observación directa del problema permitió contacto directo con la población afectada y se conoció a través de entrevista el mayor conflicto que padece este sector de la población. Se identificó la tendencia territorial de grupos indígenas, campesinos y afrodescendientes y se evidenciaron posibles conflictos, haciéndose necesario replantear los procesos de priorización de tierras en el sector, teniendo en cuenta la baja disponibilidad para ser aprovechada de forma productiva. Dado que los colindantes a la doble calzada se encuentran jurídicamente desamparados, se recomienda que los afectados se unan alrededor de veedurías y que el Estado vigile los avalúos de tierras y procure determinar el número real de familias afectadas, analizando y filtrando los registros catastrales sistemáticamente, para identificar detalladamente la distribución de la propiedad de la tierra.

**Palabras clave.** Colindantes, problemática social, afectados, registros catastrales, veedurías, conflictos sociales.

## ABSTRACT

The construction of the dual carriageway between Popayán and Santander de Quilichao, sector 1 on kilometers 16 to 19, 6 corresponding to Vereda El Cairo represents an issue of serious impact on the rights of the neighbors who live in the vicinity (right to work, tranquility, identity, territoriality, family unity, and fair remuneration) that affects 46 farmlands preserved for agricultural use on which the sustenance of the same number of families depends. The direct

---

<sup>1</sup> Ingeniero Agropecuario. Universidad del Cauca, Facultad de Ciencias Agrarias. Popayán, Colombia.

observation of the problem allowed us to contact the affected population and an interview allowed us to know the greatest conflict these people are currently facing. A territorial tendency of indigenous populations, peasant farmers, and afrodescendants and its possible conflicts were identified, making it necessary to reconsider the processes of prioritization of land, taking into account its low availability to be used productively. Since the neighbors to the dual carriageway are legally unprotected, it is highly recommended the neighbors are grouped together in the form of observer teams and the State monitors the lands appraisals, trying to determine the real number of affected families, analyzing and filtering systematically the land registers in order to clearly identify the distribution of land properties.

**Key words.** neighbors, social problem, affected population, land registers, observer teams, social conflicts

## RESUMO

A problemática relacionada com a execução da rodovia entre as cidades de “Popayán” e “Santander de Quilichao”, com exatidão desde o km 16 até o km 19.6, onde estão as populações do “Cairo” e o “Túnel”, é motivada pela afetação dos direitos (ao trabalho, a tranquilidade, a identidade, ao terreno, a unidade familiar, e o reconhecimento econômico justo) dos trabalhadores vizinhos do “Cairo” e o “túnel”, isto afeta a 46 sítios de uso agrícola, dos quais depende o sustento do mesmo número de famílias. A observação diretamente do problema permitiu o contato com as populações afetadas e foi conhecido com o uso de entrevistas o maior conflito desta populações. Foi identificada a tendência territorial dos grupos “indígenas”, “camponeses” e “afrodescendentes”; e foram evidenciados possíveis conflitos, fazendo necessário pensar de um jeito diferente os processos de priorização das terras do “Cairo” e o “Túnel”, tendo como principal fato a baixa disponibilidade pelo aproveitamento produtivo. Como os trabalhadores vizinhos do “Cairo” e o “Túnel” estão sem proteção jurídica, é sugerido aos afetados ir as “veedurias”; uma vigilância do governo da avaliação de sítios; pesquisas para determinar o número real de famílias afetadas, analisando e fazendo uma filtragem nos registros do cadastro sistematicamente, para identificar detalhadamente a distribuição da tenência dos terrenos.

**Palavras-chave.** Problemas adjacentes, sociais, afetados, registros cadastrais, supervisão, conflitos sociais.

## INTRODUCCIÓN

“La participación ciudadana es un principio fundamental que ilumina todo actuar social y colectivo en un Estado social de derecho, y que persigue un incremento histórico cuantitativo y cualitativo de las oportunidades de los ciudadanos de tomar parte en los asuntos que comprometen los intereses generales” [1]. Partiendo de este principio, se hace la siguiente pregunta:

¿porque los proyectos de las grandes obras de desarrollo no son formulados con la participación de los actores legítimos del territorio donde se planea la ejecución de dichas inversiones?; evidenciándose que son éstas, las comunidades afectadas, las últimas en enterarse de estas construcciones, vulnerándose los derechos mínimos de los ciudadanos para tener una vida digna.

