



**LA GEOPOLÍTICA DE LA CONECTIVIDAD VIAL: IMPACTO ESTRATÉGICO  
DE LA CARRETERA ÁNIMAS-NUQUÍ EN EL DESARROLLO TERRITORIAL Y  
SOSTENIBLE DEL PACÍFICO COLOMBIANO**

Cr. Alex Jefferson Mena Mena

Magister en Estrategia y Geopolítica

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"  
Bogotá D.C., Colombia

## Introducción

El departamento del Chocó ha permanecido históricamente aislado por la combinación de barreras biofísicas (selvas húmedas, topografía abrupta) y una red vial nacional que priorizó la integración de los grandes centros económicos, dejando rezagados territorios con alta vulnerabilidad social. En ese contexto, el proyecto carretera Ánimas–Nuquí atraviesa una de las zonas de mayor biodiversidad del planeta, con territorios colectivos de comunidades negras, resguardos indígenas emberá y el Parque Nacional Natural Utría, en un escenario donde la presencia estatal es débil y el desequilibrio social es marcado.

Este proyecto es leído por amplios sectores como una apuesta de desarrollo e integración, pero también como una iniciativa que “no responde al clamor chocoano del Atrato para salir al Pacífico”, sino a la salida de petróleo y a la apertura comercial del occidente de Colombia hacia la cuenca del Pacífico, conectada con intereses políticos y empresariales de los departamentos andinos vecinos. Esta tensión—integración territorial vs. proyección extractiva y comercial—estructura el problema analítico central del trabajo.

La infraestructura vial no es neutra: funge como instrumento de poder que habilita control político y militar, regula flujos y define quiénes y qué circulan por el territorio. Las carreteras son “corredores estratégicos” que, bajo lógicas de seguridad nacional, articulan lo civil (comercio, transporte) con lo militar (defensa, vigilancia), moldeando inclusión y exclusión en la formación territorial del Estado.

Además, la globalización logística y los corredores sudamericanos (IIRSA, PPP) han revalorizado espacialmente el Pacífico, inscribiendo proyectos viales en relaciones de poder globales que tensionan las visiones comunitarias sobre el territorio, la cultura y los modelos de desarrollo posibles. En Colombia, tales iniciativas han de comprenderse como disputas por el significado del espacio y su gobernanza.

Desde una geopolítica crítica, el aislamiento del Chocó no es un mero “destino geográfico” sino el resultado de decisiones políticas que privilegiaron otros corredores y narrativas de nación. En esta clave, la Ánimas–Nuquí es una tecnología de poder territorial que reconfigura visibilidades, jerarquías y formas de presencia estatal en un espacio históricamente subalternizado; por ello, su evaluación requiere interrogar discursos e intereses que la legitiman tanto como sus impactos diferenciales en comunidades afro e indígenas.

En suma, el problema que se aborda es cómo y en qué condiciones la carretera Ánimas–Nuquí puede reducir el aislamiento y fortalecer la gobernanza territorial del Chocó sin desencadenar externalidades socioambientales ni reproducir lógicas extractivas ajenas a los proyectos de vida locales.

Ahora bien, académicamente el caso permite articular teoría y territorio: sitúa la infraestructura vial como tecnología de poder y la conectividad como disputa geopolítica por el significado del espacio. La lectura crítica del proyecto obliga a desnaturalizar la noción de periferia e interrogar quién gana qué con la apertura de la vía, en diálogo con discursos estatales, empresariales y comunitarios.

Estratégicamente, la carretera releva el Pacífico chocoano en la competencia interregional y en la inserción internacional del país, al tiempo que expone la región a riesgos socioambientales si no media una gobernanza robusta con participación étnico-territorial. En el marco de la globalización, su significado es político, económico y científico, pero su materialización podría alterar condiciones ambientales y sociales si se ignoran los límites ecológicos y los derechos colectivos.

En consecuencia, el artículo se propone trascender la descripción para ofrecer un análisis de nivel maestría que combine geopolítica crítica, desarrollo territorial y ecología política: un enfoque capaz de evaluar integralmente la Ánimas–Nuquí como infraestructura de poder, ponderando integración y seguridad, sostenibilidad y autonomía comunitaria, y situándola en los corredores de conectividad que redefinen la posición de Colombia en el Pacífico.

**Palabras clave:** Geopolítica, control territorial, conectividad vial, impacto, Ánimas-Nuquí, desarrollo territorial, economía, social, cultural, político

### **Abstract**

The department of Chocó has historically remained isolated due to a combination of biophysical barriers (rainforests, rugged topography) and a national road network that prioritized the integration of major economic centers, leaving behind territories with high social vulnerability. In this context, the Ánimas–Nuquí highway project cuts thru one of the planet’s most biodiverse areas, encompassing collective territories of Afro-Colombian communities, Emberá indigenous reserves, and the Utría National Natural Park, in a setting where state presence is weak and social inequality is pronounced.

This project is viewed by broad sectors as a development and integration initiative, but also as one that “does not respond to the Chocoan clamor from the Atrato River region to reach the Pacific,” but rather to the export of oil and the commercial opening of western Colombia to the Pacific Basin, tied to the political and business interests of neighboring Andean departments. This tension—territorial integration versus extractive and commercial projection structures the central analytical problem of the study. Road infrastructure is not neutral: it serves as an instrument of power that enables political and military control, regulates flows, and defines who and what circulate thru the territory. Roads are “strategic corridors” that, under the logic of national security, link civilian (commerce, transportation) with military (defense, surveillance) functions, shaping inclusion and exclusion in the territorial formation of the State.

Furthermore, logistics globalization and South American corridors (IIRSA, PPP) have spatially revalued the Pacific, inscribing road projects within global power relations that strain community visions of territory, culture, and possible development models. In Colombia, such initiatives must be understood as disputes over the meaning of space and its governance.

From a critical geopolitical perspective, Chocó's isolation is not a mere "geographical destiny" but the result of political decisions that privileged other corridors and national narratives. In this light, the Ánimas-Nuquí is a technology of territorial power that reconfigures visibilities, hierarchies, and forms of state presence in a historically subalternized space; therefore, its evaluation requires interrogating the discourses and interests that legitimize it as well as its differential impacts on Afro-Colombian and Indigenous communities.

In short, the issue at hand is how and under what conditions the Ánimas–Nuquí Highway can reduce isolation and strengthen territorial governance in Chocó without triggering socio-environmental externalities or reproducing extractive logics unrelated to local livelihoods.

Now, academically, the case allows us to articulate theory and territory: it positions road infrastructure as a technology of power and connectivity as a geopolitical dispute over the meaning of space. A critical reading of the project forces us to denaturalize the notion of periphery and question who gains what from the opening of the road, in dialogue with state, business, and community discourses.

Strategically, the highway highlights the Chocó Pacific in interregional competition and the country's international integration, while exposing the region to socio-environmental risks without robust governance with ethnic and territorial participation. Within the framework of globalization, its significance is political, economic, and scientific, but its implementation could alter environmental and social conditions if ecological limits and collective rights are ignored. Consequently, this article aims to transcend description to offer a master's-level analysis that combines critical geopolitics, territorial development, and political ecology: an approach capable of comprehensively assessing the Ánimas–Nuquí as an infrastructure of power, weighing integration and security, sustainability and community autonomy, and situating it within the connectivity corridors that redefine Colombia's position in the Pacific.

**Keywords:** Geopolitics, territorial control, road connectivity, impact, Ánimas-Nuquí, territorial development, economy, social, cultural, political

La región del Nuquí como gran parte del Pacífico colombiano presenta un conjunto de recursos y atractivo naturales aptos para el descanso y el turismo de "sol, arena y mar". Su belleza natural apenas empieza a despertar y es otra región potencialmente turística en el Chocó.

Anteriormente, la población de Nuquí fue un corregimiento debido a que la capital del Municipio era el Valle – Chocó. En el año de 1921 regresa a la categoría de municipio, en ese entonces pertenecía al municipio todos los pueblos que comprenden el hermano municipio de Bahía Solano.

**Poblacion:** Este Municipio cuenta con una población de 7366 habitantes de los cuales 3095 corresponden a la cabecera Municipal y en la zona urbana 2679, comunidad Indígena 1592.

**Accidentes costeros:** Sus principales accidentes son: cabo corriente, es el más pronunciado en la Costa Pacífica Chocoana, en Colombia. Golfote Tribugá que encierra la punta de Jurubira; las ensenadas de Tribugá, Coquí y Arusí. Otro accidente es la punta de Arusí.

**Hidrografía:** Sus tierras están regadas por los ríos Arusí, Coquí, Panguí, Chori, Joví, Tribugá, Jurubira, Nuquí. Los ríos Arusí, Coquí, Chori y Joví son de escaso caudal, desembocan en las bahías y raras del mismo nombre posee aeropuerto y la comunicación y transporte se realiza con Buenaventura, Quibdó y Bahía Solano.

**Posición geográfica:** Este municipio limita así: Al norte con el municipio de Bahía Solano, Al sur con el Municipio del Bajo Baudó, Al Oriente con el Alto Baudó, Al occidente con el Océano Pacífico.

Dista de Quibdó aproximadamente unos 126 Kms. Los límites establecidos son: al norte con el corregimiento de Tribugá y el Océano Pacífico, al occidente con el Océano Pacífico y el corregimiento de Panguí, al oriente con el municipio del Alto Baudó y al sur con el municipio del Alto Baudó. El corregimiento de Nuquí posee una población de 2759 habitantes, distribuidos en 460 viviendas” recuperado de <https://www.colombiaturismoweb.com/DEPARTAMENTOS/CHOCO/MUNICIPIOS/NUQUI/NUQUI.htm>

Por su parte, las Ánimas es la cabecera municipal de Unión Panamericana, Limita con los municipios de Certeguí, Tadó, Cantón de San Pablo e Istmina.

La economía de las Ánimas se basa en la producción minera y en el desarrollo turístico. Este municipio es conformado por aproximadamente 560 viviendas y más de 2 mil habitantes. Su economía se debe a la producción minera, la extracción maderera y el futuro desarrollo que se tiene con el turismo a través del corredor, Animas, Quibdó y Eje Cafetero.

Ahora bien, la trazabilidad del proyecto de conexión vial al mar entre las Ánimas - Nuquí, impacta una zona que se encuentra reconocida como una de las zonas más importantes del planeta por su biodiversidad, zona que se caracteriza por que sus pobladores cunetan con un elevado atraso en las condiciones de vida, expresado en los niveles de pobreza de la población.

El proyecto vial entre Ánimas-Nuquí, comprende territorios colectivos de comunidades negras, resguardos indígenas de los embera y el Parque Nacional Natural Utría. Región donde la presencia del Estado casi es nulo, lo cual, origina un desequilibrio social bastante significativo.

En el marco de la globalización y la importancia de los ecosistemas y las regiones geoestratégicas para el ámbito mundial, el proyecto vial entre Ánimas-Nuquí cobra alto significado político, económico y científico y la apertura de la vía alterará muchas condiciones ambientales y socioeconómicas, probablemente desatendidas en el proyecto.

