

LA CONFIGURACIÓN TERRITORIAL EN EL MUNICIPIO DE RIONEGRO  
(ANTIOQUIA) Y LA RELACION SOCIEDAD – NATURALEZA A PARTIR DE LAS  
OBRAS DE INFRAESTRUCTURA: - DESARROLLO VIAL DEL ORIENTE  
ANTIOQUEÑO 1991 - 2011

VICENTE ANTONIO GUERRA PEÑA

Tesis de Grado

Directora Luz Stella Carmona Londoño

Doctora en Geografía, Profesora investigadora Universidad Pontificia Bolivariana,  
Medellín, Colombia

UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA

ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES

MAESTRÍA EN DESARROLLO

MEDELLÍN

2014

A mis abuelos por sus historias escritas a pulso de honradez y humildad.

A mis tías y a la recua de primos, por tanto amor compartido.

A los amigos del alma que me comprueban cada día que sí es posible ser una sola familia.

A mis padres por su profunda fe en sus hijos y a mi hermano por la confianza absoluta.

A Yami, porque con su sí abrió un mundo nuevo, lleno de aventuras compartidas.

A mis hijos, Juan David, Santiago, Mariana y Samuel, por ser quienes son: un regalo único que cada día me enseñan a vivir algo nuevo.

Para todos: ¡Gracias totales!

Le doy las gracias a mis compañeros y profesores de Maestría por este grato viaje compartido.

A Luz Stella Carmona por su infinita y amable persistencia.

A mis compañeros de trabajo por la solidaridad y la misericordia en estos tiempos.

Y gracias a Dios por las oportunidades y la vida.

## Contenido

### **INTRODUCCIÓN: LA CONFIGURACIÓN TERRITORIAL, TRANSFORMACIONES A PARTIR DE LA RELACIÓN SOCIEDAD – NATURALEZA .....13**

#### **1. BIENVENIDOS AL FUTURO: ¿PROMESA FALLIDA O BRÚJULA DEL DESARROLLO?.....13**

##### **1.1 Rionegro: ¿un territorio organizado desde afuera? .....14**

##### **1.2 Objetivos .....29**

##### **1.2.1 Objetivo general.....29**

##### **1.2.2 Objetivos específicos .....29**

#### **2. LA CONFIGURACIÓN TERRITORIAL EN RIONEGRO, ANTIOQUIA, A PARTIR DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA: UNA MIRADA A LAS RELACIONES SOCIEDAD – NATURALEZA EN EL PROYECTO DESARROLLO VIAL DEL ORIENTE ANTIOQUEÑO ENTRE 1991 Y 2011.....30**

##### **2.1. El intercambio orgánico: interacción entre sociedad y naturaleza a través de los agentes de transformación .....30**

##### **2.1.1 El intercambio orgánico, la relación dialéctica entre hombre y naturaleza .....31**

##### **2.1.2 Los sentidos de la naturaleza son los que el hombre le otorga .....50**

##### **2.1.3 El espacio geográfico: escenario de la disputa entre los intereses propios y ajenos .....52**

##### **2.1.4 El hombre somete a la naturaleza: de la primera a la segunda naturaleza un continuo ordenamiento espacial.....60**

##### **2.1.5 El territorio como mercancía: sobre la creación y la pérdida del valor de uso .....73**

##### **2.2. Territorio y configuración territorial: la historia en clave del hombre en el mundo .....77**

##### **2.2.1 El espacio, un conjunto de objetos y sistemas de acciones .....77**

##### **2.2.2 El territorio: espacio que se apropia para la producción y la reproducción .....78**

##### **2.2.3 La globalización: fuerza que produce desde los espacios territorios y territorialidades .....81**

##### **2.2.4 La configuración territorial: las huellas de las luchas del mundo en el rincón local.....83**

##### **2.2.5 La Territorialidad: la apropiación de quien domina.....87**

|                                                                                                                                                       |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 2.3.2 Los agentes privados: ordenadores y consumidores del espacio .....                                                                              | 92         |
| 2.3.3 El Estado Moderno liberal, el Estado Democrático burgués, y el Estado socialista.....                                                           | 95         |
| 2.3.3.1 El Estado Moderno liberal: origen de la libertad, los derechos y el mercado .....                                                             | 96         |
| 2.3.3.2 El Estado en la concepción burguesa, la democracia para los propietarios .....                                                                | 98         |
| 2.3.3.3. La concepción marxista: la disolución del Estado burgués y Liberal para la creación del Estado proletario .....                              | 99         |
| 2.3.3.4 El Estado Moderno y el surgimiento de la ciudadanía, una emergencia no explicada por el liberalismo ni el marxismo .....                      | 101        |
| 2.3.4. El Estado Moderno, Globalización y Territorios.....                                                                                            | 105        |
| 2.3.4. 1 El Estado en tiempos de globalización y territorios fragmentados .....                                                                       | 105        |
| 2.3.4. 2 La fragmentación del territorio, amenaza y oportunidad .....                                                                                 | 113        |
| <b>3. EL TERRITORIO DE RIONEGRO Y SUS ANTECEDENTES.....</b>                                                                                           | <b>116</b> |
| 3.1 Antioquia: del modelo colonial al librecombio, mirado a través de los ejes territoriales .....                                                    | 116        |
| 3.2 Del campo a la ciudad, el camino de la primera industrialización en Medellín y del crecimiento económico en la región .....                       | 123        |
| 3.3 El modelo de sustitución de importaciones: oportunidad para el fortalecimiento de la industria local.....                                         | 136        |
| 3.4 El sueño de la modernidad: infraestructura y servicios públicos para el desarrollo económico en el país y la región.....                          | 138        |
| 3.5 La industria acelera el desarrollo económico en Antioquia .....                                                                                   | 141        |
| 3.7 La competitividad: la nueva ilusión del crecimiento económico .....                                                                               | 163        |
| 3.8 Análisis de la configuración territorial en el corredor industrial de Rionegro entre 1991 y 2011 a partir de la autopista Medellín – Bogotá ..... | 173        |
| 3.8.1 El contexto global en el período 1991 - 2011 .....                                                                                              | 174        |
| 3.8.2 El contexto colombiano en el período 1991-2011 .....                                                                                            | 175        |
| 3.8.3 Rionegro, el espacio transformado por la industrialización y la globalización .....                                                             | 178        |
| 3.8.4 El corredor industrial del sector Belén y autopista Medellín – Bogotá .....                                                                     | 200        |
| 3.8.5 La territorialidad industrial vs la territorialidad campesina .....                                                                             | 230        |

|                                                                                                            |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 3.8.6 La relación de los agentes de transformación en el territorio del corredor industrial.....           | 238 |
| 3.8.7 La alianza público – privada para el crecimiento y la competitividad .....                           | 242 |
| 3.8.8 La discusión regional: cómo lograr un desarrollo integral con presiones externas al territorio ..... | 247 |
| 3.8.9 El territorio y el paradigma del desarrollo .....                                                    | 249 |
| 4. CONCLUSIONES .....                                                                                      | 252 |
| Referencias .....                                                                                          | 262 |

## Tabla de figuras

*Figura 1.* Mapa político administrativo de Antioquia. IGAC - Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Extraído el 9 de julio de 2013.

[http://geoportal.igac.gov.co/mapas\\_de\\_colombia/igac/mps\\_fisicos\\_deptales/2012/Antioquia.pdf](http://geoportal.igac.gov.co/mapas_de_colombia/igac/mps_fisicos_deptales/2012/Antioquia.pdf) 15

*Figura 2.* Mapa físico político de Antioquia. IGAC - Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Extraído el 9 de julio de 2013. [http://geoportal.igac.gov.co/mapas\\_de\\_colombia/igac/mps\\_fisicos\\_deptales/2012/Antioquia.pdf](http://geoportal.igac.gov.co/mapas_de_colombia/igac/mps_fisicos_deptales/2012/Antioquia.pdf)

16

*Figura 3.* Mapa de las subregiones del Oriente Antioqueño y el Porce-Nus. CORNARE - Corporación Autónoma Regional de las cuencas de los Ríos Negro y Nare. Extraído el 9 de julio de 2013.

<http://www.cornare.gov.co/index.php/la-region/jurisdiccion> 20

*Figura 4.* Mapa ubicación subregión Valle de San Nicolás en el Oriente Antioqueño. Elaboración propia basado en Selección por atributos subregiones. CORNARE. Extraído el 9 de julio de 2013.

<http://www.cornare.gov.co/index.php/sistema-informacion-ambiental> 21

*Figura 5.* Mapa de Rionegro dentro de la subregión Valles de San Nicolás en el Oriente Antioqueño. Selección por atributos municipios. CORNARE. Extraído el 9 de julio de 2013.

[http://190.14.231.74/MapGIS/web/swf/MAPGIS\\_FLEX.jsp](http://190.14.231.74/MapGIS/web/swf/MAPGIS_FLEX.jsp) 23

*Figura 6.* Rionegro en la región de Oriente Antioqueño. CORNARE. Selección por atributos municipios y capa de Carto Base Spot Satelital. Extraído el 9 de julio de 2013.

[http://190.14.231.74/MapGIS/web/swf/MAPGIS\\_FLEX.jsp](http://190.14.231.74/MapGIS/web/swf/MAPGIS_FLEX.jsp) 24

*Figura 7.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1967). Planta de Pepalfa. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-016-0114). Archivo digital Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 10 de octubre de 2014. 33

*Figura 8.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1967). Pepalfa, interior planta Rionegro. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-016-0121). Archivo digital Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 10 de octubre de 2014. 34

*Figura 9.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1967). Interior de la fábrica de Rionegro. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-016-0109). Archivo fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 10 de octubre de 2014.

35

*Figura 10.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1965). Coltejer Rionegro. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-018-0808). Archivo fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 10 de octubre de 2014. 36

*Figura 11.* [Fotografía Google Earth] (1970). Vista aérea del sector de la Planta de Coltejer. Se muestra la silueta de las formas en el registro de la época. Extraído de Google Earth el 16 de octubre de 2014. 37

*Figura 12.* [Fotografía de Google Earth]. (2013). Planta de Coltejer. Extraído de Google Earth el 16 de octubre de 2014. 37

*Figura 13.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1972). Vista aérea del municipio de Rionegro. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-018-080). Archivo fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 10 de octubre de 2014. 39

*Ilustración 14.* [Fotografía de Google Earth]. (2013). Vista aérea del municipio de Rionegro. Extraído de Google Earth el 16 de octubre de 2014. 39

*Figura 15.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Vivienda ubicada en el sector entre el corredor industrial y la cabecera de Rionegro. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 40

*Figura 16.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Detalle de la función que cumple la casa antigua en el corredor del estudio. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 41

*Figura 17.* [Fotografía anónima]. (188?). El parque principal de Rionegro en piso de tierra y en medio hay un buey. Anónimo (BPP-F-001-0569). Archivo fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 16 de octubre de 2014. 42

*Figura 18.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1965). Plaza principal de Rionegro, se aprecian las líneas o chivas, vehículos que prestaban el servicio de transporte veredal e intermunicipal. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-018-0812). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 16 de octubre de 2014. 43

*Figura 19.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1980). Plaza principal de Rionegro, la Catedral San Nicolás el Magno y los toldos de mercado. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-016-0680). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 16 de octubre de 2014. 44

*Figura 20.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Una instalación reciente con formas antiguas que sirve de restaurante tipo fonda con acabados rústicos. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 45

*Figura 21.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Detalle en el sector Belén. Parqueadero de camiones en el cruce de la autopista Medellín-Bogotá y la vía a Rionegro. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

46

*Figura 22.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1967). Interior de la fábrica Pepalfa de Rionegro. Gabriel Carvajal Pérez, (BPP-F-016-0111) Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 14 de octubre de 2014. 48

*Figura 23.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1970). Vista aérea del terreno de la empresa textil Riotex, filial de Fabricato, en el municipio de Rionegro, Antioquia. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-018-0235) Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 16 de octubre de 2014. 54

*Figura 24.* [Fotografía de Google Earth]. (2013). Vista aérea de la planta de Riotex. Extraído de Google Earth el 16 de octubre de 2014. 54

*Figura 25.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1990). Vista aérea del aeropuerto internacional José María Córdova. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-003-0054). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 10 de julio de 2013. 59

*Figura 26.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1976). Movimiento de tierras para la construcción de la carretera Medellín – Bogotá. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-001-0915). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 10 de julio de 2013. 61

*Figura 27.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1976). Construcción de la carretera Medellín – Bogotá. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-001-0968). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 10 de julio de 2013. 62

*Figura 28.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1970). Movimiento de tierras en la construcción de la autopista Medellín – Bogotá. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-001-0913). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 10 de julio de 2013. 64

*Figura 29.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1970). Movimiento de tierras para la construcción de la carretera Medellín-Bogotá. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-003-0060). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraído el 14 de julio de 2013. 65

*Figura 30.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1970). Construcción carretera Medellín-Bogotá. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-001-0913). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 14 de julio de 2013. 66

*Figura 31.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1972). Tramo de la carretera Medellín-Bogotá. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-015-0588). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraído el 14 de julio de 2013. 67

*Figura 32.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1980). Detalle de la construcción del aeropuerto internacional José María Córdova. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-016-0498). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraído el 14 de julio de 2013. 83

*Figura 33.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1981). Construcción del Aeropuerto Internacional José María Córdova. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-016-0479). Archivo fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Extraído el 14 de julio de 2014. 86

*Figura 34.* Mapa de caminos de herradura a mediados del siglo XIX. (J.Parson) (1961). “La colonización antioqueña en el occidente de Colombia”. Citado por (Londoño, 2010) en “Un viaje de cien años a la Historia del Transporte en Antioquia”. 117

*Figura 35.* [Fotografía Manuel Lalinde]. (1922). Calle Ayacucho, salida de Medellín hacia Rionegro pasando por el corregimiento Santa Elena. Manuel Lalinde. (BPP-F-002-0560) Archivo fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 24 de octubre de 2014. 124

*Figura 36.* Infraestructura para la industrialización de Medellín entre 1920 y 1930. Adaptado de Geoportal de Cornare con capa Google y capa Cornare, y selección por atributos en municipio de Rionegro. Recuperado el 14 de julio de 2013. 125

*Figura 37.* Trayecto de la carretera Medellín - Santa Elena - Rionegro. Emprendida por el municipio de Medellín en 1927. Elaboración propia. Adaptado de Geoportal a través de Cornare con selección por gráfico en ítem vías, 13 de julio de 2013. 126

*Figura 38.* [Fotografía de Francisco Mejía]. [s.f] Tranvía del Oriente. Francisco Mejía. [Fotografía 179] Archivo Banco de la República. Extraída 24 de octubre de 2014. Bogotá. 127

*Figura 39.* [Fotografía de Francisco Mejía] [s.f] Panorámica del Tranvía de Oriente. Francisco Mejía. [Fotografía 180] Archivo Banco de la República. Extraída el 24 de octubre de 2014. 128

*Figura 40.* [Fotografía anónima]. [s.f]. Panorámica del Tranvía de Oriente. [Postal publicada por Allen Morrison]. Recuperado de <http://www.tramz.com/co/me/mes.html>. Extraída el 24 de octubre de 2014. 128

*Figura 41.* Sistemas de transporte en Medellín. [Mapa elaborado por Allen Morrison] [2008]. Allen Morrison. Recuperado de <http://www.tramz.com/co/me/mes.html>. Extraído el 24 de octubre de 2014. 129

*Figura 42.* Croquis de los caminos departamentales 1929. Adaptado de “Caminos republicanos en Antioquia” de Luis Fernando González Escobar, p. 65, 2000. Extraído el 14 de julio de 2013. 131

*Figura 43.* Vías y obras de infraestructura 1920 – 1950. Elaboración propia basado en (Cárdenas, Gaviria , & Melendez, 2005) (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Fainboim Yaker & Rodríguez Restrepo, 2000) (González Escobar, 2000), (Jurado Jurado, 2009), (Londoño Soto, 2012) (Londoño Yepes & Cardona Trujillo, 2011) (Restrepo Euse, 1903), (Ramírez Romero , 1990) 134

*Figura 44.* Se destacan las cuatro grandes infraestructuras construidas entre 1950-1960 alrededor de la centralidad de Medellín y el reordenamiento de las funciones productivas de los territorios. Mapa tomado de Geoportal a través del portal Cornare con capas Cornare y Google. Elaboración propia. 137

*Figura 45.* Obras para la adecuación industrial de Medellín y relación con Rionegro 1950-1970. Se correlaciona la instalación de la infraestructura y el período de crecimiento y fortalecimiento de la industrialización en Medellín, lo que luego derivará en su expansión hacia Rionegro y el Oriente Antioqueño. Elaboración propia basado en (Cárdenas, Gaviria , & Melendez, 2005) (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Fainboim Yaker & Rodríguez Restrepo, 2000) (González Escobar, 2000), (Jurado Jurado, 2009), (Londoño Soto, 2012) (Londoño Yepes & Cardona Trujillo, 2011) (Restrepo Euse, 1903), (Ramírez Romero , 1990) 140

*Figura 46.* Entorno político - económico nacional 1953-1974. Elaboración propia basado en (Cárdenas, Gaviria , & Melendez, 2005) (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Fainboim Yaker & Rodríguez Restrepo, 2000) (González Escobar, 2000), (Jurado Jurado, 2009), (Londoño Soto, 2012) (Londoño Yepes & Cardona Trujillo, 2011) (Restrepo Euse, 1903), (Ramírez Romero , 1990) 141

*Figura 47.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1970). Panorámica de Textiles Rionegro, localizada en el municipio de Rionegro, Antioquia. (BPP-F-016-0865). Archivo fotográfico Biblioteca Pública Piloto. 143

*Figura 48.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1970). Fotografía aérea de la planta de Riotex (Fabricato). Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-018-0235). Archivo Biblioteca Pública Piloto. 144

*Figura 49.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Vivienda de origen campesino ubicada sobre la autopista Medellín - Bogotá en inmediaciones del crucero del sector Belén con la vía que comunica con Rionegro. Actualmente funciona como tienda y restaurante popular, también ofrece lugar para un puesto temporal de venta de merengones. El área frontal fue absorbida por la ampliación de la doble calzada de la vía. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 145

*Figura 50.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Paso del Estadero El Pandequeso 2, el cual se ubica sobre la salida de la antigua vía entre Rionegro y Marinilla, justo al costado de la planta de Vestimundo y colindando con el cauce del Río Negro. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 146

*Figura 51.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Detalle de aviso instalado en predios de Vestimundo en el que se comunica su propiedad. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 147

*Figura 52.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). El predio está ubicado en el borde del lote de Vestimundo y la carretera antigua entre Rionegro y Marinilla. Se observa hacia el centro las columnas de una estructura antigua. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 148

*Figura 53.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). El Río Negro desde el puente que hace parte de la autopista Medellín – Bogotá. Se aprecia el lindero de la empresa Sancela – Familia, el cual llega hasta el borde del río. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 150

*Figura 54.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Este es el punto de confluencia entre el Río Negro y la autopista Medellín – Bogotá en el costado que va de Marinilla hacia el crucero del sector Belén, en inmediaciones de Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 152

*Figura 55.* Contexto internacional y regional 1945-1970. Elaboración propia basado en (Escobar, 1996) (Moncayo Jiménez, 2006) (Moreno Brid, 2005) (Ocampo, 1984) (Williamson, 2003). 154

*Figura 56.* Contexto internacional y regional 1971-1980. Elaboración propia basado en (Escobar, 1996) (Moncayo Jiménez, 2006) (Moreno Brid, 2005) (Ocampo, 1984) (Williamson, 2003). 156

*Figura 57.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1972). Cultivos pertenecientes a la Compañía Nacional de Chocolates en Rionegro. Gabriel Carvajal Pérez. ( BPP-F-019-0104). Archivo Biblioteca Pública Piloto. 158

*Figura 58.* Hitos en la industrialización de Rionegro 1971-1980. Elaboración propia basado en (Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2011), (CCOA-Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2013), (CORNARE - Corporación Autónoma Regional de los ríos Negro y Nare, 2013), (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Gaviria Gutiérrez, y otros, 2008), (Gobernación de Antioquia, 2011), (Londoño Soto, 2012), 161

*Figura 59.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (199?). Compañía Nacional de Chocolates, Comenzó a construirse en el año 1986. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-001-0753). Archivo fotográfico Biblioteca Pública Piloto. 164

*Figura 60.* Hitos de la normatividad nacional y local relacionada con la planificación territorial entre 1980 y 1991. Elaboración propia basada en (CCOA-Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2013), (CORNARE, 2013), (Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño - CCOA, 2013), (Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2011), (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Gobernación de Antioquia, 2009), (Gobernación de Antioquia, 2011). 167

*Figura 61.* Obras de infraestructura relacionadas con Rionegro 1978-1988. Elaboración propia basada en (Cárdenas, Gaviria, & Melendez, 2005), (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Fainboim Yaker & Rodríguez Restrepo, 2000), (Gaviria Gutiérrez, y otros, 2008), (Londoño Yepes & Cardona Trujillo, 2011), (Londoño, 2010). 170

*Figura 62.* Mapa de Rionegro en el que se destaca la ruta 60 (autopista Medellín – Bogotá), el Río Negro, el casco urbano municipal, y el sector del aeropuerto José María Córdoba, los cuales son estructurantes para la configuración del espacio en esta localidad. Google Maps. 2013. Recuperado de: <https://www.google.es/maps/place/Rionegro,+Antioquia,+Colombia/@6.148395,-75.40565,12z/data=!3m1!4b1!4m2!3m1!1s0x8e469e2b6f7325:0xb918351e6db16b56> 178

*Figura 63.* Población de Rionegro. Elaboración propia basada en el Censo 2005. DANE. 181

*Figura 64.* Población de 5 años y más en Rionegro. Elaboración propia basada en el Censo 2005. DANE. 182

*Figura 65.* Distribución de población según lugar de nacimiento. Elaboración propia basada en el Censo 2005. DANE. 183

*Figura 66.* Establecimientos según actividad económica. Elaboración propia basada en el Censo 2005. DANE. 184

*Figura 67.* Establecimientos según escala de personal por actividad económica. Elaboración propia basada en el Censo 2005. DANE. 185

*Figura 68.* Inversión neta por actividades económicas Enero – Diciembre 2011 (en millones). Elaboración propia basada en Síntesis ACER 2011. Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño. 186

*Figura 69.* Inversión neta por actividades económicas – Enero a Diciembre 2011 (en %). Elaboración propia basada en Síntesis ACER 2011. Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño. 188

*Figura 70.* Se destaca la relación asimétrica entre la concentración urbana de Medellín y el Valle de Aburrá con respecto a Rionegro. Elaboración propia basada en mapa tomado del Geoportal – Cornare con las capas Cornare y Google. 190

*Figura 71.* Se observan las tres vías que comunican al Valle de Aburrá con Rionegro y el Valle de San Nicolás. Elaboración propia basada en mapa tomado del Geoportal con selección de municipio de Rionegro por atributos con capas de Cornare, Imágenes Google y Base Google 191

*Figura 72.* Mapa conectividad vial Medellín – Rionegro. Elaboración propia basada en mapa tomado del Geoportal, con selección de municipio por atributos y capas de Cornare general, Imagen y Base Google. 193

*Figura 73.* Mapa ejes territoriales en Rionegro. Elaboración propia basada en mapa tomado del Geoportal, con selección de municipio por atributos y capas de Cornare general, Imagen y Base Google. 194

*Figura 74.* Mapa de comparación de los ejes territoriales de Rionegro en 1985 y en 2011. Elaboración propia basada en mapa tomado del Geoportal. Aplicación de selección por atributos en municipios y capas Cornare y Base Google. 196

*Figura 75.* Mapa con polígonos de configuraciones territoriales de 1985 y 2011. Elaboración propia basada en mapa tomado del Geoportal. Selección de atributos por nombre de municipio, activadas las capas Cornare y Base Google. 197

*Figura 76.* Mapa ubicación y forma del corredor industrial del sector Belén en Rionegro. Elaboración propia basada en mapa Geoportal. Selección de atributos por municipio con activación de capas Cornare y Base Google. 200

*Figura 77.* Mapa en detalle del corredor industrial sector Belén – Rionegro. Elaboración propia basada en mapa Geoportal. Selección de atributos por municipios, capas activadas Cornare y Base Google. 201

*Figura 78.* Imagen sobre la reserva de espacios en el corredor industrial. Ejemplo Riotex. (2013). Elaboración propia basada en fotografía de Vicente Guerra Peña y fotografía aérea de Google Earth. 203

*Figura 79.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Ejemplo de espacios e instalaciones de reserva en el corredor industrial, antiguo almacén de telas y sede de la CEO. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 204

*Figura 80.* Mapa con localización de espacios disponibles en el corredor industrial. Elaboración propia basado en fotografía de Google Earth. (2013) 205

*Figura 81.* Ejemplo bodega de madera y Pintuco. Elaboración propia basado en fotografía de Vicente Guerra Peña y Fotografía aérea de Google Earth. (2013). 206

- Figura 82.* Ejemplo espacios pequeños para servicios de soporte en el corredor industrial. Elaboración propia basada en fotografía de Vicente Guerra Peña (2013) y fotografía aérea Google Earth (2013). 208
- Figura 83.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Estación de combustibles, es un ejemplo de cómo los espacios pequeños se subordinan a las actividades de producción en el corredor industrial. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 209
- Figura 84.* Control de espacio por lote de “engorde” o reserva. Elaboración propia basada en fotografía de Vicente Guerra Peña (2013) y fotografía aérea de Google Earth (2013). 210
- Figura 85.* Usos de producción dentro del corredor industrial y uso de vivienda en su exterior. Elaboración propia basada en fotografía de Google Earth (2013). 212
- Figura 86.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña].(2013). Casa de origen campesino con función de vivienda y sin vínculo a función de producción agropecuaria. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 213
- Figura 87.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Vivienda de origen campesino sin vínculo a la producción agropecuaria. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 214
- Figura 88.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Sede de la Fundación Nuevo Amanecer en sede de tipo campestre. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 215
- Figura 89.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña].(2013). Vivienda de origen campesino en función de vivienda urbana. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 216
- Figura 90.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Centro industrial y comercial sobre la vía Belén – Rionegro. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 217
- Figura 91.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña].(2013). Valla de CCOA cerca de su sede. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 219
- Figura 92.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Acceso a la entrada de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño en la vía Belén – Rionegro. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 219
- Figura 93.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Una tradicional chiva de Guarne cruza por la vía Belén – Rionegro a la altura de la Compañía Nacional de Chocolates. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 220
- Figura 94.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña].(2013). Planta de Postobón en Rionegro, sirve como centro de distribución regional. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 221
- Figura 95.* [Fotografía de Vicente Guerra]. (2013). Borde urbano y rural en el corredor industrial entre el sector Belén y la cabecera urbana de Rionegro. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 222
- Figura 96.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña].(2013). Borde urbano – rural y aviso de propiedad privada. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 223
- Figura 97.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Casa antigua, anterior a la industrialización del corredor, ubicada en el borde de la cabecera urbana de Rionegro sobre la vía con Belén. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 224
- Figura 98.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Vivienda antigua en la vía Belén en el borde de la cabecera urbana de Rionegro. V icente Guerra Peña. Archivo personal. 224
- Figura 99.* [Fotografía Vicente Guerra]. (2013). Primera calle del borde urbano – rural del corredor. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 226
- Figura 100.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Vivienda de origen campesina presionada por construcciones urbanas. Borde urbano – rural corredor industrial. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 226
- Figura 101.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. La puerta al Rionegro urbano - moderno. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 227
- Figura 102.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Venta ambulante de frutas al borde de la vía Belén – Rionegro. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 228
- Figura 103.* Imagen aérea del corredor industrial. Elaboración propia con Fotografía de Google Earth (2013) y fotografías de detalle de Vicente Guerra (2013). 229
- Figura 104.* Polígono de la planta de Riotex en vista aérea del sector Belén (autopista Medellín – Bogotá, Quebrada La Mosca y el Río Negro). Elaboración basada en Fotografía de Google Earth. (2013). Extraída el 30 de junio de 2013. 230
- Figura 105.* Polígono del área de la planta de Riotex (antes de ser construida en 1970) sobre vista aérea del sector Belén (Quebrada La Mosca y el Río Negro). Elaboración propia basado en fotografía de Gabriel Carvajal Pérez (BPP-F-018-0235). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 30 de junio de 2013. 230
- Figura 106.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Aviso de “Se Vende”. Espacios de expansión industrial sobre la autopista Medellín – Bogotá. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 233

*Figura 107.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]- (2013). Predio en arriendo sobre la autopista Medellín – Bogotá. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 234

*Figura 108.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Anuncio que ofrece bodega industrial. Vicente Guerra Peña. Archivo personal. 235

*Figura 109.* Gráfico sobre la disminución de cultivos transitorios en el entorno del corredor industrial Belén – Rionegro. Elaboración basada en fotografía de Google Earth (2013). Extraído el 26 de julio de 2013. 236

*Figura 110.* Empresas del corredor industrial sector Belén. 1960 – 2011. Cambio de propiedad. Elaboración propia basada en (CCOA - Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2011), (CCOA-Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2013), (CEO - Corporación Empresarial del Oriente Antioqueño, 2013), (Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2011), (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Gobernación de Antioquia, 2009), (Londoño Soto, 2012), y portales Corporativos. Extraídos en julio de 2013. 241

*Figura 111.* Normatividad Nacional para la Competitividad. Elaboración propia basada en (CCOA-Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2013), (CEO - Corporación Empresarial del Oriente Antioqueño, 2013), (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Gobernación de Antioquia, 2009) 243

*Figura 112.* Antecedentes regionales para la Competitividad. Elaboración propia basada en en (CCOA-Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2013), (CEO - Corporación Empresarial del Oriente Antioqueño, 2013), (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Gobernación de Antioquia, 2009) 244

*Figura 113.* Estructura de las comisiones de competitividad. Elaboración propia basada en la presentación de la Comisión subregional de Productividad de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño. CCOA. Extraído el 22 de julio de 2013. 245

*Figura 114.* Líneas estratégicas y líderes de la Comisión subregional de Competitividad. Elaboración propia basada en la presentación de la Comisión subregional de Productividad de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño. CCOA. Extraído el 22 de julio de 2013. 246

## INTRODUCCIÓN: LA CONFIGURACIÓN TERRITORIAL, TRANSFORMACIONES A PARTIR DE LA RELACIÓN SOCIEDAD – NATURALEZA

### 1. BIENVENIDOS AL FUTURO: ¿PROMESA FALLIDA O BRÚJULA DEL DESARROLLO?

A partir de la apertura económica, anunciada en el discurso de posesión presidencial de Cesar Gaviria en 1991, bajo la frase “Bienvenidos al futuro”, el país inició un proceso de inserción en la economía internacional, en el que con el impulso del Estado y el sector privado se genera una transformación de la estructura estatal, de la normatividad y las políticas públicas, y una paulatina y constante inversión en la adecuación o modernización de la infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria para facilitar o mejorar la conectividad y el tránsito de mercancías y personas con el mundo.

En ese propósito de modernización de la infraestructura crece la inversión en nuevas obras públicas de características diferentes a las tradicionales, en las que surgen las vías de doble calzada, los viaductos, y los túneles, que ya no solo sirven para transportar a manera de corredores entre lo global y lo local, sino que también procuran un reordenamiento de los territorios, estimulando concentraciones de producción y servicios a la medida de los requerimientos de la globalización o internacionalización de la economía.

Como una muestra de esta dinámica de transformación de los territorios a partir de los intereses de producción económica, se propone tomar el caso del municipio de Rionegro, Antioquia, ubicado en el altiplano del valle de San Nicolás y que se constituye en la centralidad de la Región del Oriente Antioqueño, y que por su localización estratégica entre el Valle del Río Magdalena –eje de la conectividad con el centro del país y la Costa Atlántica- y del valle de Aburrá – consolidado como centro industrial y de servicios-, es desde hace décadas escenario de transformaciones impulsadas por la apertura económica y la globalización.

En este caso se quiere mostrar cómo los intereses de producción de los agentes en el territorio pugnan por imponer un orden que favorezca sus intereses, no siempre coincidentes ni exitosos, pero que juntos dinamizan las transformaciones físicas y económicas del lugar en el que actúan.

### 1.1 Rionegro: ¿un territorio organizado desde afuera?

La configuración de un territorio es el resultado de la relación Sociedad – Naturaleza, allí se revelan las diferentes capas de tiempo y de intencionalidades que han motivado las transformaciones en un distintos períodos de tiempo. En el municipio de Rionegro, Antioquia, entre 1991-2011, es posible reconocer el cambio de proyecto económico que sufrió la región y el país, al pasar, desde una perspectiva de Modernidad liberal, de un Estado de Bienestar que centralizaba y concentraba la atención de los servicios sociales y públicos, que intervenía y regulaba las dinámicas del mercado, a un Estado Mínimo que descentralizó la administración, tercerizó o delegó la atención de los servicios sociales y públicos al sector privado, que le entregó al mercado su autorregulación y que solo interviene ante excesos manifiestos de sus agentes.

El desarrollo vial del Oriente Antioqueño es una herramienta de adecuación del territorio a una nueva dinámica económica que ya no responde solamente al interés de los agentes del mercado local o regional, sino, que también se orienta desde las necesidades de los agentes de un mercado internacional. En esta transición de Estado de Bienestar a Estado Mínimo, Rionegro pasa de ser la centralidad del Oriente Antioqueño a convertirse en un tramo dentro de un corredor en la escala global, por lo que las transformaciones en su territorio ya no obedecen al interés de sus pobladores sino al interés de sus inversionistas, que procurarán obtener un beneficio de su ejercicio de transformación en el territorio y que no necesariamente se queda o se redistribuye allí mismo.

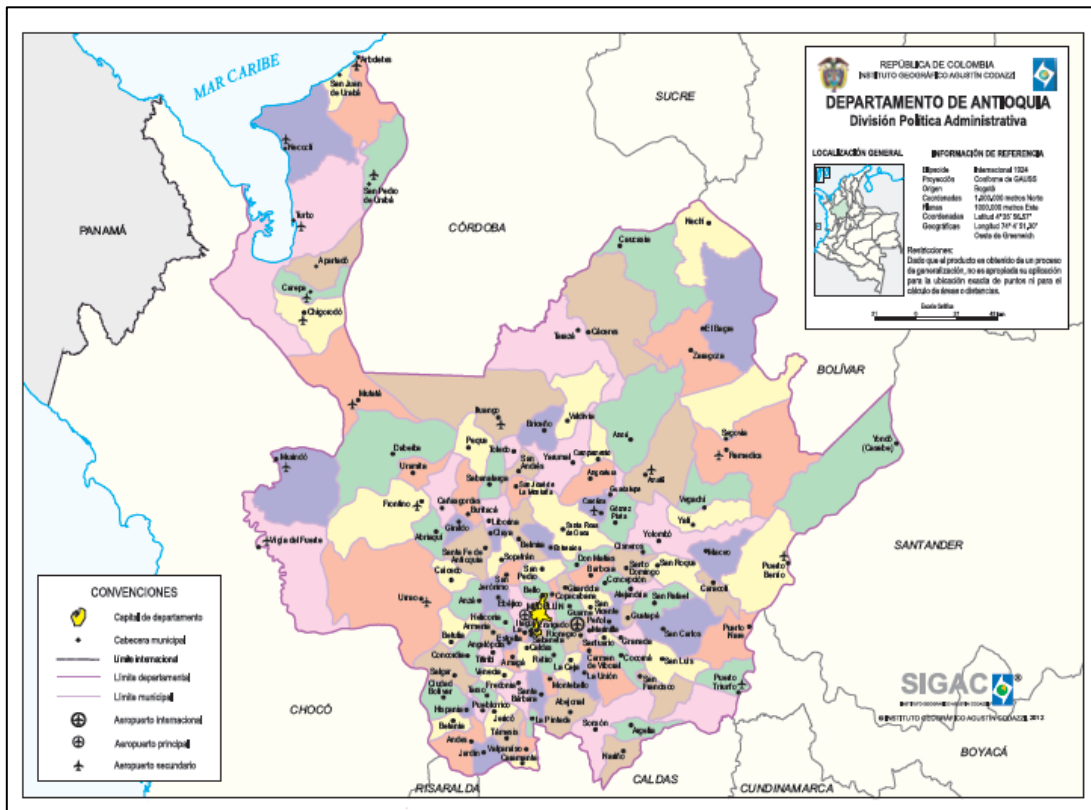
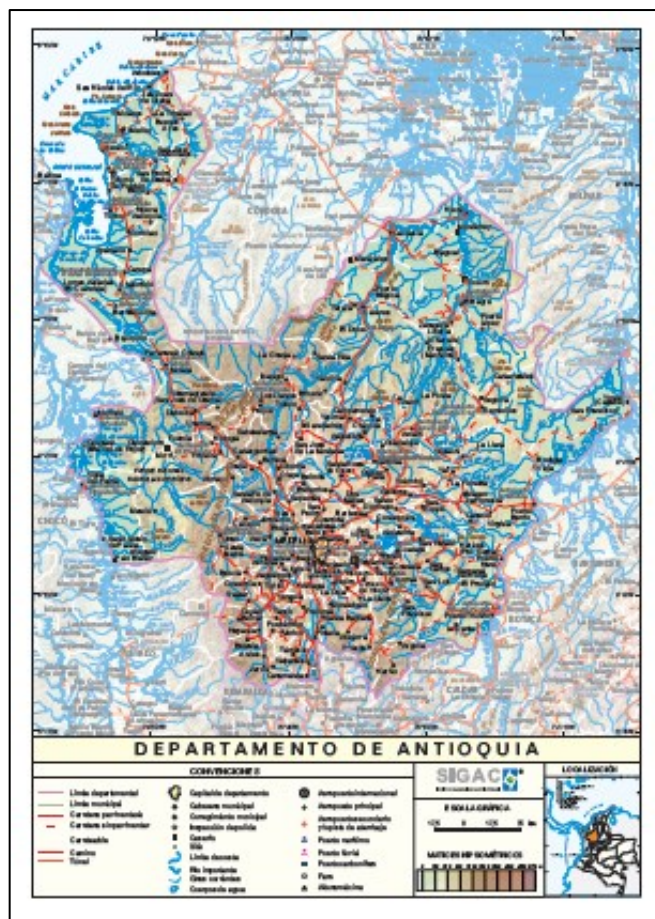


Figura 1. Mapa político administrativo de Antioquia. IGAC - Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Extraído el 9 de julio de 2013.

[http://geoportal.igac.gov.co/mapas\\_de\\_colombia/igac/mps\\_fisicos\\_deptales/2012/Antioquia.pdf](http://geoportal.igac.gov.co/mapas_de_colombia/igac/mps_fisicos_deptales/2012/Antioquia.pdf)

Como se observa en el mapa de la Figura 1 (IGAC - Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 2013) el municipio de Rionegro se encuentra en el oriente del departamento de Antioquia, su ubicación geográfica es cercana a la ciudad de Medellín, lo que determina las funciones para la producción que se reproducen en su espacio.

En la misma Figura 1, mapa político administrativo de Antioquia, también se identifica una mayor concentración de cabeceras urbanas de mediano y pequeño tamaño alrededor de Medellín y el Valle de Aburrá, mientras que las divisiones territoriales más lejanas, a su vez, son más grandes.



En la Figura 2, mapa físico político de Antioquia, igual sucede con la concentración de vías pavimentadas, las cuales tienen un tejido o interconexión más densa en cercanía a la capital departamental y menos densa en la periferia departamental, particularmente hacia el Norte lejano, el Bajo Cauca y Urabá.

Las dos ciudades se encuentran a una distancia de 33 kilómetros y se comunican por tierra a través de la autopista Medellín-Bogotá, la vía de Santa Elena y la vía de Las Palmas, las cuales conducen directamente hacia el aeropuerto internacional José María Córdoba como también se puede apreciar en el mapa físico político de Antioquia.

En el estudio de la configuración territorial en el municipio de Rionegro (Antioquia) en el período de tiempo propuesto (1991-2011) se podrá evidenciar los

*Figura 2.* Mapa físico político de Antioquia. IGAC - Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Extraído el 9 de julio de 2013.

[http://geoportal.igac.gov.co/mapas\\_de\\_colombia/igac/mps\\_fisicos\\_deptales/2012/Antioquia.pdf](http://geoportal.igac.gov.co/mapas_de_colombia/igac/mps_fisicos_deptales/2012/Antioquia.pdf)

cambios en el uso y ocupación del suelo que reflejan los diversos intereses de los agentes que ha orientado procesos de desarrollo en el municipio.

En la década de los 80 estalla la crisis internacional de la deuda, atribuida por gobiernos latinoamericanos e instituciones financieras internacionales a la ineficiencia y decadencia del Estado de Bienestar en América Latina. (Moreno Brid, 2005, p. 150) En noviembre de 1989, el Instituto de Economía Internacional hace una reunión en Washington con ministros de economía de la región, y les presenta las reformas de política económica deseables, con el respaldo del Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial, y la Reserva Federal de los Estados Unidos.

En esta reunión se presenta un documento con 10 reformas de política económica que ya se practicaban en algunos países y que la mayoría de los presentes aceptaron como necesarias para América Latina, por lo que se asume como un acuerdo. Este documento se conoce como “El Consenso de Washington” y se convierte en el símbolo de la aplicación del neo liberalismo en la región. (Willamson, 2003, p. 10)

Este hito de la historia económica mundial marca el declive del Estado de Bienestar y, especialmente en América Latina, como modelo que asume directamente la atención de las provisiones básicas, para darle paso a un Estado Mínimo, dentro de la misma perspectiva liberal, en el cual se delegan estas tareas al sector privado y se reduce la estructura y el gasto, en aras de la eficiencia en la administración de lo público. Con estas reformas, el sector privado asume la dinámica de las economías regionales y nacionales.

Se aplicaron reformas macroeconómica radicales en línea con el Consenso de Washington en prácticamente todo el continente, a fin de colocar el sector privado como motor central del proceso de inversión, eliminar los subsidios y abrir los mercados (financieros y de bienes y servicios) a la competencia externa. Con ello se esperaba transformar la estructura productiva latinoamericana de manera que pronto fuese capaz de competir exitosamente en los mercados mundiales (Moreno Brid, 2005, p. 152)

El Estado Mínimo en Colombia transforma la manera de diseñar, construir y operar las infraestructuras, la cual tiene el propósito de generar transformaciones que favorezcan la provisión de servicios públicos y el fortalecimiento de la capacidad de producción de un territorio.

La infraestructura es la intervención primaria del ser humano sobre el territorio, para acceder a él y destapar su potencial de desarrollo. Usualmente comienza por la provisión de los servicios básicos para sobrevivir – agua y refugio – pero rápidamente se expande para incluir vías de acceso que permitan ampliar el área de influencia de la actividad humana y tecnologías más avanzadas para generar energía y permitir la comunicación a larga distancia. (CAF-Corporación Andina de Fomento, 2009)

Se prioriza al sector privado como inversor y ejecutor de obras que favorecen la producción económica. El capital privado invierte en la generación de nueva infraestructura, con un menor uso de los recursos del Estado. Así, se responde a los requerimientos o demandas del mercado que pide mayor posibilidad de construir la conectividad de flujos económicos con otras regiones y países.