Este es el problema planteado en el presente artículo reflexivo. La ejecución de la doble calzada Popayán-Santander de Quilichao, tramo 1, veredas El Cairo y El túnel, km 16 a 19,6; en donde se hace referencia a los derechos vulnerados ocasionados a los vecinos de este sector, como son derecho al trabajo, a la tranquilidad, a la identidad, a la territorialidad, a la unidad familiar y al reconocimiento económico justo.

Las vías de Cuarta Generación (4G) son obras civiles, enmarcadas según el Estado en la categoría de obras de desarrollo, que afectan a familias que por años han vivido y se han mantenido de las parcelas. Aunque es cierto que son vías que propenden por el progreso del país, se presenta una gran contradicción entre “desarrollo, medio ambiente y comunidad”, porque para lograr su implementación, se impactan otros factores que conforman el medio ambiente, tales como la atmósfera, el agua, los suelos, la vegetación, la fauna, el paisaje, el hábitat y las costumbres de pobladores autóctonos de la región donde se van a desarrollar.

Según los diseños conocidos hasta el momento en el tramo en mención, inicia en el puente de la variante entrando a Popayán, kilómetro 0 hasta el kilómetro 19.6 en la vereda el Túnel, atraviesa la vereda El Cairo, municipio de Cajibío y continúa paralela a la vía panamericana existente.

La incertidumbre que tienen las 46 familias afectadas, es que a escasos meses de iniciarse las obras y aunque no han llegado propuestas de compra a los habitantes de esta vereda, el costo de los predios en la zona ha aumentado hasta en un 400%, lo que conllevaría a que cuando el “NUEVO CAUCA” oferte compra por estos predios, habrá un desplazamiento forzoso y una gran inestabilidad de estas familias, que se verán obligadas a construir de nuevo sus proyectos de vida, desarraigándose por completo de su entorno, siendo además

previsible la inestabilidad económica, social y familiar de esta comunidad, porque suponiendo que les compren sus parcelas, debido a los sobreprecios de la tierra, no podrán volver a comprar terrenos en el mismo entorno, teniendo que buscar nuevos horizontes, causando con ello, un gran conflicto social.

En estudios como el presente, la metodología más recomendada “utiliza la observación directa de los fenómenos, la experimentación y el estudio de las relaciones que existen entre ellos” [2]. A partir de este punto, los datos se analizan y utilizan para encontrar una conclusión apropiada, y como dice el autor *“Una forma de llevar a cabo el método inductivo es proponer, mediante diversas observaciones de los sucesos u objetos en estado natural, una conclusión que resulte general para todos los eventos de la misma clase”* [2].

## DESARROLLO DEL TEMA

### Antecedentes

**Vías 4G.** Esta denominación tiene que ver con el año de la firma del contrato entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), entidad encargada de las principales vías del país que están concesionadas a terceros para su mantenimiento y/o construcción, según sea el caso y el concesionario encargado de ejecutar las obras. Esto quiere decir que el país tiene vías de primera, segunda, tercera y, ahora, 4G. En el año 2013, el Gobierno emprendió la ejecución del ambicioso programa de infraestructura de vías 4G, que pretende modernizar la infraestructura vial del país que tiene un rezago que afecta la competitividad [3].

En total, son 19 proyectos de este tipo que se desarrollan a lo largo del territorio colombiano y se propone la terminación de la mayoría en el 2021, y según la dimensión

y la longitud de la vía se propone diferentes reducciones de tiempo. Técnicamente, las vías 4G, están provistas de características como de alta velocidad, menos pendientes, curvas anchas y dobles calzadas, que llevarán a Colombia a mejorar su competitividad y prosperidad, integrando a todas las regiones del país con carreteras que cumplen estos principios [3].