El proyecto no responde al clamor chocóano del Atrato para salir al Pacífico. El proyecto responde es a la salida del petróleo y la apertura del comercio del occidente de Colombia a la cuenca estratégica del Pacífico, que se expresa, en la prolongación de los intereses de importantes sectores políticos y económicos de Risaralda, Antioquia, Caldas y Valle del Cauca.

Es decir, el proyecto de la carretera Ánimas-Nuquí genera un impacto en el desarrollo territorial del Pacífico colombiano, considerando su influencia en la sostenibilidad ambiental, la conectividad regional y las dinámicas geopolíticas del Chocó, así como en el desarrollo de la economía y la calidad de vida de sus pobladores.

Lo anterior, conlleva a formular la siguiente pregunta ¿Cuál es el impacto de la carretera Ánimas-Nuquí en el desarrollo territorial, la sostenibilidad ambiental y la geopolítica del Pacífico colombiano, con énfasis en el departamento del Chocó?, pregunta que para poder

ser resuelta, implica conocer el desarrollo político, social, económico y cultural de Ánimas y Nuquí, con el fin de poder analizar los desafíos y oportunidades ambientales que presenta la carretera Ánimas-Nuquí, en el contexto de la biodiversidad del Pacífico colombiano, como estudiar el impacto socioeconómico de la carretera en las comunidades locales, enfocándose en aspectos como acceso a servicios, generación de empleo y dinamización económica.

Lo anterior, va a permitir evaluar las implicaciones geopolíticas y estratégicas de la carretera, considerando su potencial para fortalecer la integración del Chocó con el resto del país y su relevancia en la proyección internacional del Pacífico colombiano. Lo cual, hace que se requiera hacer uso de una metodología cualitativa con un enfoque epistémico, haciendo posible aplicar el estudio de caso, ya que el objeto de estudio se encuentra dentro de un contexto de la vida real, permitiendo hacer uso de múltiples fuentes de evidencia cuantitativas y cualitativas de manera simultánea.

Ahora bien, a modo de estado del arte se aborda a Gonzalo Cocomá Arciniegas (2010), quien en su artículo titulado “Estrategias de apropiación y apuestas del desarrollo sostenible por las comunidades negras e indígenas embera del pacífico norte colombiano: el caso de la carretera ánimas – nuquí, chocó(colombia)”, afirma que “la infraestructura vial del Chocó es casi inexistente, en mal estado y se ha hecho por pedazos: en 1966 el Departamento contaba con 230 Km de carreteras nacionales, el año pasado se contabilizaron 300 km.

Los estudios para el trazado de la vía al mar se iniciaron en la década del 40 del pasado siglo y en esa misma década se iniciaron los primeros trabajos de construcción, sin embargo, los trabajos se interrumpieron en 1964 por diversos problemas de orden político, técnicos,

ecológicos y socioeconómicos. La construcción se reanudó en 1967 construyéndose 14 kilómetros hasta el río Mungidó. En 1967 una empresa privada avanza del Km. 14 al 22. En 1970 se adjudicó la construcción de un puente sobre el río San Pablo a una firma y la continuación de la vía a la misma empresa que había ejecutado los trabajos en 1967, que de manera intermitente y discontinua abrió la vía hasta el Km. 70. Los trabajos se interrumpieron en agosto de 1992 cuando dirigentes indígenas bloquearon la vía, exigiendo respeto por las culturas locales, que se hicieran estudios ambientales y que se tuviera en cuenta su opinión sobre la construcción de la carretera (Díaz, 2005).

Parte de los fracasos anteriores por terminar la carretera era precisamente la falta de concertación con las comunidades locales y la ausencia de estudios ambientales sobre los impactos de la misma. En las últimas semanas la UTCH entregó el documento final a INVIAS para su evaluación y aprobación, decisión última que debe ser tomada por el ministerio del medio ambiente. Actualmente la CP y el EIA están en manos del Ministerio del Medio Ambiente, de quien se espera emita la licencia ambiental para la finalización del proyecto”

Estos dos municipios se encuentran en una región de gran importancia ecológica por su fragilidad y/o productividad (el bosque muy húmedo tropical de la serranía del Baudó, los corales del golfo de Tribugá, los manglares del Parque Nacional Natural Utría), sino también espacios muy importantes por la diversidad étnica y la vulnerabilidad cultural de las comunidades ancestrales de los resguardos indígenas y el gran tronco familiar y vecinal de la población afrochocoana, ubicada en la zona del corredor del proyecto.

## Trazado carretera ánimas Nuquí



Recuperado de: <https://choco7dias.com/invias-prepara-nuevo-contrato-de-estudios-de-la-via-al-mar-animas-nuqui/>

Ampliando el estado del arte, se aborda el estudio que relizo Gonzalo Cocomá Arciniegas (2010), titulado “Estrategias de apropiación y apuestas del desarrollo sostenible por las comunidades negras e indígenas embera del pacífico norte colombiano: el caso de la carretera ánimas – nuquí, chocó(colombia)”, donde afirma que el impacto del desarrollo vial entre Ánimas- Nuquí, debe contemplar tres aspectos importantes, siendo estos: “El primero de ellos corresponde a las características geográficas y medioambientales de la región, las cuales hacen de esta, una zona importante para la conservación y protección de la biodiversidad.

El segundo aspecto es el elemento humano, su historia y los aspectos socioculturales. En esta región se encontraban los grupos indígenas Embera, Waunana,

Cuna y Tule (Vargas, 1993: 294). Luego, la región fue conquistada y colonizada a finales del siglo XVII por los españoles, los cuales nunca buscaron establecerse allí sino enriquecerse con la explotación de oro (Werner, 2000: 11-12). Por último, fue una de las zonas a las que fue traída población africana esclavizada para reemplazar la mano de obra indígena ya diezmados en la conquista, para trabajar en la minería principalmente así como en la agricultura y servicios domésticos, El tercer aspecto es la política. Este elemento, que ha incidido mucho en el aspecto económico, debe comprenderse a partir de una perspectiva cronológica que abarque desde la colonia hasta nuestros días.

En el caso de las comunidades negras se aprobó el artículo transitorio 55 mediante el cual el Estado colombiano se comprometió a crear una ley que “reconozca a las comunidades negras que han venido ocupando tierras baldías en las zonas rurales ribereñas de los ríos de la Cuenca del Pacífico, de acuerdo con sus prácticas tradicionales de producción, el derecho a la propiedad colectiva sobre las áreas que habrá de demarcar la misma ley” (Constitución Nacional de Colombia: artículo transitorio n.º 55). Esta ley es la Ley 70 de Agosto 27 de 1993, también conocida como Ley de Negritudes, la cual reconoce la propiedad colectiva a las comunidades negras de la Cuenca del Pacífico los territorios baldíos que han venido ocupando y explotando con sus prácticas tradicionales de producción”.

Es decir, Cocomá da una mirada al proceso de recomposición territorial y social de poblaciones locales, asociadas a proyectos de desarrollo como la vía Ánimas- Nuquí, proyecto que hace parte de la construcción del Estado moderno en una zona que ha sido olvidada históricamente por los programas sociales. La culminación de este proyecto ha mantenido expectante a la población chocona por más de 50 años, generando polémicas,

debates y concertaciones entre los actores implicados, que desde sus propias perspectivas e intereses interactúan con otros actores sociales.

Ahora bien, Luz Marina Monsalve (2008), en su artículo titulado “La Conexión vial Las ánimas - Nuquí, ¿una salida al mar del Pacífico, a cualquier precio?”, afirma que “los intereses en un proyecto como el de la conexión las Ánimas– Nuquí, involucra los siguientes actores:

1. El Estado; con intereses que enmarcan las políticas nacionales, desde la región para el país, más no desde el país para la región.
2. El sector económico nacional e internacional; con intereses particulares, extractivos y de aprovechamiento y monopolio de los recursos de la región.
3. Las comunidades; con el reto de ser autónomas para gobernar su territorio y mantener la propiedad colectiva sobre los recursos y el conocimiento ancestral.

Desde décadas atrás, ha habido un esfuerzo por lograr la salida del interior del Chocó al mar Pacífico. Antes lo pensaban y presionaban las elites de las regiones vecinas de Antioquia, Risaralda, Caldas y Valle, núcleos económicos que desde una visión hegemónica ven la región como la posibilidad de expandir sus economías. Más recientemente, confluyen otros intereses adicionales: El Estado colombiano, que necesita abrirse gradualmente al Pacífico - la cuenca más importante del mundo, las regiones vecinas que marcan históricos intereses económicos y actualmente reducidos sectores locales que ven oportunidades y beneficios en desarrollar el proyecto.

La oposición al proyecto de los indígenas, organizados en torno a la Organización Regional Indígena Embera Wounaan del Chocó – OREWA al inicio de la década de los 90,

tuvo un impacto claro sobre las presiones por hacer la conexión al Pacífico desde Quibdó que se reflejaron en mayores salvaguardias ambientales y sociales para los grupos étnicos de la región. Esto, sin embargo, les significó una estigmatización como los culpables del atraso en el desarrollo del Chocó.

El nuevo intento realizado recientemente por el INVIAS (Instituto Nacional de Vías) para sacar adelante el proyecto cuenta con otras condiciones: Flexibilización de los marcos legales, mayor presión de los sectores y actores locales y el debilitamiento de las organizaciones étnico territoriales con quienes se realiza la consulta. Salió en este nuevo intento histórico la necesidad de elevar la calidad del proyecto y principalmente prevenir bien los fuertes impactos socioeconómicos y ambientales, para no asistir a una debacle sobre la reserva biológica, las culturas y los recursos importantes.

Varias situaciones animaron la construcción de la carretera al mar por la vía Las Animas – Nuquí, las cuales convergieron en “preestablecer” que había madurez en la región y las organizaciones para emprender el proyecto y que se contaba con mejores herramientas técnico – ambientales para realizar las intervenciones. Esta situación fue conectada a las prioridades nacionales y fundamentalmente se generó un ambiente favorable al proyecto”.

### **La geopolítica y la infraestructura vial en Colombia**

Abordar el concepto de geopolítica, concepto que bien Isabel Forero de Moreno (2005), en su artículo titulado “La Geopolítica en la Formación Profesional del Militar Colombiano”, define como “la ciencia que estudia los acontecimientos políticos en relación con los factores

geográficos y su incidencia en los Estados. Desde esta perspectiva clásica, el principal objetivo de la Geopolítica era estudiar las relaciones entre la población, el Estado, el territorio y las diferentes consecuencias del ejercicio del poder político sobre un espacio. Por eso se afirmaba que la Geopolítica era una disciplina estadocéntrica, ya que giraba en torno a las actuaciones de los estados.

En la perspectiva clásica del análisis geopolítico, los principales factores determinantes del poder o la potencia de un estado estaban relacionados con la extensión del territorio, los recursos disponibles en el mismo, el número de habitantes que conformaban la nación y la ubicación geográfica del país. Estos criterios han variado y en la actualidad se privilegian otros factores de poder”.