En la perspectiva del materialismo histórico, surge un fenómeno interesante porque se consolida el avance en el proceso de disolución de la dicotomía clásica del Estado Moderno liberal, la radical separación de lo Público y lo Privado, como lo plantea Habermas y lo retoma Fleury.

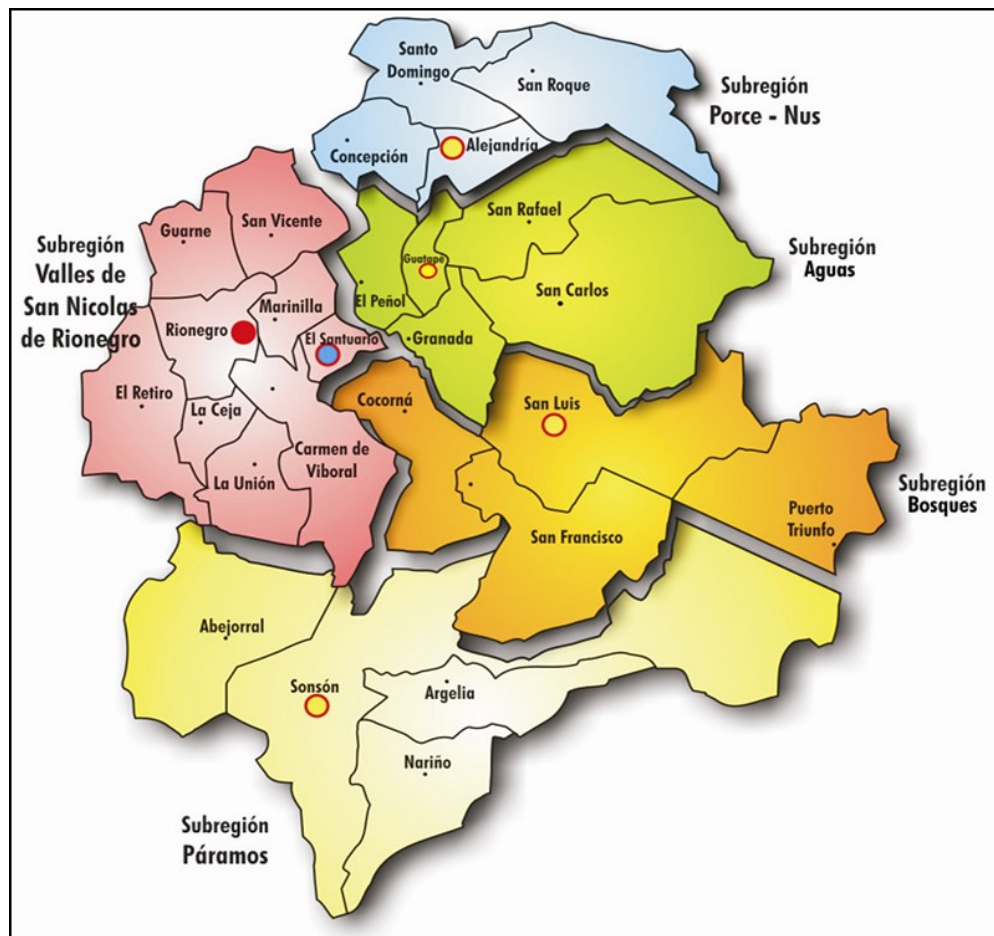
La separación radical entre las esferas pública y privada, que fundamenta la existencia de la esfera pública, pasa a ser cuestionada a partir de finales del siglo XIX con el creciente intervencionismo estatal en el proceso de cambio de las personas privadas, como respuesta a la imposibilidad de contención de los conflictos de intereses desencadenados en la esfera privada, siendo éstos transferidos para el ámbito público. (Fleury, 1997, p. 44)

Esta línea se desarrollará más adelante al explicar el papel del Estado en la construcción de relaciones con los agentes de transformación y la sociedad civil en tiempo de globalización social y económica, dando una mirada desde la perspectiva liberal y recogiendo la crítica al respecto del materialismo histórico.

Para avanzar en la comprensión de las configuraciones territoriales producidas por las obras de infraestructura es importante observar la relación Sociedad y Naturaleza. Si un territorio, como parte de un espacio más grande que él mismo, es observado a través de la relación Sociedad y Naturaleza, es posible encontrar la huella, de los flujos que la cruzan y de las transformaciones, tanto en los seres humanos como en los espacios que habitan. Y en esta perspectiva, la infraestructura es un objeto artificial que evidencia la intencionalidad de su operación en un territorio, las relaciones de los agentes de transformación, ya sea con la provisión básica de servicios o con el fortalecimiento para facilitar flujos económicos.

En ese sentido, el materialismo histórico ofrece herramientas de observación y análisis que permite identificar y comprender las transformaciones sociales a través de las huellas que se imprimen en un territorio a partir de la relación y confrontación de los agentes sociales y la Naturaleza, de las fuerzas horizontales de los agentes locales y las fuerzas verticales de los agentes globales. Esa tensión entre lo local y lo global, se manifiesta también en los cambios en el uso del suelo, de las prácticas culturales, y de las ideas de desarrollo que se asumen o se instalan en un territorio.

Como se observa en la Figura 3 (CORNARE, 2013) la región se conforma por 4 subregiones: Valles de San Nicolás y Rionegro, Aguas, Bosques, y Páramos.



*Figura 3.* Mapa de las subregiones del Oriente Antioqueño y el Porce-Nus. CORNARE - Corporación Autónoma Regional de las cuencas de los Ríos Negro y Nare. Extraído el 9 de julio de 2013. <http://www.cornare.gov.co/index.php/la-region/jurisdiccion>

La Gobernación de Antioquia las describe como El altiplano o Valles de San Nicolás – escenario de las obras como la autopista Medellín – Bogotá y el aeropuerto José María Córdoba-; la zona de embalses – donde se localizan 5 centrales de generación de energía-; los páramos – donde está parte de la producción agropecuaria de clima frío-; y los bosques – donde se ubican las principales áreas de protección forestal y parte de la producción agropecuaria campesina (Gobernación de Antioquia, 2009, p. 7).



La subregión de interés para este trabajo es la de Valles de San Nicolás, que cuenta con un área de 176.600 Hectáreas, de las cuales 31.400 son urbanas y 145.200 son rurales. Los municipios que la conforman son: El Carmen de Viboral, El Retiro, El Santuario, Guarne, La Ceja, La Unión, Marinilla, Rionegro y San Vicente. (CORNARE, 2013)

Esta división señala su reorientación y el efecto en las vocaciones y tradiciones de sus habitantes. Un estudio sobre la globalización y sus efectos en Medellín y Valle de Aburrá explica la pretensión de esta ciudad con las regiones vecinas.

La propuesta de desarrollo geoeconómico por ejes, es asumida como criterio estructurante por el Plan Estratégico 2015 de Medellín y el Área Metropolitana, lo cual implica reordenar los valles de Aburrá, Rionegro y la vertiente hacia el Río Cauca del occidente antioqueño en función de los siguientes ejes: Urabá –Medellín – Magdalena – Bogotá; Tribugá (Chocó) – Medellín – Bucaramanga -Caracas; Barranquilla –Montería-Medellín – Pereira – Cali - Quito (Betancur, Stienen, & Urrutia Arenas, 2001, p. 322)

La principal obra de infraestructura en vías que se construye en los últimos veinte años en la subregión es el proyecto Desarrollo Vial del Oriente Antioqueño, entregada en concesión para la construcción de la doble calzada de la autopista Medellín – Bogotá, el túnel entre los Valles de Aburrá y de San Nicolás, la variante al aeropuerto José María Córdoba, y la vía Las Palmas, las cuales también comunican con áreas de interés turístico, urbanístico, comercial e industrial.

Como se puede observar en la Figura 5, al relacionar la ubicación geográfica de Rionegro dentro de la subregión Valles de San Nicolás y con respecto a Medellín, las vías se destacan en color amarillo, los límites municipales de Rionegro en azul, y los límites de la subregión en verde.

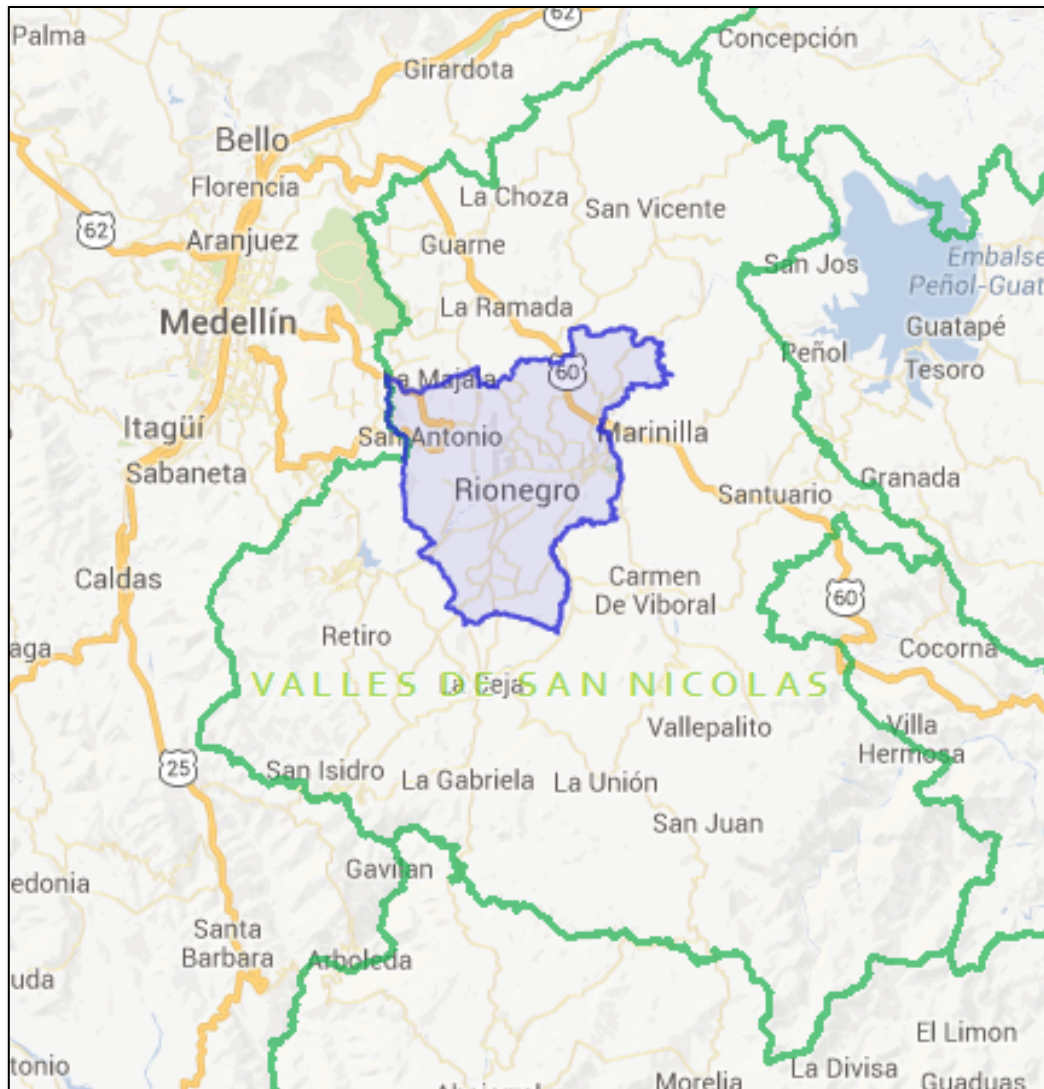
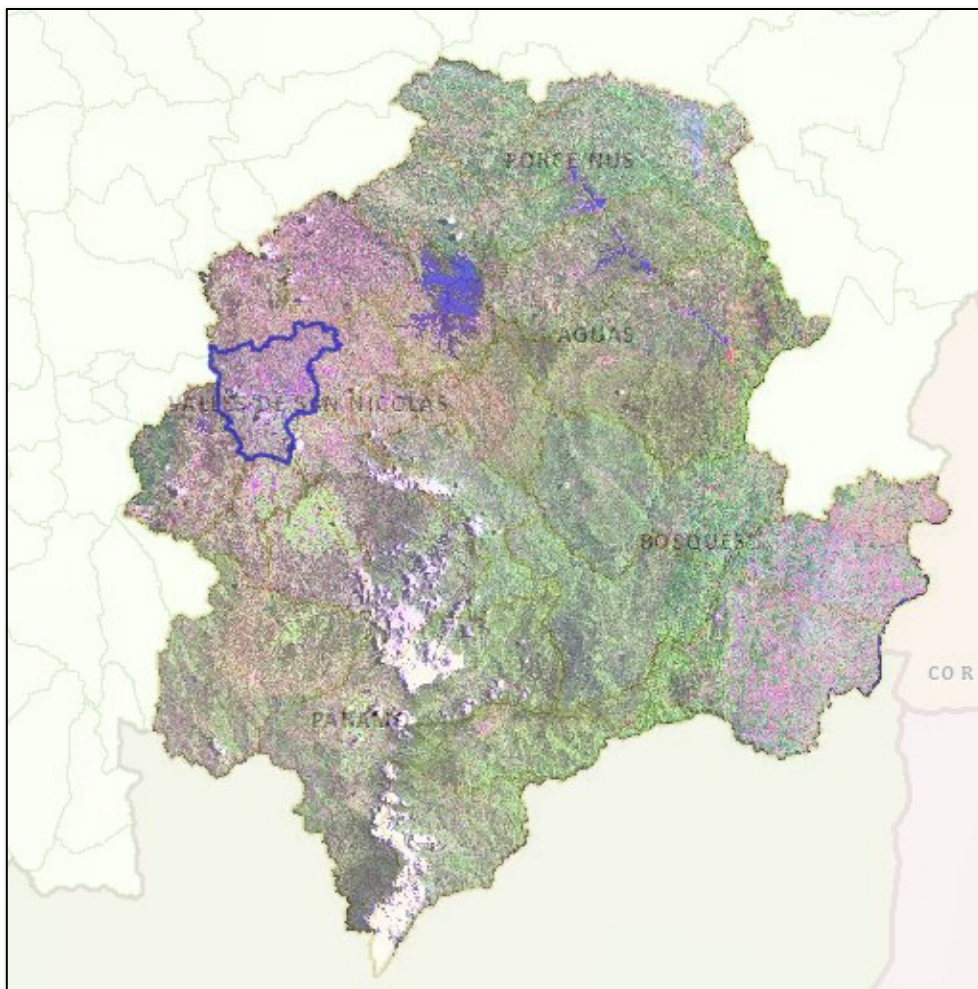


Figura 5. Mapa de Rionegro dentro de la subregión Valles de San Nicolás en el Oriente Antioqueño. Selección por atributos municipales. CORNARE. Extraído el 9 de julio de 2013. [http://190.14.231.74/MapGIS/web/swf/MAPGIS\\_FLEX.jsp](http://190.14.231.74/MapGIS/web/swf/MAPGIS_FLEX.jsp)



*Figura 6.* Rionegro en la región de Oriente Antioqueño. CORNARE. Selección por atributos municipios y capa de Carto Base Spot Satelital. Extraído 19 de julio de 2013. [http://190.14.231.74/MapGIS/web/swf/MAPGIS\\_FLEX.jsp](http://190.14.231.74/MapGIS/web/swf/MAPGIS_FLEX.jsp)

El Altiplano o Valle de San Nicolás es la subregión con mayor capacidad de expansión urbana e industrial, convirtiéndose en el centro de la región, con especial asiento en el Municipio de Rionegro. Según se aprecia en la Figura 6 presenta una mayor concentración de intervención o construcción en Rionegro y los municipios vecinos a Medellín y el Valle de Aburrá, lo que se indica en la densidad de puntos rojos (fucsias) sobre el mapa.

Frente a las características de Valles de San Nicolás se describe que:

Posee una alta densidad vial y un gran potencial turístico. En las últimas décadas esta zona ha sufrido grandes transformaciones a raíz de procesos de industrialización, urbanización, instalación de fincas de recreo y ubicación de centros comerciales y de servicios en áreas que tradicionalmente fueron de producción campesina.” (Gobernacion de Antioquia, 2009, p. 27)

El altiplano se apoya en la producción agropecuaria con presencia de industria manufacturera, la cual se rodea de infraestructura que anima el crecimiento sostenido de la población. “La zona que presenta mayor crecimiento poblacional es la del Altiplano, todos sus municipios crecen en su población, esto puede explicarse por diferentes factores, todos ellos ya mencionados, como por ejemplo la infraestructura emplazada allí ” (Gobernacion de Antioquia, 2009, p. 35)

El Oriente es la segunda región más poblada de Antioquia, después del Valle de Aburrá, representa el 10,7% del total de la población del departamento, con cerca de 600 mil habitantes, de los cuales 45% habita en las cabeceras urbanas y el 55% en las áreas rurales. (Gobernacion de Antioquia, 2009, p. 29)

Frente a las características que ofrece el espacio geográfico de Rionegro, como centralidad del Valle de San Nicolás, en este trabajo se plantean preguntas que buscan comprender su reconfiguración territorial a partir de la principal obra de infraestructura en comunicación terrestre entre el Valle de Aburrá y Bogotá, los dos principales centros económicos de Colombia, y que cruza y se sirve de este territorio.

¿Cómo se configura el territorio de Rionegro, comprendida desde la relación Sociedad y Naturaleza, a través de la autopista Medellín – Bogotá en el período entre 1991 y 2011?

¿Cuál es la participación de los agentes de transformación (Estado, los inmobiliarios, industriales, comerciales y sociedad) en la transformación del territorio de Rionegro?

¿Cuáles son los modelos de desarrollo que se fortalecen con la actual configuración territorial de Rionegro?

Es importante comprender cómo se da la configuración del territorio, entendida como transformaciones físicas que reflejan los intereses, los sentidos y las intencionalidades de los agentes de transformación, quienes en su práctica promueven los cambios que pueden favorecer su ejercicio económico, que pueden o no tener relación con las expectativas de los habitantes pero que siempre producen algún tipo de impacto sobre su estilo, condiciones y calidad de vida.

Para este trabajo se quiere probar la metodología propuesta por la Geografía Social, proveniente del materialismo histórico, de manera que se pueda constatar su utilidad en el estudio y comprensión de los impactos de los agentes en un territorio, y sus interacciones en un período histórico dado. Este esquema, fundamentalmente dialéctico, parte desde una perspectiva en la que se estudia el territorio y sus configuraciones a partir de la relación entre las categorías sociedad y naturaleza, aportando una forma diferente de comprender las acciones de los agentes de transformación en esa realidad, y, a su vez, propone un conjunto de herramientas consecuentes con este tipo análisis territorial.

La comprensión de cómo se manifiesta la configuración territorial, en la perspectiva de la relación sociedad y naturaleza, aporta a la generación de conocimiento que puede nutrir la discusión académica y a la reflexión del desarrollo local y regional, que luego podrá ser compartida con los agentes allí asentados.

Se considera que la novedad en la perspectiva seleccionada, así como en su metodología y técnicas, permitirá acceder a otra forma de abordaje y estudio de las realidades de un territorio, particularmente, bajo la influencia de una economía globalizada y orientada hacia los mercados internacionales, para lo cual presenta categorías de análisis para la lectura y comprensión en clave de la tensión local-global y sus manifestaciones en un territorio específico.

En esa observación constante del territorio es posible reconocer a las principales fuerzas de transformación y su alineación con uno o con otro modelo de desarrollo y sus respectivos intereses.

Este tipo de estudio es basado en la dialéctica, en el sentido de que la acción del hombre transforma su entorno y, a su vez, éste transforma al hombre, en una relación constante a través del tiempo que construye, destruye y reconstruye.

Se descartan otras formas de abordaje conceptual de este problema de estudio para no replicar esquemas y perspectivas ya aplicadas en este territorio y que difícilmente pueden generar novedades en su comprensión. Por tanto, se apela a un esquema y a una perspectiva diferente, procurando integrar o articular elementos de diversas disciplinas, que puedan arrojar una mirada con elementos diferentes para comprender las transformaciones que se viven en este territorio del Oriente Antioqueño y, singularmente, en el municipio de Rionegro.

En la perspectiva positivista en la que cada ciencia tiene su objeto de estudio es poco probable lograr una mirada integrada a las realidades de un espacio (Lobato Correa, 2000), en ese sentido, propone que en la perspectiva de la geografía social, fundamentada en el materialismo histórico, las diferentes disciplinas sociales compartan a la sociedad como objeto de estudio y que ésta es abordable desde la comprensión de su organización espacial, como organiza y reorganiza, el campo, la ciudad, las vías de transporte, las minas, los parques nacionales, los centros comerciales, entre otras formas.

Luego explica que “El objeto de la geografía es, por tanto, la sociedad, y la geografía visibiliza su estado por su organización espacial. En otras palabras, la geografía representa una forma particular de estudiar a la sociedad.” (Lobato Correa, 2000, p. 53)

La mirada de la geografía social es clave para interpretar las transformaciones físicas del territorio, en este sentido y para este trabajo, se elige la línea desarrollada por autores como Milton Santos y Roberto Lobato, entre otros, quienes ofrecen una reflexión sobre las formas, las funciones, las estructuras y sus relaciones desde una perspectiva materialista e histórica, que ayuda a revelar los patrones de transformación y de desigualdad en un territorio, aportando elementos para la comprensión de la realidad presente y ofreciendo luces para orientar procesos de transformación social en estos mismos espacios.

Esa comprensión articulada del espacio, sus estructuras y relaciones manifestadas a través de las formas físicas, permite reconocer la historia que mueve el presente de una sociedad específica en un lugar específico (Santos, 1990) así, el espacio se reconoce como un conjunto de relaciones que se realizan a través de

funciones y de formas que dejan una historia escrita del pasado y del presente. De esta manera se reconocen las huellas de las transformaciones sociales producidas por los agentes que intervienen en el territorio, sea el Estado, la sociedad, las organizaciones sociales y las no gubernamentales, los inmobiliarios, entre otros.

El mismo Santos afirma que el espacio es finalmente “un verdadero campo de fuerzas cuya aceleración es desigual. Esta es la razón por la que la evolución espacial no se realice de forma idéntica en todos los lugares.” (Santos, 1990, p. 118) Reconociendo que esa aceleración surge del entramado de las dinámicas internas y externas al espacio mismo.

Lo que este autor llama evolución espacial da cuenta de la complejidad de procesos que se entrecruzan en un espacio, por lo que exige una constante integración de disciplinas de las ciencias sociales y la integración de un enfoque sobre las formas que se construyen, o se destruyen, en un espacio, lugar o territorio.

Así, los conceptos y herramientas que ofrece la Geografía Social favorece la articulación de diversas disciplinas que ya han estudiado la región del Oriente Antioqueño, y, sobretodo, ofrece una perspectiva diferente para comprenderlo en sus dinámicas y en algunos de los flujos que inciden sobre su constante transformación.

Entre las propuestas que realiza para abordar la realidad de un espacio o territorio define un tipo de escala, que permita reconocer, medir y explicar la transformación que sucede en este lugar, y por tanto, comprenderla; y esta se enfoca sobre las formas y las relaciones, “la escala como relación concentra más bien la atención en la dinámica de las relaciones entre los elementos que se contemplan y las jerarquías variables que algunos de esos elementos adquieren, su importancia relativa en los distintos niveles.” (Valenzuela, 2004, p. 6) En la geografía contemporánea se reconoce un contexto multiparadigmático y que el análisis de la realidad geográfica se debe dar en una sola escala que puede centrar su atención en las formas, las distribuciones, en la organización y la estructura.

## 1.2 Objetivos

### 1.2.1 Objetivo general

Analizar cómo se ha configurado el territorio de Rionegro, Oriente Antioqueño, a partir de la autopista Medellín - Bogotá, en la perspectiva de la relación Sociedad – Naturaleza, en el período 1991 – 2011.

### 1.2.2 Objetivos específicos

Analizar a partir de la relación dialéctica naturaleza - sociedad los principales elementos del territorio de Rionegro.

Identificar el papel de los agentes de configuración territorial, vinculados a los procesos de desarrollo en el municipio de Rionegro, particularmente al proyecto Desarrollo Vial autopista Medellín – Bogotá.

Explicar cuáles son las intencionalidades de desarrollo que se reflejan en la configuración territorial actual del municipio de Rionegro.

Analizar los instrumentos de planeación local, regional y nacional que estén relacionados con los modelos de desarrollo propuestos para el municipio de Rionegro, particularmente el desarrollo vial del Oriente Antioqueño.

En el marco de la relación naturaleza – sociedad se puede observar como el proceso de configuración del territorio del municipio de Rionegro - Antioquia en los últimos veinte años, ha estado basado en intencionalidades e intereses externos a través de planes, disposiciones y normas que se materializan en los proyectos de infraestructura vial, desconociendo o subordinando la realidad social del municipio.

## 2. LA CONFIGURACIÓN TERRITORIAL EN RIONEGRO, ANTIOQUIA, A PARTIR DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA: UNA MIRADA A LAS RELACIONES SOCIEDAD – NATURALEZA EN EL PROYECTO DESARROLLO VIAL DEL ORIENTE ANTIOQUEÑO ENTRE 1991 Y 2011

### 2.1. El intercambio orgánico: interacción entre sociedad y naturaleza a través de los agentes de transformación

En este capítulo, para explicar el intercambio orgánico y las interacciones entre sociedad y naturaleza, se apoyará principalmente en la conceptualización de Roberto Lobato Correa y Alfred Schmidt, quienes han construido una síntesis muy importante sobre el análisis geográfico desde una perspectiva dialéctica y del pensamiento de Marx sobre la relación hombre y naturaleza respectivamente.

Estos dos argumentos se constituyen en los hilos que construyen la trama y la urdimbre de estas interacciones y las transformaciones producidas por los agentes en un territorio. Si bien existen otros autores que también abordan la temática, no lo hacen con más acierto que estos, llegando inclusive a incorporarlos a sus propios escritos. Frente a los agentes de transformación se hará una ampliación sobre su papel y sus relaciones en un momento posterior de este documento.

En ese movimiento constante entre hombre y naturaleza, éste se sirve de instrumentos para producir la transformación de ésta, y construir esa segunda naturaleza, artificial y humanizada, que se convierte en el escenario de la satisfacción de sus necesidades y de su goce, aunque siempre expuesto, hombre y creación, sociedad y obras, a la fuerza de los elementos naturales.

En esa relación, el espacio en primera instancia y luego el territorio se convierten en el lienzo en que se dibujan y se borran los trazos del intercambio entre hombre y naturaleza, y es allí, por lo tanto, donde se deben rastrear las formas y los significados, las anteriores y las actuales, que pueden explicar el cómo y el porqué de las configuraciones en un espacio, en un territorio y en una sociedad. Es en el presente que se evidencian las huellas del pasado reciente y lejano de esa relación entre hombre y naturaleza.

Se verifica una acción de intervención en la naturaleza a partir de necesidades humanas ante el hambre, la sed o el, y esa intervención requiere de un trabajo organizado. “implica una cierta división del trabajo y la definición de qué, cuánto y cómo será la producción. Y en el trabajo social los hombres establecen relaciones entre sí y, de éstas, con la naturaleza.” (Lobato Correa, 2000, p. 54) Es en el camino de la supervivencia del hombre y la sociedad que se inicia su constante intercambio y recíproca transformación con la naturaleza.

#### 2.1.1 El intercambio orgánico, la relación dialéctica entre hombre y naturaleza

El Hombre y la Naturaleza tienen una relación dialéctica en la que las intervenciones del Hombre sobre la Naturaleza producen, a su vez, cambios sobre el Hombre. Para Marx, Hombre y Naturaleza son una sola cosa, que solo se divide para estudiarla, pero que en la práctica no puede existir la una sin la otra.

En esa relación el proceso de producción de bienes materiales se entiende como “una unidad de proceso laboral y proceso de formación de valor” (Schmidt, 1977, p. 11) en la que la fuerza humana de trabajo es una exteriorización de una fuerza natural. Luego explica que en el trabajo el hombre se contrapone como poder natural a la materia de la naturaleza, y sigue, afirmando que en tanto el hombre actúa exteriormente sobre la naturaleza y la modifica, modifica al mismo tiempo su propia naturaleza.

En esa misma línea, la dialéctica de sujeto y objeto es una dialéctica de las partes constitutivas de la naturaleza. Desde Marx, se reconoce a hombre y naturaleza como partes de un mismo todo, sin divisiones. En el desarrollo de esta línea de pensamiento, Marx afirma, citado por Schmidt, que “todas las ciencias deben fundarse sobre la naturaleza. Una doctrina sigue siendo solo una hipótesis mientras no se encuentra en su base natural.” (Schmidt, 1977, p. 20)

Así, el hombre es realidad y el sujeto de la razón, es él quien piensa, y por tanto, no es el yo ni la razón por sí misma. En su reflexión introduce como momento constitutivo la intuición sensible y la praxis humana, es decir, hombre y naturaleza que se manifiestan como momentos dialécticos de la praxis, convirtiéndose en lo concreto, todo lo prioritario solo puede serlo dentro de esta mediación. De este modo la naturaleza es un momento de la praxis humana y al mismo tiempo el todo de lo que existe.

Lobato Correa dice que es el proceso vital socio histórico de los hombres el que produce un mundo objetivo. “En esta relación dialéctica entre hombre y naturaleza, que se resume a través de una praxis concreta en un momento histórico dado, se construyen huellas o reflejos que dan cuenta del pasado y del presente de esta relación” (Lobato Correa, 2000, p. 71) y luego afirma que ese pasado y presente, y sus creaciones, pueden permanecer o desaparecer de acuerdo a las necesidades del hombre en cada tiempo.

Para este trabajo esas huellas o reflejos se identifican en construcciones e infraestructura que hablan de una época en la que prestaron una función en el territorio.



*Figura 7.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1967). Planta de Pepalfa. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-016-0114). Archivo digital Biblioteca Pública Piloto.Extraída el 10 de octubre de 2014.

En la Figura 7 se aprecia una de las primeras instalaciones industriales en Rionegro (Antioquia), que corresponde a la antigua planta de Pepalfa, empresa que se dedicaba a la confección y la calcetería, se estima que fue construida a mediados de los años 60. Este tipo de construcciones se convierten en esas huellas o reflejos del pasado y del presente de un espacio geográfico y de un territorio.



*Figura 8.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1967).  
Pepalfa, interior planta Rionegro. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-  
F-016-0121). Archivo digital Biblioteca Pública Piloto. Extraída  
el 10 de octubre de 2014.

En la Figura 8 se observa claramente la mecanización del proceso de producción textil, rasgo de la industrialización de la época, que superaba la tradición artesanal textil en el municipio y la región, y que también representó la incorporación de la mano de obra femenina en las actividades productivas.



*Figura 9.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1967). Interior de la fábrica de Rionegro. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-016-0109). Archivo fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 10 de octubre de 2014.

Esta afirmación (Lobato Correa, 2000), acerca de las huellas o reflejos marcadas por la praxis concreta en un momento histórico dado, explica el caso de las instalaciones manufactureras existentes en Rionegro a comienzos del siglo XX, las cuales correspondían a telares artesanales, accionados por la fuerza y las destrezas del tejedor en pequeños talleres iluminados con lámparas o velas.

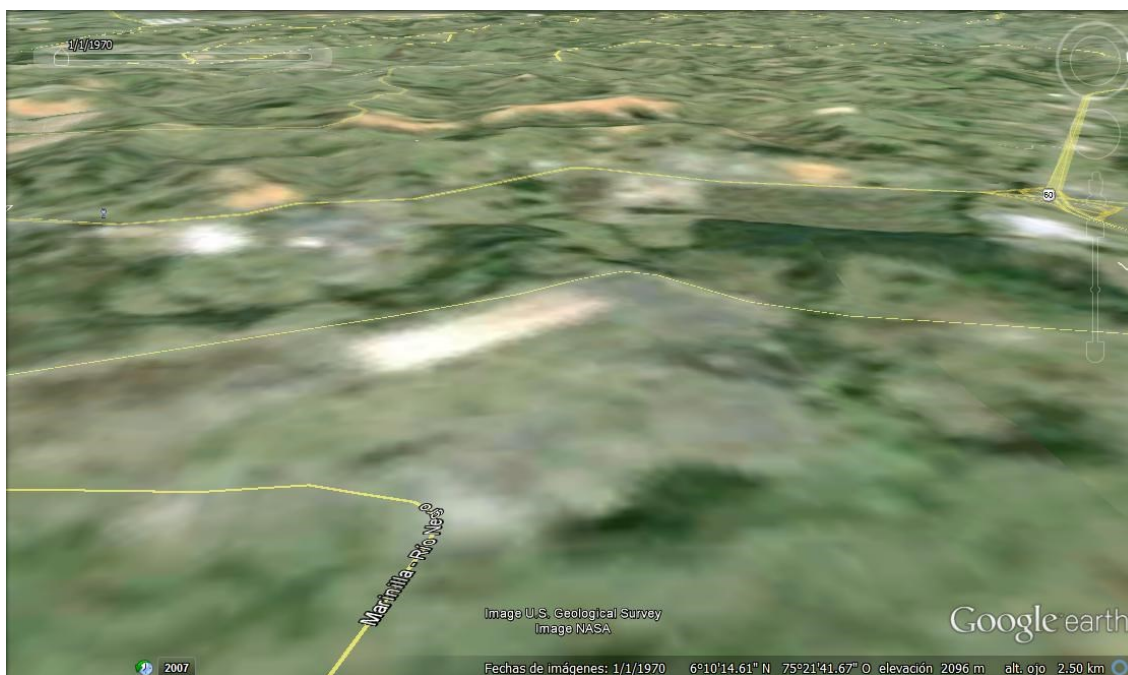
Las instalaciones textiles de mediados del mismo siglo si bien producen igualmente tejidos, (Figura 9) y atienden la misma necesidad de vestuario, éstas cuentan con unas formas físicas diferentes. Salones de tejido y telares amplios e iluminados, dispuestos para ser usados en tres turnos diarios, con iluminación eléctrica y una mecanización del proceso de tejido que aprovecha la energía de las calderas de carbón, de petróleo de Castilla, o de la misma energía eléctrica.



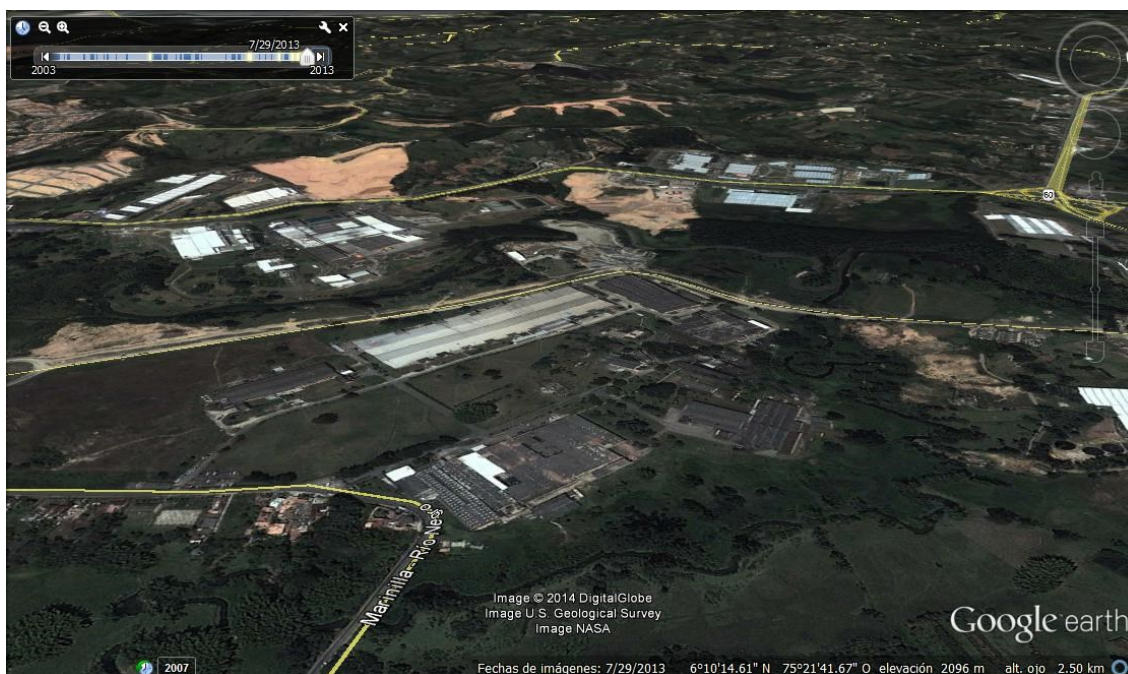
*Figura 10.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1965). Coltejer Rionegro. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-018-0808). Archivo fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 10 de octubre de 2014.

En el fondo, ambas estructuras satisfacen la misma necesidad y, la misma praxis, de producir tejidos para el vestido y el uso humano, sin embargo, las formas físicas de los espacios muestran la diferencia de esta producción en un momento histórico dado con respecto a otro. No existe ninguna forma física que no haya sido útil para el hombre en algún momento histórico, como tampoco existe espacio usado por el hombre que carezca de sentido, de significado.

Los espacios geográficos tienen marcas que cuentan la historia de lo que allí se vivió y de lo se vivirá. Ahora, Lobato Correa también explica que en este reflejo social no solo se ve el presente “La organización espacial acumula formas heredadas del pasado. Ellas tuvieron un génesis vinculado a otros fines, y se mantuvo en el presente, porque pudieron ser adaptadas a las necesidades actuales” (Lobato Correa, 2000, p. 71) y que estas necesidades no han cambiado en sustancia con el tiempo. La Figura 10 muestra la forma original de la planta de Coltejer en Rionegro. Se aprecia la estructura principal y la vía que le sirve. Esta forma no ha cambiado hasta el 2013, aunque en su interior se han hecho varias renovaciones tecnológicas o modernizaciones. Aun con la modernización, la instalación como tal no ha cambiado en lo fundamental como tampoco su función de producción.



*Figura 11.* [Fotografía Google Earth] (1970). Vista aérea del sector de la Planta de Coltejer. Se muestra la silueta de las formas en el registro de la época. Extraído de Google Earth el 16 de octubre de 2014.



*Figura 12.* [Fotografía de Google Earth]. (2013). Planta de Coltejer. Extraído de Google Earth el 16 de octubre de 2014.

Si se observan las Figuras 11 y 12 (imágenes de la planta de Coltejer en Rionegro en 1970 y 2013) se verifica que la estructura física como tal sigue en pie y el camino que le sirve, que es útil como referencia física en este espacio, sigue allí. En ese lapso de tiempo en esta planta han trabajado varias generaciones de operarios y empleados, varias generaciones de maquinaria y tecnología, sin embargo, la estructura fundante para la producción sigue siendo muy similar, adaptándose a los cambios que cada época trajo consigo y cumpliendo con su función original de producción. Así mismo, sucede con otras instalaciones industriales y manufactureras instaladas en el corredor que conforma el área de este estudio.

Algo similar sucede con la forma del casco urbano de Rionegro en 1972 (Figura 13) la cual es la base sobre la cual se dio la expansión urbana. Y como dice Lobato (2000) también se ha adaptado a las necesidades actuales. En esta figura se observa una panorámica aérea del parque de Rionegro, donde se nota la estructura de la Catedral San Nicolás, así como el trazado de vías y cuadras, además, de una mirada a las zonas aún no usadas en la urbanización y la industrialización, probablemente con uso agropecuario o de lote de engorde (disponible para futuros usos).

Mientras que en la Figura 14, imagen aérea de la misma área del parque principal y las áreas aledañas en 2013, se observa como la misma estructura sigue siendo la base de la malla urbana del centro de Rionegro, y cómo parte de los espacios han cambiado su uso o han dado lugar a nuevos usos. El trazado vial es muy similar, las zonas residenciales se han expandido alrededor del centro, y las zonas verdes o disponibles para nuevos usos se han reducido. Así, el espacio y las estructuras de Rionegro se han adaptado a los cambios de cada época y de funciones residenciales, educativas, comerciales e industriales.



*Figura 13.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1972). Vista aérea del municipio de Rionegro. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-018-080). Archivo fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 10 de octubre de 2014.



*Ilustración 14.* [Fotografía de Google Earth]. (2013). Vista área del municipio de Rionegro. Extraído de Google Earth el 16 de octubre de 2014.



*Figura 15.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Vivienda ubicada en el sector entre el corredor industrial y la cabecera de Rionegro. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En el Oriente Antioqueño es común ver la adaptación de espacios construidos en el pasado que adoptan nuevos usos, como los talleres y los restaurantes populares instalados en antiguas casas campesinas. Esas nuevas funciones son subordinadas a la nueva realidad y suelen hacer parte de unidades de producción pequeñas.

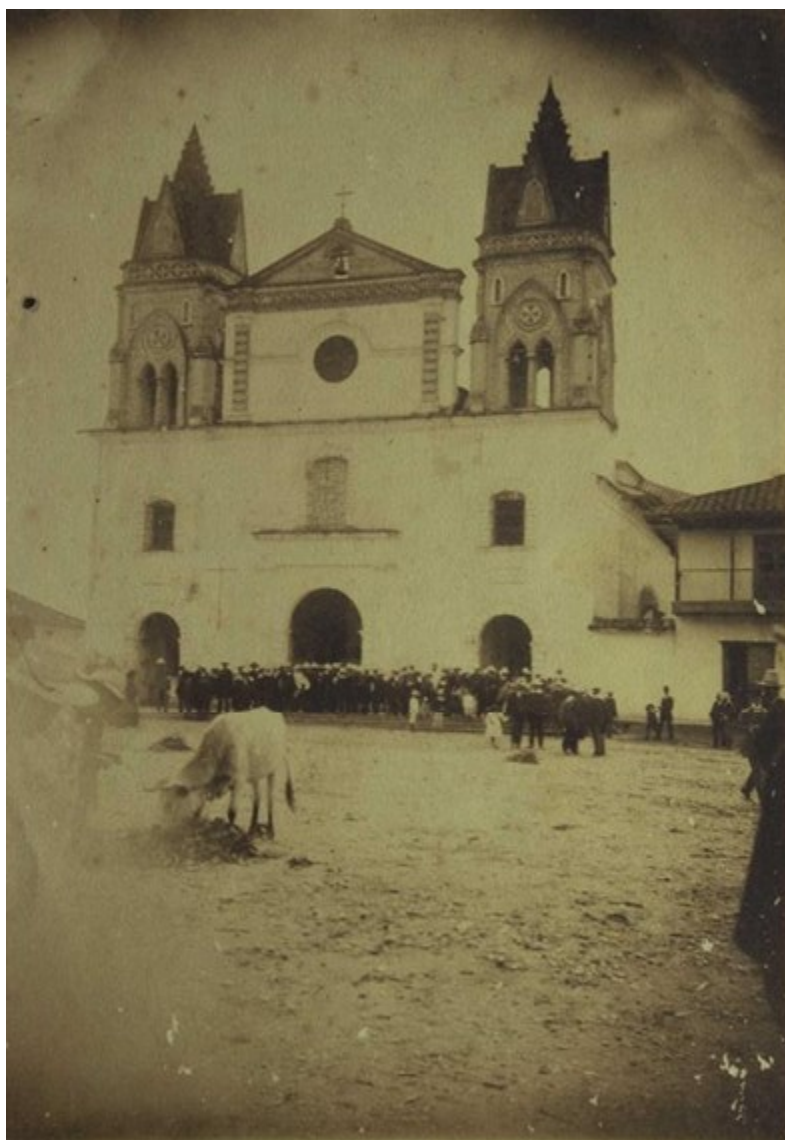
Como se aprecia en la Figura 15 la estructura de la vivienda es tradicional y corresponde a una casa campesina. Los espacios que en el pasado fueron destinados a la producción agrícola o pecuaria, al momento ya cambiaron de uso y dan lugar a otras viviendas, locales comerciales y vías. Incluso, la antigua vivienda está fraccionada en varios locales y en varios usos.