El objetivo del programa vial de 4G incluye tramos que hacen parte de concesiones de otras generaciones. Según la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la segunda calzada Popayán-Santander de Quilichao será determinante para dinamizar la movilidad y competitividad del Sur Occidente colombiano, así como la conectividad con el centro del país, con Ecuador y el sur del continente [4].

**Doble calzada Popayán – Santander.** Esta obra consiste en la construcción de una segunda calzada de 76 km entre Popayán y Santander de Quilichao, siguiendo la ruta de la carretera Panamericana entre las zonas centro y norte del departamento del Cauca. Se contempla la intervención del corredor actual con mejoras de seguridad, con lo que se ampliará la capacidad, comodidad y nivel de servicio de la vía [5].

**Figura 1.** Proyección Doble calzada Popayán-Santander



Fuente: Nuevo Cauca. Boletín informativo. Edición No 3.

### Problemáticas sociales presentadas.

La problemática que se ha dado con la construcción de las vías 4G., en torno a la vulneración de los derechos de las familias afectadas por estas vías, se refiere a que debe dársele valor y la importancia necesaria, entendiéndolo que no solo estructuran el territorio, sino que, al hacerlo, *“plasman sobre él el tipo de sociedad que a lo largo de la historia se ha venido construyendo”* [6].

Cuando se analiza el mapa de carreteras de Colombia, se hacen evidentes las economías que se han beneficiado y qué sectores de la población han tenido más capacidad de incidir en esa estructuración del territorio. *“La construcción de nuevas redes de infraestructura agudiza las diferencias espaciales; crea directrices de colonización del territorio, confiriendo un alto valor expectante a lo que es nuevo, y, paradójicamente, hace perder valor a espacios urbanizados que han quedado en posiciones relativas de menor accesibilidad o servicio respecto al resto”* [7].

**Doble calzada Bogotá-Villeta.** Para la construcción de este tramo, en el año 2010 la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ofreció a los propietarios de los predios limítrofes la suma de \$6.000/m<sup>2</sup>, muy por debajo del valor real de los terrenos de acuerdo con las declaraciones de la época, valores adeudados hasta el día de hoy, cuando las valorizaciones han llegado a los \$180.000/m<sup>2</sup>. En ese momento, los propietarios fueron expropiados y desplazados de sus territorios. Esta obra vulneró el derecho de más de 20 familias donde la ANI, aun hoy, adeuda el pago de sus predios, derechos que en su momento fueron expropiados debido a que el valor ofrecido por la entidad encargada no era el precio justo y estas personas fueron desplazadas de su territorio [8].

**Caso Mulaló- Loboguerrero.** Hoy existe un conflicto social en la construcción de la vía Mulaló-Loboguerrero, que conecta el sector industrial de Yumbo, Valle del Cauca, hacia el puerto de Buenaventura, porque el diseño de la vía atraviesa un vertedero que surte al acueducto de la Cumbre; en este caso la comunidad argumentó "para qué una vía 4G, si no se va a tener agua" [6].

En este caso, cabe tener presente a Joan Martínez Alier, en su texto "Economía ecológica y justicia ambiental" [9] en el que presenta las perspectivas de la macroeconomía ecológica y del metabolismo social: *"si el agua de un arroyo o del acuífero local es contaminada por la minería, los pobres no pueden comprar agua en botella de plástico, por tanto, cuando la gente pobre del campo y especialmente las mujeres, ven que su propia subsistencia está amenazada por un proyecto minero, una carretera, una represa, una plantación forestal o una gran área industrial, a menudo protestan no porque sean ecologistas sino porque necesitan inmediatamente los servicios de la naturaleza para su propia vida"*.