Por lo anterior, se puede decir que: la “Geopolítica es la doctrina de las relaciones de la tierra con los desarrollos políticos, tiene como base los sólidos fundamentos de la Geografía, en especial de la Geografía política, como doctrina y estructura de los organismos políticos del espacio” (Parker, 1985, p. 34)”, es decir, que la geopolítica es el estudio de los efectos de la geografía humana y la geografía física sobre la política y las relaciones internacionales. La geopolítica es un método de estudio de la política exterior para entender, explicar y predecir el comportamiento político internacional a través de variables geográficas.

Ahora bien, la conectividad vial está relacionada con el crecimiento sostenible para la movilización de los recursos naturales. Esto trae consigo la facilidad de movilización que impacta de forma significativa en la competitividad, ya que se puede reducir costos de transporte, que impacta en el tiempo que tarda el desplazar productos de un punto a otro.

La conectividad vial, aumenta la productividad e incentiva la agricultura, generando mayor rentabilidad al campesinado. Por otro lado, la falta de conectividad vial genera pobreza, poco desarrollo en la región y abandono en los habitantes de los territorios rurales, en lugares con aislamiento físico y altos niveles de pobreza (CEPAL 2020). Por este motivo la CEPAL (2020) a través de la agenda 2030 para el desarrollo de las Naciones Unidas, tiene metas que proponen igualdad y calidad de servicios respecto a la infraestructura vial, en especial en el ámbito rural.

Se trata de romper con los estigmas de aislamiento y pobreza que caracterizan a los territorios rurales y lejanos de las capitales, fomentando obras que permitan una movilidad digna y condiciones parecidas a las que se brindan en el ámbito urbano (CEPAL 2020). El desarrollo vial impacta el mejoramiento de la calidad de vida de los pobladores de las regiones, estimulando el desarrollo de actividades económicas, culturales, sociales y políticas y demanda de movilidad debe comprenderse desde la lógica de articulación interterritorial RIMISP (2012). Vincular la economía rural a los mercados ayudará a la inclusión social y a un mejor crecimiento económico (CEPAL 2020). Es decir, un desarrollo territorial sostenible.

Ahora bien, Colombia, que cuenta con la necesidad de poder consolidar su economía, lo cual, hace que nazca la necesidad de articular estrategias propias con otras de carácter regional que permitan una adecuada inserción de una economía estable y duradera, buscado así, la generación de sinergias en un crecimiento económico sólido. Por lo anterior, el desarrollo de la infraestructura en Colombia debe ser comprendida en un marco más amplio, como por el ejemplo el desarrollo en vías, transporte, telecomunicaciones y energía que se

conecten con proyectos como el Plan Puebla Panamá (PPP) y la Iniciativa para la Integración Regional de Suramérica (IIRSA).

Colombia se encuentra como el territorio “bisagra” donde se encuentran los dos (PPP) y (IIRSA). Lo primero que se infiere del análisis es que existe una alta convergencia entre los proyectos nacionales y los proyectos de las iniciativas mencionadas; estos proyectos parte de una política clara de articulación de Colombia con el resto de países de la región, como lo explicita el documento “Colombia 2019” (Presidencia de la República 2005, 36), que dice: “[...] aprovechar las oportunidades de la globalización e integrar al país con el mundo, en general, y con el eje Panamá-Puebla y con Suramérica, en particular; con esquemas empresariales eficientes”. La anterior, situación pone de manifiesto el escenario geopolítico presente en el desarrollo de la infraestructura colombiana.

Ahora bien, el objetivo de (IIRSA), es conectar el continente, facilitando el comercio, la movilidad y la integración física. Par el caso de la carretera Ánimas-Nuquí, (IIRSA), influye en:

- a. **Integración regional:** Refuerza la unidad regional al reducir la dependencia de rutas interna y externas. Facilita la interconexión al interior y exterior del país.
- b. **Control de corredores estratégicos:** Se convierte en nodo logístico en la región (Brasil, Perú, Colombia, Chile). Genera disputas sobre quién controla los corredores energéticos y comerciales.
- c. **Acceso y disputa por recursos naturales:** Las vías impulsadas por la IIRSA atraviesan zonas con petróleo, gas, minería, agua y biodiversidad. Esto genera

tensiones entre explotación económica y conservación ambiental, además de conflictos con pueblos indígenas.

- d. **Influencia de potencias externas:** Grandes proyectos son financiados por China, EE.UU., BID, CAF. Esto convierte la región en un espacio de disputa por la hegemonía logística.
- e. **Reconfiguración del poder interno en los Estados:** Al conectar zonas históricamente aisladas, el gobierno amplía el control territorial. Pero también abre espacios de tensión social por desplazamientos, extractivismo y militarización.
- f. **Competencia Atlántico vs Pacífico:** Los corredores bioceánicos permiten a países como Brasil llegar al Pacífico y a Chile/Perú llegar al Atlántico. Esto cambia las rutas comerciales globales y fortalece a Suramérica como bisagra entre Asia y Europa.

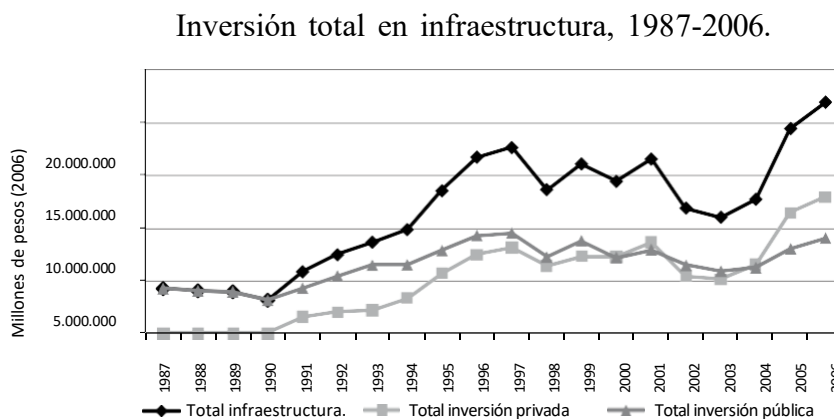
En este contexto, el desarrollo de la infraestructura vial en Colombia, aporta a mejorar la integración entre los diferentes espacios, tanto la IIRSA como el PPP y a articular las relaciones de toda índole entre países de la región, lo cual, impacta las relaciones de poder y el desarrollo económico, político, cultural, todo esto en el marco de la geopolítico.

Ahora bien, hasta los años 80 el desarrollo de la infraestructura vial en Colombia fue provista por el Gobierno. Sin embargo, este modelo comenzó a debilitarse ya que comenzó a nacer el clientelismo representativo de grupos económicos fuertes del país, lo cual hizo que el modelo de inversión al desarrollo vial en Colombia comience a cambiar, y los inversionistas sean privados. Eso hace que muchos proyectos de infraestructura vial se

desarrollen por conseción donde estan presentes los grupos económicos privados. El gobierno colombiano justifico el cambio de modelo en:

1. Bajos niveles de cobertura y calidad en los servicios.
2. Problemas administrativos y sobrecostos por ineficiencias.
3. Niveles tarifarios inadecuados para las inversiones.
4. Serios problemas financieros en sectores claves de la economía.
5. Insuficiencia de recursos de la nación para inversión en infraestructura.  
Retrasos en inversión y mantenimiento.

Es así, como a partir de los años 90, se comenzo a consolidar el ingreso de la inversión privada en la construcción y gestión de la infraestructura vial, con lo cual se consolida la función de regulación del Estado.



Recuperado de: ElementosParaUnaGeopoliticaDeLosMegaproyectosDeInf-4013164.pdf

Según el Departamento Nacional de Planeación (2013), afirma que [...] la inversión del sector privado en infraestructura facilitó adelantar procesos que permitieron, entre otros, incrementar la productividad, establecer empresas con solidez financiera, mejorar la gestión,

promocionar la competencia, aumentar la eficiencia en construcción y operación de proyectos de infraestructura, generar efectos fiscales favorables, disminuir los recursos transferidos a empresas públicas, promocionar la inversión extranjera, propiciar programas de democratización de la propiedad accionaria y aumentar la cobertura y calidad de los servicios de infraestructura”.

Ahora bien, La geopolítica clásica, representada en figuras como Friedrich Ratzel, Rudolf Kjellén y Halford Mackinder, parte de la premisa de que el espacio es un recurso estratégico y que la posición geográfica determina en gran medida la proyección de poder de los Estados. Mackinder, con su tesis del “Heartland”, concebía el control de ciertas regiones como llave del dominio global. Esta mirada, aunque eurocéntrica, sigue teniendo valor para interpretar cómo la ubicación del Chocó —entre la cuenca del Atrato y el Pacífico— configura su importancia estratégica para la seguridad y la conectividad de Colombia.

En el caso colombiano, esta tradición se tradujo en la obsesión por asegurar corredores que vinculen el centro andino con el mar Caribe y, más recientemente, con el océano Pacífico, situando la infraestructura como un factor de seguridad nacional y de proyección económica.

Igualmente, La geopolítica crítica, desarrollada por autores como John Agnew y Gearóid Ó Tuathail, cuestiona la supuesta neutralidad de la geografía y plantea que el espacio no es un escenario pasivo sino el resultado de prácticas de poder y de discursos. Agnew introduce la idea de la “trampa territorial” (territorial trap), señalando que los Estados tienden a naturalizar las fronteras y los mapas como si fueran realidades fijas, cuando en realidad son construcciones políticas.

Ó Tuathail, por su parte, profundiza en el concepto de geo-poder, entendiendo la geografía como una forma de conocimiento inseparable de las relaciones de dominación. La geopolítica crítica nos permite comprender que la carretera Ánimas–Nuquí no es solo un proyecto técnico, sino una narrativa que reconfigura quién controla el territorio, quién circula por él y qué intereses prevalecen. La disputa entre el discurso oficial del desarrollo y las narrativas comunitarias de resistencia refleja esta tensión entre el centro que “escribe el espacio” y las periferias que lo habitan.

- John Agnew recuerda que “el poder geopolítico no se ejerce en el vacío, sino a través de la construcción de territorios y redes que definen la manera en que los Estados se proyectan hacia el mundo” (Agnew, 2005, p. 42).
- Gearóid Ó Tuathail advierte que “la geopolítica no es simplemente el estudio de mapas y fronteras, sino un discurso de poder que legitima ciertas acciones estatales y marginaliza otras” (Ó Tuathail, 1996, p. 33).
- Julio Londoño, en su célebre tesis, sostenía que “la geografía no es una condición pasiva, sino el destino mismo de las naciones suramericanas” (Londoño, 1948, p. 15), subrayando la idea de la geografía como determinante estratégico.

De esta forma, la carretera se convierte en un dispositivo de visibilidad y de inclusión/exclusión: puede articular al Chocó con los mercados nacionales e internacionales, pero también puede reproducir dinámicas de subordinación si no se incorporan las voces afrodescendientes e indígenas en la planificación.