Figura 16. [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Detalle de la función que cumple la casa antigua en el corredor del estudio. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En la Figura 16 se aprecia el detalle del tipo de actividad productiva que se desarrolla en la antigua casa campesina, con un servicio asociado al transporte que sirve a las personas que usan el corredor industrial, mantenimiento y monta llantas para motocicletas. El local se encuentra a pocos metros de la planta de Postobón y de la glorieta en la que está instalada la escultura que simboliza la puerta de entrada al municipio, en cercanía de la sede del Tránsito Municipal.

El servicio que allí se presta es de carácter informal y representa bien el trabajo generado por el rebusque, es decir, el aprovechamiento de los flujos y usos que los agentes primarios generan en el territorio, en este caso los agentes industriales, una de las situaciones que luego se explicará en este documento.



*Figura 17.* [Fotografía anónima]. (188?). El parque principal de Rionegro en piso de tierra y en medio hay un buey. Anónimo ( BPP-F-001-0569). Archivo fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 16 de octubre de 2014.

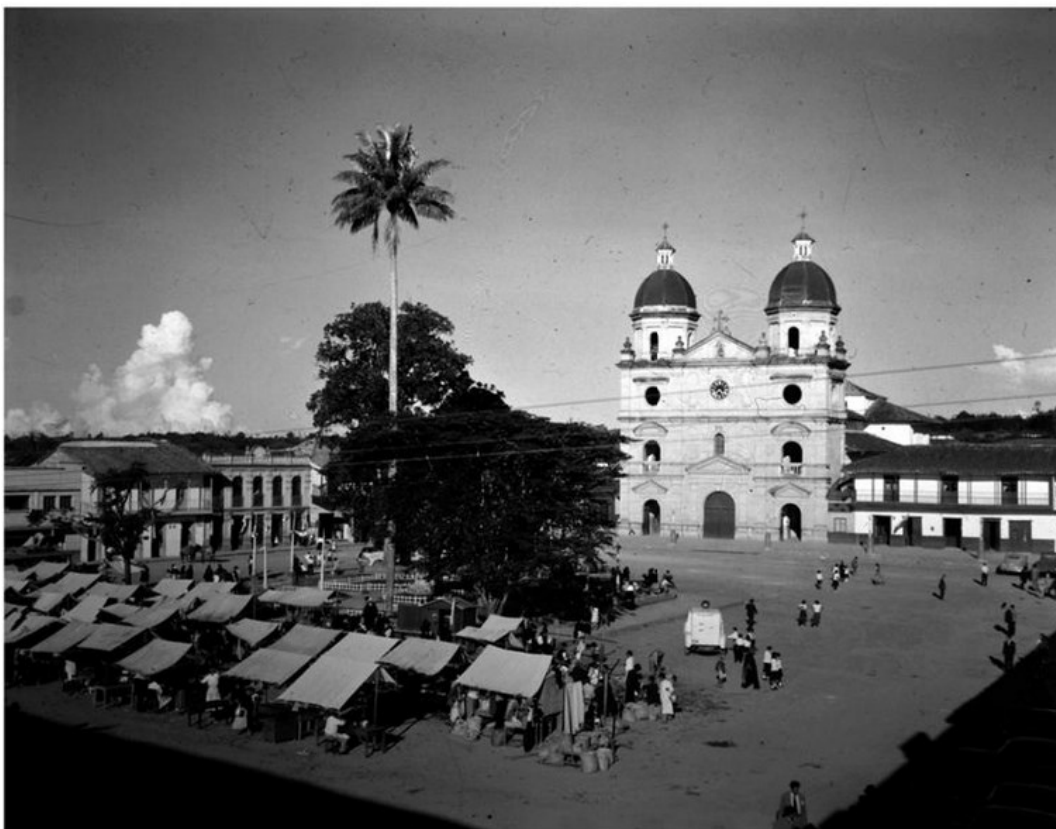
La Figura 17 corresponde a una imagen que se calcula fue tomada en la década de 1880, por lo que la iglesia fue construida en 1804. Se aprecia que la plaza es en tierra y que está consolidada la construcción del templo y alguna construcción vecina. La forma del espacio es el que luego va a perdurar hasta el presente, pese a las transformaciones físicas que tendrá este espacio y que se podrán observar en las Figuras 18, 19 y 20, que corresponden a otros momentos históricos.



*Figura 18.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1965). Plaza principal de Rionegro, se aprecian las líneas o chivas, vehículos que prestaban el servicio de transporte veredal e intermunicipal. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-018-0812). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 16 de octubre de 2014.

Por el contrario, formas antiguas como la Catedral San Nicolás el Magno de Rionegro (Figura 18) no solo conserva su función original sino que su estado actual sigue siendo bueno, lo que revela su importancia en el tiempo transcurrido y cómo para esta sociedad sigue siendo relevante su función religiosa, social y cultural, y por su valor simbólico.

En la misma imagen, de 1965, se aprecia el entorno físico de la plaza principal de Rionegro, en el cual están instalados los toldos donde se ofrecía productos de mercado y misceláneas. En este mismo lugar funcionó durante muchos años la terminal de transporte de los vehículos que comunicaban a las veredas con la cabecera urbana y con otros municipios.



*Figura 19.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1980). Plaza principal de Rionegro, la Catedral San Nicolás el Magno y los toldos de mercado. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-016-0680). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 16 de octubre de 2014.

En la Figura 19, se aprecia que la función de terminal de transporte ya no se presta en este lugar. Para 1980 aun presta el servicio de plaza de mercado y la estructura de la plaza y las construcciones del contorno sigue siendo bastante similar.

El detalle importante es que aunque los toldos desaparecieron de este espacio, el uso y la función comercial se reprodujeron en locales alrededor de la plaza principal. En este caso, las funciones que se desplazaron fueron las de transporte que migró hacia una nueva terminal y la residencial que ha migrado hacia otros sectores del municipio.



*Figura 20.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Una instalación reciente con formas antiguas que sirve de restaurante tipo fonda con acabados rústicos. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En el territorio del oriente antioqueño, no solo en Rionegro, surgen lugares nuevos con claros e intencionados vínculos con el pasado regional (Figura 20). Este tipo de construcción nueva con apariencia de antigua tiende a proyectar una idealización de una época anterior en la que el municipio era la centralidad social, cultural y económica en la escala regional y departamental.

Se recrean las formas y los usos de las antiguas fondas camineras, donde arrieros, inicialmente, y luego camioneros y conductores de buses intermunicipales (las llamadas “líneas”), hacían sus paradas para alimentarse, descansar, incluso, alojarse. En este tipo de construcción se proyecta una visión ideal de ese pasado con el que se conoció una época asociada en el imaginario colectivo con las oportunidades de prosperidad y desarrollo. Es su valor simbólico el que hace que se recree la estructura y su función.



*Figura 21.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Detalle en el sector Belén. Parqueadero de camiones en el cruce de la autopista Medellín-Bogotá y la vía a Rionegro. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

Afirma Lobato Correa que “Las formas espaciales heredadas del pasado y las del presente en la organización actual tienen una funcionalidad efectiva en términos económicos y de valor simbólico que justifica su permanencia. (Lobato Correa, 2000, p. 71)

Por tanto, aquellas construcciones que no son útiles para las nuevas funciones desaparecen para darle espacio a nuevas formas, como la finca agrícola o pecuaria que pierde su antigua centralidad para darle lugar a otras formas como los parques industriales o servicios de apoyo a la producción en el sector como parqueaderos o estaciones de gasolina. (Figura 21). Como punto curioso, este espacio ofrece el servicio de parqueadero y de alimentación, como las antiguas fondas camineras, pero sin las formas más sofisticadas de los estaderos que atienden el turismo de fin de semana.

Las formas que el hombre construye en su relación con la naturaleza, dan cuenta del sentido del momento y narran la historia de las personas que allí habitan, permiten asomarse a la praxis que sintetizó la comprensión del hombre sobre sí mismo y la naturaleza.

Se confirma, entonces, a la naturaleza como el único objeto de conocimiento, entendiendo que incluye las formas de la sociedad humana, y que solo existe el hombre y su trabajo, y la naturaleza y su sustancia material, reiterando la idea principal de son partes de un mismo todo en constante relación dialéctica.

Luego se introduce otro elemento dentro de esta idea principal de la relación dialéctica entre naturaleza y sociedad cuando se afirma que es el comportamiento del hombre con respecto a la naturaleza el que se expresa en la tecnología, en sus relaciones sociales y sus representaciones espirituales, y agrega Marx, citado por Schmidt, que “frente a la unidad del hombre con la naturaleza se afirma su carácter irreconciliable, es decir, en última instancia, la necesidad del trabajo”. (Schmidt, 1977, p. 26)

En otras palabras, se reafirma el carácter dialéctico de esta relación al destacar lo irreconciliable como una forma de expresar la dinámica y el intercambio constante de hombre y naturaleza a través del trabajo y la producción.

Así, el trabajo fabril es también expresión de la relación del hombre y la naturaleza y de su recíproca transformación. La industria textil en Rionegro modifica algunas tradiciones locales, como la incorporación de la mujer al mundo del trabajo formal (Figura 22), con horarios y prestaciones legales, y los cambios producidos en la estructura de las familias y en las funciones de crianza o reproducción social en el municipio y la región.

Este cambio, introduce elementos de una nueva cultura obrera, que también modificaría la estructura de la ciudad, las demandas de servicios públicos y sociales, y que aceleraría la concentración de población en el casco urbano del municipio. Y que representa el inicio de una nueva territorialidad, es decir, impulsa la reterritorialización de Rionegro y el oriente antioqueño, confrontándose con la territorialidad tradicional, fundamentada en las labores del campo y en un fuerte comercio local.



*Figura 22.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1967). Interior de la fábrica Pepalfa de Rionegro. Gabriel Carvajal Pérez, ( BPP-F-016-0111) Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 14 de octubre de 2014.

En ese sentido, la naturaleza solo tiene valor potencial hasta que es intervenida por el trabajo del hombre que se concreta en su valor, entendiendo este como trabajo objetivado. En este punto, es importante señalar que desde el materialismo histórico el hombre transforma a la naturaleza a través del trabajo.

El hombre es fuerza productiva y su relación con la naturaleza es siempre productiva, solo se interviene si se produce un valor, llámese industria, servicios, agricultura, o cualquier otra actividad económica. Frente a este asunto, en este mismo texto Schmidt, cita a Marx quien afirma que “este continuo trabajar y producir, esta producción, es el fundamento de todo el mundo sensible tal como hoy existe” (Schmidt, 1977, p. 29) Este argumento ayuda a explicar por qué en el territorio de Rionegro hay espacios que no tienen uso aparente, pero igualmente son reservados para cuando suceda el momento conveniente de la producción.

Puesto que la configuración del territorio ni es homogénea ni simultánea, ya que no interviene un solo tipo de agente de transformación, sino, que por el contrario, es el fruto de la acción, y contradicción, simultánea de varios agentes.

En ese sentido, Lobato Correa explica, además, que la organización espacial resultante de esa relación sociedad – naturaleza, no solo da cuenta del pasado y del presente “La organización espacial no es sólo un reflejo de la sociedad. Como hemos visto, de ser un reflejo, pasa a convertirse en una condición para el futuro de la sociedad, es decir, la reproducción social.” (Lobato Correa, 2000, p. 72) Es decir, que también permite dar una mirada al porvenir, pues se constituye como condición sin la cual no es posible que se logre la reproducción social, con lo que implica en cuanto a las formas, las funciones, las estructuras y relaciones de un momento histórico dado.

En esa constante relación dialéctica entre hombre y naturaleza, cada nueva transformación marca el camino de la siguiente, permitiendo la afinación o perfeccionamiento de aquellas actividades que le son útiles a las sociedades y, descartando de paso, aquellas que ya no lo son. “En este trabajo se asume una enorme importancia por la creciente acumulación de formas espaciales que el capitalismo contemporáneo crea, ejemplificado con la urbanización progresiva de la humanidad. (Lobato Correa, 2000, p. 72)

Esta acumulación de formas produce un mayor grado de complejidad, tanto para la planificación y la acción humana sobre la naturaleza, como para la comprensión de las realidades que allí emergen. En Rionegro es posible identificar formas nuevas que le dan lugar a los procesos productivos de tipo industrial y formas antiguas que sirvieron para procesos productivos anteriores, que de alguna manera facilitaron las actividades productivas actuales. La producción textil y la producción de alimentos no es una actividad históricamente desligada del pasado del municipio, se sabe de su importancia en la primera parte del siglo XX en el que competía con Medellín y Santafé de Antioquia como la centralidad de la provincia.

Al darse la oleada de la relocalización industrial de los años 60 en que empresas importantes del Valle de Aburrá se instalan en Rionegro, no solo lo hacen porque la tierra tenga un menor costo o por quedar mejor ubicados frente a la expectativa de la autopista Medellín – Bogotá; también lo hacen porque allí existen personas con competencias, que ya

conocen el fundamento del oficio, y que pueden tener un alto desempeño laboral. La manufactura no les es ajena dentro de su cultura y tradición.

Frente al mundo natural, la naturaleza, el materialismo histórico presenta una posición en la que ésta no es algo estático, con una sola forma siempre, criticando la visión romántica e idealista predominante antes y durante su época. Por el contrario, “el mundo natural no es una cosa eterna siempre igual a sí misma, sino el producto de la industria y de la condición de la sociedad” (Schmidt, 1977, p. 29), y avanza en la misma idea cuando afirma que la realidad material esta socialmente mediada y por tanto existen diversos modos de ser en la materia.

Siendo así, el mundo natural es una naturaleza dinámica y cambiante, por su propia acción y por la relación dialéctica que el hombre establece con ella para la satisfacción de sus necesidades básicas y para los modos de producción que luego producen la acumulación de capital en forma de espacio, herramientas, insumos y productos. El fundamento para la comprensión de la relación sociedad y naturaleza se basa en el reconocimiento de la praxis como la síntesis de lo producido en el intercambio orgánico que se da entre ellos, a través de nuevas formas en la naturaleza y en la construcción de un hombre potencialmente siempre nuevo, que en sí mismo tiene las claves de su evolución.

### 2.1.2 Los sentidos de la naturaleza son los que el hombre le otorga

En esa relación entre sociedad y naturaleza es importante rastrear las mediaciones y las transformaciones en la naturaleza para dar cuenta del hecho productivo que se ha dado en la materia, puesto que esta adquiere sus formas a partir del mundo establecido por los hombres. Es decir, el sentido del mundo no es otro que el que los hombres logran a través de la organización de sus relaciones vitales. En esa medida, la naturaleza, mediada por la producción, es una construcción de los hombres para satisfacer sus necesidades básicas vitales y, luego, para atender nuevas necesidades que surgen.

Afirma Marx, citado por Schmidt, que “la vida social es esencialmente práctica. Todos los misterios que inducen a la teoría a caer en el misticismo encuentran su solución racional en la praxis humana y en la comprensión de esta praxis” (Schmidt, 1977, p. 36) En términos prácticos, si no funciona, no sirve, y se busca la siguiente solución, lo que conduce por un camino de aproximaciones hacia un nuevo momento. Y al contrario del ideal

conceptualizado, la reflexión no siempre llega antes de la intervención, en la praxis es posible que se produzca durante o después de la acción de transformación, tomando lo aprendido para la siguiente ocasión.

La comprensión de la organización espacial y su desarrollo está ligada al movimiento que se da entre las formas de antes y las del presente, de manera que se identifiquen las transformaciones, las prácticas que continúan y las que desaparecen.

Para comprender la organización espacial y su desarrollo, como la evolución de la totalidad social espacializada, “se hace necesario que se interprete la relación dialéctica entre estructura, proceso, función y forma. Estas son las categorías analíticas que permiten la comprensión de la totalidad social en su espacialización. (Lobato Correa, 2000, p. 75)

Es en la práctica cotidiana, en la realidad que se vive en el espacio, que es posible reconocer y comprender las dinámicas que sostienen o transforman a la sociedad y la naturaleza, y que sobre esta no se debe hacer un análisis dividido o fragmentado. Se sustenta, el porqué es allí donde se escribe la historia de cada día y se intuye la que se podría escribir en las páginas de los días siguientes.

Rionegro, a finales del siglo XIX, fundamenta su vida económica y social en la minería de oro y sus actividades asociadas, como el comercio y la producción de alimentos y otros abastecimientos para las comunidades mineras. Se desarrolla una red de oficios y conocimientos necesarios para la reproducción de esta actividad en el tiempo y en el espacio. Sin embargo, en el siglo XXI la minería es una de las actividades menores en la balanza económica del municipio y de la región, cediendo su importancia a la manufactura y al cultivo de flores para la exportación. En el camino de estas transformaciones aun es importante el comercio, actividad que cohesiona el pasado y presente del municipio, la cual ha sabido reacomodarse frente a las situaciones del contexto local y le sigue siendo útil al hombre.

En este punto Santos, citado por Lobato Correa, dice que “Cómo los hombres organizan su sociedad, en el espacio y cómo lo conciben y el uso que el hombre hace del espacio, así sufren los cambios.” (Lobato Correa, 2000, p. 76) Frente a la vida social, desde el materialismo histórico, se propone la praxis como el punto de partida y de llegada para su

comprensión. Es decir, que la vida social es fundamentalmente práctica y encuentra soluciones racionales en la propia praxis y en la comprensión que se hace de ella, a manera de un ciclo continuo, que siempre deja un residuo, por tanto, nunca se agota, reconociendo que siempre habrá algo que podrá cambiar por el hombre.

En este ejercicio de comprender y explicar la relación dialéctica entre sociedad y naturaleza es importante revisar los conceptos de historia natural e historia material, lo cual dará cuenta de la ruptura del concepto de naturaleza desde el materialismo dialéctico con respecto al de Idealismo anterior a él.

### 2.1.3 El espacio geográfico: escenario de la disputa entre los intereses propios y ajenos

Para las transformaciones producidas en la relación dialéctica entre sociedad y naturaleza se requiere de dos condiciones: la mediación histórica social y a la estructura misma de la materia. Es decir, en el reconocimiento de las leyes que rigen a las sustancias naturales, es que se basa la capacidad humana para usarlas, transformarlas y aprovecharlas en su beneficio.

Sobre este asunto dice Schmidt que “depende siempre del nivel alcanzado por las fuerzas productivas materiales e intelectuales, cuáles posibilidades inmanentes a la materia, y en qué proporción pueden realizarse”. (Schmidt, 1977, p. 71) Es decir, no cualquier actividad productiva se puede realizar en cualquier espacio geográfico, lo mínimo es que debe existir una potencialidad en la naturaleza y en la sociedad que favorezca una transformación deseada, a la manera de una vocación económica, social o cultural.

Esto explica porque unos espacios pueden ser más propicios para un tipo de transformaciones que otros, que aun compartiendo vecindad o condiciones sociales o naturales parecidas, no atraen a las dinámicas y las fuerzas de la economía de la misma manera. Es entonces, en esa relación del hombre dotado de conocimientos y la naturaleza (materia) dotada de potencialidades que surge la capacidad productiva del ser humano, que genera las mercancías para atender sus necesidades.

Las formas físicas de un lugar no son suficiente para que el hombre decida y actúe sobre él. Tan importante como el acceso a recursos naturales y la ubicación privilegiada según la actividad de producción y la reproducción social, también es necesario que exista ese

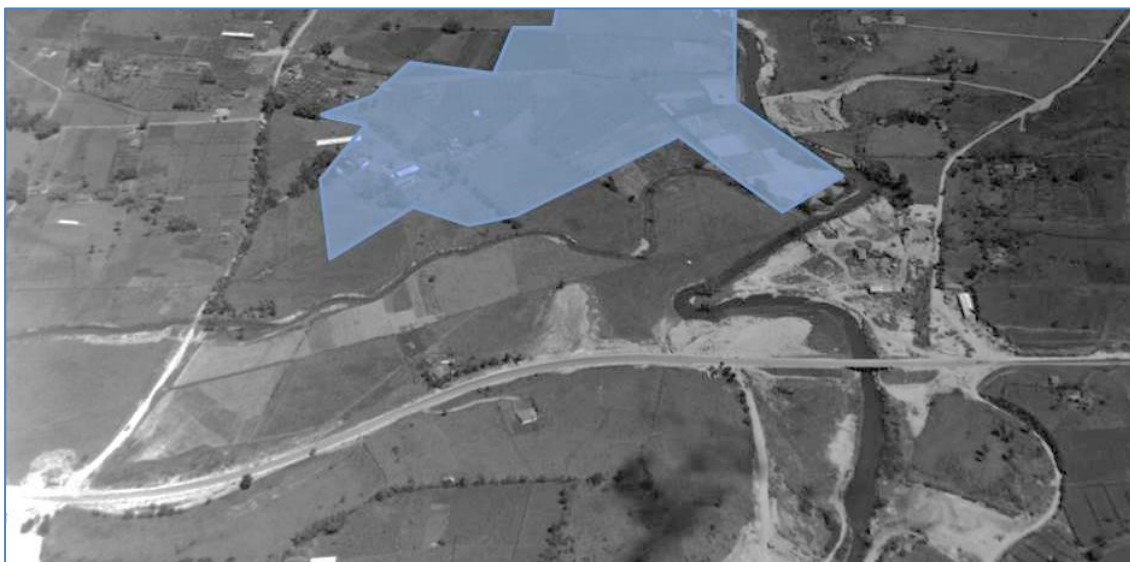
hombre dotado de conocimientos y experiencia. En la historia de Rionegro se constata la transformación de actividades de la producción económica, sin embargo, el presente de la localidad se asocia a las experiencias adquiridas por sus gentes durante los estados anteriores de producción y la transferencia que han hecho a las siguientes generaciones, reproduciendo unas competencias en el mismo espacio, produciendo un territorio y varias territorialidades.

El comercio de Rionegro que surge desde el control de abastecimientos para la actividad minera, desde 1850, le permite a grupos de comerciantes acceder a un medio de cambio ideal para el mercado internacional, y compilar una experiencia sobre los intercambios, el cual produce conocimientos prácticos acerca de las rutas, las demandas de los mercados externos, las formas de financiar los negocios, los riesgos que implican, inclusive sobre la cultura y las costumbres asociadas con la negociación en otros lugares del mundo. En este caso, el comercio del oro y la plata muestran el camino de los mercados internacionales a los comerciantes de la época asentados en esta región.

Se puede afirmar que “la acción del capital no se realiza de modo uniforme, ya sea en términos de tiempo o lugar. Hay una diferenciación espacio-temporal en las inversiones de capital.” (Lobato Correa, 2000, p. 62) En esa diferenciación radica parte de las disputas entre agentes de transformación en un espacio geográfico. Cada empresa u organización productiva determina una estrategia para su reproducción y supervivencia en el espacio y el tiempo, y necesariamente incluye al espacio como una dimensión fundamental.

Las oportunidades de los agentes de transformación pasan por la acción del capital del que disponen, de modo que el acceso a los espacios no es homogéneo, es diferenciado, por la capacidad real que tienen para concretar su potencial. “las grandes empresas, el Estado, la pequeña empresa, cada uno de estos agentes de la organización espacial tiene una estrategia de acción que al parecer es específica, y que incluye una dimensión espacial.” (Lobato Correa, 2000, p. 62) De esta manera, en la práctica, los agentes están obligados a disputar entre sí su lugar en el espacio geográfico y en este propósito apelan a diferentes tipos de estrategia.

En el ordenamiento espacial de Rionegro, el agente de transformación pequeño o mediano, en otros términos, los secundarios, tienen menos posibilidades reales de acceder y disponer de espacios para la reproducción de su actividad. La capacidad de convertir el potencial de un espacio en realidad depende del capital disponible, del conocimiento asociado a la actividad y de su estrategia de supervivencia.



*Figura 23.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1970). Vista aérea del terreno de la empresa textil Riotec, filial de Fabricato, en el municipio de Rionegro, Antioquia. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-018-0235) Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 16 de octubre de 2014.



*Figura 24.* [Fotografía de Google Earth]. (2013). Vista aérea de la planta de Riotec. Extraído de Google Earth el 16 de octubre de 2014.

En la Figura 23, imagen de 1970, se aprecia el trazo de la carretera Medellín – Bogotá y algunas vías secundarias del sector Belén, donde se encuentran los cauces de la quebrada La Mosca y el Río Negro. En el polígono azul se señala un área que al momento son fincas con una función productiva campesina. Al comparar con la Figura 24, imagen de 2013, se identifica que en el espacio delimitado por el mismo polígono se encuentran los terrenos con las edificaciones de la planta de Riotex. Incluso se reafirman las vías antiguas y surgen algunas nuevas, como el ingreso a la planta. También se notan nuevas edificaciones industriales en los predios vecinos.

Es claro que en la competencia por el espacio, la función industrial desplazó la función agrícola. En la imagen de 1970 se aprecia claramente la delimitación de pequeñas parcelas agrícolas y de vivienda campesina, mientras que en la imagen de 2013 aparece como un solo espacio consolidado como planta de producción. También es notable la infraestructura vial que se desarrolla para facilitar la reproducción de la producción.

En una hipotética situación en la que dos agentes de configuración territorial tienen conocimientos y experiencias semejantes en una actividad productiva, la balanza tiende a perder su equilibrio cuando uno de los agentes logra acceder a una estrategia más competitiva, que en ocasiones pasa por la disponibilidad de capital y en otras por un mejor aprovechamiento del entorno de cara al mercado. Aunque en el ordenamiento espacial se tengan las mismas reglas para todos, las capacidades reales de acceder a las potencialidades están mediadas por el capital y la estrategia, las cuales, evidentemente, no son las mismas para todos.

El hombre en su relación con la naturaleza, y en esas disputas entre sí, actúa a través de los agentes de la organización espacial, los cuales sintetizan diversas prácticas sociales y, a su vez, se reproducen en el mismo espacio e, incluso, en otros espacios, a los cuales les otorga un valor (mercancía) según lo que se crea y se recrea.

La apropiación del espacio y su ordenamiento se produce por las posibilidades que permiten la naturaleza y la cultura, aun el gran agente no logra cubrir todos los espacios, por lo que los agentes de menor peso y tamaño encuentran allí sus posibilidades de reproducción y producción. Entre los agentes secundarios se encuentran organizaciones medianas y pequeñas, muchas de ellas de origen familiar, que capitalizan su conocimiento y recursos aprovechando el movimiento y los flujos producidos por los agentes primarios.

Las empresas de este circuito económico no están muy formalizadas, no utilizan el crédito, ni generan grandes acumulaciones de capital. Santos, citado por Lobato Correa, lo llama “el circuito inferior de la economía, la oposición formal al que pertenece a la parte superior, es decir, el circuito moderno.” (Lobato Correa, 2000, p. 65)

El estancamiento industrial que golpeó la economía local en Rionegro durante los años 80 produjo importantes recortes en labores de mano de obra calificada, situación que llevó a la adaptación de las familias, como unidades básicas de producción, a las nuevas condiciones del ambiente. Estas personas procuraron capitalizar el conocimiento disponible, mediante la conformación de pequeñas empresas familiares que realizaban tareas para las grandes empresas o producían nuevos productos a partir de los materiales desechados o desaprovechados por el circuito moderno. Ahora, ese estancamiento industrial no fue fruto del azar, fue el resultado de la disputa entre los grandes agentes, quienes redefinen constantemente las fuerzas y el control en el espacio.

Las empresas del circuito inferior, como las pymes y famiempresas, todavía canalizan oportunidades similares a partir del reconocimiento de las redes de relaciones de los agentes primarios que conforman el circuito secundario o moderno, construyendo una interdependencia con ellos. Este tipo de articulación da cuenta de las disputas y de las alianzas entre los agentes primarios y con los secundarios, y como las partes logran estrategias de supervivencia y permanencia en el espacio geográfico, a veces alineándose con sus propias dinámicas internas y en otras ocasiones con las dinámicas externas.

Ahora, esa es la esencia del circuito inferior de la economía que anima e impulsa la inserción de los agentes secundarios y pequeños en el ordenamiento espacial de un territorio. Aunque físicamente este localizado en espacios con menos privilegios en cuanto a acceso a infraestructura y servicios, están conectados al flujo de la economía, y hasta un cierto punto su grado de articulación es el termómetro de la salud económica en un territorio.

De esta manera la existencia de estas relaciones, y disputas, se evidencia a través de dimensiones económicas, jurídicas, políticas e ideológicas, y en la forma como se entrelazan construyen el reflejo social del ordenamiento espacial. (Lobato Correa, 2000) Así, cada forma, función, estructura y relación, también es una expresión que sintetiza a la sociedad de cada tiempo, vista como parte de la misma naturaleza que transforma y la transforma. La disputa de los agentes de transformación espacial se basa en la capacidad de usar y

transformar la naturaleza en medio de la producción de mercancías, que a su vez también son expresión de hombre y naturaleza.

Tanto hombres como mercancías son parte de la naturaleza, dice Marx y en una perspectiva de análisis desde el materialismo histórico, se afirma que “el hombre mismo, considerado como mera existencia y fuerza laboral, es un objeto de la naturaleza, una cosa, aunque sea una cosa viva y autoconciente, y el trabajo mismo es expresión en las cosas de aquella fuerza” (Schmidt, 1977, p. 73) Tanto hombre como mercancías son una expresión o manifestación de la fuerza natural.

En ellos se refleja la relación de la naturaleza con el proceso histórico, la mercancía contiene a la naturaleza como “ser en sí mismo” y como “ser para otro”. Ahora, el trabajo es creador de valor de intercambio, pero el valor de intercambio de una mercancía no contiene ningún material natural. Ampliando en este punto, la mercancía encarna en general el trabajo humano y se mide por el tiempo invertido en su producción.

Los valores de uso, una chaqueta, una tela, etc., en síntesis, los cuerpos de las mercancías, son combinaciones de dos elementos, la sustancia natural y el trabajo. Si se resta la suma total de todos los diversos trabajos útiles incluidos en la chaqueta, la tela, etc., subsiste siempre un sustrato material que está presente por naturaleza, sin intervención del hombre. (Schmidt, 1977, p. 74)

Así, retomando el planteamiento inicial, la mercancía es expresión del conocimiento humano aplicado a las potencialidades de la materia natural (lo que por sus leyes es posible hacer con ella), y esta relación requiere de lugares, espacios, territorios dónde realizarse. En la práctica no hay separación entre la sustancia natural y los modos sociales de su transformación, en eso se fundamenta su carácter dialéctico.

En este punto, la capacidad de aumentar el valor de intercambio en los procesos de producción en una localidad, permite aumentar también la acumulación de capital y su disponibilidad para reinvertir en la producción de nuevos excedentes.

Esa fue la realidad de los comerciantes y empresarios de Rionegro desde el siglo XVII, XIX, y la primera parte del siglo XX, tiempos en el que la élite local tenía el control de los medios de producción y competía con otras centralidades regionales. Sin embargo, desde mediados de 1960 comienza la localidad a ser receptora de industria de origen externo que inicia la transferencia del excedente producido por el valor de intercambio hacia otros espacios geográficos, conformando una capacidad de inversión que ya no se aplica necesariamente en el mismo territorio en que se origina.

Esta dialéctica persiste en el tiempo aunque se transmuta en sus formas, las primeras sociedades dependían del recurso natural directo disponible en su territorio, y solo en la medida en que establecían relaciones con otras sociedades podían acceder a recursos ubicados por fuera de su alcance físico. Era así, que a través del intercambio físico, sin mediación de otros valores, se complementaban los recursos para sobrevivir.

En la sociedad moderna, esa forma de intercambio evolucionó en nuevas prácticas que optimizan la producción y aumentan la acumulación, bajo reglas de juego más elaboradas y compartidas entre más sociedades. Surge un mercado que fortalece este tipo de vínculos económicos y sociales. “A diferencia de la sociedad colonial, la capitalista avanzada está organizada para sí misma, dotada de un potente mercado que implica unas fuertes relaciones internas como externas”. (Lobato Correa, 2000, p. 71)

El reconocimiento de los procesos económicos, dados en esa relación sociedad y naturaleza, que configuran los territorios según sus necesidades, los productos, las mercancías, y los flujos que los producen (mercado), hacen parte de esta relación. Si se observa al producto, a la mercancía, se hallan las sustancias naturales usadas y la mediación social (trabajo) que la ha producido, así como las adaptaciones generadas en un espacio.



*Figura 25.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1990). Vista aérea del aeropuerto internacional José María Córdoba. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-003-0054). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 10 de julio de 2013.

La construcción de la vía entre Medellín y Bogotá, así como del aeropuerto José María Córdoba (Figura 25) son la huella clara de hacia dónde se conducen las relaciones y las formas en la localidad de Rionegro y en territorio del oriente antioqueño.

Frente a esta afirmación, el materialismo histórico plantea que no es posible resolver las cosas sin residuos en los momentos sociales o procesos que los median, además que se

considera que la producción es siempre social. Ese residuo sin resolver es el que alimenta el siguiente ciclo social, el cual a su vez dejará un nuevo residuo sin resolver, una y otra vez, expresando el fundamento de estas relaciones dialécticas, práctica y síntesis, que nunca se agota. Por lo cual las disputas entre agentes en el espacio geográfico nunca terminan, superan estados, pero también se reproducen y perpetúan, por lo que siempre se manifestarán en nuevas formas y contradicciones.

En el caso de Rionegro, las disputas por el espacio se han transformado en el tiempo, y pasaron de la confrontación de sectores locales por el control del mercado local y regional, a ser parte de una escala más amplia en la que los agentes locales de transformación ya no solo se enfrentan entre ellos sino también con agentes externos con mayor capacidad y recursos de ordenar el espacio geográfico a favor de su proceso de producción y acumulación, dejando algunos residuos que se convierten en la oportunidad de los agentes secundarios para supervivir, reproducirse y perpetuarse en el territorio en el que se originaron o que ocupan.

#### 2.1.4 El hombre somete a la naturaleza: de la primera a la segunda naturaleza un continuo ordenamiento espacial

La historia natural o primera naturaleza se refiere a una naturaleza en la que la intervención del hombre no está socialmente organizada y, por tanto, está sometido a las fuerzas naturales. “el dominio de la naturaleza no organizado en forma socialmente justa, por grande que sea su desarrollo sigue significando que está a merced de la naturaleza”. (Schmidt, 1977, p. 38)

Frente a esta primera naturaleza, el hombre procura su dominación no solo a través del trabajo y las herramientas, sino también a través de las estructuras sociales que se ordenan alrededor de la producción. Y afirma Schmidt que la segunda naturaleza es el mundo del hombre en la medida que toma forma el estado de derecho, la sociedad y la economía. (Schmidt, 1977, p. 38).



*Figura 26.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1976). Movimiento de tierras para la construcción de la carretera Medellín – Bogotá. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-001-0915). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 10 de julio de 2013.

Así, la primera naturaleza es aquella que no ha sido intervenida por el hombre, y la segunda naturaleza corresponde a aquella que ya es transformada por el ser humano. Esta comprensión rompe con la idea de la naturaleza como una sola cosa, inmutable, siempre igual en el tiempo.

La Figura 26, imagen de 1976, muestra cómo se transforma físicamente la naturaleza, al punto de dejar una huella visible a partir de ese momento en el espacio, trazos de vías y obras secundarias que son perceptibles desde la distancia y desde el aire, como dibujos que cuentan una historia en el paisaje.



*Figura 27.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1976). Construcción de la carretera Medellín – Bogotá. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-001-0968). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 10 de julio de 2013.

Desde el materialismo histórico, el mundo natural o primera naturaleza, es el estado inicial que luego, con la sola presencia del hombre, ya no es más la misma, ya es diferente, ha sido transformada en alguna medida para responder a las necesidades del hombre y sus sociedades. En esta perspectiva, se diferencian la primera naturaleza y segunda naturaleza, que juntas dan cuenta de una constante transformación como consecuencia de la relación dialéctica entre la sociedad y su entorno natural.

En el caso de las obras de infraestructura la marca que se labra en el paisaje tiende a ser más perdurable en el tiempo, puesto que por su utilidad para la producción y la reproducción social, tienden a ser mantenidas para que duren más tiempo. También se convierten en la señal física de los flujos que físicamente recorren un territorio, por lo que permiten seguir los movimientos de los agentes de transformación. En la Figura 27, imagen de 1976, se muestra la instalación de las vigas de uno de los puentes de la autopista Medellín – Bogotá. Tanto las vigas como la vía siguen vigentes, y antes que entrar en decadencia, ha sido ampliada en algunos tramos de doble calzada, señal clara de la importancia para los flujos actuales en el

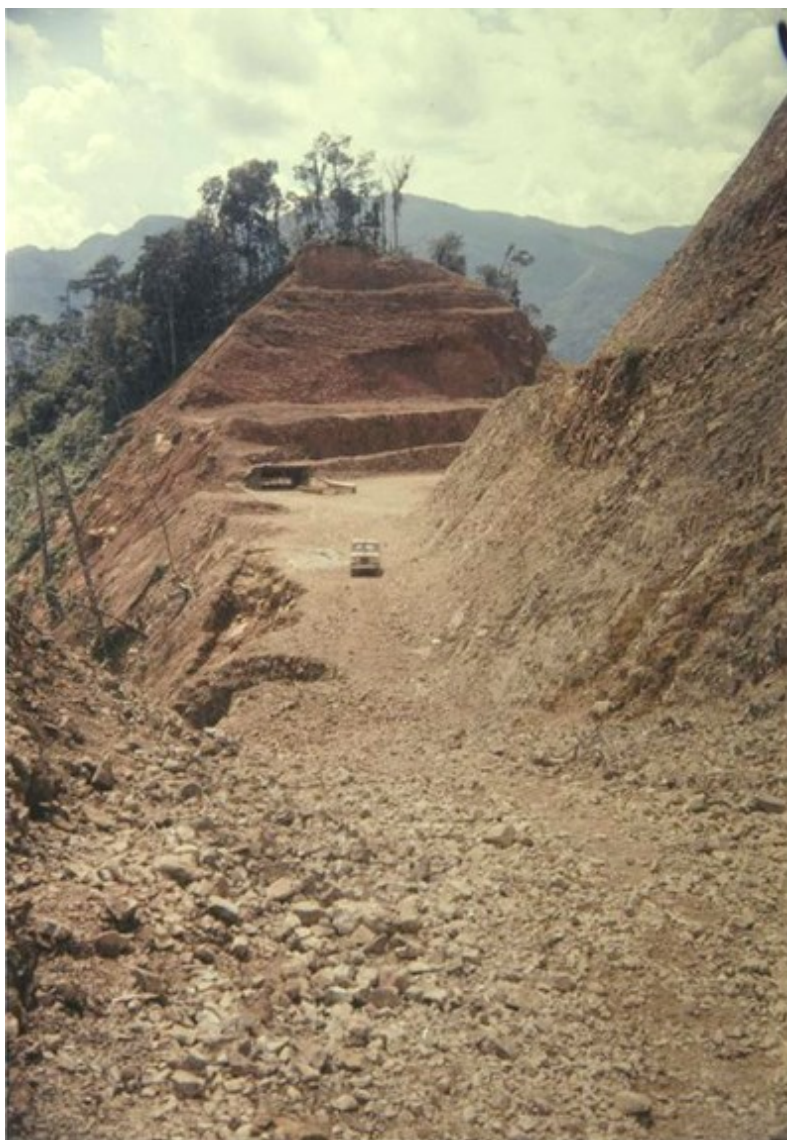
territorio y facilitar su conexión con los puntos fijos de interés para los agentes primarios, quienes dominan el ordenamiento de los espacios en el territorio.

En ese sentido, las formas que reflejan el dominio del hombre sobre la naturaleza son también un reflejo de las estructuras sociales que las construyen y de sus propósitos. Y de los dominios que también se dan en esas estructuras y relaciones sociales.

La apertura de una vía, no solo implica el movimiento de tierras, también mueve las estructuras sociales que se vinculan a la intervención en un periodo de recesión industrial en Colombia y el mundo, expresa la voluntad de los agentes de transformación de aumentar la circulación de mercancías y estimular al sector industrial con una infraestructura más eficiente que aporte a la competitividad de las empresas y de las regiones. La vía no surge por sí misma, su presencia se deriva de una acción de sometimiento del entorno físico y esa intervención favorece a una estructura social específica.

En ese sentido, la primera naturaleza es aquella que representa el caos y está por fuera del hombre, aun le es ajena porque no se ha apropiado de ella mediante el trabajo. Así, los recursos naturales en su forma inicial son usados para atender necesidades vitales del hombre. En esta primera naturaleza el hombre está sujeto a las fuerzas de la producción y aún es altamente vulnerable frente a ella.

Las infraestructuras, como las vías de comunicación representan una imagen contundente sobre cómo el hombre somete a la naturaleza, se apropia de ella, a partir de la intervención física, y luego a través de intervenciones sociales. La presencia de una obra de infraestructura, por pequeña que sea en sus alcances e impactos, ya es una evidencia del sometimiento de la primera naturaleza por parte del hombre y de surgimiento de su creación, la segunda naturaleza, intervenida y recreada constantemente.



*Figura 28.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1970). Movimiento de tierras en la construcción de la autopista Medellín – Bogotá. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-001-0913). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 10 de julio de 2013.

En el origen de los asentamientos humanos siempre fue importante la disponibilidad de recursos naturales que permitieran la vida humana con algún grado de confort. Las vías, como obra de infraestructura, cumplen la función de facilitar el acceso a los recursos necesarios en otros lugares y al intercambio con otras comunidades. En la Figura 28, imagen de 1970, se deja el rastro del esfuerzo humano en facilitar la comunicación terrestre en Medellín y Bogotá como centros económicos y sociales, y mejorar sus intercambios.