**Caso El Quimbo- Neiva.** La represa de El Quimbo se construyó entre 2011 y 2015 en el departamento del Huila. La afectación sobre 1800 personas y 6 municipios por la inundación de terrenos fértiles con millones de litros de agua, desplazó a cientos de empleados de lo que fueran fincas agrícolas, y a jóvenes estudiantes que desertaron de las instituciones educativas debido al aislamiento geográfico. Los pescadores y mineros artesanales del río Magdalena no pudieron ejercer sus actividades, pues las aguas pasaron a ser propiedad de la hidroeléctrica. La vida pacífica de los pueblos cercanos se modificó con la llegada de personas que fundaron bares, casas de prostitución y expendios de drogas ilícitas.

Ante la vulneración de todos los Derechos Constitucionales, debido al incumplimiento de la empresa de generación eléctrica EMGESA con lo establecido en la licencia ambiental y ante la inoperancia de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) y otros organismos del Estado, muchas familias se han visto afectadas, pidiendo a los entes a quien corresponda la suspensión de todos los procesos de desalojo, expropiación y traslados de las familias de las zonas determinadas por la Empresa para los reasentamientos de las poblaciones (Palacios, La Galda, Santiago, Montea, entre otros) y la suspensión de las obras del PH el Quimbo, hasta tanto no se garanticen los derechos a una vida digna, al trabajo, al mínimo vital, a un ambiente sano, entre otros, de todos los afectados [10].

**Avenidas Rincón y Tabor.** En el año 2015, las valoraciones de los predios realizadas por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) en la localidad de Suba, en Bogotá, para la adquisición de terrenos destinados a la construcción de las avenidas Rincón y Tabor, que van desde la carrera 91 hasta la avenida Ciudad de Cali, se realizaron sobre áreas menores a las registradas en las escrituras de los propietarios, a unos precios muy bajos que debían ser aceptados obligatoriamente, pues de no hacerlo, serían expropiados en el término de 30 días. Cerca de 1000 personas se vieron afectadas, entre ellos propietarios, inquilinos y comerciantes [11].

**Corredor Vial Tunía.** En el departamento del Cauca, la comunidad del corregimiento de Tunía y algunas veredas, ha presentado solicitudes para la corrección del trazado del corredor vial entre los kilómetros 26 y 31,4 del diseño entregado, debido a los muchos prejuicios sociales, que afirman, traerá tal construcción [12].

La doble calzada Popayán-Santander causa un significativo impacto medio ambiental y sociocultural donde se afecta el hábitat de los pobladores, interviniendo los sitios históricos, creando efectos barrera o utilizando modelos de desarrollo inadecuados que causan alteración y pérdida de la identidad cultural, de las costumbres y modos de vida tradicionales de los pobladores de la zona, además de la modificación en la accesibilidad a determinadas áreas y sobre el patrimonio cultural construido por muchos años [13]. La ANI y El Consorcio Nuevo Cauca, han realizado asambleas con la comunidad, pero siempre tratan de evadir responsabilidades cuando la comunidad quiere saber en concreto qué pasará con los afectados y cómo se les indemnizará [14].

### **Diagnóstico productivo, social, económico y ambiental de la zona estudiada**

En la economía del municipio de Cajibío predomina el sector informal-formal agropecuario con un 93%, le siguen el sector de industria y manufacturero con el 3 %, en menor medida el financiero con 1.9%, el sector inmobiliario y comercio con 1%. Se destaca entonces que la economía del municipio se dinamiza principalmente por el sector agropecuario [15].

En el corredor vial comprendido entre los kilómetros 16 a 19,6 existen aproximadamente 46 predios dedicados en un 95% a producción agropecuaria y de los cuales depende igual número de familias para su sustento; el uso de estos suelos es para ganadería, caficultura, y siembra de cultivos como plátano, maíz, yuca espárragos, aguacate, cilantro, tomate, pastos de corte, viveros, y un gran número de especies forestales, además de un gran

aporte hídrico por los nacimientos de agua y humedales existentes en la zona [15].