## **Colombia y el Pacífico: proyección geopolítica y competencia regional**

Colombia que es uno de los países que cuenta con un crecimiento en sus recursos naturales y una proyección geopolítica por estar ubicada en el extremo norte de Sudamérica; pero cuenta con una falta de posicionamiento político y de proyección internacional, no es un país líder en la región, debido a que su agenda geopolítica se centra en el ejercicio de la soberanía territorial, manteniendo el control sobre sus recursos estratégicos y estando en busca de la estabilidad política y territorial interna, esto debido al permanente conflicto.

La poca estabilidad con que cuenta Colombia es producto del conflicto interno armado en que se vive. A lo anterior, se le suma los grupos migratorios provenientes de Venezuela tanto regulares como irregulares que impactan el tejido social interno, hecho que se vislumbra por el creciente sentimiento de xenofobia, la falta de empleo, el aumento de la pobreza, además de la fragmentación social con impacto en lo económico y sociales.

Entonces, la falta de proyección geopolítica y geoestratégica internacional por parte de Colombia, son producto de la inestabilidad política y social interna, se posibilitó que otros países limítrofes tomarán ventaja de la inestabilidad y Colombia cedió parte de su territorio. Casos puntuales como la pérdida territorial que se dio en el año 2012, cuando Nicaragua ganó en un juicio a Colombia cerca de 75.000 km<sup>2</sup> de mar territorial en el Caribe; igualmente, las tensiones política con países como Ecuador, Chile, EEUU, entre otros, pone en evidencia el mal actuar institucional y de la clase política colombiana, que son los actores que además de generar incertidumbre sobre los habitantes de los territorios implicados en las disputas territoriales como el caso de los isleños de San Andrés y Providencia que usaban

continuamente aguas que pasaron a ser parte de Nicaragua con el fallo de la corte internacional de La Haya.

Ahora bien, parafraseando a José A. Castañeda Fisco, cuando afirma que el poder del mar, expuesto por el almirante Alfred Thayer Mahan, se resume en cuatro aspectos. Los países que pretenden ser potencia mundial deben enfocarse a desarrollar la industria, así crean materias primas que luego las exportan a lugares distantes utilizando su propia flota mercante y luego llevar los productos terminados para abastecer esos mercados. Lo anterior, requiere que se cuente con una infraestructura portuaria y suficientes conexiones con el interior (vías carreteras y ferrovías).

Lo anterior, vislumbra el concepto geopolítico del poder marítimo, es demasiado ambicioso y pareciera que solo puede aplicarse para aquellos países que se consideran potencias. Sin embargo, el solo hecho de poder contar con costas en los mares el país puede desarrollar buena parte de la doctrina geopolítica del poder del mar. Estos son excelentes referentes para que Colombia pueda hacer de su posición frente al mar una política más activa

Igualmente, Castañeda considera que los pivotes geopolíticos son los Estados cuya importancia se deriva no de su poder y de sus motivaciones sino más bien de su ubicación geográfica, la cual, es una fortaleza para Colombia por contar con una posición estratégica y con dos mares.

## **Geopolítica e impacto estratégico de la carretera Ánimas-Nuquí**

Abordar la geopolítica e impacto estratégico de una carretera, implica tener presente el desarrollo territorial, que bien puede ser entendido como el proceso por el cual se promueve la integración de un territorio a través de la optimización de sus recursos, la dinamización de su economía y el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes. En el caso del Pacífico colombiano, históricamente marginado, el desarrollo territorial ha estado limitado por la falta de infraestructura básica y por su aislamiento geográfico.

Al respecto, José Ignacio Álvarez Chaigneau (2024), en su artículo titulado “De la geopolítica a la visión geoestrategia”, afirma que “La geopolítica y la geoestrategia están estrechamente vinculadas. La primera se enfoca en el análisis de la interrelación entre la geografía y la política, buscando comprender, explicar y predecir el comportamiento político internacional mediante el uso de variables geográficas (Ángel Álvarez, 2007), mientras que la segunda, se centra en la relación entre la geografía y la estrategia. La Geoestrategia examina y establece una conexión entre las condicionantes estratégicas militares y los factores geográficos, como son los recursos de un país y sus objetivos geopolíticos. De este modo, la geoestrategia se puede entender como la aplicación práctica de la geopolítica en el estudio de los intereses geoestratégicos de una nación”.

Entonces, el proyecto vial estratégico entre ánimas – Nuquí, busca conectar el interior del país con la costa Pacífica, una de las zonas más aisladas de Colombia. Analizar su impacto estratégico es clave porque combina dimensiones geopolíticas, económicas, sociales y ambientales como:

- a. **Geopolítico y de seguridad:** Refuerza la soberanía del Estado en el Pacífico, una región históricamente aislada y con fuerte presencia de grupos armados y economías ilegales. Facilita la presencia de Fuerzas Militares y de Policía, reduciendo el control territorial de actores irregulares. Incrementa la capacidad de Colombia para vigilar y proyectar poder en el Pacífico, clave ante dinámicas internacionales (China, EE.UU., rutas marítimas).
- b. **Económico y comercial:** Abre un corredor estratégico hacia el océano Pacífico, reduciendo dependencia de puertos en Buenaventura. Favorece exportaciones hacia Asia y mercados globales. Puede dinamizar economías locales (pesca, turismo, agricultura) al conectarlas con el mercado nacional.
- c. **Integración territorial y social:** Mejora la conexión del Chocó con el resto del país, superando el aislamiento histórico. Aumenta acceso a servicios básicos (salud, educación, justicia). Puede fortalecer la inclusión de comunidades afrodescendientes e indígenas en el proyecto nacional.
- d. **Ambiental y de sostenibilidad:** Atraviesa ecosistemas de altísima biodiversidad (selvas húmedas, manglares). Riesgo de deforestación, minería ilegal y pérdida cultural si no hay regulación. Genera debate entre desarrollo vial vs conservación ambiental, pues el Chocó es un “pulmón ecológico”.
- e. **Proyección internacional:** Colombia consolidaría al Chocó como puerta estratégica al Pacífico, mejorando su posición en iniciativas como la Alianza del Pacífico y los corredores bioceánicos de Suramérica. Puede atraer inversiones extranjeras, aunque también aumenta la disputa geopolítica por el control de puertos y rutas logísticas.

## **Infraestructura como poder**

La infraestructura no es únicamente soporte físico, sino instrumento de gubernamentalidad, en el sentido foucaultiano. Como muestran estudios de geopolítica de la conectividad, las carreteras actúan como corredores estratégicos que habilitan el control militar, la regulación de flujos económicos y la producción de territorialidad estatal.

En América Latina, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y proyectos como el Plan Puebla Panamá han evidenciado cómo las infraestructuras son utilizadas por los Estados y por actores transnacionales para reconfigurar territorios periféricos, insertándolos en redes globales de comercio y energía. En el caso del Chocó, la Ánimas–Nuquí se inserta en esa lógica: se proyecta como parte de los corredores bioceánicos que buscan conectar el Atlántico con el Pacífico, revalorizando un territorio históricamente marginalizado.

Así, la infraestructura se convierte en una tecnología de poder territorial: materializa presencia estatal, facilita la penetración de capitales y redefine las jerarquías espaciales. Pero también plantea riesgos, como la captura por economías ilegales, la desestructuración ambiental y la erosión de autonomías locales.

En este sentido, la conectividad vial juega un papel fundamental en este proceso, ya que permite reducir las brechas entre regiones, mejorar el acceso a servicios básicos y fomentar actividades económicas locales. La carretera Ánimas-Nuquí tiene el potencial de articular al departamento del Chocó con el resto del país, promoviendo la inclusión territorial y fortaleciendo los lazos comerciales y sociales con otras regiones. Este eje se centrará en analizar cómo la construcción de esta vía podría influir en la transformación territorial del

Pacífico colombiano, favoreciendo su integración en los circuitos nacionales e internacionales.

Al respecto, es importante decir que la oferta y la calidad de la infraestructura vial es uno de los componentes que más afecta las diferentes mediciones en materia de competitividad de cualquier país. En Colombia, por ejemplo, “estas son bastante deficientes y las mediciones a nivel internacional evidencian incluso un deterioro a lo largo de los años” (Informe de Competitividad, 2013, p. 110). Según, el Reporte Global de Competitividad (2007-2008) del Foro Económico Mundial, 65,6% de los países medidos se ubicaron en una mejor posición que Colombia en materia de infraestructura. Seis años más tarde, en el reporte de 2013-2014, este porcentaje se incrementó a 79,1%, ubicando al país en el puesto 117 entre 148 y en el 11o lugar entre 12 países de referencia. En 2013, el índice departamental de competitividad muestra que incluso en el contexto latinoamericano el país ocupa el puesto 15, lo cual muestra un gran rezago frente a la meta de convertirse en el tercer país más competitivo para el año 2032.

Ahora bien, la carretera Ánimas-Nuquí, impacta el desarrollo vial del choco, no solo en lo económico, sino también un impacto geopolítico importante, ya que influye en el control territorial, las dinámicas de poder regional y la proyección internacional de un país. Impacto que toca los siguientes campos:

- a. **Control territorial y seguridad:** La construcción de vías en zonas históricamente aisladas fortalece la presencia del Estado y facilita la acción de las Fuerzas Militares y de Policía. Reduce la capacidad de grupos armados ilegales de controlar corredores estratégicos (selvas, fronteras, rutas de narcotráfico).

- b. **Integración regional y fronteriza:** Las carreteras que conectan con países vecinos (Brasil, Ecuador, Venezuela, Panamá, Perú) generan corredores de comercio, pero también rutas de influencia política y militar. Favorecen la cooperación o, en algunos casos, la competencia geopolítica por territorios limítrofes y recursos.
- c. **Competencia por recursos estratégicos:** Vías hacia zonas ricas en petróleo, minería, agua o biodiversidad incrementan la relevancia geopolítica de esas regiones. Potencian disputas sobre el uso de esos recursos, tanto a nivel nacional como internacional.
- d. **Proyección internacional y comercio:** El desarrollo vial fortalece los corredores logísticos hacia puertos, fronteras y zonas francas, lo que aumenta la capacidad de un país de insertarse en cadenas globales de valor. Mejora la posición geopolítica al consolidar al país como nodo de tránsito regional.
- e. **Legitimidad del Estado y cohesión social:** Donde hay vías, hay más acceso a educación, salud, mercados y justicia. Esto reduce la exclusión y el riesgo de que surjan vacíos de poder, mejorando la gobernanza territorial.
- f. **Influencia de potencias extranjeras:** Grandes proyectos viales suelen estar financiados por bancos multilaterales o potencias (China, EE.UU., Europa). Esto implica compromisos políticos y estratégicos que también influyen en la soberanía.