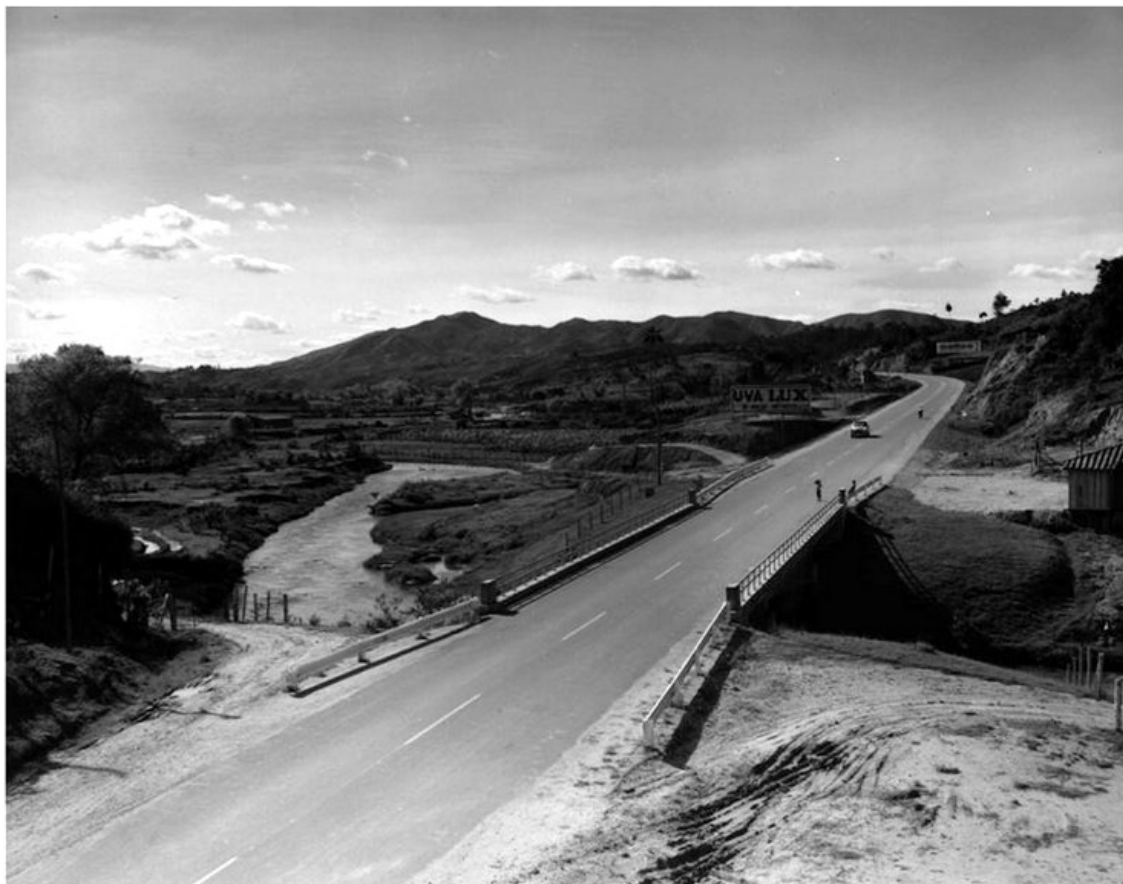
*Figura 29.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1970). Movimiento de tierras para la construcción de la carretera Medellín-Bogotá . Gabriel Carvajal Pérez.( BPP-F-003-0060). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraído el 14 de julio de 2013.

Para el momento histórico de 1970, el despliegue técnico y humano para la construcción de esta obra de infraestructura fue descomunal, como se aprecia en las Figuras 29 y 30. Y esta autopista, de una sola calzada, implicó no solo la transformación física del trayecto construido en el Valle de San Nicolás para construir la nueva conexión física con Medellín.



*Figura 30.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1970). Construcción carretera Medellín-Bogotá. Gabriel Carvajal Pérez.(BPP-F-001-0913). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 14 de julio de 2013.

También significó que otras regiones y comunidades quedaran por fuera de los flujos de intercambio entre el Valle de Aburrá y Bogotá. Generando una decadencia social y económica para Sonsón y poblaciones vecinas, las cuales quedaron por fuera del circuito principal, pasaron de ser una mediana centralidad en la región a un punto más de paso en un corredor vial que se fue dejando en el olvido y que solo podía canalizar pequeños flujos locales y subregionales.



*Figura 31.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1972). Tramo de la carretera Medellín-Bogotá. Gabriel Carvajal Pérez.( BPP-F-015-0588). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraído el 14 de julio de 2013.

Lo nuevo son oportunidades para algunos y representa dificultades para otros. La relación dialéctica entre sociedad y naturaleza, favorece los intereses de unos grupos humanos que logran imponerse o dominar, en perjuicio de otros. No es socialmente justa y esa es la gran contradicción que se expresa en la modernidad liberal y sus conceptos de desarrollo, que en nombre de la libertad y de la igualdad, prospera la acumulación de recursos por algunos y se estimula la inequidad social y económica para otros. En esa contradicción, señalada por el materialismo histórico, es que la figura del Estado entra a corregir las deficiencias e injusticias del mercado como regulador de las relaciones sociales a través de las políticas públicas locales.

Esa relación del Estado como regulador y corrector de las ineficiencias de la relación sociedad – naturaleza se manifiesta desde las etapas tempranas de la Modernidad liberal en el país y la región. En este texto se hará una reseña de esas funciones de mediación entre los agentes primarios que se enfrentan por el dominio del territorio, y entre estos y los agentes secundarios, los cuales procuran desplegar sus estrategias de resistencia y supervivencia en ese escenario complejo, asunto que se abordará más adelante en este texto.

En la colonización antioqueña bajo el gobierno de Mon y Velarde, prácticamente se daba un manual o protocolo de colonización en la que el primer recurso que se aseguraba era el agua de la alta montaña por sus condiciones de salubridad frente a los ríos de los valles, así como por su clima más benigno. Mientras que el segundo recurso que se aseguraba era la madera para la construcción de viviendas y galpones, y finalmente, la tierra para ser cultivada y aprovechada. (Poveda Ramos, 1988)

Justo en el momento en el que el colono tocó la tierra y la aprovechó, dejó de ser la primera naturaleza para convertirse en segunda naturaleza, que hasta el día de hoy continúa transformándose de acuerdo a esa relación con el hombre contemporáneo. La segunda naturaleza es aquella que ya no conserva las formas iniciales de sus recursos sino que a través del trabajo el hombre les ha dado la forma que requiere para atender sus necesidades.

Es el caso de los antiguos caminos coloniales y republicanos que sirvieron a un modelo económico, así mismo, la industrialización del Valle de Aburrá creó sus propias formas como la carretera Medellín – Bogotá, ante la búsqueda de mejores oportunidades en el mercado nacional y en el internacional.

Es decir, la autopista Medellín-Bogotá en su versión inicial de los 70, es la evidencia de una naturaleza ya intervenida y transformada, apropiada por el hombre, subordinada al orden y a las estructuras sociales existentes alrededor de la producción. En la segunda naturaleza el hombre subordina a la materia bajo la producción, la cual a su vez es organizada por el reino de las necesidades y del mundo sensible del hombre, el cual puede cambiar y ser cada vez diferente, según la praxis de la sociedad.

Avanzando en la misma línea, Marx plantea que las acciones del hombre están históricamente determinadas, no se dan en el vacío, sino que surgen de construcciones anteriores de la producción social y de la economía: “la naturaleza no produce por un lado dueños del oro o de las mercancías y por el otro meros dueños de su fuerza de trabajo. Esta no es de ninguna manera una relación histórico – natural y tampoco social, que sea común a todos los períodos históricos.” (Schmidt, 1977, p. 44) Afirma, además, que evidentemente en sí misma la naturaleza es el producto de muchas revoluciones económicas y de la decadencia de una serie de formaciones más antiguas de la producción social.

Esa determinación histórica de las acciones del hombre ayuda a explicar el significado de las transformaciones en la naturaleza, es la que convierte un espacio geográfico que se reconoce por sus accidentes geográficos y sus formas naturales en un territorio que tiene significados, en el que se tejen relaciones de poder y de dominio, de contrapoder y liberación, puesto que desde la praxis la realidad no es estática, y por tanto, el cambio y el intercambio hace parte constante de su devenir.

Siendo así, que la producción y la reproducción social busca perpetuarse y para ello requiere de espacios. No importa si la función de una forma es para la producción, ella también da cuenta de la sociedad que allí vive y trabaja.

Profundizando en esta idea, esta reproducción social se da en lugares específicos dentro de la organización espacial de una ciudad o un territorio. “Dado que el trabajo social y su división se da en un tipo particular de sociedad con un determinado nivel de desarrollo de las fuerzas productivas y el modo dominante de sus relaciones, la organización espacial resultante refleja estas características básicas de la sociedad.” (Lobato Correa, 2000, p. 67) De este modo, la sociedad, bajo cualquier tipo de relación, vínculo u organización, está inserta en el proceso de reproducción social, y sus resultados no le son ajenos.

Así, las formas físicas no solo dan cuenta de las funciones que cumplen, de sus estructuras, y relaciones, también indican el tipo de reproducción social que se da a su alrededor, a manera, incluso, de condición previa para su perpetuación.

Es el caso de la vivienda, por ejemplo, la cual hoy es una forma física que tiene la función de servir de lugar de habitación con una dotación de agua, energía, y otros servicios públicos para el bienestar de sus ocupantes. Sin embargo, no es igual la vivienda del barrio obrero de Rionegro a la vivienda del barrio de clase alta, en este caso unidades cerradas o

parcelaciones suburbanas del municipio. Ni la calidad de la construcción, ni el valor de la propiedad y el suelo, ni las dotaciones de servicio social se equiparan entre sí.

Estas formas dan cuenta de la división del trabajo en esta sociedad específica, de las fuerzas productivas presentes y de sus relaciones. En ese sentido, el mapa de la ciudad es también el de las relaciones, la división del trabajo, y de las actividades productivas de antes y del presente. En la perspectiva de este trabajo, si bien se observa la configuración territorial producida por la relación sociedad – naturaleza en la autopista Medellín – Bogotá, los mapas y las imágenes permiten reconocer las transformaciones causadas dentro y fuera del corredor vial en Rionegro y la subregión.

Desde este punto de vista, se devela el entramado social que existe en la organización espacial, y por tanto, sus permanentes transformaciones y sus conflictos. Se afirma que se devela “el desarrollo de las fuerzas productivas y de las relaciones de producción. Y como éstas últimas se traducen en las clases sociales y sus conflictos que la organización espacial reflejará”. (Lobato Correa, 2000, p. 67) Pero no solo refleja las clases sociales y sus conflictos, también se convierte en reflejo de sus espacios y formas de reproducción social.

Siendo así, en el lugar en el que hoy se viven ciertas condiciones, de alto ingreso o de bajo ingreso económico, por ejemplo, se tenderá a reproducir el mismo papel social. En el caso de los barrios de alto estrato frente a los barrios periféricos, en los que los equipamientos marcan la diferencia en cuanto al tipo de oportunidades y papeles que sus habitantes podrán tener en el sistema de producción económica.

Se tiene en el trasfondo una problemática por el acceso a las oportunidades, pues si bien los dos tipos de poblaciones pueden acceder a un servicio, por ejemplo, como la educación, es sabido que la calidad es diferente y que, sobretudo, el juego de relaciones sociales construido durante el proceso educativo predetermina el acceso a más o menos oportunidades de bienestar en el futuro.

Lo que se ratifica cuando se afirma “Al final de cuentas, se espera que en las localidades donde hoy los capitalistas se está forjando la nueva generación de ellos. Del mismo modo, los empleados de un barrio de empleados de comercios, bancos y oficinas, se espera que sean los futuros trabajadores de estos sectores.” (Lobato Correa, 2000, p. 75)

La ubicación en el espacio ya es una diferenciación que va relacionada con la reproducción social de sus habitantes y su acceso actual a privilegios o no. Por tanto, cuando

un sector social quiere acceder a mejores servicios y oportunidades, genera una presión sobre la estructura social que implica necesariamente algún conflicto, puesto que el privilegio de otro será afectado por la nueva conquista social.

Lo que confirma cuando se dice que “Para ello, contribuye una ubicación diferenciada de los servicios de uso colectivo: mejores escuelas, los hospitales, la policía, las infraestructuras básicas, los parques y jardines están situados en las zonas residenciales más nobles”. (Lobato Correa, 2000, p. 75)

La incorporación de los sectores menos privilegiados, mediante el mecanismo de corrección de las imperfecciones del sistema económico y social, implica una mayor inversión, tiene más altos costos, puesto que parten de un horizonte con mayores carencias de dotaciones sociales. Esta inclusión a su vez producirá nuevas demandas sociales, pues ya no bastará que se tenga, por ejemplo, el servicio del transporte, si no que este deberá estar al alcance no solo económico y físico de la población incluida, sino que deberá prestarse dentro de un estándar mejor que ya existe para otros.

Es decir, una vez que la población menos privilegiada accede a un servicio espera hacerlo en igualdad de condiciones con respecto a quien ya lo tenía, con el mismo tipo de satisfactor, con la misma infraestructura, tal como sucede con el servicio de Metro en Medellín en el que no hay vagones o vehículos estratificados, son los mismos para unos y otros, o como una vía, la misma autopista Medellín – Bogotá, la cual no tiene carriles estratificados.

El acceso a la infraestructura compartida da cuenta del grado de inclusión que una sociedad construye para sus integrantes. A mayor articulación hay una diferenciación menor, a menor articulación hay una diferenciación y exclusión mayor, es una relación inversamente proporcional. Si la sociedad quiere apostarle a la inclusión social tendría, por tanto, que incrementar sus esfuerzos en ampliar el acceso a la dotación social y a la infraestructura que permiten reproducir mejores oportunidades para las personas.

Las prácticas actuales en lugares específicos de un espacio o territorio, condicionan la reproducción de las formas, las funciones, las estructuras, y las relaciones, de manera que tienden a perpetuarse en el tiempo. El cómo nos organizamos hoy en un espacio habla sobre lo que una sociedad ha sido, es, y, posiblemente, será. Si en un lugar como Rionegro se evidencia un mayor esfuerzo en la dotación industrial o en la dotación social, dará cuenta

entonces, revelará, cuál es su prioridad como sociedad y hacia dónde está orientando sus transformaciones físicas en el presente y hacia el futuro.

Es una constante e inevitable relación entre hombre y naturaleza en el marco de la historia “la historia solo puede ser considerada en dos aspectos, dividiéndola en historia de la naturaleza e historia de la humanidad. Sin embargo no hay que dividir estos dos aspectos; mientras existen hombres, la historia de la naturaleza y la historia de los hombres se condicionan recíprocamente” (Schmidt, 1977, p. 45)

Esta observación sobre la dialéctica entre hombre y naturaleza se sintetiza en esta afirmación en la que esa relación es a su vez el presupuesto “para las relaciones recíprocas de los hombres entre sí” y por tanto esta dialéctica del proceso laboral como natural “se amplía a la dialéctica de la historia humana en general” (Schmidt, 1977). Esta es la mediación social que Marx señala sin la cual la naturaleza no adquiere relevancia, se vuelve importante es por su posible laborabilidad.

Al observar el cómo están ordenados los espacios, se podrá identificar que hay unos que están siendo usados por la producción y la reproducción social, que hay otros que se han dejado de usar, y otros que no se usan en el presente. Estos espacios, están a la espera de su “posible laborabilidad”, no se permite el acceso a otros, porque se considera que tiene un potencial para ser explotado. Solo será liberado si ese potencial no es palpable para su propietario y pasará a manos de quienes consideran que sí identifican su potencialidad.

Esa potencialidad para la laborabilidad de la naturaleza a veces se concreta a través de agentes privados de transformación o de agentes públicos como el Estado, que en su tarea de planificar las respuestas de las demandas sociales puede regular el incremento o la depreciación de un espacio en el territorio. Dinámica que es tangible en la asignación de usos del suelo y su destinación para vivienda popular o de estrato alto, por poner uno de tantos ejemplos.

Cuando en la dinámica inmobiliaria de Rionegro se incorporan franjas de tierra al uso como corredor industrial, comercial o mixto con respecto a la autopista Medellín – Bogotá, se privilegian estas actividades sobre otras como vivienda, educación o salud. Lo cual se constata al recorrer el territorio, donde ninguna unidad residencial, colegio o universidad, hospital o centro de salud, se ubica sobre esta vía. Así, la planificación oficial sobre el

ordenamiento espacial define el tipo de transformaciones que puede vivir un territorio y declara cuáles son las prioridades.

Esta afirmación hace que sea necesario concentrar la atención en la mediación que el hombre hace de la naturaleza, porque es allí donde elige de acuerdo al valor potencial de la transformación que puede producir, en consonancia con su interés de satisfacer lo que considera son sus necesidades. Sin esta mediación, la primera naturaleza no representa un valor real, solo potencial, para el hombre, ella en sí misma no representa aún alguna riqueza. Y depende de la relación de fuerzas que interactúan, esta mediación puede producir o reproducir la pobreza, ya sea en la intervención de la primera o de la segunda naturaleza.

#### 2.1.5 El territorio como mercancía: sobre la creación y la pérdida del valor de uso

Frente al valor de la mercancía es posible que ésta lo pierda, en el ir y venir entre la naturaleza y la sociedad, el valor de uso se confirma solo en el consumo. Es el caso de Sonsón y sus municipios vecinos, los cuales perdieron valor como mercancía en el momento histórico de los años 70.

“toda naturaleza se vuelve únicamente significativa en el correspondiente marco histórico de los procesos sociales”. (Lobato Correa, 2000, p. 80) Cuando la mercancía no responde al momento histórico ésta entra en desuso y, por tanto, tiende a perder su valor de uso. Sin embargo, frente a esta pérdida de valor, su significado original da cuenta del proceso social y el momento histórico en que la mercancía, el objeto fue creado y usado a la medida de la expectativa del hombre.

Así, en esa transformación constante se desintegran las antiguas formas para darle paso a las nuevas. Siendo las mismas sustancias naturales o naturaleza, en ese intercambio, el hombre recrea las formas de sus objetos y mercancías.

Al rastrear las configuraciones en un territorio es posible identificar las formas asociadas a los valores de uso de momentos históricos anteriores, quedan rastros en el paisaje del intercambio orgánico, como son los antiguos caminos, las edificaciones, los objetos, y las prácticas tradicionales, que aun, sin tener su valor anterior, comunican cómo eran los estados predominantes en el pasado reciente y antiguo.

Un efecto de la pérdida de valor de uso es la deseconomía (Lobato Correa, 2000), que es la refundación de nuevos centros económicos en nuevos lugares, por tanto, de sus formas, funciones, estructuras y relaciones. Cuando el precio de la tierra desborda la capacidad del proceso económico, éste tiende a reubicarse en un lugar que le permita un mejor aprovechamiento. La producción migra hacia nuevos lugares y produce a su alrededor la migración de las condiciones que históricamente le han favorecido.

En Rionegro, se produce inicialmente una “deseconomía” consistente el traslado e instalación de un grupo de empresas desde el Valle de Aburrá a su territorio entre 1960 y 1990. Luego, a mediados del 2000, se genera un siguiente ciclo cuando, estas mismas empresas y otras, relocalizan los flujos económicos internos del municipio con la construcción de centros comerciales y nuevas urbanizaciones, creando un nuevo mercado de consumo de espacios, bienes y servicios para la población.

El surgimiento de estos nuevos centros económicos implica en gran medida la decadencia o pérdida de valor de los antiguos. Pues modifica los flujos y las interacciones ya construidas alrededor de estos. Si bien, la antigua centralidad puede conservar en parte su función, ya no tiene la predominancia de antes.

Como ejemplo se puede tomar la presencia de los mercados de grandes superficies en contraste con las tradicionales plazas de mercado, en los que no solamente se incrementa el uso de un espacio o del otro, sino que se redefinen las relaciones de producción. Mientras el agricultor local tiene en la plaza su mercado natural, no le es sencillo entrar a proveer el mismo tipo de producto en el mercado de gran superficie. Las formas de producción que implica el gran mercado se reproduce de una forma diferente y puede tener en cuenta, o no, los insumos que le ofrece el contexto local. Y su impacto no se limita solo al espacio físico que ocupa, también impacta la reproducción social y los espacios que ésta consume.

Esta novedad en el sistema económico local hace unos espacios ganen valor, como el propio supermercado, las viviendas, locales comerciales; mientras que otros van a perder valor como las antiguas plazas de mercado, los barrios y los almacenes tradicionales.

De este mismo modo, las empresas relocalizadas por la “deseconomía” en el corredor vial de la autopista Medellín – Bogotá, genera impactos dentro del corredor y fuera de él, por las nuevas demandas sociales que produce, que incluye transformaciones que dan cabida a la

reproducción social en los espacios locales y que cambian sus valores de uso, acumulando ganancias o pérdidas, según el caso.

Rionegro, al convertirse en el principal receptor de esta industria relocalizada y de nuevas instalaciones industriales de origen multinacional, asume los costos de la adecuación y el consumo de espacios para la reproducción social: vivienda, escuelas, centros de salud, vías de comunicación, servicios públicos, entre otras demandas. Sin embargo, los excedentes producidos en su propio territorio no se reinvierten en la reproducción social que soporta al proceso de producción.

Lo que es una paradoja, porque sin una adecuada reproducción social no es posible que la producción se perpetúe en el espacio y el tiempo. Y ahondando la contradicción, vía aumento del valor de uso en el corredor vial se asume una pérdida de valor en otras áreas del mismo municipio. Dicho de otro modo, aunque la actividad de la producción se delimite al corredor de esta vía, los impactos sobre infraestructura y espacios para el soporte de la reproducción social se dan por fuera de él, normalmente en espacios más económicos y distantes, con una comunicación vial básica que permita el ir y venir de empleados y trabajadores.

La desventaja de Rionegro, en este tipo de relación de la producción con el espacio geográfico, es que la tributación de muchas de las empresas allí radicadas no se queda en el mismo territorio, sino que van a incrementar el valor de uso en otros lugares donde están las casas matrices. Otro efecto, es la ampliación de la reproducción social, en espacios que en otro tiempo fueron periferia o estaban alejados de los centros urbanos tradicionales, los cuales son incorporados bajo esquemas inmobiliarios en los que ellos concentran los excedentes y los consumidores asumen el costo a un valor más elevado que antes. Por tanto, no siempre es el mismo consumidor de espacio, y en muchos casos implica la expulsión de habitante tradicional para darle lugar al nuevo habitante.

Los efectos de la ampliación del capital de las empresas ubicadas en el centro de la ciudad, sumado a las deseconomías de la aglomeración, es decir, la congestión del tráfico, la falta de áreas para la expansión o el alto precio de la tierra, da lugar a la re-fundación de nuevas concentraciones de actividades en áreas distantes del centro de la ciudad y dotadas de ciertas ventajas de localización como una posición geográfica favorable. Se reproducen entonces concentraciones similares a las del centro de la ciudad. (Lobato Correa, 2000, p. 72)

Este efecto de ampliación del capital se manifiesta con empresas con capacidad para replicar los espacios para su reproducción en el espacio. El comercio tradicional difícilmente puede acceder a esta estrategia, está fuera de su alcance disponer de un local en cada centro comercial que se abre, tiene un radio de acción mucho más delimitado. Se fractura el territorio en nuevas partes y con ello rompe relaciones construidas entre las personas y los espacios, para construir otras nuevas que benefician al agente que causa la transformación territorial. El impacto sobre los espacios y sus funciones tradicionales es la recanalización de los flujos económicos hacia agentes primarios que logran un mayor excedente y una menor redistribución de recursos a través de los impuestos. Es la exclusión de los agentes secundarios y los agentes tradicionales del circuito superior del mercado en la localidad.

En el caso de Rionegro con la autopista Medellín – Bogotá se abre un universo de posibilidades para los agentes primarios de transformación territorial, mientras cierra el campo de opciones para los antiguos habitantes y usuarios, obligando a su reacomodamiento, adaptación o expulsión del territorio. Sobre esta segunda naturaleza, una obra también es susceptible de ser cambiada por los influjos de la propia naturaleza, es al fin, un proceso en permanente transformación, que aparenta congelarse en formas estáticas, pero que cada vez más rápido, es remplazada por una más nueva y deslumbrante.

La segunda naturaleza, artificial, humanizada, que surge como una construcción sobre la base de la primera, vuelve a transformarse en ésta, y la “transformación” de las sustancias naturales por obra de los hombres se desintegra por la acción de la obra destructiva de los influjos naturales exteriores al hombre”. (Schmidt, 1977, p. 81)

Siempre en la perspectiva de que la sustancia natural transformada en su relación con el hombre es aprovechada cada vez buscando su mayor uso útil, ese propósito, nunca alcanzado del todo, impulsa el cambio y el movimiento, por lo tanto, produciendo y perdiendo, valores, sentidos, significados, prácticas sociales y culturales.

Ningún objeto de uso pierde su sentido original, por lo que existe la oportunidad de que ayude a explicar cuál es o fue su parte, su papel, dentro de la relación del hombre con la naturaleza en un momento histórico dado, y en un lugar determinado. Él mismo ayuda a leer las configuraciones anteriores y actuales en un territorio, por lo que para este trabajo es importante la identificación de los principales agentes de transformación y sus objetos, mercancías, o herramientas usadas para generar las configuraciones territoriales.

## 2.2. Territorio y configuración territorial: la historia en clave del hombre en el mundo

Para abordar el tema del trabajo que se fundamenta en la configuración territorial se seguirá una ruta que inicia en la definición de espacio, sigue con la de territorio, y luego las territorialidades, que le dan lugar a las transformaciones.

### 2.2.1 El espacio, un conjunto de objetos y sistemas de acciones

Afirma Santos que “el espacio es definido como un conjunto indisociable de sistemas de objetos y de sistemas de acciones. A través de esta ambición de sistematizar, imaginamos poder construir un cuadro analítico unitario que permita rebasar las ambigüedades y las tautologías”. (Santos, 2006, p. 12) Por tanto, el espacio no está vacío ni exento de sentidos y significados, por el contrario, señala que siempre existen relaciones asociadas a los objetos y las acciones, que se agrupan y se relacionan como sistemas, que cuentan con elementos que permiten discutir las situaciones que se generan en un territorio dado.

Este argumento es ampliado en su afirmación sobre la posibilidad de comprender sus dinámicas a partir de los elementos que conforman el espacio y el territorio.” A partir de la noción de espacio como un conjunto indisociable de sistemas de objetos y sistemas de acciones podemos reconocer sus categorías analíticas internas (Santos, 2006, p. 13) y menciona el paisaje, la división del trabajo en el territorio, el espacio productivo, las formas y contenidos que están allí presentes.

Así, las formas naturales, determinantes inicialmente en la relación del hombre y la naturaleza, el paisaje puede dar cuenta de lo que allí ha sucedido entre objetos y acciones, y, a la manera de un lienzo, señala los trazos que el hombre deja en su intención de encontrar siempre una nueva versión de sí misma y de su desarrollo. Para (Giménez, 2001, p. 6) el espacio es más que un dato, es, sobre todo, un recurso escaso y limitado, por lo que es un objeto en disputa permanente para ser controlado y aprovechado. Mientras que Lefebvre (1974, p. 223) asegura que el espacio es donde se produce la reproducción de las relaciones de producción capitalista y que cada vez más es instrumental. Por tanto, la mirada sobre el espacio debe darse reconociendo el sistema, es decir, los objetos del espacio interactuando entre sí.

### 2.2.2 El territorio: espacio que se apropia para la producción y la reproducción

Se asume la categoría de territorio como una extensión terrestre que tiene límites de soberanía, propiedad, apropiación, disciplina, vigilancia, y jurisdicción.

Este se llena de sentidos contruidos por el hombre en sus procesos de producción y reproducción social, y se redefine constantemente a partir de las relaciones que allí establecen sus agentes de transformación. “está relacionado con la idea de dominio o gestión dentro de un espacio determinado; está ligado a la idea de poder público, estatal o privado en todas las escalas” (Delgado Mahecha & Montañez Gómez, 1998, p. 124) y puede ser de un Estado, el de propietarios rurales o de las unidades cerradas en las ciudades, o el dominio del mercado de una empresa multinacional. Su delimitación no es de divisiones políticas es por apropiación y uso.

Los territorios, como se ha dicho, no están desocupados, están habitados por el hombre, es allí donde teje sus relaciones como sociedad. El territorio se entiende como el espacio apropiado por un grupo social y que le sirve para asegurar su reproducción y satisfacer sus necesidades vitales, sean materiales o simbólicas. En esta perspectiva el espacio es como el insumo que sirve para la construcción del territorio. (Giménez, 2001, p. 6)

Luego Giménez afirma que el proceso de apropiación es consubstancial al concepto de territorio, que marcado por los conflictos puede explicar de qué manera es producido, regulado y protegido según el interés de los agentes que allí intervienen. Describe que se trata de operaciones de delimitación de fronteras, de control y jerarquización de puntos nodales como

las ciudades y poblaciones, y del trazado de rutas, de vías de comunicación y de otros tipos de redes. Y agrega, que esta apropiación puede ser utilitaria y funcional o simbólico-cultural.

La apropiación utilitaria y funcional se basa en el territorio considerado como mercancía que genera utilidades o valor de cambio, también cuando se considera como fuente de recursos o medio de subsistencia, así como cuando representa una jurisdicción de poder o control.

En cambio la apropiación simbólico-cultural se fundamenta en el reconocimiento del territorio como lugar de origen, por su historia y tradición, por sus símbolos geográficos, como patrimonio ambiental o referente de identidad de un grupo social. La noción de territorio surge con el de nación por lo que está fuertemente ligado al ejercicio de control de la producción y la reproducción social en un espacio.

En cuanto a la construcción del territorio desde las categorías de producción y reproducción, Marx plantea que la producción se refiere a los bienes y servicios necesarios para satisfacer las condiciones materiales básicas para la vida humana a partir del uso y aprovechamiento de los recursos de un lugar o espacio. Mientras que la reproducción social comprende como las relaciones que permiten la recreación de las relaciones de producción y como estas necesitan de un lugar para realizarse.

Los cambios en los modos de producción y reproducción social también representan cambios en los entornos físicos y en las acciones humanas, y por tanto en el territorio. De esta manera, cada vez más, los flujos económicos y sociales tienen una alta incidencia en la forma como se percibe y se actúa en el territorio, diluyendo la idea de estructuras estables y reconociendo un esquema en constante movimiento, en la que la realidad se transforma a sí misma de manera constante. (Lefebvre, 1974) Al punto que la producción de espacios y el reconocimiento de los flujos tienen cada vez una mayor influencia en el territorio.

Es en este punto, en el que las categorías de producción y reproducción social, le dan lugar al concepto de los flujos para la comprensión del espacio y sus elementos, motivados en gran parte por la economía dominante, a partir de la cual existen espacios dominantes y dominados, replicando las contradicciones propias del capitalismo.

Santos (2006) lo explica como verticalidades homogenizantes y horizontalidades homogenizadas. Mientras que Lefebvre (1974) muestra otro punto de observación al señalar que si bien existe una escala planetaria para la comprensión del espacio es también un hecho

concreto su fragmentación en pequeñas unidades, tantas como propietarios privados de la tierra, lo que en sí es una fuerte y evidente contradicción.

de un lado hay la capacidad de conocer, de tratar, de transformar el espacio a una escala inmensa, e incluso a escala planetaria; y por otro lado, el espacio se halla fragmentado, pulverizado por la propiedad privada, ya que cada fragmento del espacio tiene su propietario. Está pulverizado para ser comprado y vendido. (Lefebvre, 1974, p. 223)

El espacio se fragmenta por las estrategias de la producción, que surgen desde los intereses económicos, políticos y sectoriales, (Lefebvre, 1974, p. 224) y afirma que los conceptos de espacio y de producción del espacio son globales pero se hallan fragmentados por las estrategias, que son numerosas, se entremezclan y se superponen. Cada agente tiene su estrategia, el Estado, las multinacionales, las de los sectores económicos, entre otros.

La geografía social, surgida desde la perspectiva del materialismo histórico, está dotada de instrumentos para el análisis del territorio, incluyendo las categorías analíticas internas. La configuración territorial, implica la presencia de los conceptos de paisaje, división territorial del trabajo, espacio, que sirven para el análisis de las relaciones entre objetos y acciones.

De esa misma forma es posible proponer la cuestión del espacio como concepto mediado históricamente y como fruto de la emergencia de redes y del proceso de globalización, relacionándolo con un orden mundial y un orden local. Rionegro, como territorio del estudio, contiene las dinámicas horizontales (de producción) y verticales (de circulación) (Santos, 2006), y en su devenir se han alternado la preferencia social o el poder de orientar los procesos locales de desarrollo.

En un primer momento, priman las estructuras horizontales locales, cuando son los pobladores del territorio los dueños de la tierra, de las herramientas, de los talleres y del comercio, consolidándose como un mercado propio impulsado por la actividad minera. Luego, estas élites locales ven como otros agentes internos y externos les disputan el control de las estructuras que orientan la vida regional estableciendo estructuras verticales, al punto de

perder autonomía y entrar en una relación de subordinación con los intereses del Valle de Aburrá.

Rionegro se debate entre ser la centralidad regional promovida por sus primeros pobladores, la cual aprovechó su ubicación geográfica para intermediar en las relaciones de sus vecinos, y ser hoy un punto en un corredor internacional, en una escala más amplia, que va más allá de las relaciones entre el Valle de Aburrá y el Valle de San Nicolás, y que asocia con el mundo y sus flujos económicos globales. Sin embargo, la producción de espacios para la producción capitalista hace que no sea posible ni resolver el conflicto ni planificar el territorio, solo permite darle curso a los nuevos flujos. (Lefebvre, 1974), por lo que en este lugar surgirá lo que determine sus contradicciones.

### 2.2.3 La globalización: fuerza que produce desde los espacios territorios y territorialidades

La globalización es la máxima expresión de la internacionalización, es la entrada, de todos los lugares y de todos los individuos, al sistema-mundo, aunque en diferentes grados. Se unifica el planeta, así la tierra se convierte en un único mundo y se refunda como una sola totalidad. (Santos, 1993, p. 69) Es una nueva fase en la historia humana que modifica los acuerdos preexistentes y procura poner otros nuevos.

La globalización es sistémica y se constituye en un paradigma para comprender la realidad contemporánea. Se expresa a través de sus funcionalizaciones y una de ellas es su intervención en los espacios y su operación en los territorios.

Así se convierte, primero al espacio y luego al territorio, en un elemento de regulación ya sea por los procesos directos de la producción o por los procesos de circulación. El territorio se consolida en la medida que alguno o varios de los agentes se apropian, ganan el control de los recursos, los flujos y el mercado, ya sea en un área local específica o en una región, y que les permite reproducirse y perpetuarse.

En ese sentido, cuando la horizontalidad local – la producción, pierde terreno frente a las verticalidades externas – la circulación; ya la economía capitalista ha dado el paso de convertir el espacio, y por reflejo al territorio, como mercancía. Ya no solo vale el producto,

también adquiere valor el espacio en el que se produce, y en el territorio donde se da la hegemonía del agente de transformación.

Las condiciones geográficas y naturales no son las únicas que condicionan la acción humana. El reconocimiento de un valor de uso ampliado a los espacios hace emerger una trama económica y social conformada por múltiples agentes que quieren reordenar el territorio a su favor. Esto implica cambios en la forma en que se apropia, ya sea por la pérdida de las formas de apropiación anterior (desterritorialización) o por la imposición de una nueva forma de apropiación (reterritorialización), las cuales de manera dialéctica están presentes en el reordenamiento o transformación de un territorio.

Esa decisión ya no pasa solamente, como en el pasado, cuando se desarrollaba la manufactura y la agricultura local orientada hacia un mercado interno y próximo, ahora está en manos de quienes controlan la producción de los espacios y los procesos de producción en el territorio, migrando hacia una apropiación instrumental y funcional del territorio, orientados hacia la productividad y la competitividad como conceptos fundamentales en el paradigma de la globalización.

Santos lo observa desde la relación de los vectores de las horizontalidades y de las verticalidades. (Santos, 1993, p. 75). El vector de la verticalización (circulación) es perturbador porque es el portador de una necesidad de cambio y necesariamente confronta la regulación existente en el territorio, que se resistirá al cambio porque ya beneficia a algún o varios agentes. Es inevitable la tensión entre el cambio y la regulación, puesto que la globalización se profundiza cuando impone nuevas regulaciones verticales sobre las horizontales preexistentes. En este punto, brota la tensión entre lo global y lo local, entre el mundo y el lugar, y en cuanto más fuerte el mundo se apropia del lugar, en más único se convierte este, en más singular.

## 2.2.4 La configuración territorial: las huellas de las luchas del mundo en el rincón local



*Figura 32.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1980). Detalle de la construcción del aeropuerto internacional José María Córdova. Gabriel Carvajal Pérez.(BPP-F-016-0498). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraído el 14 de julio de 2013.

La transformación del espacio va más allá de sí mismo, reordena las relaciones con otros espacios. Las dinámicas económicas de la globalización, modifican los flujos de la región. Se redefinen las redes regionales, se pierde presencia en unos espacios y se gana en otros.

La nueva división internacional del trabajo rompe la estructura del territorio (la preexistente), genera corto circuitos, y nuevos vínculos entre personas y espacios. “algunas aglomeraciones del nivel inferior ya no necesitan acudir a las ciudades de un nivel inmediatamente superior, sino que recorren directamente a las ciudades más importantes” (Santos, 1993, p. 99).

En el caso de Rionegro, la infraestructura vial prepara el camino para una nueva forma de conectarse con el país y el mundo. Luego, como expresión de esa mirada hacia o desde los mercados globales se generan otras instalaciones, como el aeropuerto José María Córdoba (Figura 32), que aceleren la aglomeración y aumenten las posibilidades de competitividad para quienes tienen acceso o cercanía a él.

Las dinámicas que configuran un territorio están asociadas a las fuerzas de la economía internacional en clave de globalización. El territorio nunca fue estático, siempre fue dinámico. Lo que ahora es diferente es la velocidad del cambio, impulsado por la rapidez en la comunicación de información y conocimiento, ya no solo en el mundo, sino en la localidad y la región.

La configuración territorial contemporánea se apoya en objetos culturales que tienden a ser más técnicos y específicos, se fabrican con una función y una localización para responder a objetivos ya establecidos. Mientras que antes de la globalización esos objetos eran algo más espontáneo que si bien respondía a una función luego en su uso en el tiempo se descubrían nuevas utilidades.

La globalización se expresa a través de sus funcionalizaciones, y una de ellas es el espacio geográfico. Por eso es necesario entender el papel de los objetos, naturales y artificiales. En cada época los nuevos objetos y acciones se añaden a las anteriores, y en esa relación transforman la forma y el fondo del todo. “En cuanto a las acciones, tienden a ser más y más racionales y concertadas. Convertidos en hechos geográficos, los objetos técnicos son tanto más eficaces en tanto están mejor adaptados a las acciones previstas, sean económicas, políticas o culturales.” (Santos, 1993, p. 70)

El primer momento de la economía capitalista se fundamenta en el aprovechamiento de los recursos naturales, y el hombre se incluye en estos, disponibles para la producción. Con la globalización se acentúa la creación de objetos artificiales que le permiten en un territorio encontrar nuevas posibilidades para aprovechar en la búsqueda de su reproducción y perpetuación.

En Rionegro estos objetos artificiales que facilitan las transformaciones de la globalización son la autopista Medellín – Bogotá y, el aeropuerto internacional José María Córdoba que complementa la infraestructura necesaria para aumentar la velocidad de circulación entre el Valle de Aburrá y los mercados globales. En el futuro próximo harán parte de estas instalaciones el Túnel de Oriente y la ampliación a doble calzada de algunos trayectos de la autopista.

La construcción del aeropuerto concentró esfuerzos regionales y nacionales que transformaron un espacio agrícola en un espacio de conectividad, desplazando las actividades tradicionales hacia otras áreas del municipio y, al mismo tiempo, atrayendo a quienes la nueva infraestructura les era útil para la producción y la generación de excedentes. Es a través de estos objetos que los agentes de la globalización reordenan el territorio de maneras más competitivas y productivas.

La configuración territorial es una herramienta para regular los espacios, y se puede buscar ese control desde la verticalidad (el cambio) o desde la horizontalidad (lo preexistente). Los agentes de transformación despliegan sus estrategias de apropiación a través de estos mismos vectores. (Santos, 1993, p. 72)

El objeto técnico, la infraestructura, es un hecho geográfico que optimiza la producción y transforma las condiciones relacionadas con el territorio. Cada objeto también representa una acción intencionada para transformar las relaciones y apropiaciones para la producción. Santos (1993) define a estos objetos técnicos como hechos geográficos.

Y afirma que la globalización supone una adaptación permanente de las formas y las normas (configuración territorial), y en esa constante los objetos técnicos o hechos geográficos, como la infraestructura, se requieren para optimizar alguna producción dada.



*Figura 33.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1981). Construcción del Aeropuerto Internacional José María Córdoba. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-016-0479). Archivo fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Extraído el 14 de julio de 2014.

En este argumento, la configuración territorial contemporánea instala los objetos técnicos, como las vías de comunicación, la energía, las telecomunicaciones, el agua potable y el alcantarillado, antes de que los pobladores y consumidores se asienten en el lugar dispuesto. Mientras que la configuración territorial anterior a la globalización primero se instalaban los pobladores y luego llegaban las infraestructuras. El aeropuerto José María Córdoba se construyó como una oferta para incentivar una demanda futura, para atraer una inversión externa al territorio de Rionegro, oriente antioqueño y Valle de Aburrá. (Figura 33).

La velocidad del cambio en la contemporaneidad provoca el giro actual, la producción en su permanente ejercicio de perfeccionarse, se anticipa al consumo, crea las condiciones para reproducirlo y aprovecharlo. Esa adaptación supone una adecuación no solo física, sino, también en lo jurídico y lo financiero, entre otros ámbitos, y se expresa a través de normas de distintos niveles en lo local, lo regional, lo nacional o lo mundial, siempre direccionados hacia la competitividad global.

Ahora, para lograr ese gran propósito internacional se instauran unas normas globales, establecidas por organismos supranacionales muy cercanos a las necesidades del mercado y de la producción, que en términos prácticos tienden a configurar el resto de los objetos y a la totalidad del espacio. Lo que se constata al observar un territorio, en el que se muestra la presencia simultánea del cambio y lo preexistente, en la tensión señalada entre las verticalidades y las horizontalidades. (Santos, 1993, p. 74)

La configuración territorial activada por el proceso de globalización inicia un nuevo ciclo de profundización de las disparidades regionales. (Moncayo Jiménez, 2006). Se afirma que el resultado es que unas regiones encuentran que tienen capacidades competitivas a la medida del mercado internacional y otras que no, lo que define su éxito o fracaso económico. De ahí la importancia que para los agentes locales tiene esa alineación con las normas y los propósitos que se imponen con la globalización y la conexión con sus mercados.

Esos éxitos y fracasos económicos en las regiones y los territorios, ordenan la relación entre ganadores y perdedores, o lo que es lo mismo, entre dominantes y dominados. Los primeros conforman el centro de la economía, de donde parte y a dónde llegan los flujos más rentables y productivos; mientras que los segundos están subordinados en la periferia. En esta relación, las políticas sectoriales orientadas hacia la competitividad internacional pueden reforzar los patrones concentradores que aceleran el crecimiento y la acumulación en unos territorios, mientras por otro lado, acelera la creación de pobreza en otros.

Los impactos de una economía globalizada se concentran en territorios específicos, y no por una suerte, sino por la planificación anticipada de los organismos supranacionales, las multinacionales y los agentes locales, para el logro del mayor lucro y la acumulación de capital.

#### 2.2.5 La Territorialidad: la apropiación de quien domina

La territorialidad puede entenderse como “el grado de control de una determinada porción de espacio geográfico por una persona, un grupo social, un grupo étnico, una compañía multinacional, un Estado o un bloque de estados” (Delgado Mahecha & Montañez Gómez, 1998, p. 124) También se refiere al conjunto de prácticas, expresiones simbólicas y

materiales, que garantizan a un agente social apropiación y permanencia, ya sea un grupo social, una empresa o el Estado.