De acuerdo con el POT de Cajibío (2002), las veredas El Cairo y El Túnel hacen parte de la Microrregión 1 o zona norte; su población 26.314 habitantes, de los cuales el 68,19% son campesinos, se dedica al cultivo del café, fique y en menor proporción, caña panelera, destacándose la producción de espárragos y el cultivo de flores [15,16].

### **Perjuicios a los colindantes por proyecto vial**

**Pérdida de tierras agrícolas.** La mejor tierra agrícola, relativamente plana y con buen drenaje, proporciona una ruta ideal para las vías terrestres. La pérdida de tierra para el derecho de paso puede ser relativamente insignificante y normalmente se toma en cuenta al decidir si procede con un proyecto; sin embargo, el fenómeno del desarrollo inducido, junto con el aumento del valor de la tierra por los caminos, puede resultar en la conversión de grandes áreas de tierra agrícola a otros usos, que pueden tener impactos negativos sobre los programas nacionales para agricultura sostenible y la autosuficiencia, así como sobre la viabilidad de la economía agrícola local [17].

**Impactos directos.** Estos se dan desde la fase de construcción en el sitio y en las pedreras, canteras apropiadas y áreas de almacenamiento de materiales, y durante toda su vida útil, aunque los mayores corresponden a la limpieza, nivelación o construcción del piso: pérdida de la capa vegetal, exclusión de otros usos para la tierra; modificación de patrones naturales de drenaje; cambios en la elevación de las aguas subterráneas, deslaves, erosión y sedimentación de ríos y lagos, degradación

del paisaje, destrucción de sitios culturales e interferencia con la movilización de animales silvestres, ganado y residentes locales [17].

Adicionalmente, pueden darse impactos ambientales y socioculturales adversos en proyectos tanto de construcción como de mantenimiento, como resultado de la contaminación del aire y del suelo, proveniente de las plantas de asfalto, el polvo y el ruido del equipo de construcción y la dinamita, el uso de pesticidas, derrame de combustibles y aceites, la basura; y, en proyectos grandes, la presencia de mano de obra no residente [17].

Los impactos directos por el uso de las vías terrestres pueden incluir: mayor demanda de combustibles para los motores; accidentes con los medios no motorizados de transporte o el reemplazo de los mismos; mayor contaminación del aire, ruido, desechos a los lados del camino; daños físicos o muerte a animales y personas que intentan cruzar la vía; riesgos de salud y daños ambientales a raíz de los accidentes con materiales peligrosos en tránsito; y contaminación del agua, debido a los derrames o la acumulación de contaminantes en la superficie de los caminos [17].

**Impactos Acumulativos.** Son la degradación ambiental progresiva o sinérgica, que no se manifiesta al analizar actividades de manera aislada, pero que al visualizarlas en conjunto son visibles. Usualmente, este tipo de análisis, escapa a la competencia de la Evaluación del Impacto Ambiental EIA, pero es responsabilidad directa de las autoridades públicas al estudiar las políticas, planes y programas, por medio de otras herramientas de gestión ambiental; como lo es la evaluación ambiental estratégica [16].

No solamente se altera la estabilidad social, familiar y económica de estos afectados, sino que el impacto ambiental es también alterado porque *“existe impacto ambiental cuando una acción o actividad provoca una alteración favorable o desfavorable, al medio ambiente o alguno de sus componentes. Esta acción puede provenir de un proyecto de obra, un programa, un plan, una ley o cualquier otra acción administrativa con implicancias ambientales”* [18].

### **Cambios en el uso del suelo y altas valorizaciones, por la compra de fincas de producción agropecuaria ofertadas para parcelaciones**

La proyección de desarrollo que trae el proyecto vial, ha atraído a inversionistas del sur del Cauca. Las mejores tierras productivas de la región han sido parceladas y se venden hasta un 400% más caras; para los habitantes de la región, el acceso a estas parcelas se dificulta, debido a que no cuentan con los recursos suficientes para adquirirlas, debido a que la oferta por sus tierras para la construcción de la doble calzada no alcanza a cubrir el costo, además de que no contarán con el área suficiente para cultivar, dado que los espacios están calculados para la construcción de viviendas [19].