En contra posición del impacto político de la vía Ánimas -Nuquí, Luz Marina Monsalve (2008), realizó un estudio que tituló “La Conexión vial las Ánimas - Nuquí, ¿una salida al mar del Pacífico, a cualquier precio?”, donde afirma que “la carretera como tal es un proyecto bastante modesto, puesto que las especificaciones técnicas de la misma no son para un tráfico

fuerte, en cambio si resulta claro que “la propuesta de los grandes grupos económicos del Eje Cafetero durante los últimos años es retomar detrás de la conexión terrestre Las Animas-Nuquí, la política de internacionalización de la economía del Pacífico con la construcción del Puerto de Tribugá, y como destino final a la exportación de hidrocarburos desde Venezuela”; donde la vía facilitaría sacar rápidamente, de las selvas del alto Baudó, las maderas finas que demanda el mercado estadounidense, las pieles y mascotas exóticas, y los productos.

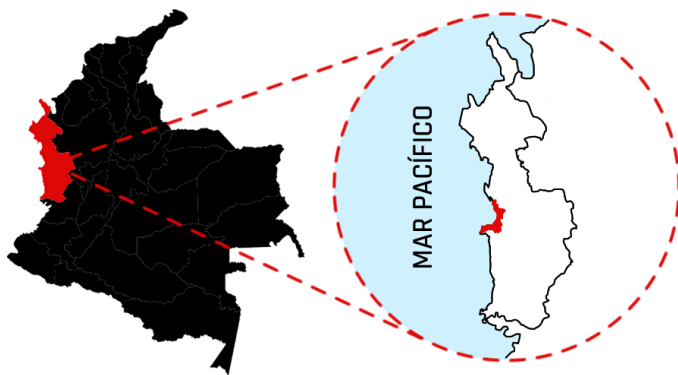
Igualmente, Monsave expresa que “La vía generará nuevas necesidades relacionadas con la dinamización económica y la inserción del Pacífico a la economía global”. Las economías emergentes de la Cuenca del Pacífico (principalmente China), necesitan un puerto de entrada rápida al Mercosur para poder negociar con sus excedentes productivos. La importancia de la densidad vial, se da, tanto para la calidad de vida de los ciudadanos como para las actividades económicas. La mayoría de la movilidad de personas y de los productos se realiza a través de automotores, de modo que la red de las carreteras aumenta la capacidad de viajar tanto por razones laborales como, por ejemplo, por turismo. En el caso de las grandes empresas, la red vial, facilita el transporte de las materias primas, pero sobre todo el transporte del producto final hacia los consumidores.

En este sentido, nace un conflicto entre el desarrollo vial que proponen grandes grupos económicos y el desarrollo vial que proponen los grupos sociales que habitan el territorio, mientras los grupos económicos pretenden una vía que aporte al crecimiento de las exportaciones y el flujo e mercancía, los grupos sociales pretenden un desarrollo vial que no impacte su organización social, su cultura.

Es decir, el territorio pasa de ser el espacio de la vida, la cultura, la economía y la historia de las comunidades que lo habitan, a convertirse en el centro de planificación empresarial y sectorial privada de magnitudes nacionales e internacionales, difíciles de afrontar por tales comunidades. Las posibilidades de planificar el territorio con autonomía y de establecer una nueva resignificación del gobierno y del dominio de ese territorio quedan seriamente reducidos o incluso, hasta agotados. Surge además una situación indeseable pero previsible, teniendo en cuenta el conflicto sociopolítico y la apropiación ilegal y violenta del territorio y de los recursos, tal como ha ocurrido en otras regiones en situaciones mas o menos similares.

Al respecto, Carlos Andrés Meza y Rudecindo Castro Hinestroza (2010), realizaron un estudio que titularon “Tradiciones dinámicas de los pueblos afrochocoanos en la vía al Mar”, donde sostienen que :

Cuando a principios de la presente década, varios sectores empresariales del Eje Cafetero y de la sociedad chocona demandaban la reanudación de la carretera al mar, las organizaciones de comunidades negras asentadas en su área de influencia no poseían un diagnóstico cultural que avizorara cuáles serían los impactos que la continuación del proyecto iba a generar sobre la ecología y la cultura de la región. Desde entonces, estas organizaciones han venido negociando con las instituciones del estado frente a la construcción de la vía.



## **NUQUÍ**

**956** kilómetros cuadrados  
**8.995** habitantes\*  
\*Dato de 2015 - Alcaldía  
**1** parque natural:  
Utría  
Principal actividad económica **la pesca**

Recuperado de: <https://www.semana.com/web/articulo/nuqui-y-la-historia-de-los-cuerpos-de-sus-pescadores/295/>

Es decir, el desarrollo económico prima sobre el desarrollo cultural de los pueblos, que desde la dimensión geopolítica el acervo cultural y la memoria de las comunidades se convierten en un elemento de negociación con el estado colombiano frente al proyecto de la carretera Ánimas – Nuquí; en este escenario el desarrollo de esta modernización vial y portuaria acaba con el patrimonio cultural y sobrepone acciones que la globalización trae consigo. Al respecto Meza y Rudecindo (2010). Afirman que “Los establecimientos, auges y caídas de las economías extractivas mineras y madereras, la urbanización no planificada, la colonización, la incertidumbre alimentaria y el destierro de los afrochocoanos contrastan con la expectativas locales, regionales y nacionales por la modernización de la infraestructura del transporte en el Chocó”.

Lo anterior, conlleva a que los procesos de patrimonialización separen los saberes, las destrezas, las recetas y las cosmovisiones de las poblaciones del entorno ecológico, económico y social que les da identidad como cultura; entonces, mantener la cultural desde una dimensión geopolítica, en la que las comunidades defienden el reconocimiento de su acervo cultural enraizado en el lugar, el espacio, el tiempo y la memoria.

Lo cual, obliga a que el fenómeno de la carretera ánimas-nuquí, deba ser pensado desde la lógica global para poder ser comprendida, donde se encuentran presentes la fuerza política, histórica y geográfica. Al respecto, Deborah Cowen (2014), comenta sobre “la importancia de mantener la línea entre «economía» y «política» (para disimular mejor la alineación de los intereses globales) es urgente y persuasivo, y su labor al mostrar cómo las instituciones de derecho y seguridad preservan las relaciones de poder.

Igualmente, Cowen da una mirada a lo importante que son las regiones donde existe desarrollo económico, convirtiéndose en centros logísticos, donde la economía surge, así como la calidad de vida de sus habitantes. Estas zonas geográficas de desarrollo económico se convierten de igual forma en desarrollo de medios de transporte.

A hora bien, la pertinencia de la teoría de Deborah Cowen, radica en que las infraestructuras viales y logísticas no son neutrales, sino que cumplen funciones geopolíticas y de poder que pueden estar en los siguientes campos:

- a. **Las carreteras como infraestructura de poder:** Las vías no solo sirven para transporte económico, sino que también se convierten en corredores estratégicos militares y de seguridad. La logística vial garantiza no solo mercancías, sino también control político y militar sobre territorios.
- b. **Seguridad y militarización de las rutas:** Muchos corredores viales internacionales se construyen bajo lógicas de “seguridad nacional”, especialmente en contextos de conflictos o narcotráfico. Esto conecta directamente lo civil (comercio, transporte) con lo militar (defensa, vigilancia).

- c. **Globalización y cadenas logísticas:** Las carreteras y autopistas se insertan **en** redes globales de suministro, lo que vincula economías locales a dinámicas internacionales. Un país con corredores eficientes gana peso geopolítico en las cadenas de valor mundiales.
- d. **Control de territorios y poblaciones:** El trazado vial define qué zonas se integran al Estado y cuáles quedan marginadas. Genera inclusión, pero también exclusión: quienes quedan fuera de la red vial quedan más expuestos al abandono estatal o al control de actores ilegales.
- e. **Conflictos y disputas territoriales:** Los proyectos viales suelen generar tensiones sociales (pueblos indígenas, comunidades rurales) porque implican acceso a recursos estratégicos. Así, las carreteras no solo conectan, también producen conflictos geopolíticos internos.

Lo anterior, hace que las regiones y sus pobladores aumenten el desarrollo económico, político y cultural; postura que se encuentra en contravía a lo que expresa Meza y Rudecindo (2010), “Las prácticas y los conocimientos que las personas y la colectividad tienen con respecto a sus entornos culturales y consuetudinarios no conocen las categorías de “material” e “inmaterial” con que las políticas de la patrimonialización fragmentan las dimensiones indisolubles de las manifestaciones culturales a que las comunidades confieren cierto estatus y valor”.

Entonces, la geopolítica va a permitir conocer la influencia de factores geográficos, económicos y culturales en las relaciones nacionales e internacionales, así como en el poder político del Choco y especialmente de la zona entre Ánimas y Nuquí. Las características de

la geopolítica impactan aspectos como la biodiversidad, el acceso a recursos estratégicos, la posición geográfica y su capacidad económica.

### **Geopolítica crítica y la carretera ánimas-nuquí**

La geopolítica crítica que se origina en el postmodernismo y que nace con la función de reformular la geopolítica clásica. Interpretando autores como Gearóid O Tuathail (1996), en su obra *Critical Geopolitics: The Politics of Writing Global Space*, expresan que “hay que ignorar el impacto de la geografía porque sólo se la puede ver subjetivamente, uno debe concentrarse más bien en ‘deshacer’ los discursos y los planes de acción de los gobernantes y estrategias para comprender las motivaciones de la elite”. Es decir, la geopolítica crítica elimina la base geográfica de la geopolítica.

Lo anterior, implica que la geopolítica crítica se centra en el arte de gobernar sobre el cual se construyen ideas de los lugares, y estas ideas tienen influencia y refuerzan los comportamientos de los políticos. Es decir, la geopolítica crítica sustenta el porque algunos gobernantes de turno realizan o no, una puesta por el desarrollo de las regiones, como el caso de la importancia de carretera Anímas- Nuquí.

### **Impacto geopolítico de la carretera Ánimas - Nuquí**

La geopolítica permite dar una mirada a la influencia de factores geográficos, económicos y culturales en las relaciones que se gestan entre estados y en el poder político global. Igualmente, permite observar la interacción entre estados teniendo en cuenta la influencia de los recursos naturales o la ubicación geográfica en la toma de decisiones.

El impacto geopolítico de la carretera Ánimas – Nuquí, ocupa varios aspectos como el acceso a recursos estratégicos, la posición geográfica en el país, su desarrollo económica y social. Estos elementos que determinan en gran medida la importancia geopolítica de la región por donde deba pasar la construcción de la carretera.

Ahora bien, la importancia de la geopolítica de centra en la capacidad con deba contar la región por donde pase la carretera para ofrecer una perspectiva amplia en su desarrollo político, económico, social y cultural. Igualmente, como la región abre una ventana al país en su proyección política, económica, social y cultura frente a países de la región. Es decir, la geopolítica determina las oportunidades comerciales, alianzas estratégicas y acceso a recursos esenciales de un país. En este caso, la ubicación geográfica de Ánimas – Nuquí es estratégica porque puede beneficiar a la región y al país al convertirse en un corredor con un centro logístico o comercial, atrayendo inversiones extranjeras y fomentando el crecimiento económico. Además, las relaciones diplomáticas establecidas mediante acuerdos bilaterales o multilaterales pueden facilitar el acceso a mercados internacionales, promoviendo así el desarrollo económico.