Se relaciona la territorialidad con el territorio, no solo a partir del control del mismo, sino desde la identidad y los afectos que se construyen en y con ellos, combinando y definiendo territorios apropiados de derecho, de hecho, y afectivamente. Así, sobre un territorio pueden existir varias territorialidades que se superponen y que obedecen, entonces, a diferentes agentes.

Estas territorialidades suponen una relación dialéctica con la desterritorialización, en la que un agente puede ampliar su territorio mientras otro lo pierde parcial o totalmente. La desterritorialización que ocurre en una escala geográfica implica una reterritorialización en otra escala. (Haesbaert, 2002)

En esta dinámica se reconoce la apropiación – desapropiación de un territorio, es decir, en su territorialidad. En esta perspectiva, no es posible que desaparezca el territorio, lo que sí es posible es que cambie de territorialidad, puesto que la destrucción de una implica la construcción de, al menos, otra.

El mito de la desterritorialización es el mito de los que imaginan que el hombre puede vivir sin territorio, que la sociedad puede existir sin territorialidad, como si el movimiento de destrucción de territorios no fuese siempre, de algún modo, su reconstrucción sobre nuevas bases (Haesbaert, 2006, p. 241)

El territorio se construye con actividad espacial, se reconoce como sistemas de acciones en relación con sistemas de objetos, y que la actuación de los agentes se da en diferentes escalas. Esa actividad espacial es desigual y converge en los lugares, en la apropiación del territorio, y por tanto, en la creación de la territorialidad en la que se nota la desigualdad, la fragmentación, la tensión y el conflicto.

La territorialidad implica comprender el concepto tiempo - espacio, en el cual se otorga la convergencia – divergencia de los lugares a procesos derivados de la globalización que abre nuevos mercados y aumenta la velocidad de la tasa de retorno del capital. Esta forma de comprender el mundo es lo que le permite a las empresas multinacionales globalizar el

mercado, que antes era de consumo local. Y así mismo cubrir el mundo, ampliar sus territorios, desterritorializando a los competidores o agentes más débiles. (Haesbaert, 2006)

Otros teóricos (Reis, Dias Ribeiro, & Le Bourlegat, 2006) coinciden en el aspecto de la territorialidad como un sentido construido socialmente, que supera la concepción anterior de ambiente físico de soporte para la vida. Ya no se habla de un territorio ocupado pero sí construido socialmente como espacio de organización social y política.

Los impactos de las nuevas territorialidades afectan directamente a la identidad, como construcción social, que cruza por la territorialidad. Esa apropiación que se hace de la región, que se relaciona en alguna medida con el regionalismo, fortalece la pertenencia y la identidad. Cuando una territorialidad entra en disputa con otras territorialidades, es la identidad la que se encuentra en medio, para afirmarse o transformarse, lo que afecta la tradición de lo local.

En ese devenir entre territorialidades anteriores y nuevas, se produce una pluriterritorialidad, es decir, la coexistencia de las múltiples territorialidades construidas en el territorio, y que a partir de sus permanentes conflictos cambian continuamente. Inclusive es a partir del conflicto que transforma el espacio en el territorio, en el enfrentamiento entre los agentes que intentan crear, conquistar y controlar sus territorios.

### 2.3. Agentes de transformación del territorio: promotores de nuevas fragmentaciones locales y transformaciones globales

Las transformaciones en el territorio se producen a través de la acción de agentes, los cuales representan diferentes tipos de sectores y de intereses. La presencia de los agentes es simultánea en el mismo espacio y cada uno tiene su propia agenda para buscar un mejor aprovechamiento de su actividad, lo que complejiza su ejercicio produciendo conflictos entre ellos.

En ese sentido, es útil imaginar, a la manera que propone Lobato (2000), al territorio como una placa polideportiva que tiene las marcas de las canchas de diferentes deportes sobre un mismo espacio, solo que en este caso, todos los deportes se juegan al mismo tiempo, el resultado es la confusión y los conflictos entre los jugadores. Así mismo, se da el estado inicial de los agentes en un territorio, al punto que se vuelve algo importante y necesario lograr acuerdos, reglas de juego, que permitan acceder a las oportunidades que allí se ofrecen

con menores conflictos y desgastes para las partes, procurando, inclusive, algunas alianzas entre ellos. Y estos acuerdos contruidos se protocolizan o formalizan a través de la política pública, los planes y el ordenamiento territorial.

El papel del agente de configuración territorial implica una cierta organización básica a través de la cual se expresan, gestionan, ejecutan y se mantienen las actividades de interés, las transformaciones, que mejor sirven a su propósito general. Al respecto, (Mendez & Caravaca Barroso, 1996) afirman que es “Una entidad con capacidad de decisión, gestión y administración que presenta una determinada estructura interna” y que se rige por reglas aceptadas para la consecución de sus objetivos comunes. También se define que “Son los actores naturales del proceso de reproducción de las condiciones básicas de existencia del sistema mismo”.

Esto implica que lo que podría surgir como una dinámica espontánea en el territorio, en aras de su supervivencia, se organiza de tal manera que pueda garantizar su reproducción y continuidad en este territorio y en otros. Ese grado de formalización hace que no todos los jugadores tengan la misma capacidad ni oportunidad de representarse frente a otros. Tal vez las reglas pueden ser las mismas pero no necesariamente benefician a todas las partes de igual manera, característica que condiciona su participación en la configuración del territorio y en la construcción de las territorialidades.

### 2.3.1 Los agentes primarios y los secundarios

Aquí se reconocen dos grandes grupos de agentes de configuración territorial: los primarios y los secundarios (Sánchez, 1991), y fundamentalmente se diferencian por su capacidad de influir en las normas o reglas del juego y en el ordenamiento del territorio. Entre los agentes primarios se encuentran el Estado, la sociedad y los privados.

El Estado comprendido como estructura que desde la esfera de lo público que media en las relaciones entre la Sociedad y los privados. (Heler, 2007) en la perspectiva del Estado consensual de Habermas, en la que a pesar de la separación conceptual entre lo público y lo privado, el Estado también interactúa y, dialécticamente, transforma y es transformado, adaptándose a las condiciones de su contexto.

La sociedad es asumida en la misma perspectiva como un plexo de la vida social, un conjunto de vínculos o vasos comunicantes, que se reproduce a través de acciones racionales para lograr los fines de sus miembros y que es controlada por medios generalizados de comunicación y, al mismo tiempo, de una voluntad común apoyada en la práctica comunicativa de todos sus integrantes. Es lo que la une y la diferencia al mismo tiempo.

Y los privados se comprenden como los agentes económicos y del mercado que buscan crear condiciones para reproducirse en su capacidad de producción. Entre ellos se encuentran agentes de diversos sectores como la industria, el comercio, lo inmobiliario, entre otros. Por lo general, son los iniciadores de los procesos de cambio y concentran la capacidad de producción y transformación.

Los agentes primarios privados y Estado son como puntas de lanza que abren el camino para el crecimiento y fortalecimiento de sus iniciativas. En ellos se concentra la capacidad de formular, gestionar y administrar la política pública de acuerdo con su idea de desarrollo y territorio.

Los agentes secundarios están conformados por empresas medianas, pequeñas y familiares, que, si bien, tienden como grupo a producir muchos empleos, suelen tener estructuras más simples y una baja articulación entre sí, lo que reduce su posibilidad de participar más activamente en la formulación de políticas públicas y en el ordenamiento territorial.

La sociedad, como agente de transformación, está inmersa en una relación simultánea con el Estado y los privados, y de su interlocución con ambos depende si las iniciativas de cambio en el territorio incluyen o no sus expectativas de bienestar sean como pobladores o como organizaciones con algún grado de estructura y presencia en el territorio. Al interior de la sociedad los movimientos sociales tienen un papel de resistencia y regulación de la actividad del Estado y de los agentes privados, para impedir los excesos de los más fuertes o dominantes sobre las personas, comunidades, organizaciones asentadas en el mismo territorio.

Los agentes primarios desarrollan capacidades para representarse a sí mismos en el territorio y a articularse entre sí y con otros agentes exógenos, facilitando su interacción con agentes y estructuras que están por fuera y por encima del ordenamiento local, a través de alianzas o cooperaciones con iniciativas nacionales e internacionales. Los movimientos sociales no son ajenos a esta dinámica y en ocasiones son quienes facilitan o dificultan el

cambio y el reordenamiento que el Estado y los privados pueden pretender del espacio en el territorio. Los agentes secundarios, quienes se concentran en la producción de insumos y servicios para los agentes primarios, tienden a acomodarse en el territorio de una forma diferente, aprovechando la economía de aglomeración que producen los primarios a nivel local, lo que los sitúa en una posición de subordinación y dependencia de la dinámica producida por estos.

La sociedad, como agente de transformación, tiene presencia en todos los momentos de la producción, a través del empresario, del trabajador, del proveedor, o del cliente. Es por tanto, una estructura mutable y portante de las identidades, intereses, conflictos propios y complejidades de quienes se apropian del territorio. No es posible verla por fuera de la relación del hombre con la Naturaleza. Así mismo, los movimientos sociales son expresiones de diversas fracciones de la Sociedad, quienes pueden estar de acuerdo o no, temporal o definitivamente frente a un asunto que los afecta como colectivo en el territorio. Vale recordar, que para Marx, desde el materialismo histórico, es una sola realidad, indivisible, nada queda por fuera de la relación Sociedad – Naturaleza, todo lo cubre y lo transforma, lo crea y lo destruye, y lo recrea, es un sistema de relaciones entrelazadas entre sí.

### 2.3.2 Los agentes privados: ordenadores y consumidores del espacio

En un primer momento, la dinámica de transformación y ordenamiento del territorio en Rionegro y el Valle de San Nicolás se da alrededor de los agentes privados productores de bienes y servicios quienes generan la influencia para generar un territorio.

En el propósito de instalarse en el territorio se convierten en consumidores de espacios para sus unidades productivas, ya sean fábricas u oficinas, buscando la mejor ubicación posible frente a la infraestructura de su interés: acceso a vías terrestres, redes eléctricas, acueducto y alcantarillado, transporte aéreo, y el suministro de bienes y servicios necesarios para la realización de su actividad principal.

Con su presencia en el territorio también generan una demanda de mano de obra calificada o no, según su actividad productiva, y prioriza sobre aquella que esté mejor preparada y disponible en la misma localidad o en las localidades cercanas, produciendo nuevas movilizaciones, sea con nueva población que se asienta en la localidad o con la intensificación de la movilidad entre localidades. En ambos casos, estas poblaciones también

demandan el consumo de espacios e infraestructuras, dotaciones públicas, bienes y servicios, para su reproducción social.

En esta situación la demanda de espacios para la actividad industrial desencadena una serie de ofertas no solo de espacios, sino de bienes y servicios asociados a su actividad. Esa sola relación entre la demanda industrial y la oferta del territorio es una fuerza dinamizadora de la transformación territorial y, necesariamente, entra en conflicto con la territorialidad preexistente.

A los agentes del sistema productivo cabe situarlos en primer lugar, por cuanto son los agentes básicamente iniciadores del proceso, y porque, a continuación, son los productores de bienes y servicios alrededor del uso y consumo de los cuales deberá girar el modelo territorial a producir. (Sánchez, 1991, p. 122)

El proceso productivo es el que inicia la cadena de transformaciones de un territorio, y se orienta e impulsa por la búsqueda de un mayor valor y una mayor acumulación de capital. En ese sentido, el aumento del valor de la tierra en el Valle de Aburrá crea las condiciones para que una parte de sus instalaciones industriales se trasladen hacia el oriente cercano, territorio que hacia la década de los años 60 ya ofrecía unas condiciones más favorables desde los costos y la disponibilidad de recursos e infraestructura para la actividad industrial, con una presencia más localizada en el municipio de Rionegro.

Cuando la industria se traslada de territorio, en este caso, parte de la fuerza productiva sigue vinculada al proceso, pero otra parte corta su relación y permanece en el lugar inicial, lo que produce una ampliación en la demanda de mano de obra en el receptor de la industria y una disminución en el originario.

En el proceso no solo se trasladan las instalaciones industriales, también se llevan y se recrean los modos y las relaciones de producción, de la población, y de los productores de bienes y servicios. Produciendo una superposición entre la territorialidad existente y la territorialidad entrante al territorio, lo cual se expresa en tensiones y conflictos que van más allá del propio Rionegro y se expresan en la región del oriente cercano a Medellín y el Valle de Aburrá.

Estos agentes privados son grandes consumidores de espacio para la localización de sus unidades productivas, ya sea las de gestión, las de administración, las de producción directa, las de distribución y de oferta. Según el modelo productivo hace una oferta de productos y formas de consumo, y presiona para que el espacio y el medio urbano se adapten a su uso y consumo. (Sánchez, 1991, p. 122)

En el caso de Rionegro, el traslado de instalaciones industriales no solo implicó la llegada de edificios y maquinarias, sobre todo, representó el traslado de una forma de producción en la que se buscan los beneficios de una economía de aglomeración en la que se optimizan los costos de infraestructura y el acceso a los insumos, los bienes y los servicios, replicando en una nueva escala el proceso de industrialización intensiva vivido en el Valle de Aburrá.

Rionegro, así como algunos municipios vecinos, sufren los efectos de la relocalización industrial y de la “deseconomía”, la cual reproduce formas, dotaciones, y flujos, que replican a la centralidad económica que se expande su territorialidad (Medellín) e incorpora a este territorio, generando al final del ciclo un mayor valor de uso y de acumulación de capital, modificando las condiciones de vida y la forma como los pobladores se apropian del espacio. Y en ausencia de una sociedad fortalecida como agente que intervenga en los procesos de desarrollo de la localidad y la región, los agentes privados encuentran una menor resistencia para la transformación que desean.

En este escenario, los agentes primarios privados están impulsados por la generación de valor y el aumento del capital, y tienen la fuerza suficiente para ordenar las demandas y ofertas del territorio para cumplir su propósito. En cambio, el agente secundario tiene una baja articulación con otros como él y carece de formas organizadas de resistencia frente al cambio que no le conviene.

El agente secundario se enfrenta a una relación asimétrica en la que sus oportunidades están vinculadas, en primera instancia, al propósito del agente primario, y, en segunda instancia, a la regulación que el Estado ejerce en el territorio, tanto para ellos como para el resto de la Sociedad.

Sin embargo, es el agente primario quien se ubica en los puntos en los que se genera un mayor excedente en el proceso de producción “generalmente controlan las etapas finales del

proceso productivo (gestión financiación-comercialización) que asegura la apropiación de una tasa sustancial del excedente ganado” (Sánchez, 1991, p. 66)

La trama que emerge a partir de la iniciativa del agente primario privado no encuentra, necesariamente, los espacios libres y se enfrenta a una trama previa, tejida por ellos mismos o por otros agentes, que le impiden o le facilitan los flujos necesarios para su producción. Al respecto, se señala como una gran contradicción del capitalismo actual.

De un lado hay la capacidad de conocer, de tratar, de transformar el espacio a una escala inmensa, e incluso a escala planetaria; y por otro lado, el espacio se halla fragmentado, pulverizado por la propiedad privada, ya que cada fragmento del espacio tiene su propietario. Está pulverizado para ser comprado y vendido. (Lefebvre, 1974, p. 224)

En ese escenario compartido que es el territorio, la fragmentación se produce a partir de las estrategias de los agentes de transformación, que simultáneamente pretenden un orden favorable para su reproducción, dándole su particular sentido al espacio y a la producción del espacio, en este caso, son los particulares los dueños de la tierra, los que impulsan las iniciativas de resistencia o de transformación, y el Estado es un árbitro que debe velar por el cumplimiento de las reglas generales del juego o de los diferentes juegos que buscan espacio en el mismo territorio.

### 2.3.3 El Estado Moderno liberal, el Estado Democrático burgués, y el Estado socialista

El Estado, en el juego territorial, es juez y parte, en la medida, que si bien en lo formal es un ente independiente de la Sociedad y el sector privado, al mismo tiempo, está en constante relación con ellos, de tal manera que a su vez es una expresión y síntesis de las dinámicas que viven.

Pero, antes, como aporte para la comprensión de esta relación, se hará una síntesis de las tres principales perspectivas sobre el Estado Moderno y Sociedad, la concepción liberal, La democrática burguesa, y la marxista. Luego, se explicará cómo en el territorio de Rionegro se manifiesta la relación de estos agentes de transformación, así como su incidencia en la configuración territorial a partir de las obras de infraestructura como la autopista Medellín – Bogotá.

#### 2.3.3.1 El Estado Moderno liberal: origen de la libertad, los derechos y el mercado

El Estado Moderno liberal responde a la necesidad de las sociedades de mediar las relaciones entre sí, a través de un tercero, no privado, que concentre la autoridad y el poder político, para establecer y hacer respetar unas reglas de juego. En esa relación “El Estado es un mediador civilizatorio y que cada perspectiva – con su cosmovisión – interpretan diferente la historia, la estructura, el poder y las funciones del Estado.” (Brito Arcoverde, 2010, p. 21)

En la concepción liberal se procura responder a la pregunta de cómo enfrentar el caos o desorden que surge al desaparecer el orden tradicional feudal y construir un Estado moderno estable. Para Maquiavelo, por ejemplo, el hombre es indomable por lo que está llamado al conflicto, a destruir la estabilidad deseada. Para la conformación de un Estado sería necesario un pueblo noble, formado, que controle su espíritu destructor y acoja la misma idea de sociedad. Maquiavelo instaura una ruptura del saber repetido por siglos, pues el realiza una indagación radical y una nueva articulación sobre el pensar y el hacer de la política, cuestionando el orden natural y eterno de las cosas. (Brito Arcoverde, 2010, p. 22)

En su visión, Maquiavelo, considera que un problema a resolver con la política es cómo crear un escenario para relaciones estables, que sustenten la correlación de fuerzas y evite la anarquía. En su pensamiento considera dos formas institucionales El Principado y la República, dependiendo de la situación y formación de cada sociedad. Así, el Estado debe construir un orden al cual los ciudadanos, los privados, deben subordinarse.

Thomas Hobbes plantea que el origen de Estado-sociedad es un contrato, un pacto firmado entre los hombres para convivir y en el que se subordinan a lo político. Igual que Maquiavelo, parte de la idea de que los hombres tienen una tendencia a destruirse entre sí. Su argumento se basa en que en el estado natural – para él anterior al Estado – el hombre tenía derecho a todo y en la defensa de su derecho entra en conflicto con el otro. Habla de una

incertidumbre recíproca y que esta se resuelve con la construcción de un Estado estable que ejerza el poder y garantice los derechos de todos. La novedad que plantea Hobbes es que “funde el contrato de asociación (por el cual se forma la sociedad) con un contrato de sumisión (firmado entre la sociedad y el príncipe) limitando el poder del gobernante”. (Brito Arcoverde, 2010, p. 25)

John Locke, pensador liberal, también piensa que el hombre pasa del estado natural al Estado Civil a través de un contrato social. Sin embargo, para él, al contrario de Hobbes, creía que los hombres vivían en estados pre-sociales y pre-políticos, en el estado natural, y lo hacía de manera pacífica y armoniosa. El conflicto, entonces, no es natural al hombre, puesto que la propiedad se deriva de su trabajo, es cuando surge la moneda que se produce la ruptura de ese equilibrio. “El uso de la moneda elevó la concentración de la riqueza y la desigualdad de los bienes entre los hombres: pasaron de una propiedad limitada a una ilimitada.” (Brito Arcoverde, 2010, p. 26)

Immanuel Kant, filósofo de la ilustración, tiene el concepto de que Estado y sociedad se fundamentan en principios de la razón y de ideas reguladoras de las relaciones. “El Estado civil en Kant es fundado en un plano ideal donde no se justifica la revolución, que entraría en contradicción con la idea unificada de pueblo que lo funda para garantizar la existencia, la legitimidad y efectividad.” (Brito Arcoverde, 2010, p. 29) En su perspectiva, una comunidad pacífica se logra a partir de un carácter jurídico racional. Así, trabajar por la paz es un postulado de razón práctica. Para él, la razón emancipa al hombre y la razón se entiende como autoconsciencia, rompiendo el encanto o idealización de la naturaleza y el mundo, buscando garantizar la autonomía y la libertad del hombre. En otras palabras, el Estado es el garante del ejercicio de la razón al servicio de la convivencia armónica de los hombres.

En síntesis, desde la concepción liberal, el Estado Moderno es la ruptura frente a los paradigmas feudales, es el garante de las libertades y derechos individuales, y tiene el poder y la fuerza para regular las relaciones entre los privados (propietarios). Se define como un paso de un estado natural a uno estado civilizado, dando inicio a la civilización moderna.

### 2.3.3.2 El Estado en la concepción burguesa, la democracia para los propietarios

En la concepción democrático burguesa, se destaca el pensamiento de Jean-Jacques Rousseau, quien plantea que la conformación de la sociedad y el Estado se da por un contrato entre quienes conformaran el cuerpo social. Y define este contrato social:

forma de asociación que defienda y proteja, con toda la fuerza común, a la persona y a los bienes de cada asociado y en el que cada uno, uniéndose a todos, solo obedece a sí mismo, permaneciendo así tan libre como antes. (Brito Arcoverde, 2010, p. 31)

Este contrato representa el sí a la totalidad del cuerpo social. Esto obligaría a los ciudadanos a participar de la política y no solo aprovecharse de los beneficios. Dice Rousseau que el desinterés por las cuestiones políticas lleva a la muerte del cuerpo político. Sin el pueblo no hay nada, la soberanía es suya, es inalienable, indivisible e irrepresentable. Su preocupación no era sobre la mejor forma de gobierno sino si estaba o no al servicio del pueblo. Diferencia entre la voluntad general y la voluntad de todos, para él, la voluntad general es en la que coinciden las mayorías, en cambio la voluntad de todos es solo la suma de las voluntades. Reconocía que la principal dificultad está en el tiempo que se puede destinar a las actividades políticas, que no era posible la igualdad económica entre los ciudadanos, pero afirmaba que esa desigualdad económica no debía pasar al plano político, allí todos tenían la misma importancia.

En el pensamiento de Alexis de Tocqueville se destaca la importancia es que el camino para recorrer hacia la democracia debe ser decidido por el pueblo. Ve un riesgo en la igualdad cultural y política en el desarrollo el proceso democrático porque con el tiempo puede producir la homogeneidad del pueblo. Para él, la democracia se asocia a un proceso igualitario que no se puede detener y que se desarrolla de diferentes maneras en cada pueblo según su variación cultural. Y alerta sobre los peligros de perder la libertad “Ve en el desarrollo democrático de los pueblos dos peligros que pueden aparecer: el aparecimiento de una sociedad de masa, permitiendo que se realice una tiranía de mayorías o el surgimiento de un Estado autoritario-despótico.” (Brito Arcoverde, 2010, p. 33) Luego, afirma que la revolución no termina y que hace parte de un proceso más largo de democratización.

Georg Wilhelm Friedrich Hegel plantea que es el Estado el que crea a la sociedad y a la familia, que no hay sociedad civil sin el Estado, y por tanto, no existe pueblo sin Estado. Presenta una crítica a la concepción liberal, al individualismo y a la libertad. Piensa que la sociedad civil es una fase imperfecta y preparatoria para el Estado.

Es definida como un sistema de carencias, de dependencias recíprocas, donde los individuos satisfacen sus necesidades vía trabajo o intercambio, y asegura la defensa de sus libertades, propiedades e intereses, a través de la justicia y las corporaciones. Se trata de la esfera de los intereses privados, económicos – corporativos y antagónicos entre sí. (Brito Arcoverde, 2010, p. 35)

Para Hegel, la sociedad civil es un sistema de necesidades y el Estado es una substancia ética que cumple con la familia y la sociedad civil, a la manera de la unidad que produce el amor en una familia.

#### 2.3.3.3. La concepción marxista: la disolución del Estado burgués y Liberal para la creación del Estado proletario

El pensamiento marxista hace una ruptura cuando plantea que el mundo existe independiente de la consciencia que el ser humano tenga sobre la materia. Y su lectura de la realidad la hace desde tres ejes: el materialismo dialéctico, que es la importancia de la práctica social como criterio para la verdad; el materialismo histórico, que como método busca las formaciones sociales y económicas en las relaciones de producción; y la economía política que estudia el origen de las desigualdades sociales y de la concentración de la riqueza.

En esta concepción, Carlos Marx plantea que el Estado burgués se consolida cuando la clase burguesa asume el poder político como institución al servicio de las clases dominantes, inicialmente en Europa y luego en el resto del mundo. En esa afirmación hay una crítica al Estado Moderno liberal, puesto que desde las prácticas que se dan en la realidad ya no es un Estado al servicio el pueblo y de la sociedad civil, sino, de una parte de ella, excluyendo al resto. Señala que el Estado ya no responde a la voluntad de las personas, sino de las clases, y en este caso, las dominantes. El Poder del Estado, entonces, se basa en el control de la industria, la propiedad privada y el salario. La alienación del hombre por este Estado consiste

en que el fruto de su trabajo se convierte en propiedad privada, al estar separado de los medios de producción que son propiedad de otro.

Propone que este hombre solo puede recuperar su integralidad con una crítica profunda al sistema económico, a la política y la filosofía. Y señala que la idea de igualdad política y económica es falsa, explica que las relaciones de producción producen desigualdad social y dividen a los hombres entre propietarios y no propietarios, lo que produce la división entre clases sociales (proletaria y capitalista).

El Estado moderno no es más que una junta que administra los negocios comunes de toda la clase burguesa pero no está por encima de la sociedad civil. Como el Estado está subordinado a la sociedad civil, se adapta a las clases dominadas, organizadas subvierten ese orden y hacer valer sus intereses en momentos de consenso. (Brito Arcoverde, 2010, p. 38)

La oportunidad de la transformación social, Marx la ve en la toma del poder en la sociedad civil, y por ende, en el Estado. Aunque afirma que el Estado desaparecería sin el control de las clases dominantes, lo que sería el nacimiento del supremo, es decir, de la democracia.

Para Vladimir Ilich Lenin, el Estado burgués no representa la voluntad de las mayorías, solo de una clase. Así, no hay diferencia entre el feudalismo y el capitalismo, en el sentido de que la propiedad de los medios de producción sigue siendo de algunos. Lenin propone la liquidación del Estado burgués y la construcción del Estado proletario, donde los medios de producción sean de todos. Ese sería el paso hacia un Estado comunista, como democracia proletaria perfecta. Aunque como bien plantea Brito Arcoverde (2010, p. 39), la historia contemporánea muestra como ese Estado socialista fundado por Lenin, Stalin lo transforma en una dictadura de partido y el férreo control del Estado y la maquinaria política, y el establecimiento de un esquema de represión aun entre los mismos socialistas distintos al pensamiento Stalinista.

Antonio Gramsci, a partir de la experiencia rusa, reflexiona sobre una revolución distinta para el resto de Europa. Su idea de socialismo no pasa por los campesinos y los proletarios, sino por la cultura, las instituciones y los medios de comunicación, por su efecto

multiplicador entre la población. “Para él, el Estado es todo un conjunto de actividades teóricas y prácticas con las cuales las clases dirigentes justifican y mantienen no solamente la dominación, sino que obtienen consenso activo de los gobernados.” (Brito Arcoverde, 2010, p. 40) Y en el Estado está la sociedad civil y la sociedad política. Para él, la sociedad civil es difusa y poco articulada lo que facilita el surgimiento y consolidación del Estado Moderno liberal. Le otorgó mayor importancia a la fuerza cultural para la transformación social, así, al contrario de Lenin, privando a las clases dominantes de la dirección de la sociedad civil, y por esta vía, abordar al Estado.

En esta concepción el Estado Moderno liberal y el Estado burgués representan dos momentos diferentes de la misma esencia, el control de la sociedad civil por parte de quienes a través de la propiedad de los medios de producción y el poder del Estado que favorece a estos propietarios.

#### 2.3.3.4 El Estado Moderno y el surgimiento de la ciudadanía, una emergencia no explicada por el liberalismo ni el marxismo

Sonia Fleury centra su ejercicio en la comprensión de la ciudadanía, como una emergencia que no logra ser explicada en la perspectiva liberal ni en la marxista. Y por su carácter emergente puede dar respuestas frente a la relación de Estado y sociedad civil.

La separación de lo público y lo privado, característico del Estado Moderno, se afecta cuando el Estado actúa a través de la política pública, la cual Fleury considera una atenuación de los efectos del capitalismo sobre la producción, y a cada intervención potencia y agudiza la contradicción que pretende resolver. Esa intervención constante requiere de una mediación entre lo público (El Estado) y lo privado (sociedad civil) y en esa relación surge la ciudadanía. (Fleury, 1997, p. 8).

Según GRUPPI (1980:7), podríamos caracterizar el Estado moderno como el poder político que se ejerce sobre un territorio y un conjunto demográfico. Este Estado, que supone un gobierno unitario y cuyo poder se ejerce en nombre de una nación (un pueblo y un territorio), tiene en su soberanía plena y en su separación de la sociedad civil, los principales elementos diferenciadores de las formas que lo precedieron. (Fleury, 1997, p. 8)

Es la esfera de lo llamado público que diferencia a la persona como propietario que cuida sus intereses privados y es ciudadano cuando se reúne con otros privados para atender los interés de la sociedad, según afirma Habermas (1984:74), citado por Fleury. (1997, p. 10). En el fondo se plantea que la división entre el Estado como lo público y la sociedad civil como lo privado, es ficticia o apariencia, ya que no hay igualdad de condiciones entre los sujetos para convocar el poder del Estado en el cumplimiento del contrato entre las partes. Otro argumento que surge es que la neutralidad del Estado ante la relación de dos privados es aparente y no logra tampoco garantizar la libertad individual.

El debate conceptual al Estado Moderno también muestra que este concepto se ha ampliado, y que ya no resiste la sola mirada económica y política, contemporáneamente es necesaria la mirada sobre lo ético, lo cultural y lo social. Por ejemplo, Gramsci afirma que el Estado como supraestructura está conformado por dos niveles distinto: la sociedad política (la que administra los aparatos) y la sociedad civil (las organizaciones públicas y privadas que elaboran y difunden las ideologías). Inclusive, que mediante esta función la dirigencia logra mantener la dominación con la aceptación de los dominados, a la manera de un consenso.

Otros centran su mirada sobre el Estado como relaciones, en lo político, en lo ideológico y las formas jurídicas, y en las acciones sociales y políticas del Estado. (Fleury, 1997, p. 35). Para cada momento histórico, El Estado como estructura responde de una manera diferente a estas relaciones, casi siempre de fuerza entre clases y fracciones de clases. El Estado es, entonces, un campo estratégico y complejo en el que las relaciones de poder se contradicen. Las luchas políticas no son externas al Estado, se inscriben en él, queda incluido como el espacio en el que se encarna el poder político y donde se logra unificar la dominación. En esta mirada, la unidad del Estado surge más allá de los aparatos políticos, es un campo y

procesos estratégicos en el que se cruzan redes de poder que se articulan y se contraponen al mismo tiempo, en una tensión constante, y que finalmente, como afirma POULANTZAS (1980:157), citado por Fleury, finalmente concentra la función de organización del Estado. (Fleury, 1997, p. 37). Y amplía su concepto:

“La base material de estas prácticas y experiencias reside en el proceso de producción y de circulación del capital: es en la esfera de la circulación donde los individuos se encuentran como propietarios, e iguales, para el cambio de supuestos equivalentes. La preservación de esta apariencia de igualdad económica y neutralidad del Estado, elemento necesario y central en la construcción del este consenso, implica que el Estado atienda, de alguna forma, intereses de las clases dominadas...”  
(Fleury, 1997, p. 40)

Otro concepto importante en la revisión del Estado desde sus funciones, lo plantea Habermas a través del Estado consensual. Afirma que más que el poder político es importante la legitimidad y que esta solo puede ser construida en un proceso de comunicación no coercitivo. Nadie puede detentar el poder o aspirar a él sin procesos que legitimen sus acciones. Habermas habla que surge una esfera social repolitizada que escapa a las definiciones de lo público y lo privado, y que es resultado de la relación dialéctica entre las dos esferas clásicas del Estado Moderno. Y agrega, que las crisis ya no son solamente económicas, son también administrativas, culturales, y al final, de legitimidad.

El hecho de que en Rionegro, no se reconozcan colectivos o iniciativas de resistencia frente a la adecuación del territorio del oriente antioqueño con infraestructura de conectividad con el comercio global, es señal de la tácita aceptación del proyecto de desarrollo que los agentes primarios están produciendo para estos municipios y poblaciones, en el que hay, de diferentes maneras, una aceptación del proceso social, cultural, político y económico que produce la nueva territorialidad que está en construcción. En ese sentido, es un proyecto de región y de territorio legitimado por los agentes primarios y por la sociedad civil.

La lectura de territorio en este estudio permite ver la expresión de las mediaciones entre la política y la economía en el paisaje, en las territorialidades, y también en el territorio. Las clases que conforman la sociedad se enfrentan entre sí como agentes de transformación, defendiendo sus respectivos y contradictorios intereses, y como resultado surge una correlación de fuerzas, produciendo consensos temporales sobre el bien común, que luego tienden a diluirse frente a las nuevas contradicciones que surgen en las relaciones de las distintas clases y de los distintos agentes de transformación en el territorio.

Fleury presenta una síntesis de THERBON (1980:162) en la cual muestra lo que serían los cuatro ejes de determinación del carácter de poder del Estado: 1. la etapa de desarrollo del Modo de Producción relevante; 2. el lugar del Modo de Producción dentro de la etapa internacional del mismo Modo de Producción; 3. la articulación coyuntural de todos los Modos de Producción existentes dentro de una Formación Social; 4. la inserción de la Formación Social en el sistema internacional de Formaciones Sociales relacionadas en un cierto punto en el tiempo. (Fleury, 1997, p. 50)

Lo que sucede en el territorio está inscrito en la articulación coyuntural del Modo de Producción dentro de la etapa de internacional del mismo modo de Producción y en la articulación coyuntural de todos los Modos de Producción existentes dentro de una Formación Social, la cual luego se insertará en el sistema internacional de Formaciones Sociales relacionadas en algún momento futuro. La identificación de este punto de inserción permite visualizar la subordinación del territorio frente al dominio de estructuras nacionales y supranacionales que definen el ordenamiento y la configuración territorial. Así, es una relación trilateral entre agentes primarios privados, el agente primario Estado y la sociedad civil.

Para este trabajo, es importante reconocer y diferenciar la concepción de Estado Moderno, el cual ha pasado por diferentes momentos de consolidación desde la ruptura con el feudalismo hasta la versión contemporánea. En ese discurrir de tiempo se evidencia la contradicción fundamental en cuanto a la igualdad de los individuos frente al poder y la mediación del Estado, así como de la capacidad de influenciarlo de acuerdo al juego de intereses en un territorio. La mediación neutra del Estado es un postulado que no se logra cumplir plenamente, así como la igualdad entre sujetos privados y la defensa equitativa de sus derechos individuales.

La evidencia muestra a un Estado que es abordado por parte de las agentes privados más fuertes y el favorecimiento de la gestión de lo público a los intereses de éstos. Mientras que el ciudadano común, sin influencia económica y política, no encuentra lugar dentro del Estado, llevando sus opciones de resistencia hacia los procesos culturales y sociales. Así, se construyen, construyen y reconstruyen las territorialidades en este territorio. Cuando se identifican las territorialidades dominantes y las dominadas, emergen quiénes son los agentes dominantes y lo dominados, quienes configuran el territorio y quienes no hacen.

#### 2.3.4. El Estado Moderno, Globalización y Territorios

El Estado Moderno es un escenario creado para la construcción de relaciones a través del mercado. En sus inicios rompe la tradición feudal en la que el control político, militar y social lo ejercían unas élites nobles que heredaban el poder de una generación a otra. El mercado abrió las puertas a otros agentes o jugadores, disolviendo los contenedores tradicionales conocidos, creó nuevos contenedores, es decir, formas de estado, sociedad, comercio, cultura y educación, entre otros. El mercado también aumentó la velocidad del cambio, principalmente con la revolución industrial y la expansión del comercio mundial. Luego, la revolución tecnológica e informática contemporánea, ha multiplicado la velocidad del cambio, al punto, que estos contenedores ya no se consideran estables en el tiempo, se reconocen como formas pasajeras, en constante transición entre sus formas anteriores y las futuras, complejizando las relaciones en el mundo. La globalización es una expresión actual de esa disolución de las formas pasadas y del surgimiento de las formas nuevas, y para poder alimentar el cambio necesita expandir e incorporar nuevos espacios de producción al mercado. Y es allí, donde entran los territorios locales en relación con el mercado internacional, no solo como consumo, sino como oferta de espacios, recursos y personas aptas para los proyectos productivos internacionales. La globalización cambia el eje territorial de los espacios, redirecciona los flujos hacia nuevos centros económicos y políticos, cambia las territorialidades existentes en cada territorio.

##### 2.3.4. 1 El Estado en tiempos de globalización y territorios fragmentados

En ningún momento se puede concebir al Estado como un agente externo a la relación entre agentes y territorio, porque en la realidad y en los tiempos actuales, se asocia con unos y

con otros en la búsqueda de recursos para la inversión social y de infraestructura, entre otros propósitos.

El movimiento y los flujos caracterizan las últimas décadas de la economía y la globalización, transformando, a la par de los territorios, también el papel de Estado, del sector privado y de la sociedad, rompiendo la idea de estructuras estables y estáticas.

Esta consecuencia surge de la planificación. El espacio es cuantitativo, geométrico, matemático. Es en este espacio donde se opera la reproducción de las relaciones de producción. Reproduce los elementos anteriores, es esencialmente repetitivo y lo que repite a través de todos esos elementos es la reproducción de las relaciones de producción capitalista. Pero esta reproducción a través del espacio es cada vez más incierta, porque este espacio está en sí mismo lleno de contradicciones; (Lefebvre, 1974, p. 224)

El Estado, en una de sus funciones de planificación, actúa sobre espacios que nunca están vacíos, en el sentido de que están apropiados por grupos sociales y en el que tienen propietarios. Cuando se planifica una obra de infraestructura, como las vías o las líneas de transmisión de energía, lo que se hace es crear un corredor, un objeto técnico, que permite adecuar el espacio para una función productiva determinada con anterioridad, que permitirá reproducir condiciones de producción a algún o algunos agentes en particular.

El Estado en la planificación de la infraestructura hace un ejercicio de mediación entre los agentes privados que intervienen y construyen (contratistas y concesionarios) y con los que requieren la adecuación del espacio para su proceso de producción (industriales, comerciantes, e inmobiliarios). De allí surge la decisión para señalar cuáles, cuándo y cómo se ejecutaran las obras de infraestructura. Pero en la planificación no participa la sociedad, la cual no es reconocida como un agente de producción sino de consumo, la que ocupa, apropia y posee parte de esos espacios que quieren transformar y que no necesariamente están disponibles. Y aquí surgen parte de las incertidumbres en la reproducción a través del espacio.

La sociedad no es homogénea, es una suma de contradicciones, en la que los grupos de individuos adhieren sus voluntades a fines distintos entre sí. La relación con el Estado como planificador de obras de infraestructura hará surgir los conflictos que allí existen, y que se

basarán en las convicciones de la sociedad frente a la apropiación y la propiedad del espacio que se quiere transformar. Los espacios están fragmentados en múltiples propietarios y están cobijados por diversas territorialidades, las cuales podrán favorecer o no las intencionalidades que animan la intervención y transformación de estos espacios.

La sociedad no logra relacionarse con el agente privado que promueve y se beneficia de la intervención, al contrario, se encuentra frente a una red de planificadores estatales y contratistas, que reducen la relación a los límites de la intervención y que no siempre incorporan ni reconocen las territorialidades de la población sobre el espacio. Frente a un margen tan reducido de incidir sobre sus espacios y territorios, la sociedad tiende a optar por reivindicar sus derechos y apropiaciones frente al propio Estado y los medios de comunicación que generan la opinión pública, como una forma de ganar espacios de visibilidad y relación. Su exclusión de la relación con el Estado y la pérdida de la opción de incidir en las decisiones, impulsa a los voceros sociales a buscar incidencia desde la legitimidad, cuestionándola en el ámbito de la opinión pública, en donde se reafirma o no el carácter ético de la intervención del territorio con una u otra infraestructura.

La sociedad encuentra formas de abrir espacios de incidencia en la medida que por la vía del conflicto y sus manifestaciones públicas, ponen en riesgo la reputación del agente privado y su posición en el mercado, cuando visibilizan el conflicto frente a inversionistas, accionistas, clientes y consumidores que pueden tener mayores afinidades con la sociedad. Es decir, el límite del agente privado se presenta cuando se afectan las condiciones necesarias para su reproducción de la producción y su perpetuación en un territorio. Por tanto, el agente privado no puede actuar en contravía de su propia permanencia en el espacio, el territorio y el mercado. Ese es el camino que en la economía de hoy la sociedad y las iniciativas ciudadanas encuentran para incorporar sus demandas al proceso de planificación de la producción y de los espacios.

Por otro lado Santos plantea que “La globalización transforma la dinámica de los territorios. La competitividad impulsa una compartimentación generalizada, donde se asocian o chocan el movimiento de la sociedad planetaria y el movimiento particular de cada fracción, regional o local de la sociedad nacional.” (Santos, 2004, p. 67)

En la globalización la economía prima sobre la política, la ciencia y la tecnología, las decisiones que se toman sobre los territorios apuntan hacia la productividad y la competitividad, nuevo paradigma que impulsa la planificación y el ordenamiento del territorio. Siendo así, las territorialidades existentes ya están enfrentadas a las nuevas territorialidades, lo que seguirá produciendo una mayor fragmentación de los territorios, y por tanto, una mayor incertidumbre para los agentes y la sociedad, reafirmando el argumento sobre las finanzas como la fuerza que reestructura el espacio geográfico en el mundo globalizado. (Santos, 2004, p. 67)

Como paradoja, el Estado planificador y el agente privado, encuentran como mayor obstáculo para ordenar y transformar el espacio geográfico a favor de su proceso de producción, la fragmentación de los territorios, y la superposición de territorialidades, que ellos mismos producen con sus intervenciones como reproductores del sistema capitalista.

Dice Lefebvre (1974) que para el capitalismo no es posible resolver los conflictos en la producción de espacios, porque los planificadores parten de un supuesto equivocado al asumir que el espacio es infinito, y que el sistema económico capitalista es estable y cerrado. Bajo esta perspectiva, la planificación trabaja la hipótesis implícita de que es posible reconducir las relaciones de producción pero no cuentan con que la producción de espacios es compleja e impredecible, que los espacios están compartimentados, y que no se puede prever ni controlar la acción de los agentes de transformación, que no obedecen a la planificación sino que se sirven de ella para tomar lugar en los espacios y territorio que le son favorables para su estrategia.

En tiempos de globalización el Estado hace parte del desarrollo de las estructuras normativas hacia el interior de su territorio, pero, al mismo tiempo, obedece a unas estructuras normativas supranacionales que se orientan desde una perspectiva público – privada favorable a la productividad y la competitividad, que requiere de territorios nacionales abiertos a los flujos de la producción. En esa dinámica, el Estado se reinventa, adaptándose a su entorno.