A través de la ecología política, se puede unificar a la comunidad que a través de diferentes procesos, prácticas políticas y movimientos sociales, pueden concientizar a la gente y lograr soluciones a los diferentes problemas ecológicos que afectan sus vidas, como es el caso del proyecto en mención. *“No solamente explora y actúa en el campo del poder que se establece dentro del conflicto de intereses por la apropiación de la naturaleza; sino que hace necesario*

*repensar la política desde una nueva visión de las relaciones de la naturaleza, la cultura y la tecnología” [20].*

A pesar de que los daños y perjuicios causados al medio ambiente son inconmensurables y muchas veces irreversibles, también los perjuicios causados a los directamente afectados son minimizados, sin tener en cuenta su afectación a los derechos humanos y al posible desplazamiento.

Además del conflicto ambiental y económico, se deben tener en cuenta los intereses y valores de la sociedad en un contexto donde los recursos son cada vez más escasos, exponiendo como se demostró con las entrevistas realizadas, que el ser humano, afectado se encuentra desamparado tanto por el Estado como por las legislaciones vigentes, sin tener un punto de apoyo para poder reclamar lo que justamente se merece. *“El gobierno colombiano habla de reubicación e indemnización a las personas afectadas, pero para ellas no es posible cuantificar el daño causado, pues en dicho territorio han construido una vida y se han generado costumbres que representan un valor inconmensurable para ellos” [21].*

Figura 2. Fincas San Carlos y Buenavista que se están parcelando.



## CONCLUSIONES

El objetivo de la construcción de vías 4G, es descongestionar el tráfico automotor de las principales carreteras del país. A pesar de la importancia de ese logro, la valoración del arraigo cultural y la tradición no se realiza de manera objetiva al momento de planear obras de esta envergadura. Los campesinos afectados de forma directa por la construcción de estas vías, particularmente la Doble calzada Popayán-Santander de Quilichao, se verán obligados a vender sus propiedades, con la incertidumbre de poder adquirir un nuevo predio que les ofrezca la posibilidad de producir bienes para la subsistencia de sus familias, con la consecuente pérdida del arraigo que pueden ofrecer a sus hijos para el relevo generacional.

Desafortunadamente aún en el CONPES 3760 (2013) [22], no hace referencia puntual sobre la problemática que pudiera darse a nivel social. Solamente hace referencia a los *“Beneficios socioeconómicos del programa”*. *(..) Desde el punto de vista social, las inversiones propuestas generaran un impulso al empleo de mano de obra en casi todas las regiones del país. Adicionalmente, la mayor conectividad permitirá extender las áreas de influencia de las principales ciudades, mejorando la oferta de servicios públicos de calidad en áreas rurales. Los menores tiempos de desplazamiento también impulsarán el turismo nacional a regiones tradicionalmente aisladas, generando oportunidades de trabajo e inversión”*.

Dada la tendencia observada en los antecedentes, conviene solicitar el respaldo de la Personería Municipal de Cajibío para la realización de los avalúos de los predios que habrán de ser adquiridos por los concesionarios de la Doble Calzada Popayán-Santander de Quilichao, de manera que los actuales propietarios



reciban una oferta justa que cubra los derechos económicos y socioculturales, que han de ser vulnerados con la realización de dicha obra.

Como parte de la compensación a los campesinos, se debe plantear la creación de vías para los mercados locales y las economías campesinas, que se configuran en los abastecedores de las urbes colombianas.