Entonces, la comprensión del desarrollo vial y portuario que impacta una integración entre regiones es una acción que se tiene que dar. De acuerdo con Peter y Brigitte Berger y Hansfried Kellner, la modernización consiste en innovaciones tecnológicas introducidas por una sociedad que se encuentra en proceso de complejización, del que se deriva un conjunto de instituciones orientadas al crecimiento económico (Berger y otros, 1979).

Pero la modernización vial se caracteriza porque mejora el región económica de la región, mediante el desarrollo agrario, agrícola, pecuario, de ingeniería, cultural, social, político,

mejora la mano de obra y disminuye el desempleo, hay crecimiento técnico y tecnológico. Modernización que genera un brecha entre el desarrollo tecnológico y el mejoramiento de vida de las poblaciones (Ánimas- Nuquí). No todo el crecimiento inicial de la productividad genera un crecimiento económico sostenido, ni la apertura de mercados asegura las ventajas competitivas.

Al respecto, Meza y Castro (2010), afirman que “la revisión crítica de la modernización vial y portuaria en el Pacífico colombiano se sustenta en el hecho de que ella ha acelerado la transición traumática de unas formas económicas, sociales y políticas definidas por una relativa autonomía y diversidad de opciones de subsistencia, hacia una creciente desterritorialización derivada de la presión por los recursos naturales. Esta presión es palpable en los conflictos territoriales y sociales de distinto nivel y con diversos grados de violencia (Uttin, 1993), cuyas tendencias indican la reconversión futura de los bosques en plantaciones agroindustriales de palma africana, luego de explotaciones madereras prolongadas e incontroladas, que a su vez están allanando los suelos para el cultivo de la coca. Estos y otros fenómenos son consecuentes con una riqueza efímera, seguida de la pérdida de la autosuficiencia, la proletarización, el destierro y el empobrecimiento en el contexto local y regional”.

De acuerdo a lo anterior, es importante recordar que la modernización vial trajo consigo a territorios afrocolombianos, como lo ocurrido por los ingenios azucareros en el norte del Cauca donde los cultivos de palma africana y banano junto con el desarrollo vial, en las carreteras Pasto-Tumaco y Medellín-Turbo, en donde un sinnúmero de habitantes de la región se marcharon en busca de mejores oportunidades debido a que la economía decayó y todos los reglones.

Es decir, la modernización vial hace que exista cambios en las economías agrarias que generan crisis e incertidumbre en la realidad vivida. Luego, la carretera trae más incertidumbres acerca de la supervivencia que mejoras sobre el bienestar. Esto no es explicable para quienes la carretera es un proyecto de desarrollo. De ahí, que en las comunidades existente entre ánimas y nuquí existan posiciones divergentes en torno a la construcción y operación de la carretera entre estas dos regiones, de ahí que Habermas, sostiene que la violencia con la cual se produce la modernización social termina por agrandar cada vez más la diferencia entre comunidades, generando entre la tradición en que viven las comunidades y el posible cambio que trae el desarrollo de la vía.

### **Lo estratégico de la carretera Ánimas –Nuquí**

Referirse al impacto estratégico de la carretera Ánimas–Nuquí, es dar una mirada a los efectos positivos o negativos, intencionales o no intencionales que la construcción de esta pueda tener sobre la región a la cual impacta. Proyecto vial que ha sido considerado como una obra que representan un beneficio social y económico para la región que mejora la calidad de vida de los habitantes, por tanto, se asume como un elemento importante de desarrollo. Sin embargo, la apertura de carretera, causa efectos negativos sobre el ambiente, cuya identificación y evaluación es importante con el fin de diseñar estrategias que eviten, mitiguen y compensen estos impactos.

Impactos ecológicos que se centran en la fragmentación del ecosistema, la dispersión de especies exóticas y disminución de las poblaciones de especies de flora y fauna nativa, así como la alteración del ciclo hidrológico, la producción de material particulado y de ruido, y contaminación de las aguas y del suelo. Entonces, la carretera trae consigo la apertura de

frentes de colonización que impactan de manera directa generan la destrucción del hábitats natural y la reducción de la biodiversidad.

### **Zonas y categorías que impactan de manera estrategica la vía (Ánimas –Nuquí)**

<b>CATEGORÍA</b>	<b>IMPACTO ESTRATEGICO</b>
Zonas de intersección vial y fluvial	Como Puerto Nuevo y Puerto Meluk, estas localidades caracterizan por la integración de ríos con carreteras, manifestando, en un primer momento, transformaciones abruptas del espacio urbano, la población y la economía. La superposición de los sistemas ribereños fluviales con las carreteras genera un efecto ‘embudo’, en el que las carreteras dinamizan la extracción de recursos naturales en función de demandas extra-regionales. La tendencia dominante de la lógica extractiva sobre el resto de la economía regional se refleja en un auge inicial, que poco a poco se convierte en integración marginal de las poblaciones nativas a un mercado regional con pocas ventajas competitivas y sujeto a los vaivenes de la oferta y la demanda.
Epicentros de integración regional	Se trata de ciudades mucho más urbanizadas que las zonas de modernización vial-ribereña y que actúan como puente entre las capitales de la zona Andina y las zonas de modernización vial. Allí es donde los grupos de interioranos han logrado establecer y mantener una estructura de dominación económica, como sucedió con el anillo central y comercial de Quibdó, que desde hace dos décadas empezó a ser ocupado por los comerciantes antioqueños que compraron progresivamente los negocios a los chocoanos <sup>4</sup> . Del mismo modo Istmina, Las Ánimas y La Ye se han configurado también como ejes socioeconómicos dentro del desarrollo vial del Chocó. Estas cuatro localidades están unidas con Quibdó por el corredor vial que conecta la carretera hacia Medellín con la carretera hacia Pereira
	Estas localidades próximas a las zonas de intersección vial-fluvial y a los epicentros de la integración regional, han sufrido el influjo modernizador de las dos primeras. Se trata de las comunidades que

<p>Poblaciones de cuencas hidrográficas que de forma indirecta se han visto afectadas por la modernización vial</p>	<p>habitan en las cuencas de los ríos Quito y Baudó, que han funcionado como despensas agrícolas, maderas y mineras, tal como sucedió en Paimadó y Villaconto con el auge maderero que suscitó la carretera Medellín-Quibdó (Meza y González, 2008). Cabe agregar que a finales de los treinta se inició la construcción de la carretera Quibdó-Medellín, que significó notables transformaciones en la articulación del Chocó al contexto regional nacional. Hacia 1960 Quibdó había cambiado su dinámica de relación económica fluvial con Cartagena, por la presencia de esta vía carretable que lo ligaba ahora con el interior del país (González, 2007). Este hecho transformó a los pueblos del río Quito, convirtiéndolos en productores del arroz y las maderas que se vendían en Quibdó.</p>
<p>Poblaciones ribereñas y costeras que se verían transformadas con la continuación de la carretera al mar y con la construcción del puerto en Tribugá</p>	<p>En esta categoría se incluyen las comunidades del alto Baudó y de la costa norte del Chocó, entre el golfo de Tribugá y la costa del bajo Baudó. Allí hay más expectativas frente al fenómeno, aunque es importante tener en cuenta que desde hace treinta años la franja costera y estuarina del Pacífico norte ha sido una despensa de moluscos bivalvos para los barcos camaroneros y pesqueros provenientes de los puertos de Guayaquil y Buenaventura (Leal y Restrepo, 2003). La cartografía del cambio que hemos esbozado nos permite pensar en las transformaciones tecnológicas, económicas y socioculturales de cada localidad, no como fenómenos aislados sino como alteraciones que adquieren sentido dentro de una lógica de integración regional, que toma elementos de la geografía natural y cultural, como son las cuencas hidrográficas y las prácticas de movilidad pendular que las</p>

	<p>poblaciones ribereñas realizan en esos ámbitos. Así mismo, en la historia de las relaciones económicas, políticas y culturales entre el Chocó y la región Andina.</p>
--	--

Fuente: Meza, C.A. y Castro, R. (2010). Tradiciones dinámicas de los pueblos afrochocoanos en la vía al mar. Boletín OPCA,02, 22-48.

La anterior tabla permite dilucidar el impacto que han sufrido las regiones impactadas por la vía entre ánimas y nuquí, develando la crisis ecológica, cultural, política y socioeconómica actual. En donde el acervo cultural de las poblaciones hace que estas reacciones de descontento debido al la llegada de cambios que trae consigo la construcción la modernización vial y portuaria, lo acual hace que deba existir un dialogo permanente con las comunidades afectadas.

Ahora bien, Meza y Castro (2010), igualmente en su investigación abordan algunas que para esta investigación se llamaran categorías emergentes que reflejan las características del acervo cultural, social, político y socioeconómico de estas comunidades y que son impactadas por la modernización que trae la construcción de la vía. Se abordarán de manera sucinta.

1. “Las tradiciones dinámicas: De la modernización como experiencia y la tradición como respuesta se desprenden formas de conocimiento heterogéneas (no esenciales ni monolíticas) de pensamiento y práctica basadas en la experiencia situada, sin que ello invoque la noción simplista de “conocimientos locales” en tanto que una mirada alternativa de los sistemas de conocimiento situado, conlleva a pensar en la simultaneidad de lo local y lo global que caracteriza a estas formas de saber (Nygren, 1999: 268).

2. Ingeniería: expansión industrial y persistencia artesanal: Con frecuencia, en Puerto Nuevo se escucha decir que el oro y la minería son una “maldición” para los pueblos que habían cimentado su supervivencia en ellos. Para quienes se dedican a la minería artesanal, el bienestar y la seguridad alimentaria se ve amenazado cuando el metal escasea y las tiendas de cambio pagan poco por él. Con el deterioro de la agricultura tras la introducción de agroquímicos, la combinación entre ésta y la minería ahora es poco común y los reveses ya no son sorteados con el trabajo en el monte o la pesca. En las Ánimas y en las comunidades de los ríos Quito y San Pablo, la minería la tecnificada no sólo ha debilitado diversas formas de minería artesanal. A sus impactos hay que sumarle al deterioro agrícola, las inundaciones, las enfermedades de la piel, la desaparición de peces y la violencia de los grupos armados que controlan la actividad.

En las Ánimas se trabaja en minas de oro corrido y de oro regada. La primera se caracteriza por el socavón y el hoyadero, que consiste en la apertura de hoyos o túneles pequeños y pozos escalonados en donde varias personas remueven los barroes en lo profundo del aluvi6n. En este tipo de minería, la organizaci6n del trabajo ha mantenido una estructura jerárquica que se remonta a la colonia. Se basa en la delegaci6n de responsabilidades que los blancos asignaban a los esclavizados y que proporcionaba a los cautivos cierto nivel de autoridad dentro de la cuadrilla (Whitten y Friedemann S. de, 1974). Otra forma de minería se realiza alrededor de los dep6sitos auríferos en los placeres de los ríos. Allí, son principalmente las mujeres quienes trabajan removiendo, sacando y lavando el material con pala, la batea y cachos, el almocafre.