Frente a esta constante adecuación Habermas, citado por Fleury, plantea:

El desarrollo de esas estructuras normativas es el que marca el ritmo de la evolución social, pues nuevos principios organizacionales de la organización social suponen

formas nuevas de integración social; y estas, a su vez, posibilitan la implementación de fuerzas productivas viables, o la creación de nuevas, así como la intensificación de la complejidad social. (Fleury, 1997, p. 43)

La concepción de Estado consensual de Habermas reconoce que en la relación conflictiva entre Estado, sector privado y sociedad, permite integrar nuevas demandas sociales a las fuerzas productivas viables. En cierto modo, los agentes que promueven la reproducción de la producción necesitan reconocer parte de esas demandas para poder ser viables en el mercado y el territorio.

En esa incorporación de la demanda social se fundamenta la integración social y la orientación de la política pública, lo que produce nuevas formas de organización social, de la producción, y del Estado, y, por tanto, se incrementa la complejidad de las relaciones entre el Estado, el sector privado y la sociedad, generando nuevas formas de apropiación, fragmentación, y uso de los espacios y los territorios. En esta mirada de Estado se identifican las contradicciones de las relaciones y se reconoce las formas de integración social que surgen de la práctica.

El Estado Moderno en la etapa actual del capitalismo se enfrenta a un juego de contradicciones estructurales. La principal de ellas es la producción del espacio, pero también presenta otras como son sus relaciones con los agentes privados y la atención a las demandas sociales a través de la política pública.

El Estado obtiene sus recursos de los impuestos que los privados pagan a partir de la producción de excedentes. Al mismo tiempo, estos se destinan a corregir las desigualdades que produce la producción en la reproducción social. En este ciclo, el aumento de los recursos públicos está ligado al crecimiento de la producción y de sus excedentes, lo que a su vez tiende a aumentar la desigualdad en la sociedad, en una relación directamente proporcional entre el aumento en la acumulación de la riqueza y el aumento en la desigualdad.

En otra contradicción, el Estado, como una forma de optimizar sus recursos, procura controlar el gasto de su funcionamiento, transfiriendo parte de sus competencias al sector privado. Sin embargo, en esa transferencia los agentes privados al tiempo que producen excedentes para sí mismos también producen más desigualdad, aumentando las demandas sociales al Estado y que ellos como privados atienden, alimentando un ciclo en el que siempre

pueden producir más en la medida que la sociedad también demanda más, sin que se resuelvan las problemáticas de fondo, solo atendiendo y recanalizando los flujos económicos que de allí se derivan.

Estas contradicciones, presentes en la relación Estado, privados y sociedad, presiona al Estado a adaptarse a las siempre nuevas condiciones de su entorno, impulsadas por los otros agentes primarios y la sociedad, en una profunda relación dialéctica en la que unos y otros se transforman recíproca y constantemente.

Así, a largo plazo, al intervencionismo estatal en la esfera social corresponde también a la transferencia de competencias públicas para entidades privadas. Y a la ampliación de la autoridad pública a los sectores privados está ligado el proceso correlativo de una sustitución de poder público por poder social. Habermas citado por Fleury (1997, p. 45)

En esa dinámica de continua transformación, los roles conocidos del Estado y sociedad comienzan a destruirse, y construirse, bajo otros paradigmas, en ese sentido Habermas amplía su argumento de la gradual socialización del Estado y la progresiva estatización de la sociedad, cuando la separación entre Estado y sociedad que es la base de la esfera pública burguesa se diluye. “Entre ambos, y al mismo tiempo, a partir de ambos, surge una esfera social repolitizada, que escapa a la distinción entre “público” y “privado” (Fleury, 1997, p. 45)

En esta repolitización de lo social, se encuentran nuevos espacios para transformación de los territorios a partir de las prácticas concretas de los agentes primarios presentes. Lo que reafirma que la posición del Estado, en términos clásicos de una apariencia neutral y externa a la economía, ya no responde a las demandas actuales, y propicia nuevas formas en las que, hombro a hombro, gestiona el reordenamiento y la configuración espacial en sintonía con las realidades locales y globales. Es aquí donde se puede observar a cuáles demandas responde el Estado con prioridad: a las de las empresas o las de la sociedad civil.

Ampliando en esa línea, de la acción colectiva y el Estado consensual, se afirma que “El fundamento de la acción colectiva residiría en una cierta noción de comunión de intereses, de identidad colectiva que garantizaría la confianza necesaria entre los agentes racionales para efectuar sus cálculos maximizadores” (Fleury, 1997, p. 49) En cierta manera, los que lo une

es la misma contradicción del capitalismo de hoy, los beneficios de los agentes privados y del Estado están ligados a la misma causa, producir la transformación territorial que más excedentes produzca para ambos. Y en ese sentido, el Estado tiene dos ámbitos diferentes que le permiten generar recursos, servicios e infraestructura.

El primero es la captación de recursos a través de la batería de impuestos a empresas y ciudadanos. La segunda es la adopción de la concesión como un modelo de inversión público – privado para la producción de infraestructura con una alta participación de recurso privado en la que el Estado facilita la disponibilidad del suelo y el reordenamiento territorial a través de la gestión predial y la planificación del desarrollo; mientras el agente privado pone su capacidad financiera y técnica para el diseño, construcción y, muchas veces, la operación de la infraestructura en un período de tiempo que le debe permitir la recuperación de la inversión y la generación de un excedente.

Se evidencia en esa tensión constante entre Estado y agentes privados, como las respuestas de ordenamiento del territorio obedecen más al interés de la producción de más y nuevos excedentes, bajo la idea de que la producción de riqueza genera efectos directos e indirectos para la atención de la pobreza, que a las demandas reales de las poblaciones asentadas allí. Existe una gran dificultad para que la sociedad inserte sus demandas sociales como parte de los acuerdos consensuales, y esta exclusión alimenta, precisamente, nuevas dificultades en el ordenamiento y transformación del territorio.

En este caso la regulación de la relación con la sociedad puede facilitar el despliegue del modelo de globalización, dice Santos (2004, p. 69) que “La regulación neutraliza las diferencias y pacifica las oposiciones mediante procesos políticos que se renueva adaptándose a las realidades emergentes, y también la solidaridad.” Lo que finalmente surge como una contradicción en las relaciones Estado, empresas y sociedad civil, por lo que tarde o temprano el modelo, para su reproducción y permanencia en el tiempo, deberá asimilar lo que inicialmente le es ajeno y distinto.

En esa comunión de intereses y la creación de confianza que menciona Fleury (1997), la sociedad no logra suficientemente hacer parte de él, de manera que sus demandas también hagan parte de la acción colectiva y de los nuevos consensos. La poca presencia y la baja participación de la sociedad en la construcción de estos consensos fortalecen la posición dominante del capital sobre otras expectativas de la población, y subordina al Estado al

cumplimiento de su función a la disponibilidad de recursos económicos. El nuevo paradigma se sustenta en la competitividad de los territorios, que en el discurso de la globalización es la llave que abre las transformaciones territoriales.

Desde esta mirada, se comprende el paso del Estado de Bienestar al Estado Mínimo o Neoliberal bajo el supuesto de la eficiencia de las fuerzas del mercado en la generación y la distribución de riqueza, así como en la atención a las demandas sociales. Siendo ambos modelos variaciones dentro del Estado Moderno liberal.

El modelo tradicional de Estado de Bienestar centralizaba la planificación en la estructura estatal la cual se desplegaba para la prestación de los servicios sociales y la dotación de los equipamientos requeridos para el desarrollo de sus pobladores. Sin embargo, en el caso latinoamericano, y particularmente en el colombiano, se le asoció con la ineficiencia y la corrupción, generando un alto gasto y con unas deficientes prestaciones a la sociedad. Aunque en otras sociedades sigue siendo un modelo adecuado para su desarrollo como en el caso del norte de Europa, entre otros.

Cuando se abren las puertas a la apertura económica entra el modelo del Estado Mínimo, en el que delega parte de sus tareas y funciones en el sector privado (la salud, la educación, las pensiones, la vivienda, entre otros ámbitos) bajo el supuesto de su eficiencia típica, nacida de su relación con la oferta y la demanda en el mercado. Así, se pasa de un paradigma en el que la planificación centralizada regula la respuesta a las demandas sociales a través de la ejecución directa de las políticas públicas; a otro en el que es el mercado el que regula y decide bajo el criterio de eficiencia, el cual implica una prestación de servicios que deben dejar un excedente para el prestador. La ejecución de las políticas públicas queda sujeta al rendimiento económico de unos operadores privados, dificultando la prestación de un servicio asociado a un derecho fundamental si éste produce pérdida económica.

Sin embargo, de todos modos, el Estado Mínimo tampoco ha resuelto las crisis de la corrupción en ámbitos sensibles como la salud, la educación y la vivienda, en los que las coberturas y la calidad no son suficientes frente a la demanda social existente. Mientras que en otros ámbitos, como las redes de infraestructura, aunque se presentan acciones de corrupción, se presentan avances en las coberturas de las vías, el transporte de combustibles y energía, la renovación y la ampliación de puertos marítimos y aéreos. Lo que claramente

responde a la búsqueda de la competitividad económica y a las demandas de la economía globalizada.

La competitividad es el esquema que reproduce la globalización, ya no de Estados sino de empresas, y en esa búsqueda agrava las diferencias en el territorio. Ellas tienen sino ojos para sí mismas, los demás habrán de adaptarse a sus necesidades, provocando distorsiones y el rompimiento de la solidaridad social. Santos (2004, p. 71)

Se destaca el carácter supranacional de las empresas que como conjunto de organizaciones trascienden la naturaleza y el alcance de los estados y sus territorios y como tienen la pretensión de que los demás agentes y la sociedad se ordenen a su alrededor.

Sin embargo, en este juego de fragmentaciones de los espacios y la competencia de territorialidades en los territorios, también hay esperanza para la sociedad, en la medida que ningún actor puede ocupar todos los espacios.

El argumento se basa en la idea que la presencia de la racionalidad dominante no logra ser absoluta en el territorio y, por el contrario, de alguna manera genera respuestas de la sociedad frente a la dinámica impuesta. Así, el territorio no es neutro ni pasivo. El territorio acoge y beneficia a la racionalidad dominante, pero también permite la generación de otras formas de vida. En ese ir y venir se forma la conciencia.” (Santos, 2004, p. 67)

Y en una perspectiva dialéctica, se transforman unos a otros, a través de las demandas sociales, las prestaciones institucionales, y esto lleva a una constante búsqueda de nuevos momentos de equilibrio en la vida del territorio, siendo una forma de inserción en el consenso de intereses con el Estado y el sector privado.

#### 2.3.4. 2 La fragmentación del territorio, amenaza y oportunidad

En este caso, Rionegro y el Valle de San Nicolás, son un territorio que no obedece a una visión local de desarrollo, y que cada vez más, está subordinado como escenario en el que se debaten proyectos que provienen de escalas nacionales e internacionales y que tienen un efecto envolvente entre agentes, escalas y propósitos.

Como afirma Santos frente a la presencia de la economía global en la localidad: “Se suman las disponibilidades materiales y técnicas con las posibilidades de acción. Se combinan las técnicas y la política actual, desde lo público y lo privado, lo nacional y lo internacional. Lo que reafirma el fortalecimiento de las alianzas público – privadas en pro de la competitividad, en las que, como ya se señalado, no hay una suficiente participación de la sociedad civil.” (Santos, 2004, p. 70)

Además de la subordinación del Estado al interés del agente privado dominante y el capital, el territorio también se fragmenta por la relación y competencia de los agentes entre sí. Cada empresa actúa sobre un territorio en el que también hay otras empresas. Cada una tiene su interés particular y a su vez pretenden que los demás se ajusten a su idea. Santos se pregunta: ¿cómo se puede ejercer la nación frente a esa fragmentación? Esta fragmentación dificulta la regulación, ya que cuando un agente ordena su causa, al mismo tiempo, desordena a los otros. Lo que ratifica el sistema capitalista no puede comprenderse como estable o estático, su motor es el continuo cambio, y éste se puede provocar pero no controlar. “La fragmentación, al ser globalizada, hace que sus efectos no tengan límites, como tampoco tiene finalidades, así, la regulación tampoco es posible porque no es deseada.” (Santos, 2004, p. 72) Esa falta de control o regulación es lo que construye las oportunidades para el siguiente ciclo económico.

Finalmente, afirma que “Ese nuevo poder de las grandes empresas, ciegamente ejercido, es, por naturaleza, desagregador, excluyente, fragmentador secuestrador de la autonomía del resto de actores” (Santos, 2004, p. 72)

Siendo Rionegro, y el Valle de San Nicolás, un territorio subordinado a la dinámica del Valle de Aburrá, y de intereses internacionales, en su espacio se manifiestan características de dependencia, atendiendo necesidades o demandas generadas en otros territorios como Medellín o de cualquier lugar del mundo. Los agentes primarios que están transformando el territorio obedecen a la lógica y los intereses de organizaciones que no tienen su centro allí, ya sea porque hacen parte de una industria nacional con su centro en Medellín y el Valle de Aburrá o porque son multinacionales asentadas en cualquier otro lugar del mundo y que encuentra en este espacio suficientes oportunidades de crecimiento y consolidación en el mercado global.

Rionegro y su territorio ceden ante la propia fuerza de las empresas y las dificultades del Estado para regular las relaciones en el territorio, entran a servir a propósitos exógenos que transforman su patrón de ser una centralidad para la región y pasa a ser una periferia de una o varias centralidades más fuertes que ella misma. Frente a la dinámica organizadora – fragmentadora de las empresas (sector privado) se dificulta claramente la regulación de su actividad por parte del Estado, el que es el garante para que la sociedad tenga lugar dentro del territorio, y la cual se encuentra inmersa en relaciones asimétricas con los agentes de transformación del territorio.

En la planificación del territorio, ejercicio realizado desde lo público con una alta influencia de lo privado, se evidencia el proyecto de desarrollo para la localidad y la región, y permitirá observar cuál es el orden de prioridades para las transformaciones público – privadas y cuál es el grado de inclusión con los intereses de otros agentes de transformación y la sociedad.

### 3. EL TERRITORIO DE RIONEGRO Y SUS ANTECEDENTES

#### 3.1 Antioquia: del modelo colonial al librecambio, mirado a través de los ejes territoriales

El capital siempre abrió los caminos que facilitaron su expansión y reproducción en el territorio. En muchas ocasiones fue la primera transformación tangible en los espacios geográficos en los que instalaba la producción. Antioquia no fue la excepción y a mediados del siglo XIX contaba con una red de caminos que conectaban con los corredores de la época que comunicaban con el Valle del Río Magdalena y los flujos económicos hacia Bogotá y Barranquilla, así como con las áreas que la colonización antioqueña incorporaba a la producción hacia el suroccidente en los actuales departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda, Tolima y el Valle.

Pero no siempre fue así, este período de la historia colombiana representa el cambio de los ejes territoriales a partir del ingreso del país a una economía de libre cambio estimulada por Inglaterra. Así, el ordenamiento colonial a través de las 14 provincias a 4 departamentos. En 1810 la división política estaba conformada por las provincias de Riohacha, Santa Marta, Cartagena, Panamá, Chocó, Antioquia, Pamplona, Casanare, del Socorro, Tunja, Mariquita, Neiva, Santa Fé, y Popayán. (Novoa Torres, 2010, p. 32).

Esta transformación se da a partir de la Ley 25 de 1824 transforma el orden territorial colonial fundamentado en jerarquías urbanas y se da la primera división político administrativa de la república en departamentos, provincias y cantones. Se crearon 4 departamentos 15 provincias. El departamento de Boyacá con las provincias de Tunja, Pamplona, Socorro y Ocaña; El Cauca con las provincias de Popayán, Pasto, Chocó y Buenaventura, El Magdalena con las provincias de Cartagena, Santa Marta y Riohacha, y Cundinamarca con las provincias de Bogotá, Antioquia, Neiva y Mariquita. (Novoa Torres, 2010, p. 37)

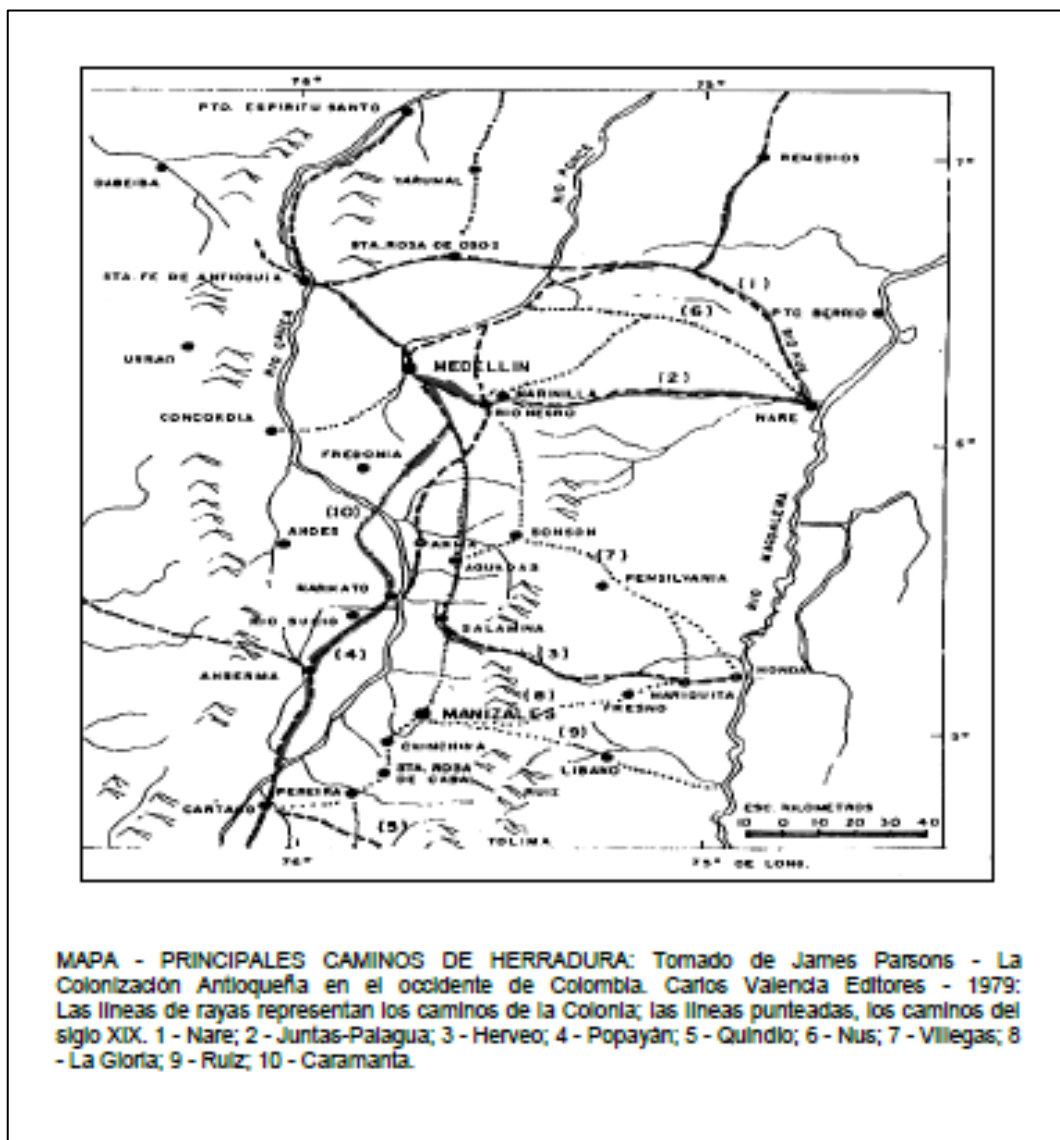


Figura 34. Mapa de caminos de herradura a mediados del siglo XIX. (J.Parson) (1961). "La colonización antioqueña en el occidente de Colombia". Citado por (Londoño, 2010) en "Un viaje de cien años a la Historia del Transporte en Antioquia".

En la Figura 34 se aprecia una red conformada por caminos (líneas continuas) y caminos de herradura (líneas punteadas) que muestran la red de vías a través de las cuales se daba la circulación en la región. Como se ve, Parson (1950) muestra como centralidad a Medellín y las rutas le permiten acceder a los centros económicos del país

para esta época de 1850. Es en este entorno que se desenvuelve el pasado y el presente de Rionegro.

Estas nuevas centralidades se fundamentaron como centros de poder más que como mercados o centros de producción, impulsando un proceso que no fue de integración territorial sino de afianzamiento de los privilegios heredados del ordenamiento colonial, de manera que dentro de cada departamento se dieron procesos sociales y económicos diferenciados según el proceso productivo y las estructuras sociales existentes en las antiguas provincias. (Novoa Torres, 2010)

El nuevo ordenamiento de los ejes territoriales significó para Santa Fe de Antioquia, Rionegro y Medellín, el inicio de su incorporación a los procesos económicos nacionales, y por tanto, internacionales, particularmente con Inglaterra como mercado de materias primas y proveedor de bienes intermedios y manufacturas, lo que en la línea del siguiente siglo cambiará radicalmente la configuración del país y de sus procesos económicos y sociales.

La acumulación de excedentes producidos por la actividad cafetera y la naciente industria se reinvierte en la industrialización de Medellín, lo que modificó las relaciones económicas y sociales de esta ciudad con las poblaciones vecinas. Rionegro, en particular, por su entorno natural y su ubicación geográfica, desarrolla una relación singular con Medellín y el Valle de Aburrá, la cual se ve expresada en la infraestructura y en las instalaciones que en su suelo se asientan, las cuales hablan de la producción económica y de la reproducción social, es decir, aun hoy es posible leer las historias de disputas, competencia y de subordinaciones.

En 1848 el presidente colombiano Tomás Cipriano de Mosquera promulga la ley de Titulación de tierras a la vera de caminos de interés nacional o de tierras habitadas y aprovechadas, siendo el primer indicio de una política pública que reconoce la importancia de la relación entre las vías de comunicación y las actividades de producción en Colombia. Con este acto legislativo se propuso dinamizar la apertura de nuevos caminos y la incorporación de nuevas áreas de tierra a la producción agropecuaria y minera. Para ese momento el Oriente Antioqueño contaba con el camino del Nus para comunicarse el Valle del Río Magdalena y hacia el mar Atlántico, siendo el corredor a través del cual Medellín podía acceder al río y a los puertos.

En 1849, bajo el gobierno de José Hilario López (1849 – 1853) y en el marco de las “Reformas Liberales” se presentan políticas que estimulan la autonomía fiscal de las provincias y la obtención de mayores recursos para invertir en vías de comunicación y en educación. El escenario de estas reformas es la división de Antioquia en tres provincias, dos de ellas de predominancia liberal (Santa Fe de Antioquia y Rionegro) y una de ellas de predominancia conservadora (Medellín). Entre las motivaciones de esta división se encontraba la idea romper con la hegemonía conservadora en la región y dividir el territorio de manera que las mayorías liberales pudieran acceder al gobierno local. Este evento fue determinante para la guerra civil de los conservadores contra el gobierno liberal. Esta política de descentralización decía que “pretendía acercar la administración a los ciudadanos y fortalecer la democracia”, y además promovía “las pretensiones económicas de los empresarios liberales de Rionegro con ínfulas de autonomía y estatus frente a los conservadores de Medellín.” (Jurado Jurado, 2009)

Esta política liberal de descentralización del presidente José Hilario López impulsa una ruptura con el pasado colonial, y buscaba

poner el país a tono con las exigencias de la economía mundial, y de darle a la sociedad un carácter más democrático y laico, lo que suponía quebrantar los viejos sistemas de dominio social y cultural de las aristocracias coloniales”  
(Jurado Jurado, 2009, p. 122)

Desde entonces, es clara la relación y competencia de los territorios dentro Antioquia en la búsqueda de convertirse en la centralidad predominante de la región, en lo político y económico ya se delineaba el destino compartido entre Medellín y Rionegro.

Entre los resultados concretos de estas reformas fue la transferencia que la nación hizo a las provincias de las rentas de aguardiente, diezmos y oro para fortalecer su capacidad financiera y su autonomía fiscal. (Ley de descentralización de ingresos y gastos del 20 de abril de 1850).

En el caso de Antioquia se afirma que “procedió a eliminar el impuesto al oro, lo que supuso un contundente estímulo a la actividad minera en una región de larga tradición e importancia aurífera” (Jurado Jurado, 2009, p. 125) y que “se elevaron considerablemente los ingresos regionales, destinados a inversiones en vías de comunicación y educación” (Jurado Jurado, 2009, p. 126)

El movimiento federalista en Colombia dejó una fuerte huella en la vida nacional con su máxima expresión con la Constitución Centro Federalista de 1853 y la ultra radical federal de 1863. Particularmente para la historia de Antioquia se vive un episodio que ayuda definir en gran medida la vocación de los territorios y sus relaciones políticas y comerciales.

En el mismo año 1850 se presentó una propuesta de cesación de Antioquia al senado de la República, promovido por senadores de Rionegro, para dividir a Antioquia en dos provincias, “una compuesta de los cantones de Rionegro, Salamina, Marinilla, y nordeste, denominada Córdoba y otra, denominada Antioquia, compuesta de los cantones de Medellín, Santa Fe de Antioquia, y Santa Rosa” (Jurado Jurado, 2009, p. 126). Rionegro sería la capital de la primera provincia mientras Medellín sería la capital de la segunda provincia. Finalmente, la iniciativa no prosperó y entre los argumentos que se presentaron, apelando al “sentido común” de la identidad antioqueña:

La unión territorial era necesaria para captar de toda ella los suficientes recursos económicos y fiscales para emprender una magna obra como el camino al Golfo de Urabá, lo que le permitiría a la región vincularse de manera directa y efectiva con el mar Atlántico. (Jurado Jurado, 2009, p. 129)

Este incidente, paradójicamente, en vez de impulsar la división al interior de Antioquia, fortaleció un sentido de unidad territorial, que según María Teresa Uribe y Jesús María Álvarez, obedece a la existencia de ejes socioculturales comunes “de una cultura regional compartida, redes de poder económico y parental, de antiguas trazas de caminos y circuitos de intercambios sociales y mercantiles” (Jurado Jurado, 2009, p. 129). Estos intereses comunes logran sobreponerse a las diferencias políticas entre los

liberales de Rionegro que enarbolan las banderas de la manufactura y el libre comercio, y los conservadores de Medellín y Marinilla que representaban una aristocracia terrateniente.

Finalmente, este episodio revela que las motivaciones reales se derivaban de la hegemonía y enfrentamientos de los partidos políticos y no a una dificultad real de la nación en la administración del territorio. Por lo que las razones económicas, en aras de ese “sentido común” o pragmatismo regional, priman sobre los idearios políticos.

En este momento histórico se reafirma el libre cambio como el proyecto que “civiliza” y le da una estructura al país, y con él se impone un proyecto económico de producción-especulación frente al mercado mundial (Novoa Torres, 2010, p. 46), rasgo que aun acompaña nuestros procesos económicos y sociales, y ayuda a explicar las configuraciones territoriales desde la lógica del capital y de la producción.

Dice Ocampo (1984, p. 61;62) citado por Novoa que:

“El objetivo de la “producción especulación” no era generar sectores de exportación estables, o al menos así operaba objetivamente, sino más bien apropiarse de la ganancia extraordinaria asociada a la escasez. Por lo tanto no existía ningún interés en reinvertir las utilidades en el desarrollo de la capacidad productiva, sino en hacer ganancias fáciles bajo condiciones en las cuales prácticamente cualquier tipo de producción sería rentable”.

Luego continúa:

La expansión de un sector de esta naturaleza resultaba altamente dependiente de los precios internacionales y entraba en crisis tan pronto como los proveedores estables y dinámicos aparecían en el mercado mundial. Con la baja en el precio los empresarios no trataban de mantenerse en el sector, mejorando sus procesos productivos, sino que simplemente lo abandonaban y buscaban otra salida para su capital”. (Novoa Torres, 2010, p. 46)

Pocos años después, en 1879 se registran las primeras actividades de manufactura, industrias artesanales, de cerámicas, tabaco y textiles en el municipio de Rionegro. Nacidas de las demandas surgidas por las actividades agropecuarias y mineras en la región, conformándose al mismo tiempo un comercio autónomo con respecto a Medellín, aprovechando sus relaciones y mayor cercanía con el Valle del Río Magdalena y los flujos con el océano Atlántico a través de Cartagena y con el centro del país a través de Bogotá. En ese momento, Rionegro disfruta de unas condiciones privilegiadas por su ubicación estratégica en la comunicación vial entre el Valle de Aburrá y el del Río Magdalena, y compite en importancia comercial y manufacturera con Medellín y Sonsón, municipio que le disputó durante las primeras décadas del siglo XX la centralidad del Oriente Antioqueño. A su vez, se promueve una mayor autonomía para no tributar a la Provincia liderada por Medellín y captar sus propios recursos.

En 1886, se expide una nueva carta constitucional, la de la “Regeneración” que surge como un efecto no deseado de las dificultades del federalismo, y reordena la división y administración política del país en un modelo centralista, que favorece el reordenamiento de los ejes territoriales colombianos, abriendo la puerta a un período de modernización de la economía y la infraestructura vial, fluvial y marítima, y de la expansión espontánea del café en regiones como Antioquia, Cundinamarca y Tolima. (Novoa Torres, 2010, p. 59;61)

Este paso del federalismo al centralismo, de manera inesperada, genera condiciones favorables para los dueños del capital y de la producción (agentes de la producción) en Antioquia, particularmente en Medellín, ciudad que tendría en el mediano plazo una preminencia urbana por encima de sus antiguos competidores Santa Fe de Antioquia y Rionegro que se conserva hasta el presente. Sin embargo, en el trasfondo se siguen enfrentando el proyecto liberal radical (federalista y librecambista) con el proyecto regenerador, el cual se impone en la guerra de los Mil Días.

El centralismo permitió la consolidación de la industrialización y su inserción en los mercados mundiales, por tanto, también en la división internacional del trabajo. Esa

articulación será a través de la cual en los tiempos siguientes los agentes de producción actuarán como transformadores de los espacios al interior de las regiones, de las ciudades y las poblaciones.

En el inicio del siglo XX Rionegro compite con Sonsón por la centralidad política y económica de la región del Oriente Antioqueño y con Medellín por la centralidad de Antioquia, en un mercado que se constituye a partir de las demandas locales y regionales, con un bajo intercambio con otras regiones y con el comercio mundial.

Mientras tanto, en el mundo, se tiene el conflicto llamado la Primera Guerra Mundial, iniciada en 1914 y finalizada en 1918, la cual representó la movilización de cerca de 70 millones de militares, la muerte de cerca de 9 millones de personas y la destrucción de gran parte su capacidad productiva, reorientado la poca disponible hacia la producción de materiales y bienes para la guerra, desatendiendo por fuerza mayor la demanda comercial e industrial de los países de otros continentes como América.

Este conflicto, que redibuja el mapa de Europa y África, favorece de diferentes maneras a las iniciativas de industrias locales en manufacturas y textiles, lo que se evidencia en algunos de los hitos más importantes en las primeras décadas del siglo XX.

### 3.2 Del campo a la ciudad, el camino de la primera industrialización en Medellín y del crecimiento económico en la región

En la escala local, en 1920, Medellín dio muestras de comenzar la creación de condiciones favorables para su naciente industria y comercio, con la promoción de una iniciativa para la construcción de caminos, en la que se destacó la obra de la carretera de Santa Elena, que comunica con el municipio de Rionegro. Estas obras suponen la transformación de caminos de herradura o de bestia a vías carreteables para vehículos de tracción animal o de motor, lo que facilitó inicialmente el intercambio de personas y mercancías entre el Valle de Aburrá y el Valle de San Nicolás.



*Figura 35.* [Fotografía Manuel Lalinde]. (1922). Calle Ayacucho, salida de Medellín hacia Rionegro pasando por el corregimiento Santa Elena. Manuel Lalinde. (BPP-F-002-0560) Archivo fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 24 de octubre de 2014.

En la Figura 35 se aprecia Ayacucho, conocida como la calle de La Amargura por ser el camino que se usaba para ir al cementerio San Lorenzo, y que para la época era la vía principal que comunicaba directamente a Medellín con el Valle de San Nicolás y Rionegro, cruzando por el corregimiento de Santa Elena. En la imagen se aprecian los rieles y la postería del tranvía existente en la época y que comunicaba con el centro de la ciudad. La otra vía histórica era el llamado camino del Nus, que cruzaba por Rionegro y pasaba por Marinilla, San Carlos y Puerto Nare, existente desde el dominio de los indígenas Tahamíes antes de la colonia.

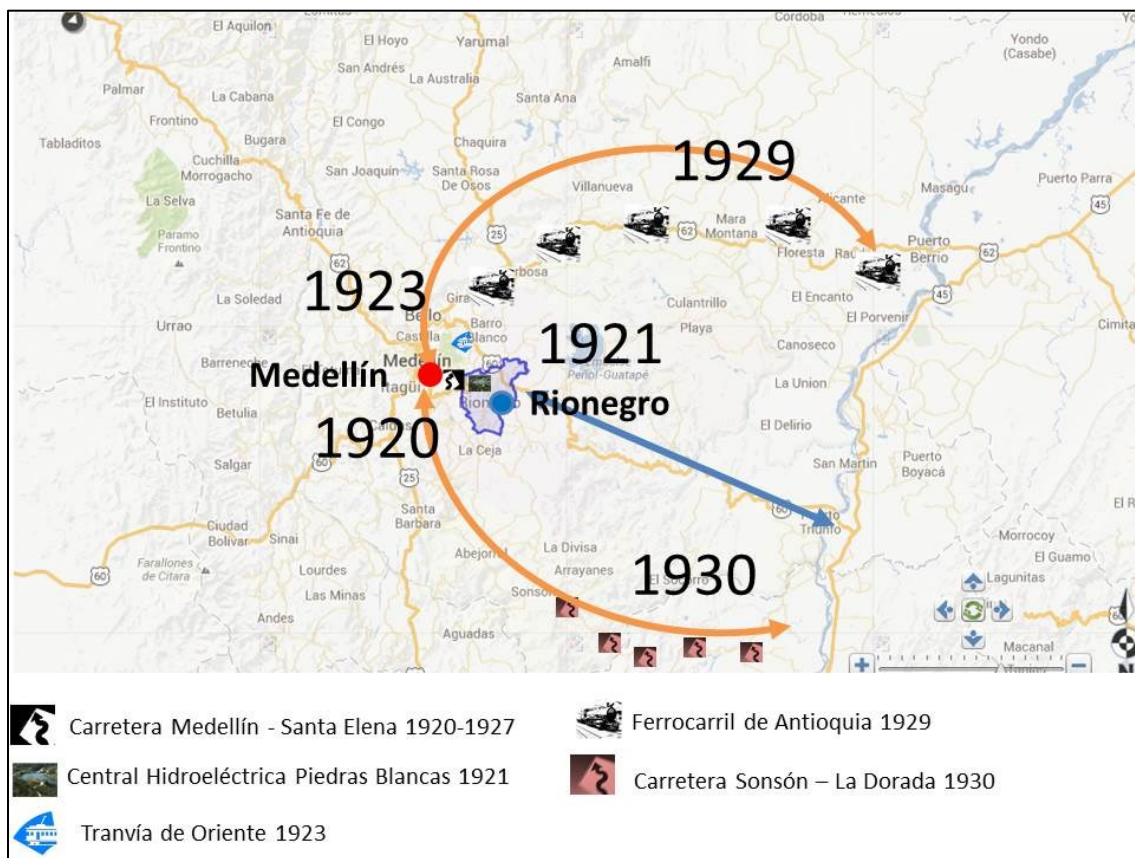


Figura 36. Infraestructura para la industrialización de Medellín entre 1920 y 1930. Adaptado de Geoportal de Cornare con capa Google y capa Cornare, y selección por atributos en municipio de Rionegro. Recuperado el 14 de julio de 2013.

En la Figura 36 se puede apreciar cómo Medellín abre dos rutas (líneas naranjas) hacia el Valle del Río Magdalena y a través de ella a Bogotá y la Costa Atlántica. En esta imagen se visualizan las obras avanzadas entre 1920 y 1930, relacionadas con las comunicaciones vía terrestre y férrea, y con el sector de la energía, las cuales sientan bases para la subordinación económica de Rionegro. La primera es la vía férrea entre Medellín y Puerto Berrío y la segunda es la carretera entre Sonsón y La Dorada, vías que reducen los flujos y la circulación de mercancías y personas a través de Rionegro y el Valle de San Nicolás (línea azul) y que inducen la decadencia comercial e industrial de esta región entre 1930 y 1950.

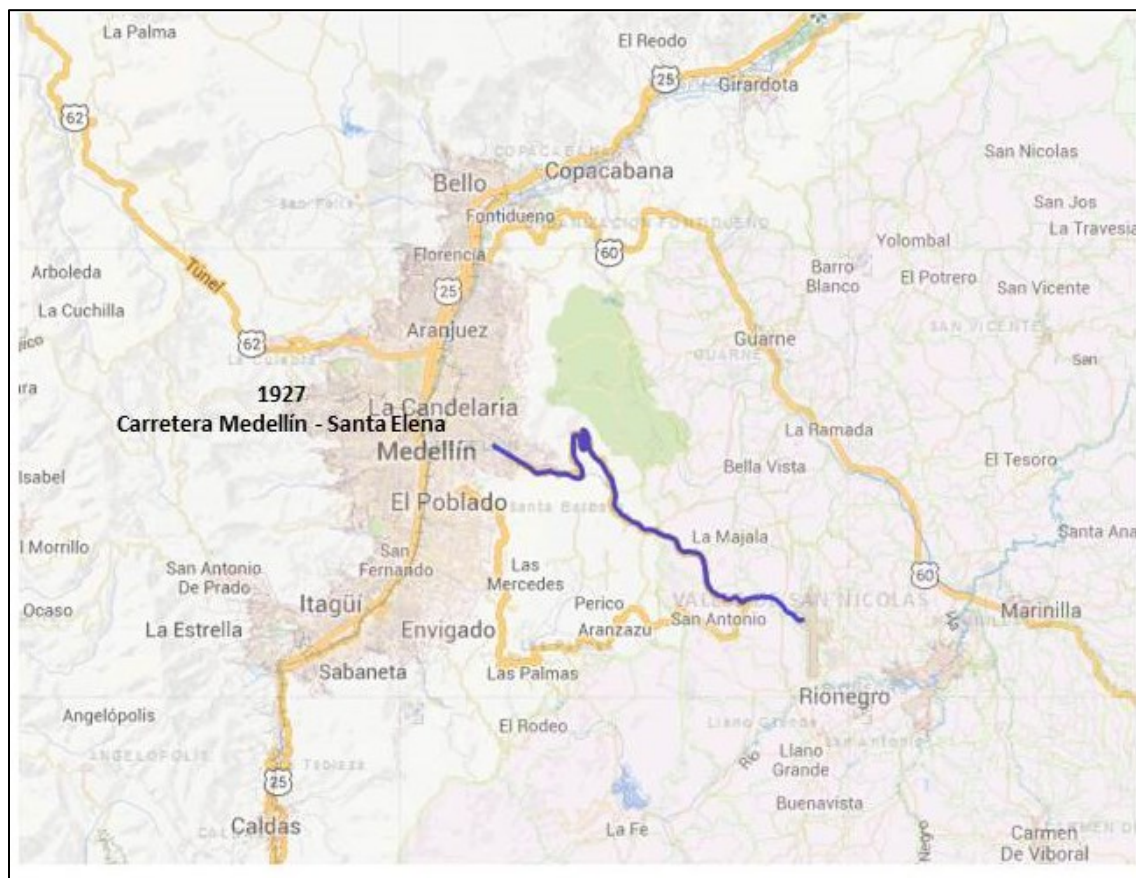


Figura 37: Trayecto de la carretera Medellín - Santa Elena - Rionegro. Emprendida por el municipio de Medellín en 1927. Elaboración propia. Adaptado de Geoportal a través de Cornare con selección por gráfico en ítem vías, 13 de julio de 2013.

Luego se observa un segundo circuito constituido por la carretera Medellín – Santa Elena y el Tranvía del Oriente, que aumentan la circulación entre el Valle de Aburrá y el Valle de San Nicolás. También se relaciona la puesta en operación de la central hidroeléctrica de Piedras Blancas como instalación que favorece la etapa de industrialización que vive Medellín y que se ubica entre el caso urbano de Medellín y los límites con Rionegro.

En la Figura 37 se ofrece una escala geográfica más detallada del trazado de la vía de Medellín a Santa Elena y que conecta con Rionegro, la cual se superpone en parte sobre un camino republicano. A continuación se relaciona con mayor detalle los momentos de estas obras de transición de una economía campesina hacia una economía industrial en Medellín y que afectan el posterior desarrollo de Rionegro.



*Figura 38.*[Fotografía de Francisco Mejía].[s.f] Tranvía del Oriente. Francisco Mejía.  
[Fotografía 179] Archivo Banco de la República. Extraída 24 de octubre de 2014.  
Bogotá.

En 1921, se construyó la central hidroeléctrica de Piedras Blancas, ubicada en el corregimiento de Santa Elena, para el suministro de energía a la creciente industria de Medellín. Obra que hace parte de la configuración de la vocación industrial de la ciudad y del Valle de Aburrá, que fortaleció la actividad textil de Coltejer, ubicada en el barrio Boston, y suministró energía y agua potable para el centro de la ciudad, alineado justamente con la quebrada Santa Elena.

En 1923, se fortaleció el intercambio entre Medellín y el oriente cercano con la construcción del Tranvía del Oriente, que comunicó a Medellín con Marinilla, pasando por Guarne y Rionegro, en un trazado sobre el cual hoy en parte está construido un trayecto de la autopista Medellín – Bogotá. (Figura 38)



*Figura 39.* [Fotografía de Francisco Mejía] [s.f] Panorámica del Tranvía de Oriente. Francisco Mejía. [Fotografía 180] Archivo Banco de la República. Extraída el 24 de octubre de 2014.



Tranvía de Oriente, Medellín - Colombia

*Figura 40.* [Fotografía anónima]. [s.f]. Panorámica del Tranvía de Oriente. [Postal publicada por Allen Morrison]. Recuperado de <http://www.tramz.com/co/me/mes.html>. Extraída el 24 de octubre de 2014.



en inmediaciones de la calle 66 en Manrique, por lo que se conoce todavía como la carretera vieja a Guarne.

Esta obra ya esbozaba la relación entre el Valle de Aburrá y el Valle de San Nicolás, aunque con el tiempo dejó de ser útil, pues el viaje a Rionegro podía tomar entre 3 y 4 horas mientras un camión hacía el mismo recorrido en hora y media por la carretera de Santa Elena.

Y en 1929, se presentó un hito importante en la competencia y relación de Medellín y Rionegro, ya descrita desde los inicios de la República, señalada en la Figura 36, con la construcción del Ferrocarril de Antioquia el cual abrió una nueva vía de comunicación entre Medellín y Puerto Berrio, ubicado en el Valle de Río Magdalena, y que conectaba a su vez con los puertos del océano Atlántico, con Bogotá y el centro del país. Esta obra fue útil para la exportación del café del suroeste de Antioquia hacia Estados Unidos y Europa, y para la importación de bienes e insumos para el mercado y la industria local.

La combinación del Ferrocarril de Antioquia y la apertura de la vía entre Sonsón y La Dorada, modificó los flujos económicos de los cuales Rionegro hacía parte, pasando a un segundo orden, en el cual cedió no solo su protagonismo regional sino su autonomía económica, haciéndose más fuerte su subordinación a las dinámicas externas a su territorio, como la industrialización del Valle de Aburrá y su relación con los mercados internacionales.