Existen Sentencias de la Corte constitucional que amparan sus derechos, como por ejemplo la Sentencia T-135/13 [26], que enuncia: “Se recuerda (..) que, cada vez que se vaya a realizar la ejecución de una obra que implica la intervención de recursos naturales, los agentes responsables deben determinar qué espacios de participación garantizar según qué personas vayan a verse afectadas; si se trata de comunidades indígenas o afrodescendientes, o si se trata de una comunidad, que a pesar de que no entra en dichas categorías, su subsistencia depende del recurso natural que se pretende intervenir, y en esa medida, también será obligatoria la realización de espacios de participación, información y concertación, que implican el consentimiento libre e informado” [23]

Sentencia T-348 de 2012: “La importancia de garantizar los espacios de participación de la comunidad en el diseño y ejecución de megaproyectos que intervienen recursos del medio ambiente, (..) es un derecho constitucional de cada individuo como ciudadano y puede ser exigido por vía judiciales, es origen de la obligación a cargo del Estado de prestar saneamiento ambiental como un servicio público, como la salud, la educación y el agua, cuya protección garantiza al mismo tiempo la calidad de vida de los habitantes, y finalmente, es “una prioridad dentro de los fines del Estado, comprometiendo la

responsabilidad directa del Estado al atribuirle los deberes de prevención y control de los factores de deterioro ambiental y la adopción de las medidas de protección” [24].

Sentencia T-092/93, afirma que: “El hombre tiene derecho fundamental a la libertad, la igualdad y adecuadas condiciones de vida, en un medio ambiente de una calidad que permita una vida de dignidad y bienestar”. (...) La Constitución Nacional precisa también el derecho al ambiente sano dentro de los derechos colectivos “Este derecho hace relación no a una persona en particular por lo que no se puede sectorizar o parcelar, sino que la situación ambiental es comunicante y extensiva, (...) La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo” [28].

“Todo proyecto de infraestructura debe o pretende responder de manera eficiente a las necesidades de un determinado grupo social y como tal, su fracaso afectará de manera directa a ese grupo social pero también, a aquellos agentes que se hayan involucrado en el proyecto” [26].

## REFERENCIAS

[1]. CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-1338/00 M. P. (E): Cristina Pardo Schlesinger (2000).

[2] GALÁN AMADOR, Manuel. Metodología de la Investigación. 2008. Disponible en: <http://manuelgalan.blogspot.com.co/p/guia-metodologica-para-investigacion.html>

[3] LEWIS, Cynthia. Portafolio. Octubre 3 de 2016. Disponible en: <http://www.portafolio.co/economia/infraestructura/ventajas-de-tener-vias-4g-en-el-pais-500367>

[4] CASS Constructores. 4G Nuevo Cauca – Santander de Quilichao – Popayán. 2016. Disponible en: <http://www.cassconstructores.com/project/ultrices-pulvinar-nislos-4-2-5-2-2-7-3/>

[5] ANI AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA. 2013.

[6] RINCÓN-AVELLANEDA, María Patricia. Conflictos Territoriales y Proyectos de Infraestructura Vial. En: Bitácora Urbano Territorial, 2016, 26(2), p. 71-78.

[7] HERCE, M. 2013. El negocio del territorio, evolución y perspectivas de la ciudad moderna. Madrid: Alianza, 2013.

[8] NOTICIAS RCN. Video Gobierno nos incumplió: dueños de terrenos expropiados para construcción de vía Bogotá-Villeta. 2017 Disponible en: <http://www.noticiasrcn.com/videos/gobierno-nos-incumplio-duenos-terrenos-expropiados-construccion-bogota-villeta>

[9] MARTÍNEZ, Alier Joan. Economía ecológica y justicia ambiental. ICTA, Universidad Autónoma de Barcelona. Viena, 17 julio 2012.

[10] DIARIO DEL HUILA. El Quimbo. Abril 21, 2015, 09:57. Las tristezas que deja El Quimbo. Disponible en: <http://www.diariodelhuila.com/el-quimbo/las-tristezas-que-deja-el-quimbo-cdgint20150421074952158>