3. Las azoteas en los proyectos educativos y productivos: El reconocimiento y la valoración de los sistemas de cultivo, las estrategias alimentarias y la medicina ancestral se presentan en diferentes ámbitos y escalas, desde las iniciativas personales y familiares de revitalización de las tradiciones económicas hasta los proyectos educativos y productivos de seguridad alimentaria y agroecología que en la actualidad promueven los consejos comunitarios con ayuda de la cooperación internacional y la intervención de instituciones estatales.

En los proyectos agroecológicos y educativos, así como en las vivencias cotidianas, la gente reelabora y piensa en las azoteas como respuesta al cambio modernizador. Se trata de estructuras elevadas del suelo donde las comunidades cultivan plantas medicinales y de uso alimentario. Jaime Arocha se refiere al carácter familiar y doméstico de las azoteas y atribuye a las mujeres este saber ya que son ellas quienes utilizan las canoas viejas, las tarimas o las tablas como plataformas de siembra sostenidas mediante pilotes altos”.

Las anteriores categorías, muestran la importancia de que el desarrollo de las comunidades debe estar guiado por principios derivados de los derechos y las apropiaciones de las mismas comunidades, así como la modernización vial debe propender por la afirmación de las culturas y la protección de los ambientes naturales. Lo anterior, incluye nociones de compensación, equidad, autonomía, autodeterminación, afirmación de la identidad y sostenibilidad de las poblaciones a la cuales impacta la vía.

Por lo anterior, los proyectos viales deben ir más allá de la creación de infraestructura y el mejoramiento de las condiciones materiales para fortalecer las culturas, las costumbres y

lenguajes de los habitantes de esas regiones por donde pasa la vía. Se puede pensar como etnodesarrollo. El etnodesarrollo “puede entenderse como la capacidad autónoma de una sociedad culturalmente diferenciada para guiar su propio desarrollo” (Bonfil, 1982:142).

Igualmente, Bonfil propone dos conceptos importantes para entender el etnodesarrollo: cultura propia y control cultural. “Con el primero se refiere a la integración de prácticas culturales autónomas y apropiadas, en donde se genere un diálogo entre elementos propios y ajenos, y la capacidad de decisión y control sobre ellos. El segundo es la capacidad del grupo social de decidir sobre los recursos culturales propios, ajenos y apropiados, de forma que el etnodesarrollo implica fortalecer y ampliar la capacidad autónoma de decisión”.

Entonces, dice Bonfil “el desarrollo de la acción colectiva depende tanto de las formas de organización y de los planteamientos ideológicos, como de los contextos políticos”, lo cual, hace importante las relaciones que se gesten entre los grupos sociales y el Estado, ya que los grupos sociales representan los intereses de toda una comunidad para negociar con el Estado, contribuyen a la transformación de visiones sobre la conservación ecológica, a la discusión sobre su carácter étnico y a la necesidad de representación y de políticas claras por parte del Estado. Estas relaciones, además, son intervenidas por el discurso del desarrollo de las regiones.

## **Impacto ambiental de la carretera Ánimas-Nuquí**

La construcción de la carretera impacta de manera negativa los ecosistemas locales, como la fragmentación del ecosistema, la dispersión de especies exóticas y disminución de las poblaciones de especies de flora y fauna nativa, así como la alteración del ciclo hidrológico, la producción de material particulado y de ruido, y contaminación de las aguas y del suelo. Efectos que pueden traer consecuencias negativas a largo plazo, lo cual afecta la calidad de vida de las comunidades cercanas y altera los procesos ecológicos que sostienen los ecosistemas locales.

Ahora bien, la mayoría de las obras viales cuentan con licencias ambientales y políticas para la evaluación del impacto ambiental, políticas que en la mayoría no siempre son lo suficientemente claras o se aplican de manera adecuada (Perevochtchikova, 2013). Además, se reconoce que las herramientas existentes no siempre se utilizan de manera eficaz para reducir los impactos ambientales.

### **Impactos ambientales**

<b>IMPACTO</b>	<b>DESCRIPCIÓN</b>
Fragmentación de hábitats	Ocurre cuando un hábitat grande y continuo se reduce y se subdivide en dos o más fragmentos. Este fenómeno está casi siempre asociado a la tala de bosques para su conversión en otros usos del suelo, pero también ocurre cuando el área es atravesada por una carretera, canal, línea de transmisión u otra obra de infraestructura que divida el área (Primack, 1998).

<p>Efecto barrera</p>	<p>Se produce cuando se impide la movilidad de los organismos o de sus estructuras reproductivas, lo que trae como consecuencia limitar el potencial de los organismos para su dispersión y colonización. Muchas especies de insectos, aves y mamíferos no cruzan estas barreras; por lo tanto, las plantas que tienen frutos carnosos o semillas que se dispersan por animales se afectarán también. Debido a este efecto muchos animales que consumen recursos que se encuentran dispersos no pueden moverse libremente a través del terreno y las especies que dependen de éstos se ven limitadas en su alimentación, ya que no pueden pasar a los hábitats vecinos.</p>
<p>Efecto de borde</p>	<p>Se presenta cuando un ecosistema es fragmentado y se cambian las condiciones bióticas y abióticas de los fragmentos y de la matriz circundante (Kattan, 2002). En el caso de carreteras este efecto se presentará en las inmediaciones o borde de la vía, donde se crearán condiciones con mayor temperatura, menor humedad, mayor radiación y mayor susceptibilidad al viento. Según lo reportado por Goosem (1997), este efecto de borde puede penetrar 50 m para aves, 100 m para los efectos microclimáticos y 300 m para insectos.</p>
<p>Atropellamiento de animales en las carreteras</p>	<p>Es el impacto directo más fácil de reconocer en comparación con otros como fragmentación, deterioro del ecosistema y cambios en el comportamiento de los animales, en especial porque constantemente en las carreteras se observan los cuerpos de los</p>

	animales muertos, aunque en algunos casos los animales quedan en un estado que dificultan la identificación de la especie.
Cambios en los patrones reproductivos	La circulación de vehículos genera cambios en sus actividades reproductivas de los animales, los cuales pueden disminuir las poblaciones y causar una posible extinción local dentro de la región afectada. Forman y Alexander (1998) aseguran que los efectos causados por el ruido, la contaminación ambiental y visual producidos por el tráfico vehicular generan pérdidas más representativas para la fauna que el atropellamiento mismo en las vías.
Ruido	El ruido generado por el tránsito vehicular es uno de los factores que mayores impactos ecológicos causan a la fauna, ya que produce varios efectos como el desplazamiento, reducción de áreas de actividad y un bajo éxito reproductivo, lo que está asociado a pérdida del oído, aumento de las hormonas del estrés, comportamientos alterados e interferencias en la comunicación durante la época reproductiva, entre otros (Forman y Alexander, 1998).

Fuente: [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1794-12372006000100004](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1794-12372006000100004)

### **La carretera en la dinámica del conflicto y control territorial**

La relación entre la carretera y control territorial se manifiesta en cómo las vías, estas facilitan la movilidad y el acceso a diferentes áreas, lo que a su vez influye en la distribución de la población, los recursos y las actividades económicas, impactando así el control y la

planificación territorial. El control territorial esta referido a la capacidad con que cuenta el estado a traves de sus instituciones de ejercer influencia y tomar decisiones sobre un área geográfica específica. Al respecto, Ricardo Andrés Bernal Mendiola y Luis Antonio Martín Moreno, en su investigación titulada “El Control Territorial para Colombia: Un abordaje sistémico”, afirman que:

El Control Institucional del Territorio es la intervención integral del Estado sobre su territorio y la población que se encuentra en él, fundamentado en la autoridad que es inherente al gobierno que lo constituye. Esta intervención debe incluir toda la estructura del poder público y en los casos que sea necesario también podrán integrarse los recursos y medios privados. Este proceso de control y presencia debe hacerse de manera simultánea con la participación conjunta de las diferentes organizaciones que son garantes en representación del gobierno, de la satisfacción de las necesidades básicas y el desarrollo de las comunidades. El Estado incluye al componente militar en esta acción más no le delega responsabilidades diferentes a las que le corresponden dentro de la autoridad y función que le ha sido otorgada constitucionalmente en procura del logro de los objetivos nacionales en materia de Defensa y Seguridad. Recuperado de: <https://esdeglibros.edu.co/index.php/editorial/catalog/download/7/4/218?inline=1>

Entonces, para que el estado consolide el control territorial se requiere de la presencia de instituciones estatales en regiones como el Choco, lo cual, hace necesario de un desarrollo vial, que permita la movilidad para el control territorial en donde el desarrollo de la infraestructura vial se hace importante, no solo para que exista un impacto en lo social, económico, político y cultural, si no para que exista un control en terminos de seguridad a la región. En esto radica el papel estratégico para el control territorial y la movilidad de recursos.

Las carreteras y caminos, especialmente las vías terciarias, son cruciales para el acceso a zonas remotas, el movimiento de tropas, el transporte de bienes y la prestación de servicios básicos. Su mejora y mantenimiento son fundamentales para la construcción de paz, la integración territorial y el desarrollo económico en zonas afectadas por el conflicto armado. Entonces, las vías cuentan con un papel estratégico, siendo este:

**Control territorial:** Las vías permiten a los actores armados controlar el movimiento de personas y mercancías, facilitando la vigilancia y la proyección de su poder.

**Movilidad de recursos:** La infraestructura vial facilita el acceso a recursos naturales, mercados y centros de producción, impactando la economía local y la capacidad de los actores armados para financiar sus actividades.

**Desplazamiento de población:** Las vías pueden ser utilizadas tanto para facilitar el desplazamiento forzado de personas como para permitir la llegada de ayuda humanitaria y el retorno de desplazados.

**Acceso a servicios:** La falta de vías adecuadas dificulta el acceso a servicios básicos como salud, educación y justicia, lo que puede aumentar la vulnerabilidad de la población y contribuir a la persistencia del conflicto.

Entonces, las vías se convierten en un elemento clave en el conflicto armado, tanto por su papel estratégico en el control territorial y la movilidad de recursos, como por su potencial para la construcción de paz y el desarrollo económico. La adecuada planificación, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial son esenciales para superar las consecuencias del conflicto y construir un futuro más próspero y equitativo.

## **Conclusiones**

La modernización vial entre ánimas y nuquí, sea convirtio en una fuente de conflictos territoriales entre estos grupos sociales pertenecientes a estas regiones e instituciones del Estado, proyecto que se percibe como exógeno que surge de los intereses del poder central del Estado y de las regiones económicamente más fuertes que el Chocó. proyecto que moviliza una serie de ideas (desarrollo sostenible, modernidad, progreso) que se confrontan con las ideas propias que tienen las comunidades sobre su territorio, su visión de futuro, sus formas tradicionales de producción y su cultura.