Figura 42. Croquis de los caminos departamentales 1929. Adaptado de “Caminos republicanos en Antioquia” de Luis Fernando González Escobar, p. 65, 2000. Extraído el 14 de julio de 2013.

En la Figura 42 se visualiza la infraestructura en vías existente hacia 1929 y se observa como estaba dispuesta al servicio de los procesos de la producción de Medellín, subordinando a las regiones vecinas.

Las líneas rojas señalan las vías recién construidas y el avance de la carretera al mar. Las líneas punteadas señalan el ferrocarril de Antioquia y el de Amagá. Señala el autor que las troncales se superponen a la red de caminos de 1888 y que se denota el epicentrismo de Medellín. (González Escobar, 2000)

En esa subordinación se presentó un reordenamiento de las funciones de los municipios, modificando su vocación tradicional a la medida de las demandas de la creciente ciudad industrial. En Rionegro, significó la pérdida del poder económico de las élites locales y liberales de origen minero y comercial, frente a las nuevas élites conservadoras de Medellín de marcado origen agrícola e industrial. Este momento es importante para comprender el presente de Rionegro.

Los primeros agentes de transformación de Rionegro fueron mineros y comerciantes, ahora estos se subordinan a agentes asentados en Medellín y que se apoyan en la acumulación de capital generado por el café y la naciente industria.

Para la época estos caminos en sí mismos son las grandes transformaciones espaciales, pues no solo modificaron la apariencia del espacio físico, sino que también cambiaron la territorialidad local, las formas tradicionales como los habitantes se habían apropiado de su territorio. A través de los caminos no solo se intercambiaron bienes y mercancías, también se intercambiaron valores, ideas y conocimiento que harían que las antiguas territorialidades cedieran frente a unas nuevas territorialidades.

Si la minería había abierto los caminos de la colonia y de los primeros años de la república, ahora es la industria la que ordena los territorios de la manera que le sean más útiles. Para la década de los 30 se producen las transformaciones que abren el camino de la producción industrializada, la cual cambió los ejes de económicos y sociales de Colombia y del departamento de Antioquia y por tanto, de las relaciones entre sus localidades.

Medellín y Bogotá se proyectan como las dos grandes urbes industriales, Barranquilla como el puerto de las importaciones y Buenaventura como el de las exportaciones, consolidando sus respectivos procesos urbanizadores.

A su vez, el rápido crecimiento de la industria local y la urbanización de Medellín, así como el reordenamiento de las funciones de las regiones con respecto a la capital departamental, son el inicio de un proceso que duraría varias décadas y que iría dándole una nueva forma a la reproducción de la producción y la configuración del territorio.

Es en esta etapa en la que la industria se constituye como el gran agente de transformación junto con un Estado que busca abrirle espacios al que se creía podía ser el motor que impulsara un rápido crecimiento económico, por lo que de diversas formas inicia la redefinición de la vocación económica de los territorios que le rodean.

Hacia 1930, “se había constituido en el país, un Estado soberano y se había presentado una integración del mercado nacional conocido” luego agrega que ese nivel de desarrollo es el resultado de unas relaciones sociales híbridas que no es copia de otros, por lo que no es comparable contra un modelo ideal europeo o norteamericano. (Novoa Torres, 2010, p. 77). Para ese momento el Estado interviene precariamente sobre el crecimiento económico así como en la disciplina social y en el mercado nacional, quedando un campo abierto a la iniciativa de los agentes privados, quienes entrarían a producir más espacio para la producción.

En 1930, en Rionegro existía una manufactura textil y de calzado bajo modos de producción artesanal que sucumbía frente a la industrialización de Medellín, pero que al mismo tiempo comenzó a adaptarse a unas condiciones diferentes, en las que encontró oportunidades como despensa de alimentos y parte de los bienes que demanda la población que llegaba al Valle de Aburrá atraída por la industria. Para 1938, en Medellín la población ya había crecido en un 82%, según registro de Ulrich (1969) citado por Vasquez (1985, p. 87) revelando su profundo proceso de industrialización en detrimento de la transformación productiva del campo en Rionegro y otros municipios vecinos.

La puntilla para el declive manufacturero de Rionegro se dio con la apertura de la vía Sonsón – La Dorada – Mariquita, la cual le permitió a Sonsón, reavivando otra rivalidad histórica, recuperar importancia estratégica por su localización con respecto a la vía terrestre más directa entre Medellín y Bogotá, fortaleciendo industrias que competían con la producción de Rionegro, presionando una relocalización de empresas surgidas en este municipio hacia Medellín y Bogotá.

| Vías y obras de infraestructura 1920 - 1950                               |                                        |                                     |                          |                                                                               |                                                 |      |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------|
| 1920                                                                      | 1921                                   | 1923                                | 1929                     | 1930                                                                          | 1941                                            | 1950 |
| Construcción vías de Medellín con los municipios vecinos, vía Santa Elena | Central hidroeléctrica Piedras Blancas | Construcción del Tranvía de Oriente | Ferrocarril de Antioquia | Construcción vía Sonsón-La Dorada-Mariquita                                   | Empalme Ferrocarril de Antioquia y del Pacífico |      |
| FloreCIMIENTO manufacturero en Rionegro y Medellín                        |                                        |                                     |                          | Decadencia industrial Rionegro por aislamiento del circuito Medellín - Bogotá |                                                 |      |

*Figura 43.* Vías y obras de infraestructura 1920 – 1950. Elaboración propia basado en (Cárdenas, Gaviria , & Melendez, 2005) (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Fainboim Yaker & Rodríguez Restrepo, 2000) (González Escobar, 2000), (Jurado Jurado, 2009), (Londoño Soto, 2012) (Londoño Yepes & Cardona Trujillo, 2011) (Restrepo Euse, 1903), (Ramírez Romero , 1990)

En 1941, se reafirma la centralidad regional de Medellín cuando el ferrocarril de Antioquia empalmó con el ferrocarril del Pacífico, dándole curso a nuevos flujos entre Buenaventura y el Valle de Aburrá, configurando un esquema de transporte que facilitó la exportación de los productos agrícolas, y la importación de mercancías e insumos industriales. Esta reafirmación de la vocación industrial de una región determinó en un alto grado la subordinación de la otra.

En este caso de estudio, se evidencia cómo las economías de las ciudades abrían las redes de comunicación que favorecieran la producción y la acumulación del capital. Sin embargo, las poblaciones intermedias, que hacen parte de la ruta o del corredor, son más vulnerables y dependen de su cercanía geográfica a las vías de comunicación para acceder a los flujos económicos que por allí transitan, ya que no cuentan con producción instalada en sus territorios.

En este pulso regional, que se da entre 1920 y 1950, no se identifica una política pública, nacional o local, que regule la producción industrial y sus relaciones con los territorios, estas décadas de transformación de una región de economía rural a una de economía industrial se da por la confluencia de oportunidades de expansión y el interés del sector privado, representado en agentes como caficultores, industriales y comerciantes, quienes redefinen la configuración territorial en Antioquia, e intervienen en la práctica sobre

la planificación y el ordenamiento de los espacios, inclusive de la infraestructura pública como energía eléctrica, agua potable y alcantarillado, hospitales y centros educativos.

La industrialización trae consigo sus propias formas de ordenar los espacios, que para la época se reflejaba en el modelo del polo industrial, el cual aglutinaba a su alrededor las condiciones necesarias para su mayor productividad, lo que equivale a su reproducción y expansión. Lo que luego se podrá verificar en el caso de Rionegro, el cual alojará un corredor industrial a mediados de 1960 con características formales y funcionales similares a las del polo industrial clásico que se consolidará en las siguientes décadas.

Sin embargo, la industrialización local no está aislada de las situaciones que se experimentan en el contexto internacional, y revela una fuerte dependencia con el capitalismo mundial. La crisis mundial de 1930 también tuvo repercusiones concretas sobre la economía nacional, así como la crisis producida por la Segunda Guerra Mundial (1945). Lo que es consecuente con la dependencia histórica sobre los precios internacionales de los productos agrícolas y el modelo de producción especulación que se posicionó desde el final de la colonia y el inicio de la república.

El efecto inmediato de la crisis del 30 fue la caída en el precio del café y en los ingresos por exportaciones, lo que redujo la capacidad de compra en el exterior a un 50% con respecto al período anterior. La reducción de las importaciones, especialmente manufacturas, ayudó a crear condiciones favorables para que el capital nacional atienda la demanda insatisfecha en el mercado e inicie en la práctica la sustitución de importaciones. Esta fue una oportunidad de expansión que los agentes del capital industrial tomaron y comenzaron a producir internamente lo que antes era importado. Sin embargo, los bienes intermedios no se producían en el país y se seguía comprando a los países centrales, lo que de todos modos generaba algún grado de dependencia. (Vasquez Rocha, 1985, p. 71)

Dice que “el auge de la producción industrial dependiente por medio de la sustitución de importaciones representa el cambio estructural más importante de la economía” (Vasquez Rocha, 1985, p. 72). Luego afirma que el desplazamiento de capitales hacia la actividad industrial por su mayor productividad también produce una transferencia de población hacia esas mismas actividades.

El surgimiento del polo industrial polariza la contradicción entre ciudad y campo, por la tendencia del polo a concentrar los recursos disponibles, entre ellos el espacio, y la

promoción de procesos sociales que sustentan a la industrialización, afectan la estructura social existente, y afirma las redes urbanas en el período entre 1930 y 1945. (Vasquez Rocha, 1985, p. 72)

### 3.3 El modelo de sustitución de importaciones: oportunidad para el fortalecimiento de la industria local

En el contexto global de la Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945) nuevamente se crearon condiciones por crisis externas para que la industria nacional y, particularmente la antioqueña, se fortalecieran a partir de la producción que sustituyó las importaciones de Europa y Estados Unidos, brindando una ventana de tiempo con la oportunidad de crecer sin competencia de empresas internacionales aunque con limitaciones para la diversificación por la dependencia externa en la compra de bienes intermedios (insumos) necesarios para la producción. Para el período 1933-1939 la tasa anual de crecimiento industrial fue del 10.8% (Vasquez Rocha, 1985, p. 74) mientras que al 2011 era del 5% (Index Mundi, 2013), lo que da una idea de la velocidad del crecimiento para la época.

La región continuó con su adecuación para favorecer la industrialización local, como lo evidencia la ampliación y actualización de la infraestructura eléctrica y de vías, con la construcción de la central hidroeléctrica Riogrande en 1953, el inicio de la construcción de la vía a Cartagena y el reinicio de la vía al Mar (Urabá) en 1955, la renovación de la central hidroeléctrica de Piedras Blancas en 1958, y la constitución de la Empresa de Energía de Antioquia – EADE – en 1960, la cual responde a la expansión del sistema de distribución regional de energía hacia las cabeceras municipales más importantes en cuanto a asentamientos humanos e instalaciones industriales. A este punto, la infraestructura surgió como respuesta a las demandas industriales del sistema de producción y a las demandas sociales del sistema de reproducción social, con una baja intervención del Estado a través de la política pública.

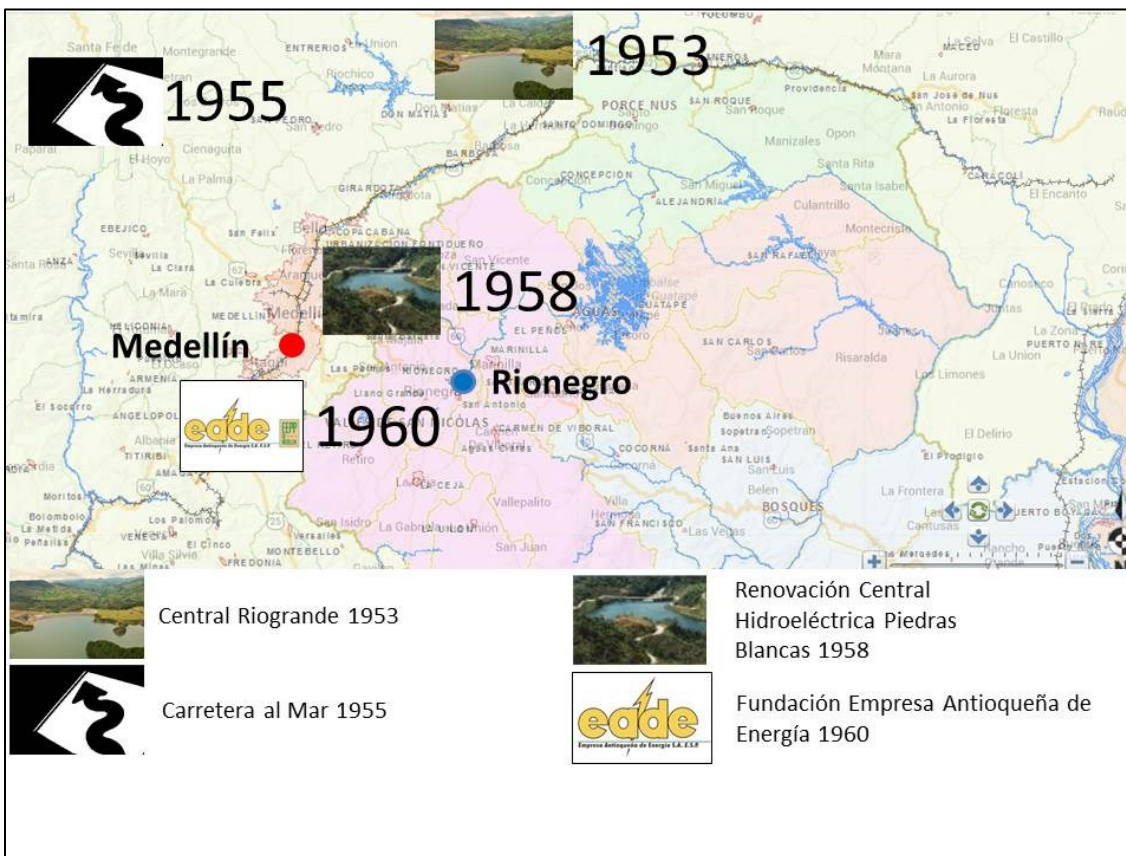


Figura 44. Se destacan las cuatro grandes infraestructuras construidas entre 1950-1960 alrededor de la centralidad de Medellín y el reordenamiento de las funciones productivas de los territorios. Mapa tomado de Geoportal a través del portal Cornare con capas Cornare y Google. Elaboración propia.

Como se observa en la Figura 44 las regiones, entre 1950 y 1960, se transforman en función de los requerimientos de Medellín como centralidad departamental y su desarrollo como ciudad industrial, así su huella toca las regiones del norte, occidente y Oriente Antioqueño, además del propio Valle de Aburrá.

Mientras tanto, en la escala regional, en 1948, surgió la CEPAL (Comisión Económica para América Latina) un organismo de la ONU, que promueve la idea de la planificación de la economía latinoamericana, que luego desencadenará políticas de planeación pública en los países del área, justo en un período en el que se vivió una fuerte industrialización bajo el modelo de sustitución de importaciones (1945-1966). Mientras en la escala global se abre paso el fordismo, entendido como una industrialización masiva de producción en serie que estaría vigente entre 1945 y 1970, y que por su capacidad de producir más en menos tiempo

generaría unos excedentes de producción que requerían encontrar nuevos mercados, abriendo las puertas para la constitución de las empresas transnacionales como una nueva forma de economía globalizada y que generaría un enfrentamiento entre los países con modelos de sustitución de importaciones y los países con un modelo industrial de gran escala y expansiva.

### 3.4 El sueño de la modernidad: infraestructura y servicios públicos para el desarrollo económico en el país y la región

En Colombia, el modelo de sustitución de importaciones favoreció el crecimiento y fortalecimiento de la industria nacional, en un ambiente centralista y proteccionista, en el que las grandes decisiones sobre presupuestos y obras se tomaban desde Bogotá.

Entre 1930 y 1945 la industria nacional adquiría características casi monopólicas y comenzaba a influir en la propiedad de la tierra, al adquirir predios como lotes de “engorde” que si bien no producían tampoco perdían su valor en tiempos de crisis. Mientras tanto, la agricultura no lograba transformarse ni aumentar su productividad, lo que profundizó la brecha entre ciudad y campo. De hecho, se inició un proceso de aumento de los latifundios. Para este período la industria nacional procura aumentar el capital de inversión aliándose con empresas extranjeras y presionan condiciones que sigan favoreciendo su actividad de producción. (Vasquez Rocha, 1985, págs. 80-87)

Sin embargo, a nivel social se vivía un periodo conocido como “La Violencia” que se concentró entre 1948 y 1968, el cual se cultiva en la confrontación tradicional entre liberales y conservadores, y que se desata con el asesinato del líder liberal Jorge Eliecer Gaitán (1948), generando violencia armada especialmente en las zonas rurales del país y produciendo grandes masas de desplazados hacia otras zonas rurales y, especialmente, a las ciudades.

Para esta época se tiene un Estado más intervencionista desde lo económico, ejercicio que se centraliza en el Congreso de la República, donde se toman las decisiones que en la práctica constituían trazos de una política pública.

Uno de los hitos importantes en la planificación de la economía en Colombia se da con el surgimiento en 1950 del Comité Nacional de Planeación. Este Comité comienza a centralizar de manera incipiente las decisiones relacionadas con la infraestructura e inversión pública, distribuyendo una mayor cantidad del recurso en la capital y una menor proporción

en las regiones, por lo que a las clases dirigentes regionales les venía bien tomar la iniciativa en la atención a las demandas del mercado y las demandas sociales más asociadas a la producción.

Hacia 1950 se presenta una nueva modificación en los ejes territoriales, al perder importancia el Río Magdalena como vía comercial por problemas de costo y navegabilidad. Y los ferrocarriles, en la relación costo beneficio tienen un desempeño inferior a las carreteras, las cuales aportan a la integración al interior de las regiones. A este escenario se suma el surgimiento de la aviación militar y comercial que entraría a comunicar a las centralidades con algunas periferias que ganaban importancia económica y social. (Novoa Torres, 2010, p. 93)

En 1953, se dan dos hechos que definen la visión con la que se hará la inversión pública relacionada con el desarrollo nacional. El primero, es el Golpe de Estado del general Rojas Pinilla apoyado por los grupos liberales a partir de la crisis social y política. El segundo, es la llamada “Bonanza Cafetera” en 1954, en la cual los precios internacionales del café alcanzaron uno de sus puntos más altos coincidiendo con una alta producción, lo que derivó en una alta disponibilidad de recursos para la inversión pública y privada en el país.

Así, el período del gobierno de Rojas Pinilla es el símbolo del ingreso a la modernidad de la sociedad colombiana, puesto que es en ese momento que se presenta una alta inversión en obras públicas en educación universitaria, sistema de salud, la construcción de vivienda y vías de transporte, temas que en el ámbito regional habían sido impulsados en gran medida por el sector privado creando condiciones favorables para su propia reproducción. En cuanto a la consolidación de una política pública, en 1958 se constituyó el Consejo Nacional de Política y Planeación.

Sin embargo, el malestar social y político era creciente, y con el apoyo de liberales y conservadores, en 1957 el General Rojas Pinilla es destituido y remplazado por una Junta Militar, la cual gobierna hasta 1958 y convoca a elecciones. Dando paso a un período político conocido como el “Frente Nacional” en el que los liberales y los conservadores se alternaron el poder durante 4 períodos (1958-1974) como una forma de terminar con “La Violencia”.

Este modelo político también tendría incidencias en la planeación y en la política pública nacional y regional, fomentando una relativa estabilidad política a los procesos económicos, aunque el conflicto se transformaba en el campo colombiano.

| <b>Obras para adecuación industrial de Medellín y Relación con Rionegro 1950 - 1970</b> |                                                                  |                                                                                           |                                                                                    |                                                |                                                             |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|------|
| 1953                                                                                    | 1955                                                             | 1958                                                                                      | 1960                                                                               | 1964                                           | 1966                                                        | 1970 |
| Central hidroeléctrica a Riogrande                                                      | Inicio Construcción vía Medellín-Cartagena, y vía al Mar (Urabá) | Renovación central hidroeléctrica a Piedras Blancas (borde Medellín y Oriente Antioqueño) | EADE - Empresa Antioqueña de Energía                                               | Central hidroeléctrica a Troneras (Norte)      | Construcción central hidroeléctrica a Guadalupe III (Norte) |      |
|                                                                                         |                                                                  |                                                                                           |                                                                                    | Venta del Ferrocarril de Antioquia a la Nación |                                                             |      |
| <b>Fortalecimiento industrial de Medellín</b>                                           |                                                                  |                                                                                           |                                                                                    |                                                |                                                             |      |
|                                                                                         |                                                                  |                                                                                           | Textiles Córdova, Papeles Suaves, Compañía Nacional de Chocolates, Imusa, Pepalfa. |                                                |                                                             |      |
| <b>Fortalecimiento producción agropecuaria y comercio en Rionegro</b>                   |                                                                  |                                                                                           | <b>Oleada industrial en Rionegro</b>                                               |                                                |                                                             |      |

*Figura 45.* Obras para la adecuación industrial de Medellín y relación con Rionegro 1950-1970. Se correlaciona la instalación de la infraestructura y el período de crecimiento y fortalecimiento de la industrialización en Medellín, lo que luego derivará en su expansión hacia Rionegro y el Oriente Antioqueño. Elaboración propia basado en (Cárdenas, Gaviria , & Melendez, 2005) (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Fainboim Yaker & Rodríguez Restrepo, 2000) (González Escobar, 2000), (Jurado Jurado, 2009), (Londoño Soto, 2012) (Londoño Yepes & Cardona Trujillo, 2011) (Restrepo Euse, 1903), (Ramírez Romero , 1990)

En la Figura 45 puede observarse, la relación entre la instalación de centrales eléctricas, los avances sobre la vía al Mar y la constitución de EADE, efectivamente fortalece la industrialización centralizada en Medellín y el Valle de Aburrá entre 1950 y 1960. Pero también se puede apreciar como esa industrialización inicia su expansión hacia el Oriente Antioqueño con empresas nacidas y administradas en Medellín. Siendo el portal de entrada de los cambios generados por la industrialización en el territorio de Rionegro.

### 3.5 La industria acelera el desarrollo económico en Antioquia

| Entorno político - económico nacional 1953 - 1974     |                                     |                                         |                                                            |            |             |                                                    |                                                                             |                             |                  |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------|------------|-------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------------|
| 1948                                                  | 1950                                | 1953                                    | 1954                                                       | 1955       | 1957        | 1958                                               | 1960                                                                        | 1961                        | 1974             |
| El Bogotazo:<br>inicio de la<br>violencia<br>política |                                     | Dictadura                               |                                                            |            |             |                                                    | Frente Nacional                                                             |                             |                  |
|                                                       | Comité<br>Nacional de<br>Planeación | Golpe de<br>Estado de<br>Rojas Pinillas | Bonanza<br>Cafetera e<br>inversión en<br>obras<br>públicas | Hospitales | Aeropuertos | Consejo<br>Nacional de<br>Política y<br>Planeación | Primer Plan<br>para el<br>desarrollo<br>económico y<br>social 1960-<br>1970 | Alianza para<br>el Progreso | Boom<br>cafetero |
| Violencia política en Colombia                        |                                     |                                         |                                                            |            |             |                                                    | Proteccionismo nacional                                                     |                             |                  |

*Figura 46.* Entorno político - económico nacional 1953-1974. Elaboración propia basado en (Cárdenas, Gaviria , & Melendez, 2005) (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Fainboim Yaker & Rodríguez Restrepo, 2000) (González Escobar, 2000), (Jurado Jurado, 2009), (Londoño Soto, 2012) (Londoño Yepes & Cardona Trujillo, 2011) (Restrepo Euse, 1903), (Ramírez Romero , 1990)

En este período, a nivel nacional, el gobierno central promulga la Ley 81 de 1960 para el fomento a la exportación, se construye el primer plan para el desarrollo económico y social 1960 – 1970, y se aprueba la Ley 135 de 1961 para la sustitución de importaciones. Mientras en la escala regional en 1961 se inicia la Alianza para el Progreso como la primera estrategia de cooperación internacional con Estados Unidos y se da la Declaración de la Carta de Punta del Este (Uruguay) en la cual se promueven los planes de desarrollo en América Latina. En 1962 se constituye el ILPES – Instituto de Planificación Económica y Social - que promovería la transferencia de prácticas de política pública y social en la región.

La combinación de estos eventos ratifican a la industrialización como el camino del crecimiento económico, bajo el supuesto de que este implicaría una mayor o mejor redistribución de recursos en las sociedades, lo que se fundamentaba en el nacimiento y crecimiento de una clase media obrera que disponía de una mayor capacidad de consumo que el trabajador rural.

En la Figura 46 se puede observar como las instalaciones derivadas de la industrialización y la urbanización del país, como son los hospitales, las universidades, los aeropuertos y las vías, se multiplican sin verse aparentemente obstruidas por la llamada La Violencia que se vivía en la ruralidad. Lo que confirma la centralidad de las realidades urbanas que crecen y se expanden en ese momento histórico en contraste con las realidades rurales que se ven afectadas por el conflicto político y armado.

En la escala local, en un ambiente proteccionista de parte del Estado, se presenta una extensión y relocalización de la industria que busca condiciones más favorables para no solo sustituir las importaciones sino también para la producción de excedentes para la exportación.

A partir de 1960 en Rionegro se instalan empresas como Textiles Córdoba, Papeles Suaves, Compañía Nacional de Chocolates, Imusa y Pepalfa, entre las principales. En 1965 llega Coltepunto y en 1969 Textiles Rionegro (filiales de Coltejer), alrededor de lo que ya se sabe será el corredor de la autopista Medellín – Bogotá, aprovechando el menor costo de la tierra y la disponibilidad de mano de obra entrenada en labores industriales. Esta oleada industrial implica el ingreso de poblaciones de tradición campesina a la construcción de una nueva cultura urbana en las ciudades y pueblos cercanos, modificando la base productiva local.

Lo que significó una nueva transformación en la vocación económica de Rionegro, que unas décadas atrás había cedido su liderazgo industrial y se había reacomodado como despensa agrícola y pecuaria con una fuerte vocación comercial, para ahora nuevamente alojar actividad industrial en su territorio con su consecuente proceso de urbanización, confrontando dos modelos económicos diferentes: el de la industria manufacturera y el de la economía campesina.

Dice Vásquez (1985) hablando sobre los efectos de la industrialización en la agricultura en el país que “la situación del minifundio es especialmente desfavorable al presentar una superpoblación relativa frente a su baja productividad con imposibilidad de tecnificación” (p. 92) y agrega que la lógica de producción del capital termina suplantando las formas familiares de explotación agrícola ante la inferioridad en las condiciones de producción agudizando el minifundio. (p. 95)

En la Figura 47 se observa como el entorno inmediato de la planta de Riotex en 1970, está conformada por pequeñas unidades agrícolas, dedicada a pastos y cultivos, que en los años posteriores se dará lugar a otras actividades productivas, desplazando la economía campesina hacia otros espacios. Puesto que el espacio que ocupa la función productiva industrial ya no es ocupada por otra función de producción.



*Figura 47.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1970). Panorámica de Textiles Rionegro, localizada en el municipio de Rionegro, Antioquia. (BPP-F-016-0865). Archivo fotográfico Biblioteca Pública Piloto.

Esta descripción se aplica a la situación del campesino tradicional de Rionegro ante la llegada de la industria a una zona que hasta ese momento tenía la vocación, la estructura, y el ordenamiento del espacio en torno a las actividades agropecuarias. De manera, como se constata en la Figura 47, que corresponde al sector de Belén entre el actual cruce y la salida de la antigua vía entre Rionegro y Marinilla, en estos espacios existían pequeños predios con cultivos.



*Figura 48.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1970). Fotografía aérea de la planta de Riotex (Fabricato). Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-018-0235). Archivo Biblioteca Pública Piloto.

Esta función productiva agrícola, que se aprecia en la Figura 48, desapareció para darle lugar a una función productiva industrial, la cual inhibe la presencia de estos cultivos y promovió su desplazamiento hacia otros lugares dentro o fuera del municipio de Rionegro.

Como huella de ese pasado de unidades agrícolas familiares quedan algunas construcciones que fueron casa de habitación y que se luego adoptarían otras funciones para la industria allí asentada.



*Figura 49.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Vivienda de origen campesino ubicada sobre la autopista Medellín - Bogotá en inmediaciones del crucero del sector Belén con la vía que comunica con Rionegro. Actualmente funciona como tienda y restaurante popular, también ofrece lugar para un puesto temporal de venta de merengones. El área frontal fue absorbida por la ampliación de la doble calzada de la vía. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

Como se aprecia en la Figura 49, la casa de origen campesino perdió su función original de vivienda y producción agrícola para darle lugar a la función de producción. Allí hay una tienda y un restaurante popular que aprovecha el flujo de personas que usan la vía. En la imagen se observa el fogón de leña construido sobre una caneca y el puesto de ventas de merengón que se monta los fines de semana. Al fondo se identifica la señalización de la vía que conduce a Rionegro, La Ceja, y Marinilla. Detrás del aviso se logra ver parte de la infraestructura de la planta de Sancela – Familia y el puente que hace parte del crucero del sector Belén, el mismo punto que se observa en la fotografía aérea anterior. (Figura 48).

Esta transformación espacial no es inmediata, es un proceso gradual en el que primero se asegura la propiedad de la tierra y luego se realiza la instalación industrial procurando las



*Figura 50.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Paso del Estadero El Pandequeso 2, el cual se ubica sobre la salida de la antigua vía entre Rionegro y Marinilla, justo al costado de la planta de Vestimundo y colindando con el cauce del Río Negro. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

condiciones más ventajosas posibles para la producción y la productividad, lo que en el tiempo puede representar momentos diferentes para agentes distintos.

En la Figura 50 se observa la salida del antiguo camino entre Rionegro y Marinilla a la altura de la autopista Medellín – Bogotá, la vía es destapada y conserva una antigua estructura de origen campesino que hoy cumple funciones como estadero. Es una vía de bajo tránsito en la que se ubican servicios como el estadero, el montadero de llantas y un parqueadero para vehículos grandes. Esta vía perdió su centralidad con la construcción de la autopista y el redireccionamiento de los flujos vehiculares por la vía que desde el crucero va hacia Rionegro, ubicada a unos 200 metros de distancia de este lugar. Si bien no todos los espacios industriales del sector están contruidos sí están ocupados y funcionan como lotes de “engorde”, una forma de ahorrar o invertir, que se deriva desde los inicios del siglo XX, en la que el inversionista compra tierra por su baja posibilidad de depreciación o pérdida de valor, y que corresponde a una práctica de producción especulación. Esta práctica también se constituye en una forma de control sobre el espacio a partir de la propiedad.



*Figura 51.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Detalle de aviso instalado en predios de Vestimundo en el que se comunica su propiedad. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

Como se aprecia en la Figura 51, el espacio ocupado por la industria desde los años 60, sigue siendo un recurso disponible y controlado para la producción en la actualidad. Si bien este lote no es un espacio dedicado a la producción directa inhibe la práctica de cualquier otra actividad productiva por parte de otro agente de transfiguración diferente al propietario del predio. La identificación del propietario con datos de matrícula y escritura también es un medio para informar su no disponibilidad en el mercado inmobiliario para otros agentes de producción.



*Figura 52.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). El predio está ubicado en el borde del lote de Vestimundo y la carretera antigua entre Rionegro y Marinilla. Se observa hacia el centro las columnas de una estructura antigua. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En la Figura 52 se puede observar como el lindero lleva el nombre del propietario delimitando con claridad el espacio de propiedad del agente de producción y transfiguración del territorio, dentro del cual se alcanza a reconocer las ruinas de una construcción de origen campesino, posiblemente destinado a vivienda familiar. Su ubicación coincide con el cruce de caminos entre la autopista Medellín –Bogotá y la antigua vía Rionegro – Marinilla.

En este caso es manifiesta la pérdida de la función tradicional campesina tanto en provisión de vivienda de habitación familiar como de espacios para los cultivos de la región y el control del espacio para su disponibilidad en otro momento en que pueda aprovecharse como un recurso en nuevos momentos de rentabilidad y acumulación para la producción en el territorio.

Llama la atención la ubicación de las primeras empresas en el entorno del Río Río Negro luego de que este cruza la cabecera municipal de Rionegro y se dirige hacia la cuenca del Río Nare. Puesto que en este punto del recorrido ya el afluente ha recibido la descarga de aguas servidas de la población urbana y luego las de las industrias, cumpliendo una función de manejo de desechos en el proceso de producción. Por lo que es posible que el valor estratégico de este espacio no solo dependiera de su ubicación con respecto a la carretera Medellín – Bogotá, sino también, por la facilidad de servirse de las aguas del río. Lo que explicaría por qué fue elegido este lugar y no otro dentro de la espacialidad campesina que predominaba para la época en todo el trayecto de la vía.



*Figura 53.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). El Río Negro desde el puente que hace parte de la autopista Medellín – Bogotá. Se aprecia el lindero de la empresa Sancela – Familia, el cual llega hasta el borde del río. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En la Figura 53 se ve como el lindero industrial llega hasta la orilla del río, revelando la centralidad original del Río Negro como eje estructurante del espacio y que en vecindad de la autopista Medellín – Bogotá producía las condiciones más favorables para la función de producción que se instaló en el territorio.

La confluencia del Río Negro y la autopista Medellín – Bogotá transformó el eje territorial de Rionegro. La vía provocó la descentralización de la actividad económica del centro urbano hacia un espacio estratégico por su ubicación con respecto al uso del Río Negro, produjo los espacios para que se instalara una nueva generación de industria en el territorio, especializando un sector del espacio geográfico como corredor industrial. Luego, la vía se convierte en el eje que configura las nuevas dinámicas en el territorio por las oportunidades de tránsito de bienes que representa entre las dos principales ciudades industriales del país en ese momento histórico. Las localidades, como circuitos económicos menores procuraron encontrar beneficios en su relación con la vía.

Es a través de la vía que el Estado y los industriales actuaron como agentes de transformación del territorio al propiciar las condiciones favorables para el intercambio económico entre Bogotá y Medellín, produciendo una oleada de transformaciones producidas por otros agentes con presencia o acceso al territorio en las localidades vecinas a la autopista y, particularmente, en Rionegro.

Esta competencia de agentes para aprovechar las ventajas competitivas del territorio asociadas a la vía hace que la territorialidad tradicional sea presionada por otras formas de apropiación del territorio en el que no necesariamente se consideran las relaciones sociales y de producción existentes en el municipio. La oleada producida por la vía ocasiona también una competencia de territorialidades puesto que no todos los agentes se apropian de la misma manera del espacio ni lo usan de formas similares.

La evidencia de la autopista como infraestructura que aglomera recursos y oportunidades para la producción es la instalación de otras infraestructuras relacionadas con la provisión de servicios básicos a la misma industria y a los sectores residenciales de las cabeceras urbanas en el territorio.



*Figura 54.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Este es el punto de confluencia entre el Río Negro y la autopista Medellín – Bogotá en el costado que va de Marinilla hacia el cruce del sector Belén, en inmediaciones de Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En la Figura 54 se aprecia el paso del gasoducto siguiendo en paralelo el curso de la vía. En la margen izquierda de la imagen se aprecia una malla que delimita la propiedad privada del espacio en cercanía del Río Negro, revelando la ocupación y control de espacios a través de la propiedad.

Así, para Rionegro y el Valle de San Nicolás, la apuesta industrial de los años 60 en su territorio ocupa una gran parte de mano de obra de la región, dinamizando el mercado local con las demandas de bienes y servicios de la población obrera, así como con la ocupación de mano de obra calificada y profesional local, pero en cambio, en contraste con los ingresos agrícolas, los excedentes producidos y acumulados no permanecen en la región, sino que fluyen hacia los propietarios que en su mayoría no están asentados allí, así como con los tributos de la actividad industrial que tampoco se quedan.

Ahora bien, la industria que inicia su instalación hacia 1960 y que aun continua su expansión está atrapada en límite de la industrialización colombiana, la cual produce bienes

de consumo rápido con dependencia tecnológica o de bienes secundarios para su producción, lo que terminará limitando su crecimiento y exponiendo sus vulnerabilidades frente a los agentes provenientes del mercado mundial como son las transnacionales y multinacionales.

Retomando el hilo de la adecuación regional para favorecer la intervención de agentes de transformación y producción, produciendo las consecuentes concentraciones urbanas continua con la construcción en 1964 de la central hidroeléctrica Troneras, en Carolina del Príncipe en el norte antioqueño y en 1966, la central hidroeléctrica Guadalupe III en el nordeste, energía que se distribuía a través de la red regional de EADE.

También en 1964, el Ferrocarril de Antioquia es vendido a la nación para ser parte de la red de los Ferrocarriles Nacionales, terminando con la fiebre ferroviaria vivida por el país, y con los recursos de esta venta se constituye el IDEA – Instituto para el Desarrollo de Antioquia- en cual se convertiría con el tiempo en una herramienta de apalancamiento financiero para obras públicas y de infraestructura en los municipios antioqueños.

En Rionegro y el Oriente Antioqueño, entre 1967 y 1968, se constituye el Plan Regulador Básico, un primer ejercicio de planificación territorial impulsado por Codesarrollo, el IDEA y Coltejer, en una clara alianza público – privada que buscaba armonizar la demanda y oferta de recursos naturales y darle un orden espacial a las actividades productivas y que se convierte en una iniciativa pionera en la región. Se destaca el hecho de que Coltejer fue de los primeros agentes industriales que se asentó en este territorio y que claramente hacía parte de las decisiones de planificación. De esta iniciativa surgen elementos de ordenamiento del corredor industrial ubicado entre la cabecera de Rionegro y el cruce con la autopista Medellín – Bogotá, siguiendo el curso del Río Negro hacia su desembocadura en el Río Nare.

Mientras tanto, en el mundo, se da inicio a varios ciclos de diferente duración como el crecimiento económico de las potencias económicas, la carrera armamentista entre Estados Unidos, la Unión Soviética y los países árabes, y el surgimiento de los países productores de petróleo como un actor global.

| Contexto internacional y regional 1945 - 1970                                                                                                       |                                                    |      |      |                                                                                                    |                                                                      |      |                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|------|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|------|--------------------------|
| 1945                                                                                                                                                | 1948                                               | 1955 | 1960 | 1961                                                                                               | 1962                                                                 | 1967 | 1970                     |
| 2a Posguerra económica: la industrialización como crecimiento para la ampliación y apertura de mercados                                             |                                                    |      |      | Etapa desarrollista y crisis del sistema                                                           |                                                                      |      |                          |
| Modelo fordista:grandes plantas de producción masiva, alta contratación de mano de obra calificada y no calificada                                  |                                                    |      |      |                                                                                                    |                                                                      |      |                          |
| Discurso Presidente Truman (EEUU): fundación de la pobreza                                                                                          |                                                    |      |      | Crecimiento rapido de las economías de EE.UU., Japón y Europa: surgen las empresas transnacionales |                                                                      |      |                          |
| Industrialización por sustitución de importaciones en países de América Latina y países en desarrollo y naciente inflación por desbalance comercial |                                                    |      |      |                                                                                                    |                                                                      |      | Créditos internacionales |
|                                                                                                                                                     |                                                    |      |      | Carrera armamentista: EEUU, URSS, y países árabes                                                  |                                                                      |      |                          |
|                                                                                                                                                     | CEPAL, Comisión económica para América Latina, ONU |      |      | Carta de Punta del Este (planes nacionales de desarrollo en A.L.)                                  | ILPES, Instituto Latinoamericano de Planificación Económica y Social |      |                          |

*Figura 55.* Contexto internacional y regional 1945-1970. Elaboración propia basado en (Escobar, 1996) (Moncayo Jiménez, 2006) (Moreno Brid, 2005) (Ocampo, 1984) (Williamson, 2003).

Estados Unidos, Japón, y Europa experimentan un rápido crecimiento económico entre 1961 y 1970, en parte impulsado por las industrias “fordistas”, y en parte por la conformación y primera oleada de expansión de las empresas transnacionales. (Figura 55). Luego, en un futuro cercano, de este escenario complejo surgirán las causas para la recesión industrial y la crisis de la economía global que luego afectaría al país y a la región en la década de los 90.

### 3.6 El despertar del sueño industrial: El estancamiento industrial y del crecimiento económico

En ese marco de una economía internacional industrializada que se expande rápidamente en los mercados a través de las empresas transnacionales, comenzando la disolución de los controles de los estados y las naciones sobre las actividades económicas, los llamados países en desarrollo apelan a los créditos externos para continuar expandiendo su capacidad industrial, lo cual producirá una alta dependencia de los recursos externos y su subordinación a las políticas económicas de los organismos multilaterales que se van consolidando como la nueva autoridad internacional.

Hacia 1972, se reúne el llamado Club de Roma, ONG que reúne a un grupo de científicos interdisciplinarios con la propuesta de Crecimiento Cero, como respuesta a la llamada “explosión demográfica” o acelerado aumento de los habitantes en el mundo, particularmente, en los países en vías de desarrollo. El supuesto es que la mayor cantidad de población implicaba un mayor esfuerzo para atender sus demandas sociales, de manera que si se controlaba su crecimiento era posible optimizar los recursos disponibles y reducir la brecha de la pobreza con particular fuerza sobre la variable de la cantidad de población y evadiendo la redistribución de la riqueza en el mundo.

Entre 1973 y 1974, se desata la “Crisis del petróleo” que tuvo repercusiones globales, consistió en la suspensión de la producción petrolera y su suministro a Estados Unidos y Europa por parte de los países integrantes de la OPEP en respuesta a su inconformidad por su participación en el conflicto palestino-israelí. Esta organización, fundada en 1960, como un organismo de contrapeso frente al manejo del mercado que hacían las grandes petroleras, había ganado importancia internacional usando el petróleo como arma y esta crisis es el punto más alto de su poder. A partir de este evento se presenta un reordenamiento del mercado y las relaciones de sus agentes en el mundo, lo que también implicaría afectaciones sobre la industria colombiana y con impactos particulares en la industria asentada en Rionegro.

| <b>Contexto internacional y regional 1971- 1980</b>                                                                                                                            |                                          |                                                             |                                                                    |                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| 1972                                                                                                                                                                           | 1973                                     | 1978                                                        | 1979                                                               | 1980                                                                            |
| Etapa desarrollista y crisis del sistema                                                                                                                                       |                                          |                                                             |                                                                    | Decadencia económica                                                            |
| Toyotismo: flexibilización, alto componente tecnológico, automatización de procesos, descentralización administrativa, alta demanda de profesionales, contratación de terceros |                                          |                                                             |                                                                    |                                                                                 |
| Club de Roma: crecimiento 0                                                                                                                                                    | OPEP:Crisis petrolera y Recesión Mundial | Interdependencia y nueva división internacional del trabajo | Proteccionismo comercial e incremento intereses banca multilateral | Crisis económica mundial: se agota el modelo                                    |
|                                                                                                                                                                                |                                          |                                                             |                                                                    | Mundialización de la economía                                                   |
|                                                                                                                                                                                |                                          |                                                             |                                                                    | EEUU control a la inflación y alza en el tipo de interés                        |
|                                                                                                                                                                                | Pérdida influencia de la CEPAL           |                                                             |                                                                    | Crecimiento de la deuda externa y estancamiento de la industrialización en A.L. |

*Figura 56.* Contexto internacional y regional 1971-1980. Elaboración propia basado en (Escobar, 1996) (Moncayo Jiménez, 2006) (Moreno Brid, 2005) (Ocampo, 1984) (Williamson, 2003).