[11] BOGOTÁ, CÓMO VAMOS. Problemas de expropiación en las localidades de Suba y Bosa. Abril 30, 2015. Disponible en: <http://www.bogotacomovamos.org/blog/prob>

lemas-de-expropiacion-en-las-localidades-de-suba-y-bosa/

[12] DE LA ROTA Aguilera, María José; SALCEDO GARCÍA, Leonardo Heladio. Análisis de estructura de la propiedad en el municipio de Cajibío (Cauca) convenio: INCODER - centro de estudios interculturales- PUJ CALI. Área de Investigación Aplicada Comunidad-Estado. Noviembre 19, 2013. Disponible en: [http://www.javerianacali.edu.co/sites/ujc/files/node/field-documents/field\\_document\\_file/informefinal\\_analisis\\_de\\_estructura\\_de\\_la\\_propiedad\\_en\\_el\\_municipio\\_de\\_cajibio\\_nov20.pdf](http://www.javerianacali.edu.co/sites/ujc/files/node/field-documents/field_document_file/informefinal_analisis_de_estructura_de_la_propiedad_en_el_municipio_de_cajibio_nov20.pdf)

[13] ORTA AMARO, Pedro. Cómo disminuir los impactos ambientales en la construcción de carreteras. Universidad Central de Las Villas. Disponible en: <http://www.monografias.com/trabajos97/como-disminuir-impactos-ambientales-construccion-carreteras/como-disminuir-impactos-ambientales-construccion-carreteras.shtml>

[14] ANI- NUEVO CAUCA. ACTAS realizadas entre estos estamentos (ANI y Nuevo Cauca) con la comunidad.

[15] PLAN DE DESARROLLO Municipio de Cajibío, Cauca. 2016-2019

[16] MARTÍNEZ D., Wilfredo. Evaluación impacto ambiental en obras. En: Negotium Revista Científica Electrónica de Ciencias Gerenciales, 10(29), pág 5-21.

[17] WIKIPEDIA La enciclopedia libre. Impacto ambiental de vías terrestres. Disponible en: [https://es.wikipedia.org/wiki/Impacto\\_ambiental\\_de\\_v%C3%ADas\\_terrestres](https://es.wikipedia.org/wiki/Impacto_ambiental_de_v%C3%ADas_terrestres)

[18] FERNÁNDEZ, Conesa; VÍTORA, Vicente. Guía Metodológica para la Evaluación del Impacto Ambiental. 3ª edición. Ed. Mundi-Prensa. Madrid, 1997.

[19] REVISTA Nuevo Cauca: Abriendo puertas para el futuro.

[20] LEFF, Enrique. Ecología Política en América Latina, Un campo en construcción. Construcción. Panamá. Reunión del Grupo de Ecología Política de CLACSO. En: Revista de la Universidad Bolivariana, 2013, 2(5), pág. 125-145.

[21] MARTÍNEZ, Alier Joan. El ecologismo de los pobres. Conflictos Ambientales y Lenguajes de Valoración. Icaria. Barcelona, 2005.

[22] CONPES 3760. Consejo Nacional de Política Económica y Social. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Proyectos viales bajo el esquema de asociaciones público privadas: cuarta generación de concesiones viales. 2013.

[23] CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia T-135/13. Referencia: expedientes T-3490518, T-3493808, T-3505191, T-3638910, T-3639886, T-3662191 y T-3670098 (acumulados). Magistrado ponente: Jorge Iván Palacio P. Bogotá, D.C., 13, marzo, 2013.

[24] CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia T-348 de 2012. Referencia: Espacios de concertación en diseño y desarrollo de megaproyectos. Espacios de concertación en diseño y desarrollo de megaproyectos. Magistrado Ponente: Jorge Ignacio Pretelt Chaljub. Bogotá D.C., 15, mayo, 2012.

[25] CORTE CONSTITUCIONAL Sentencia No. T-092/93. Sala de revisión. No 6. Ref.: Proceso de Tutela No.5849. Magistrado Ponente: Dr. Simón Rodríguez R. Santafé de Bogotá, D.C. 19, febrero, 1993.

[26] RODRÍGUEZ, Maximiliano La problemática del riesgo en los proyectos de infraestructura y en los contratos internacionales de construcción. En: Revista e – Mercatoria, 2007, 6(1).