Asimismo, el proyecto pone en juego la protección y conservación del medio ambiente en la región bajo las consignas del desarrollo sostenible, por todos los actores involucrados en el mismo. Regiones en donde las comunidades no solo están determinadas por el espacio y el lugar, sino que en esta interacción también son productoras de espacios y de identidades que dialogan con el lugar específico en el que se producen. En esa medida es interesante pensar cómo los procesos organizativos y de acción colectiva se desarrollaron en el contexto de la carretera, que es un enorme transformador del espacio y que plantea unas lógicas espaciales específicas y de la misma forma el proceso organizativo de base ha sido particular.

En este contexto, teniendo claro que el mejoramiento de los sistemas de infraestructura se hace con la firme intención de mejorar la integración vertical entre los diferentes espacios, tanto la IIRSA como el PPP y las iniciativas colombianas que se articulan directamente o no con estas deben comprenderse desde las relaciones de poder globales que dinamizan y revalorizan nuevos espacios, pero que generan tensiones entre las diferentes jerarquías de

actores globales. Lo anterior, hace que se generen confrontaciones con las ideas propias que tienen las comunidades sobre su territorio, su visión de futuro, sus formas tradicionales de producción y su cultura.

La sustentabilidad ambiental y territorial demandan la inserción y materialización de enfoques de desarrollo que impliquen la seguridad humana y la superación de las carencias socio económicas alineadas con un propósito de bienestar colectivo y de conservación de los atributos naturales y culturales, la oferta de bienes y servicios ambientales y ecosistémicos, los cuales, se constituyen condicionantes claves que integralmente abordados y asimilados podrían fundar los cimientos de la gobernanza o de poder social en perspectiva de impulsar un modelo propio, contextualizado y pertinente de desarrollo que no soslaye la participación y la autodeterminación de los grupos étnicos representados en sus estructuras de liderazgo autónomo, que afiance el respeto de los derechos ambientales, colectivos y humanos, y propenda por la conservación de la oferta natural de la ecoregión, así como de su cultura y desarrollo socioeconómico.

Ahora bien, como impacto la carretera ánimas-nuquí debe movilizar un desarrollo sostenible, modernidad y progreso, que se confrontan con las ideas propias que tienen las comunidades sobre su territorio, su visión de futuro, sus formas tradicionales de producción y su cultura. Asimismo, pone en juego la protección y conservación del medio ambiente en la región bajo las consignas del desarrollo sostenible, por todos los actores involucrados en el mismo.

El desarrollo sostenible entendido como la excusa que el Estado tiene para salvaguardar y preservar lo que queda de bosques originales o pocos intervenidos, donde habitan comunidades que en el pasado reciente han sido marginadas por las problemáticas sociales que se viven en el país.

## Referencias

- Álvarez, J. (2024), De la geopolítica a la visión geoestrategia, Revista de CXXXVIII, Volumen 141, Número 999.
- Alberico, M., (1993), La zoografía terrestre, págs. 232-239. En: LEYVA, P., 1993 (editor) Colombia Pacífico Tomo I. Proyecto Editorial del Fondo FEN – Colombia, Bogotá. 399 pp.
- Amblard, H.; P. Bernoux y G. Herreros, 1997 (2.<sup>a</sup> ed.). Une sociologie de la traduction, pp. 127-180. En : AMBLARD, H.; P. BERNOUX y G.HERREROS (et al.) Les nouvelles approches sociologiques des organisations. Editorial du Seuil, Paris, 244 pp
- Berger, Peter; Berger Brigitte y Kellner, Hansfried 1979. Un mundo sin hogar. Modernización y conciencia. Editorial Terrae. Santander, España
- Bernal, R. & Martín, L. El Control Territorial para Colombia: Un abordaje sistémico. <https://esdeglibros.edu.co/index.php/editorial/catalog/view/7/4/218>
- Bernoux, P., (1985), La sociologie des organisations. Éditions du Seuil, Paris, 390 pp. BIRSCHENK, T., J.P. CHAVEAU y J.P OLIVIER de SARDAN. 2000 (coord.)
- Bonfil, G. (1982). AMERICA LATINA: etnodesarrollo y etnocidio. Ediciones Flacso.
- CEPAL. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. 2020. “Caminos rurales: vías claves para la producción, la conectividad y el desarrollo territorial”. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/45781-caminos-rurales-vias-claves-laproduccion-la-conectividad-desarrollo-territorial>
- Courtier en developpement: les villages africains en quête de projets. Editorial KARTHALA – APAD, Paris, 328 pp.

Colmenares, G., (1973), Historia económica y social de Colombia 1537-1719. Editorial la Carreta (3ª Ed. 1978), Medellín, 459 pp.

Constitución Nacional de Colombia de 1991. Crozier, M. y E. Friedberg, (1977), l'acteur et le système. editorial de seuil, paris, 504 pp.

Cocomá, G. (2010), Estrategias de apropiación y apuestas del desarrollo sostenible por las comunidades negras e indígenas embera del pacífico norte colombiano: el caso de la carretera ánimas – nuquí, chocó(colombia).

<https://hemeroteca.unad.edu.co/index.php/revista-de-inv>

Díaz, G., (2005), Antecedentes históricos de la vía al mar Ánimas–Nuquí: pasado y presente. En: <http://www.ibcperu.org/doc/isis/12607.pdf>.

Departamento Nacional de Planeación (DNP). 2008. Inversión Privada en Infraestructura 1993-2006. Bogotá: DNP. [http:// www.dnp.gov.co/PortalWeb/Programas/Transporte% C3%ADascomunicacionesenerg%C3%ADaminer%C3%ADa/](http://www.dnp.gov.co/PortalWeb/Programas/Transporte%C3%ADascomunicacionesenerg%C3%ADaminer%C3%ADa/) (consultado en mayo del 2008).

Departamento Nacional de Planeación (DNP). 2006. Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010. DNP. [http://www.dnp.gov. co/PortalWeb/PND/PND20062010/tabid/65/Default.aspx](http://www.dnp.gov.co/PortalWeb/PND/PND20062010/tabid/65/Default.aspx)

Escobar, A. 1996. Viejas y nuevas formas de capital y los dilemas de la biodiversidad, págs. 109-131. En: ESCOBAR, A y PEDROSA, A. (investigadores), 1996. Pacífico ¿desarrollo o diversidad? estado, capital y movimientos sociales en el Pacífico colombiano. Editorial CEREC – ECOFONDO, Santafé de Bogotá, 373 págs.

Eslava, J.A., (1993), Climatología, págs. 136-147. En : LEYVA, P., 1993 (editor) Colombia Pacífico Tomo I. Proyecto Editorial del Fondo FEN – Colombia, Bogotá. 399 pp.

Gamboa, J., (1999), La política de baldíos en el Chocó durante la segunda mitad del siglo XIX, págs. 127-158. En : VARGAS SARMIENTO, P., 1999 (coor. y comp.). Construcción territorial en el Chocó. Volumen I: historias regionales. ICAN–PNR–OBAPO, Bogotá, 202 pp.

Gentry, A.H., (1993), Riqueza de especies y composición florística, págs. 200-219. En : LEYVA, P., 1993 (editor) Colombia Pacífico Tomo I. Proyecto Editorial del Fondo FEN –Colombia, Bogotá. pp.397

Instituto de investigaciones marinas (2015), titulado “ Viabilidad socioeconómica del establecimiento de un AMP: la capacidad adaptativa de la comunidad Nuqui (Choco) <https://aquadocs.org/server/api/core/bitstreams/6fe88698-723b-4e70-9674-85c7f6b4cacb/content>

Meza, C.A. y Castro, R. (2010). Tradiciones dinámicas de los pueblos afrochocoanos en la vía al mar. Boletín OPCA,02, 22-48.

Monsalve, L. (2008), La Conexión vial Las ánimas - Nuquí, ¿una salida al mar del Pacífico, a cualquier precio?. <https://www.semillas.org.co/es/la-conexin-vial-las-nimas-nuqu-una-salida-al-mar-del-pacifico-a-cualquier-precio>

Mosquera, S., (2004), La gente negra en la legislación colonial. Editorial Lealon – serie Ma’Mawu, Medellín, 188 pp.

Olivier de sardan, O., (1998), Anthropologie et développement. Editorial : APAD – Karthala, Paris, 224 pp.

- Pedrosa, A., (1996), La institucionalización del desarrollo, págs. 66-89. En : ESCOBAR, A y PEDROSA, A. (investigadores), 1996. Pacífico ¿desarrollo o diversidad?: estado, capital y movimientos sociales en el Pacífico colombiano. Editorial CEREC – ECOFONDO, Santafé de Bogotá, 373 pp.
- Perevochtchikova, M. (2013). Environmental Impact Assessment and the Importance of Environmental Indicators. *Gestion y Politica Publica*, 22(2), 283– 312.
- Rangel, J. y P. Lowy, (1993), Tipos de vegetación y rasgos fitográficos, págs. 182-198. En : LEYVA, P., 1993 (editor) Colombia Pacífico Tomo I. Proyecto Editorial del Fondo FEN – Colombia, Bogotá, 399 pp.
- RIMISP. Centro Latinoamericano para el Desarrollo Territorial. 2019. “El Territorio es un espacio vivo y socialmente construido”. <https://www.rimisp.org/noticia/el-territorio-es-un-espacio-vivo-y-socialmente-construido/>
- Rist, G., (2001), (2.e édition) Le développement : histoire d’une croyance occidentale. Editorial : Press de sciences Po, Paris, 443 pp.
- Salgado, J. periodista del semanario Chocó 7 días. Entrevista: viernes 23 de Junio 2006. Quibdó.
- Sharp, W., (1993), Manumisión, libres y resistencia negra en el Chocó colombiano, págs. 406-419. En : LEYVA, P., 1993 (editor) Colombia Pacífico Tomo II. Proyecto Editorial del Fondo FEN – Colombia, Bogotá. 474 pp.
- Stiles, F., (1993), La avifauna, págs. 248-255. En : LEYVA, P., 1993 (editor) Colombia Pacífico Tomo I. Proyecto Editorial del Fondo FEN – Colombia, Bogotá. 399 pp.
- Vargas, P., (1993), Los embera, Waunana y los Cuna : cinco siglos de transformaciones territoriales en la región del Chocó, págs. 292-309. En : LEYVA, P., 1993 (editor)

Colombia Pacífico Tomo I. Proyecto Editorial del Fondo FEN – Colombia, Bogotá, 399 pp.

Werner, E., (2000), Ni aniquilados, ni vencidos: los Emberá y la gente negra del Atrato bajo el dominio español. Siglo XVIII. Editorial : Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Bogotá, 202 pp. [estigaciones-unad/article/view/697/1518](http://estigaciones-unad/article/view/697/1518)