La Figura 56 ofrece una síntesis de los grandes hitos del contexto internacional entre 1971 y 1980, los cuales producen efectos en la economía nacional y local, con fuertes implicaciones sobre la industrialización antioqueña centralizada en el Valle de Aburrá y expandida al Valle de San Nicolás.

Mientras el mundo comienza a sufrir los rigores del agotamiento del modelo industrial como impulsor del crecimiento económico, a nivel local se consolidan dos tendencias sobre el modelo de desarrollo que, si bien no está escrito en el papel, ya hace décadas se vienen construyendo en los territorios. El Valle de Aburrá está firmemente alineado, en ese

momento, con una orientación industrial que define la organización de su espacialidad. Mientras que en Rionegro cohabitan la instalación industrial y la modernización de su agricultura, lo que se refleja en una organización espacial diferente.

En Rionegro, durante 1971, se presenta el plan de Modernización Agrícola, promovida por el ICA – Instituto Colombia Agropecuario – que propone un ordenamiento del espacio alrededor de la actividad campesina a partir de la transferencia de nuevas tecnologías y la innovación en procesos productivos tradicionales, y para lo cual cuenta aún con la granja educativa La Selva. Lo que claramente iba en contravía del ordenamiento que la industria pretendía del espacio en el municipio, la cual provocó el traslado de las áreas de los cultivos permanentes hacia otros espacios del propio municipio o de otros municipios del Oriente Antioqueño.

Por ejemplo, en la Figura 57 se registra un cultivo perteneciente a la Compañía Nacional de Chocolates, como evidencia de la actividad agrícola que proveía insumos para la industria alimenticia. Con el pasar de los años se trasladaría la función de transformación y producción de Medellín a Rionegro, desplazando los cultivos permanentes para sus insumos hacia otros espacios del Oriente Antioqueño y de otras regiones como el Nordeste.



*Figura 57.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (1972). Cultivos pertenecientes a la Compañía Nacional de Chocolates en Rionegro. Gabriel Carvajal Pérez. ( BPP-F-019-0104). Archivo Biblioteca Pública Piloto.

En 1973, surge Asocolfores – Asociación Colombiana de Exportadores de Flores – que reúne a floricultores de la sábana de Bogotá, Rionegro, el Viejo Caldas y el Valle del Cauca, quienes encarnan una modalidad de agricultura industrial o intensiva, que poco a poco irá transformando el paisaje del Oriente Antioqueño y se abrirá un espacio en el mercado internacional. Luego se podrán notar los espacios que ocupan a través de los cultivos permanentes, los que permanecen en el mismo lugar durante un período extendido de tiempo y casi siempre con fácil acceso a las vías que conducirán hacia el aeropuerto José María Córdoba.

En el mismo año surge el Plan Metropolitano del Valle de Aburrá y Oriente Cercano, que se fundamenta en el ordenamiento de actividades y espacios en la relación que sostienen las dos regiones. Lo que revela, en el fondo, la dualidad en la vocación económica de Rionegro y sus áreas cercanas. Y como las dos tendencias de la producción que se siguen disputando el espacio geográfico.

Para ese momento, en el que la industrialización tradicional llegó a su límite sin responder a las condiciones de alta competencia en el mercado internacional, se comenzó a configurar un nuevo cambio en el sistema económico mundial que produciría afectaciones en la industria local.

La industria de las potencias económicas inicia en esta década un proceso de transformación o modernización, que implicó la flexibilización de estructuras y procesos que permitieran optimizar el recurso invertido y maximizar los excedentes, también conocido como “toyotismo”. Un proceso que fue más cercano a la feroz competencia por la supervivencia que a una transición armónica en el mercado mundial.

Una de las principales transformaciones se relacionó con la estructura misma de los negocios, en la que se trasladó la producción hacia las regiones del mundo donde se daban condiciones más favorables desde la disponibilidad de mano de obra más barata y normas tributarias menos exigentes, lo que les permitiría producir más a menos costo y aumentar el excedente, el cual se acumularía en la sede principal de las empresas. Este modelo se encarnó en las empresas multinacionales e implicó el reordenamiento internacional de la división del trabajo.

Lo que en términos prácticos implicó también el reordenamiento de los agentes de transformación local y por tanto de los espacios que ocupaban, puesto que no estaban solo entre ellos, la situación del contexto los llevó a adoptar estrategias con respecto a los espacios y sus funciones en el territorio. En algunos casos fue de alianzas y en otros de franca competencia, en todos los casos el mercado local ya no se rigió por su propia mano bajo el manto del proteccionismo estatal, sino que los agentes industriales entraron a disputar su supervivencia con los agentes transnacionales.

En el mercado nacional, en el afán de conservar o conquistar las mejores posiciones, se inició en 1978 la confrontación entre los grupos económicos de Ardila Lule, Santodomingo, Grancolombiano y las empresas antioqueñas que tocó profundamente el destino industrial del Valle de Aburrá y del Valle de San Nicolás. A través de la compra de acciones el grupo de Ardila Lule tomó posesión de la textilera Coltejer y sus filiales. Lo que causó molestia en parte del empresariado local, el cual advirtió que otros grupos económicos estaban aplicando la misma táctica en la compañía Suramericana de Seguros y otras empresas.

En ese mismo año, se publicó el manifiesto del llamado “Sindicato Antioqueño” en el que proclaman la necesidad de proteger la industria regional y no permitir la penetración de capitales de empresas externas, lo que da nacimiento a lo que actualmente se conoce como el Grupo Empresarial Antioqueño, que se sustentó en una estrategia de “enroque”, concepto tomado del ajedrez, en el que en una sola jugada se mueven dos piezas a la vez para proteger al rey, llevando este a un rincón del tablero y poniendo por delante de él a una torre.

Esta jugada simbolizó la estrategia de protección frente a lo externo de este grupo de empresas, en la que cada una es propietaria de una porción de la otra, ocupando todos los espacios de manera que el capital externo no encuentre lugar, blindando a las empresas de tomas hostiles por parte de la competencia como la que intentó el grupo Grancolombiano sobre Suramericana de Seguros.

En la relación de los agentes nacionales frente a los extranjeros, una parte de las compañías adoptaría la estrategia del crecimiento como transnacional sin permitir el ingreso de capital extranjero, como el caso citado de Suramericana. Otra parte de las compañías, por el contrario, ofrecerían su capacidad instalada y su ubicación geográfica para articularse al negocio de la transnacional como es el caso de Sancela, la cual inicialmente operó como planta para papeles Scott y años después haría parte del grupo de papeles Familia. Y finalmente, otras sucumbirían frente al capital externo y serían compradas por compañías internacionales, como es el caso de Coltejer, la cual es propiedad de una transnacional mexicana, y de Imusa, propiedad de una empresa francesa.

Lo cierto, en todos los casos, es que la interacción con los agentes extranjeros produjo cambios de estrategias en la producción, en la estructura del negocio, y en las formas de participar en el mercado, de los agentes locales.

En medio de un contexto agitado por las disputas de los grupos económicos, algunas empresas se siguen radicando en Rionegro. En 1976, se instala una nueva planta de Postobón del grupo Ardila Lulle, en 1979 se funda Riotex del grupo Fabricato, Mientras que el gobierno nacional sigue estimulando la actividad exportadora a través de la Ley 67 de 1979 (Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2011)

| Hitos en la industrialización de Rionegro 1971 - 1980                            |                                                          |                     |                                                                                         |                                                                              |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| 1971                                                                             | 1973                                                     | 1976                | 1978                                                                                    | 1980                                                                         |
| Proyecto Oriente Antioqueño - POA- formulado por el ICA (Modernización agrícola) | Plan Metropolitano del Valle de Aburrá y Oriente Cercano | Postobón (Coltejer) | Incursiones de Ardila Lule, Santodomingo y Grupo Grancolombiano en empresas antioqueñas | Crisis industrial global y nacional, Incremento de las microempresas en O.A. |
|                                                                                  | Asocolflores                                             |                     | Manifiesto del GEA (Sindicato Antioqueño)                                               |                                                                              |

*Figura 58.* Hitos en la industrialización de Rionegro 1971-1980. Elaboración propia basado en (Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2011), (CCOA-Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2013), (CORNARE - Corporación Autónoma Regional de los ríos Negro y Nare, 2013), (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Gaviria Gutiérrez, y otros, 2008), (Gobernación de Antioquia, 2011), (Londoño Soto, 2012),

En cuanto a la adecuación del territorio en función de la economía internacional en 1978, se inicia la construcción de Autopista Medellín – Bogotá, vía que permite aumentar los flujos de pasajeros y carga entre las dos ciudades industriales e interconecta al Valle de Aburrá con la troncal del Magdalena Medio, la cual conduce hacia Santa Marta, Cartagena y Barranquilla.

En 1979, se consolida la producción de energía en la región del Oriente Antioqueño con la construcción de la central hidroeléctrica de Guatapé. Esta obra fue particularmente polémica por la forma en que el proyecto eléctrico ocupó el territorio del municipio de El Peñol, provocando la primera gran crisis social de ese siglo en la región y la primera gran intervención de infraestructura en la que se impone una decisión externa al territorio sobre el sentir y los intereses de sus habitantes.

Este momento marca un hito en el desarrollo y fortalecimiento de las organizaciones sociales en la región, las cuales en el mediano plazo también harían parte de una resistencia civil frente al sector eléctrico y luego ante la presencia de grupos armados ilegales.

Al final de esta década el país, y por tanto la región, se encontraron en medio de un esfuerzo por fortalecer una industria nacional, mientras que las empresas de las grandes potencias económicas, impulsadas por una gran recesión mundial, ya estaban migrando al modelo de las transnacionales, en un mercado que hasta el momento promovió la protección de las industrias nacionales con barreras comerciales y cargas tributarias a las importaciones, conocido como “el proteccionismo”.

Las transnacionales comenzaron a desbordar los diques económicos de las naciones. La expansión de las transnacionales fue incontenible para las regulaciones y controles de los estados, subordinando las políticas nacionales a las dinámicas internacionales. Mientras las economías de las naciones en vías de desarrollo se ahogaban entre las deudas que asumieron para financiar una industria que a ese momento era obsoleta y que en su estructura de costos era menos eficiente que la industria internacional.

A este punto, había agentes transnacionales que sabían navegar en todos los territorios y que comenzaron a ordenarlos a favor de su proceso productivo, desconociendo los propósitos y planes de desarrollo de los estados, de las empresas y de las sociedades locales. Es la compuerta que se abrió para la Globalización de la economía en el mundo.

Si bien el efecto no es inmediato en Rionegro, ya se revelaba la estrategia territorial de las transnacionales, las cuales ya no penetraban solamente con el ingreso del producto manufacturado, sino también con el establecimiento de plantas industriales que aprovechaban la mano de obra disponible y la menor carga tributaria, para optimizar sus procesos productivos y el aumento de la acumulación de excedentes. A ese momento, Rionegro ya no solo era un cruce de caminos en los flujos de Medellín con el centro del país y la Costa Atlántica, sino que sería un punto de paso entre Medellín y el mundo, y su territorio estaba siendo dispuesto para esa función por los agentes de transformación territorial, especialmente el Estado y la Industria.

### 3.7 La competitividad: la nueva ilusión del crecimiento económico

Durante la década de los 80 Colombia y América Latina continuaron inmersos en un estancamiento industrial y en el crecimiento de la deuda externa. Mientras el mundo siguió navegando en la decadencia económica, buscando nuevas oportunidades de oxigenar el modelo capitalista a través de la mundialización o globalización de la economía. El país procuró defenderse de esta situación a través de la protección del mercado interno con el incremento de las tasas arancelarias a los productos importados y con una serie de políticas públicas.

En 1981, se promulga la Ley 56, que dictó normas sobre obras públicas de generación eléctrica y acueductos, sistemas de regadío y otras (Congreso de Colombia, 1981), como una señal del incremento de las actividades asociadas a la infraestructura y a su intervención como agente desde las normas que regulaban a los demás agentes de transformación.

En esa misma línea, en 1985, se creó el CORPES – Consejos Regionales de Planificación Económica y Social – mediante la Ley 76. En 1986, se hizo la reforma constitucional para promover la descentralización administrativa del Estado. Y en 1988, entró en vigor la elección popular de alcaldes. Esta suma de actos administrativos fue la forma en que el Estado como agente de transformación adecuó las estructuras políticas y administrativas relacionadas con las decisiones y acciones de transformación económica y social de los territorios.

En ese momento el Estado colombiano comenzó un camino que parte desde la centralización administrativa hacia la descentralización, admitiendo de hecho los límites y dificultades de planear y ejecutar la política pública desde una capital. Esta reforma al Estado abrió una serie de expectativas en las regiones colombianas sobre el nuevo papel de los ciudadanos, de los gobiernos locales, y de las instituciones regionales en la planeación de la economía y del desarrollo. De diversas maneras la descentralización permitió la incorporación del agente sociedad en las discusiones sobre la planificación de los territorios y delimitó los alcances del sector privado, reorganizando el escenario de consensos entre el Estado y los demás agentes de transformación territorial.



*Figura 59.* [Fotografía de Gabriel Carvajal Pérez]. (199?). Compañía Nacional de Chocolates, Comenzó a construirse en el año 1986. Gabriel Carvajal Pérez. (BPP-F-001-0753). Archivo fotográfico Biblioteca Pública Piloto.

En 1981, llegó la empresa Kimberly – Colpapel y en 1989 la Compañía Nacional de Chocolates como se observa en Figura 59, como parte de su estrategia de reducción de costos y optimización de recursos ante la recesión industrial de la época, tanto en el Valle de Aburrá como en el resto del país.

La presencia de esta gran industria estimuló la creación de empresas familiares y pequeñas en la región. El altiplano del Valle de San Nicolás, en el 2011, representaba el 94% de las renovaciones y matrículas mercantiles de la subregión del Oriente Antioqueño, y Rionegro representaba el 36,20% de estos registros.

Es decir, Rionegro captaba un tercio de la actividad mercantil de la región superando tres veces a La Ceja la cual ocupaba el segundo lugar. (CCOA-Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2013, p. 10). Dentro de este flujo las microempresas representaban el 92,97% del total de registros mercantiles. El 87,37% se concentran en personas naturales y el

12,63% en personas jurídicas, lo que manifiesta la alta dispersión de la mano de obra en 9.713 empresas del circuito secundario de la economía regional para ese momento.

Una microempresa se caracteriza por tener no más de 10 empleados, un rango de activos inferiores a 500.000.000 de pesos y ventas en un rango no superior a 267.000.000 de pesos. La mediana empresa tiene entre 51 y 200 empleados, un rango de activos entre 5.000.000.001 y 30.000.000.000 de pesos, y ventas en un rango entre 2.678.001 y 16.068.000.000 de pesos. Y La gran empresa tiene más de 200 empleados, un rango de activos superior a 30.000.000.000 de pesos, y ventas en un rango superior a 16.068.000.000 de pesos, según la Ley Mipyme 905 de 2004. (Congreso de Colombia, 2004)

De acuerdo con el mismo informe de la Cámara de Comercio la siguiente categoría de empresa más abundante era la pequeña, la cual con 496 unidades representaba el 4,80% del total de registros y renovaciones mercantiles. La mediana empresa, con 99 unidades representaba el 0,96% del total. Finalmente, la gran empresa con 28 unidades representaba el 0,27% del total de empresas en la región. (CCOA-Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2013, p. 10)

Sin embargo, al mirar el valor de los activos y las ventas es claro que una sola gran empresa promedio concentra los recursos equivalentes a 60 microempresas del más alto nivel las cuales no son mayoría. Cuando se revisa el dato de las microempresas se encuentra que solo el 12, 63% son personas jurídicas con algún grado de formalización, mientras la mayoría, el 87,37% se concentra en personas naturales.

La estrategia de apropiación del territorio de los pequeños agentes de producción es a través de la optimización de espacios a los cuales tienen acceso y que no están bajo el directo control de la gran empresa, lo que se manifiesta en locales como talleres, parqueaderos, y restaurantes. Estos espacios provienen en la mayoría de los casos de viviendas o predios anteriormente campesinos cercanos a la autopista Medellín – Bogotá o la vía Belén que comunica con Rionegro y que cambiaron su función de producción.

Al revisar los registros de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño (2013) la composición de las microempresas por sectores había una alta participación del comercio con 4.888 unidades (50,32%), hoteles y restaurantes con 1.676 unidades (17,25%), y la industria manufacturera con 851 unidades (8,76%) del total de microempresas. Lo que revela un perfil en el que la microempresa procuró aprovechar oportunidades del circuito principal de la

economía captando recursos a través de servicios de consumo que respondieran a la demanda producida por los habitantes y usuarios del espacio geográfico. Sin embargo, desde esta ubicación en el mercado no es posible la autonomía, por el contrario, se refuerza la dependencia con respecto al circuito económico impulsado por las grandes empresas.

En el período 1981 – 1991, Rionegro vive transformaciones físicas importantes para su futuro económico. En 1983, se inaugura la autopista Medellín – Bogotá, aunque se finaliza la obra en 1985. Se inaugura el aeropuerto internacional José María Córdoba que amplía la capacidad de intercambio entre el Valle de Aburrá con otros lugares del mundo. Y se presenta la primera propuesta del túnel de oriente para mejorar la conexión terrestre entre Rionegro y Medellín. Las repercusiones de la combinación de las normas locales y nacionales sobre el territorio afianzaron las condiciones para la producción de espacios para la industria manufacturera y agrícola.

En la escala local, los agentes de la producción tuvieron un papel preponderante en los ejercicios de planificación territorial en el Oriente Antioqueño, como luego se podría verificar con el ejercicio hecho desde el Departamento de Planeación de Antioquia – DPA -, la creación de CORNARE y de la Corporación Empresarial de Oriente – CEO -, lo cual se evidenció en el Protocolo para el Desarrollo Regional, documento producido por CORNARE, el DPA y la empresa privada. Ver Figura 60. Mientras que en la escala nacional el Estado ordenó el sector eléctrico con un alto impacto social y económico en el Oriente Antioqueño, al punto de reconfigurar la concepción de las subregiones; creó el CORPES como instrumento de planificación del desarrollo en las regiones, reformó la constitución hacia la descentralización administrativa, promovió la elección popular de alcaldes, cambió la constitución del país e inició la apertura económica.

| Normatividad asociada a la planificación territorial local y nacional entre 1980 y 1991 |                                            |                                                                     |                                                          |                                                                           |                                                      |                              |                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| 1980                                                                                    | 1981                                       | 1983                                                                | 1984                                                     | 1985                                                                      | 1986                                                 | 1988                         | 1991                                                         |
| Crisis industrial global y nacional, Incremento de las microempresas en O.A.            |                                            | Planificación territorial del Oriente Antioqueño desde Medellín     |                                                          |                                                                           |                                                      |                              |                                                              |
|                                                                                         |                                            | POE - Plan de ordenamiento Espacial. Dpto Planeación Gob. Antioquia | Creación de la CEO - Corporación Empresarial del Oriente |                                                                           |                                                      |                              | Protocolo para el Desarrollo Regional - CORNARE y DPN        |
|                                                                                         |                                            | Cornare. Ley 60/83                                                  |                                                          |                                                                           |                                                      |                              |                                                              |
| 1980                                                                                    | 1981                                       | 1983                                                                | 1984                                                     | 1985                                                                      | 1986                                                 | 1988                         | 1991                                                         |
|                                                                                         | Ley 56. Centrales de Generación de Energía |                                                                     |                                                          | Corpes:Consejos Regionales de Planificación Económica y Social. Ley 76/85 | Reforma constitucional: descentralización del Estado | Elección popular de alcaldes | Apertura económica y nueva Constitución Política de Colombia |
|                                                                                         |                                            |                                                                     |                                                          |                                                                           |                                                      |                              | Descentralización                                            |

*Figura 60.* Hitos de la normatividad nacional y local relacionada con la planificación territorial entre 1980 y 1991. Elaboración propia basada en (CCOA-Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2013), (CORNARE, 2013), (Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño - CCOA, 2013), (Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2011), (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Gobernación de Antioquia, 2009), (Gobernación de Antioquia, 2011).

Durante este período el Estado, como agente de configuración territorial procuró proteger a la industria, sin embargo, terminó abriendo la economía nacional, sin protecciones, al mercado internacional, lo que se manifestó en una profunda crisis para los sectores productivos. Decisiones que fueron consecuentes con las presiones de las autoridades monetarias internacionales y de los países de economías más fuertes, como una forma de facilitar la expansión del mercado para la producción de las transnacionales.

En el tránsito de una industria poco diversificada y altamente protegida por el Estado a una industria expuesta al vaivén del mercado internacional, los agentes de transformación se vieron presionados a reinventar sus estrategias de producción y reproducción en el territorio.

El país entró en la nueva modernización o neoliberalismo, el cual por definición implicó el recorte del Estado de Bienestar y el paso a un Estado Mínimo, con la tercerización

de las funciones de servicios sociales a través del sector privado. La implicación más importante en la configuración territorial es que limitó el papel del Estado al de mediador entre los intereses de los agentes de la producción y la sociedad, lo que no necesariamente se tradujo en neutralidad.

El Estado Mínimo siguió favoreciendo a los procesos de la producción y su reproducción en los territorios, solo que ahora lo hace en una escala global, y construye condiciones para atraer la inversión extranjera como una forma de suplir la insuficiente inversión nacional en la consolidación de un sector industrial diversificado y fuerte.

En este modelo de Estado, los agentes de transformación tienen una mayor libertad para intervenir en los territorios y concertar con el propio Estado la agenda y la planificación del territorio. En el caso de Rionegro, el cambio del modelo de Estado estimuló el paso de una de una economía y estructura social agrícola campesina a una economía industrializada en producción manufacturera y agrícola.

Este cambio implicó el aumento del fenómeno de la producción especulación que convierte al espacio geográfico en un recurso estratégico y acumulable, que puede ser concentrado, tanto para generar riqueza como para evitar el ingreso de otros agentes al mismo territorio, desatando un proceso de valorización del suelo que segrega el acceso al espacio geográfico.

En la escala local, en 1983, se inició el POE – Plan de Ordenamiento Espacial – del Departamento de Planeación de la Gobernación de Antioquia, y se emitió la Ley 60 de 1983 a través de la cual se reconoce a CORNARE – Corporación Autónoma Regional de las cuencas de los Ríos Negro y Nare - como un ente de alcance suprarregional, siendo una iniciativa pionera en Colombia, que nació como una respuesta articulada frente a las obras que intervenían el territorio como la autopista Medellín – Bogotá, las centrales hidroeléctricas y el aeropuerto José María Córdoba, convirtiéndose en la primera impulsora de la planeación participativa y que produjo el documento “El Oriente Antioqueño hacia el siglo XXI, protocolo para el Desarrollo Regional”. (Congreso de Colombia, 1983)

CORNARE surge como resultado de una reunión pionera en los años 70, entre un grupo de dirigentes del Oriente Antioqueño, con el fin de estudiar y proponer soluciones a los impactos de tres grandes macroproyectos en el Oriente Antioqueño: las centrales hidroeléctricas, la autopista Medellín Bogotá y el Aeropuerto José María Córdoba. A partir

de esta se trazaron metas que condujeron a la sanción de la ley 56 de 1981 sobre regalías por generación eléctrica y la ley 60 de 1983 con la que CORNARE adquirió su expresión jurídica como ente supramunicipal. (CORNARE, 2013)

En 1984, se constituye la CEO – Corporación Empresarial del Oriente - la cual asumió como propósito construir condiciones que aportaran a la productividad y la competitividad en el altiplano del oriente, promoviendo políticas locales que integraran el sistema de transporte público con las demandas de servicios de las empresas y trabajadores. A partir de ahí, se enfocó en la creación de sinergias entre las empresas asentadas en la región, la calidad de vida de la sociedad y el cuidado del medio ambiente.

Desde sus inicios, la Corporación Empresarial del Oriente Antioqueño, construida por dirigentes empresariales, ha fijado su norte en la construcción de condiciones de productividad y competitividad para el desarrollo de las actividades industriales y empresariales en la región; en el marco de la sostenibilidad ambiental y el desarrollo humano como parte fundamental de sus estrategias de crecimiento, desarrollo y como aporte importante a la consolidación de territorio. (CEO - Corporación Empresarial del Oriente Antioqueño, 2013)

| Obras de infraestructura relacionadas con Rionegro 1978 - 1988 |                                |                                                                                           |                                           |                                                        |                                                                |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| 1978                                                           | 1979                           | 1983                                                                                      | 1985                                      | 1987                                                   | 1988                                                           |
| Inicio construcción autopista Medellín - bogotá                | Central hidroeléctrica Guatapé | Inauguración autopista Medellín-Bogotá. Central hidroeléctrica Ayurá con uso de acueducto | Finalización Autopista Medellín - Bogotá, | Central hidroeléctrica San Carlos (Oriente Antioqueño) | Centrales hidroeléctricas Jaguas y Playas (Oriente Antioqueño) |
|                                                                |                                |                                                                                           | Aeropuerto José María Córdoba,            |                                                        |                                                                |
|                                                                |                                |                                                                                           | Túnel de Oriente                          |                                                        |                                                                |

*Figura 61.* Obras de infraestructura relacionadas con Rionegro 1978-1988. Elaboración propia basada en (Cárdenas, Gaviria , & Melendez, 2005), (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Fainboim Yaker & Rodríguez Restrepo, 2000), (Gaviria Gutiérrez, y otros, 2008), (Londoño Yepes & Cardona Trujillo, 2011), (Londoño, 2010).

En cuanto a la adecuación del territorio del Oriente Antioqueño en infraestructura, se construyeron nuevas obras como la central hidroeléctrica de San Carlos, en 1987, y las centrales hidroeléctricas Jaguas y Playas entre los municipios de San Rafael y San Carlos, las que constituyeron lo que hoy se conoce como la subregión de los embalses.(Figura 61).

En este período de tiempo, el territorio de Rionegro sufrió transformaciones físicas por la actividad productiva y por la adecuación normativa relacionada con el ordenamiento territorial, el cual se impulsa por las reformas de descentralización administrativa.

Sin embargo, la pretendida autonomía regional para la planificación territorial del Oriente Antioqueño entró en conflicto con las expectativas de los agentes con territorialidades más grandes que la propia subregión antioqueña, como son los de escala nacional e internacional. En ese choque de intereses endógenos y exógenos la capacidad de tener

autonomía por parte de los agentes locales se ve reducida frente a los recursos y la capacidad de gestión de los agentes externos frente al Estado para producir nuevos espacios para la producción.

Mientras tanto, en el mundo se gesta una nueva época de transformaciones económicas que también afectarán el desarrollo local en Rionegro. Para comprender los cambios ocurridos en la escala local es importante conocer con mayor detalle el contexto internacional de los 80, puesto que allí se crearon las condiciones que influyeron en el cambio del modelo de Estado Moderno liberal, en la apertura económica, y en las estrategias de los agentes de configuración en los territorios, de las cuales Rionegro no fue la excepción.

La década de los 80, en la escala global, cerró con la revolución conservadora de Reagan y Thatcher entre 1981 y 1988, la cual implica el desmonte gradual del Estado de Bienestar bajo el argumento del superdesarrollo del sector público y el exceso de protección social, y que paradójicamente se conoce como el neo liberalismo.

En 1989, se realiza el Consenso de Washington entre las potencias económicas y los organismos económicos internacionales, en el que se promueve el Estado Mínimo y la política económica del Neoliberalismo como la solución a la crisis económica de los países que se endeudaron para financiar su inversión en industria y obras de infraestructura.

Esta agenda proponía medidas en 10 ámbitos: Disciplina fiscal, Gasto en educación y salud, Reforma tributaria, Tasas de interés positivas determinadas por el mercado, Tipos de cambios competitivos, Políticas comerciales liberales, Mayor apertura a la inversión extranjera, Privatización de empresas públicas, Desregulación, Protección a la propiedad privada. El retrato de la crisis económica en América Latina a finales de los años 80 era el siguiente: “América Latina atraviesa la peor crisis de su historia, una crisis marcada por el estancamiento económico y por altas tasas de inflación” luego agrega *“prevalecen la paralización o incluso el retroceso en la renta por habitante y las tasas de inflación muy elevadas.”* (Bresser Pereira, 1991, p. 13)

Sobre este momento de crisis en América Latina y el tratamiento sugerido por el grupo del Consenso de Washington, este autor afirma:

De acuerdo con el “enfoque” de Washington las causas de la crisis latinoamericana son básicamente dos: (i) el excesivo crecimiento del Estado, traducido en proteccionismo (el modelo de sustitución de importaciones), exceso de regulación y empresas estatales ineficientes y excesivamente numerosas, y (ii) el populismo económico, definido por la incapacidad de controlar el déficit público y de mantener bajo control las demandas salariales tanto en el sector privado como en el sector público. (Bresser Pereira, 1991, p. 14)

Esta crisis, llamada la “década perdida” había llevado a los países latinoamericanos a una situación de iliquidez, sin capacidad para invertir en lo económico y en lo social, con un cierre de puertas para acceder a más recursos del mercado financiero internacional. La salida diseñada por las potencias económicas y la banca internacional fue el Plan Brady (tomado del apellido del Secretario del Tesoro de los Estados Unidos, Nicholas Brady), al cual se accedía a través de la aceptación de las medidas de ajuste estructura y el control del gasto público dictados por el FMI - Fondo Monetario Internacional – y de otros acreedores.

En este supuesto, la reducción del gasto público a través de un Estado con una estructura menor, tendría que redundar en el aumento de la eficiencia del sector público, al igual que la tercerización de los servicios de salud, transporte, vivienda y pensiones al sector privado. La distancia tradicional entre el Estado como expresión de lo público y las empresas como de lo privado cambia, produciendo una simbiosis que se encarnan en las alianzas público-privadas que se convertirán en el motor sobre el cual el sistema económico pretenderá superar la crisis de los mercados. Y la cual reducía los espacios para el surgimiento de la ciudadanía, como emergencia social para abordar la relación con Estado, sus instituciones y las empresas.

A este punto, ya no es suficiente tener una producción industrializada y un mercado de consumo, por lo que el sistema económico da una vuelta de tuerca en su paradigma: ser más competitivos como países impulsando el crecimiento económico y la minimización del Estado.

Rionegro no se escapó de ese destino y de diferentes maneras su territorio ya estaba inmerso en transformaciones físicas que le adecuaron para desempeñarse en un ambiente de Globalización económica. Las industrias asentadas ya sufrían las inclemencias del estancamiento industrial nacional, con la reducción de la planta de personal y su impacto social. Tampoco tenían la competitividad para enfrentarse a las empresas transnacionales. La reconversión o modernización industrial fue la vía que la economía internacional le señaló a la industria local, la cual la llevará directamente de competir en un mercado nacional con protecciones a un mercado internacional con muchos menos controles.

### 3.8 Análisis de la configuración territorial en el corredor industrial de Rionegro entre 1991 y 2011 a partir de la autopista Medellín – Bogotá

El Valle de San Nicolás como región fue transformada por la instalación de infraestructuras energéticas, viales y aéreas. Su anuncio, diseño, construcción y operación motivaron a los agentes de producción a tomar las oportunidades que ofrecía el territorio. En ese ejercicio, no solo cambia el paisaje con las formas de las estructuras industriales, también se transforman las territorialidades arraigadas en el territorio. En su momento, fueron obras que se consideraba que desbordaban las necesidades locales, cuando los habitantes creían que eran para su servicio. En realidad, desde una perspectiva animada por el crecimiento económico como llave para abrir un nuevo momento de progreso o desarrollo, fueron obras concebidas no solo para conectar los mercados de Bogotá y Valle de Aburrá, sino, y sobre todo, para aumentar la conexión con el mercado mundial.

Durante el período 1991 – 2011 es el contexto global el que determina las decisiones y acciones políticas y económicas en el ámbito local. Los habitantes locales quedan expuestos a los intereses internacionales, las poblaciones pierden incidencia en las transformaciones que se están produciendo, las cuales por su velocidad no dan tiempo para comprender las nuevas realidades y su relación con los espacios. La configuración territorial comienza con la producción de espacios para la producción económica y se extiende hacia la producción de

espacios para la reproducción social bajo un modelo de ciudad dispersa, a la manera de los suburbios norteamericanos, en la que se exige un mayor esfuerzo en la ampliación de las redes de servicios públicos y que requiere de una capacidad económica media – alta por fuera del alcance de las poblaciones campesinas y obreras. Nada se mueve en lo local que no esté relacionado con lo global, y, sin embargo, siempre quedan espacios para la resistencia de las territorialidades tradicionales, para adaptarse al cambio.

### 3.8.1 El contexto global en el período 1991 - 2011

Después de la caída del muro de Berlín, en 1989, y con la conformación de la Unión Europea, el mapa geopolítico y económico del mundo sufrió un nuevo cambio. En 1991, se disolvió la Unión Soviética y se constituyó la Federación Rusa, marcando el final de un período de Estado socialista e iniciando otro de Estado democrático. Este hecho político que representó el fin de la guerra fría con Estados Unidos, también tuvo grandes repercusiones económicas con la independencia de algunas repúblicas que hacían parte de la Unión y con la apertura hacia una economía occidental y capitalista.

Entre 1992 y el 2005, se consolida la Unión Europea, iniciativa de integración económica entre 27 países de la región, que implicó la creación de una moneda única (el euro) y el establecimiento de un sistema jurídico y político, y que en el fondo, promovió la integración de un mercado común, que por su tamaño e importancia cambia el mapa económico del mundo. Y en ese mismo período emergieron con fuerza las economías de Japón y otros países asiáticos, constituyéndose en protagonistas importantes en la economía globalizada.

Estos cambios produjeron un paso de un período de decadencia industrial a otro de crecimiento y expansión comercial de las economías más poderosas, que a través de la globalización redefinieron el mercado internacional con la consolidación de las empresas transnacionales o multinacionales y la subordinación de las naciones frente a este tipo de organizaciones supranacionales.

Como parte del nuevo orden mundial en el que el capital desbordó a los Estados, se impulsó el modelo del Estado Mínimo, que en su discurso argumentó la reducción del tamaño del aparato estatal para reducir sus costos y aumentar la optimización del recurso público, lo

que implicó la entrega al sector privado de las operaciones de los sistemas de salud, educación, vivienda, entre otras demandas sociales. La adopción del Estado Mínimo fue parte del aporte de lo público hacia la competitividad de las economías nacionales en la economía globalizada. Y esta receta sería firmada para América Latina y otras regiones consideradas en vías de desarrollo.

### 3.8.2 El contexto colombiano en el período 1991-2011

Así, en América Latina, entre 1991 y 1997, se inició una oleada de aperturas económicas y financieras, con medidas de flexibilización laboral y privatización de empresas estatales y públicas. Y entre 1994 y 2005, la región entró a una transición de modelo económico que apuntó hacia su inserción en la globalización y se insertó el discurso del desarrollo sostenible en las políticas públicas, mientras se afianzaba el modelo del Estado Mínimo en la región.

Para Colombia, en consecuencia con la realidad regional, en 1991, se anunció la apertura económica durante el gobierno liberal de César Gaviria Trujillo y se promulgó la nueva Constitución por parte de la Asamblea Nacional Constituyente. La primera impulsaría un modelo económico que redujo las protecciones comerciales frente al mercado internacional, estimulando la importación, y afectando la producción nacional y su capacidad de exportación. La segunda, conduciría al país hacia un proceso de descentralización administrativa que intentaría empoderar a las localidades y las regiones, con mecanismos de participación ciudadana, en el ordenamiento de los territorios y en la inversión pública.

En el país se produjo una adecuación de la estructura normativa orientada a facilitar la inserción del país en el mercado globalizado. Se promulgó la Ley 99 de 1993 del Medio Ambiente en la que se crearon las Corporaciones Autónomas Regionales como autoridades ambientales de cobertura regional. En 1994, se promulgó la Ley 142 de Prestación de Servicios Públicos, que entre sus apartes reguló la transferencia de regalías del sector eléctrico a las regiones. En 1997, se expidió la Ley 388 de Ordenamiento Territorial, con la cual se creó la obligación a los municipios de desarrollar POT – Planes de Ordenamiento Territorial -. En 1998, se creó la Ley 489 de Reestructuración del Estado, mediante la cual se reguló el ejercicio de la función administrativa. Y en el 2003, se creó el Instituto Nacional de

Concesiones – INCO – responsable de la gestión y ejecución del plan vial del país. Esto como una pequeña muestra de los cambios normativos sufridos en este período.

En la escala local, se abrió un tiempo de cambios en la política pública al adoptar la descentralización administrativa y surgieron iniciativas supraregionales, tanto en lo ambiental, como en la administración de las municipalidades, y que partieron desde la construcción del oriente cercano o el altiplano como territorio, motivado en parte, por el auge de las centrales eléctricas y la autopista Medellín – Bogotá.

En Rionegro se presentó el Protocolo para el desarrollo regional producido por Cornare y el Departamento de Planeación Nacional, y se inicia la planeación del Oriente Antioqueño desde el mismo territorio. En 1992, se constituye MASORA - Municipios Asociados del Altiplano del Oriente Antioqueño -. Mientras tanto, en 1993, se inició la construcción de la zona franca – asociada al aeropuerto José María Córdoba. En 1996, se suscribió el Convenio para el Ordenamiento territorial e intervención del altiplano del Oriente Antioqueño, elaborado por CORNARE, MASORA, y el Departamento de Planeación Departamental. En 1998, Rionegro expidió su primer Plan de Ordenamiento Territorial. En 1999, MASORA presentó el Plan básico de Ordenamiento Territorial. Y en el 2003, CORNARE produjo el Plan de Gestión Ambiental para el Oriente Antioqueño. En este mismo año, Dragus-Noel, Suramericana y Argos realizaron importantes compras de tierra en la región del Oriente Antioqueño.

Estos ejercicios de planificación territorial son posteriores a la apertura económica y canalizan los esfuerzos por controlar y ordenar las transformaciones en el territorio, sin lograr detener el impulso de los agentes más fuertes. Sin embargo, son importantes en la medida en que los agentes locales logran algunos avances en su articulación y en la prospección compartida sobre lo que consideran el deber ser del territorio del Oriente Antioqueño.

En este período se amplían y consolidan los corredores viales que conectan al Valle de Aburrá con el Valle del Río Magdalena, a través del Oriente Antioqueño; con la Costa Atlántica, a través del norte y el Bajo Cauca antioqueño; y con el Golfo de Urabá, a través del Occidente Antioqueño. En 2005, se inaugura el primer tramo de doble calzada de la autopista Medellín – Bogotá y el intercambio vial que conduce hacia el aeropuerto José María Córdoba, la tercera y última etapa de la concesión del este desarrollo vial fue entregada en el 2009. Mientras que la doble calzada Bello – Hatillo, entre el 2006 y el 2009, consolidó 3 de los 5

tramos entregados en concesión. En el 2006, se inauguró el túnel de Occidente que hace parte de un desarrollo vial que conectará a Medellín con Turbo y que implica conexiones viales entre Santa Fe de Antioquia, Mutatá y Turbo, la soñada vía al Mar de Antioquia.

Estas obras hacen parte de la adecuación de la región para consolidar la competitividad del Valle de Aburrá. Con ese mismo propósito, en este lapso de tiempo se pone en servicio la central termoeléctrica La Sierra en el Magdalena Medio Antioqueño (2000), las centrales hidroeléctricas Porce II (2001), La Herradura y la Vuelta en Ituango (2004), se reabre Calderas en el Oriente Antioqueño (2006), y entra en operación Porce III (2011).

En este momento histórico es clara la centralidad económica del Valle de Aburrá y su apuesta por participar del mercado globalizado, produciendo transformaciones en las regiones vecinas, particularmente en Rionegro y el llamado oriente cercano a Medellín.

### 3.8.3 Rionegro, el espacio transformado por la industrialización y la globalización



*Figura 62.* Mapa de Rionegro en el que se destaca la ruta 60 (autopista Medellín – Bogotá), el Río Negro, el casco urbano municipal, y el sector del aeropuerto José María Córdoba, los cuales son estructurantes para la configuración del espacio en esta localidad. Google Maps. 2013. Recuperado de:

<https://www.google.es/maps/place/Rionegro,+Antioquia,+Colombia/@6.148395,-75.40565,12z/data=!3m1!4m2!3m1!1s0x8e469e2b6f7325:0xb918351e6db16b56>

Es reconocida la centralidad de Rionegro en la subregión del Valle de San Nicolás y en el Oriente Antioqueño. (Figura 62) Así como su extensa tradición económica desde la colonia y su importancia durante el inicio de la república y hasta finales del siglo XIX. Sin embargo, a partir de la industrialización y urbanización de Medellín en los inicios del siglo XX y hacia mediados de los años 60, se instaló una producción industrial que aceleró los procesos de cambio, tanto en el Valle de Aburrá como en el de San Nicolás.

El período de análisis de este trabajo, 1991 – 2011, es el momento en que se consolida la articulación de Rionegro y su territorio a la estructura y división internacional del trabajo, donde el paradigma sigue siendo el crecimiento económico acompañado de la productividad y la competitividad, es decir, de la eficiencia en la producción y en la especulación.

Esta inserción en la globalización acentúa la subordinación de Rionegro y los agentes locales frente a los agentes externos, los cuales actúan a través de esquemas de acumulación y producción de espacios ya determinados para sus funciones de producción: instalaciones industriales, infraestructura vial y eléctrica, acceso a recursos naturales y humanos, y el reordenamiento de la reproducción social dentro y fuera del territorio. Esta relación entre

sociedad y naturaleza es reconocible a partir de las formas ya determinadas que se instalan en sus espacios de producción, son los rasgos de la segunda naturaleza.

Mientras en el período de 1960 a 1990, los agentes más activos fueron los industriales en la consolidación de sus instalaciones de producción y el Estado en la creación de las normas que favorecieran su actividad productiva; en el período 1991 – 2011, son los agentes inmobiliarios, los comerciantes y los agroindustriales quienes asumen la iniciativa de la configuración territorial en Rionegro, apoyándose en las bases y en los excedentes construidos por la producción industrial, marcando profundamente al territorio con una territorialidad urbana, de constitución de un mercado de consumo más amplio, y una dinámica constructora asociada a urbanizaciones, casas de descanso y parques industriales, que resuelven las demandas de la propia producción y no tanto las de la sociedad originaria y la asentada en el municipio.

Uno de los impactos notables de esta oleada de cambios es la acumulación y la especulación con los espacios urbanos y la incorporación constante de suelos rurales para su expansión, los cuales sufren la presión del mercado inmobiliario y son utilizados para la producción de más espacios de consumo de tipo urbano.

Otro impacto, es la disposición del territorio para el uso de quienes vienen de otros lugares, como una forma que los agentes locales encuentran para generar recursos a través de hoteles, restaurantes y otros servicios, en lo que es un ejercicio de consolidación de un sector turístico que procura aprovechar los flujos económicos creados por los grandes agentes de transformación, pero que no tienen capacidad de control o de regulación de la configuración del territorio, tanto por su tamaño como por sus débiles articulaciones.

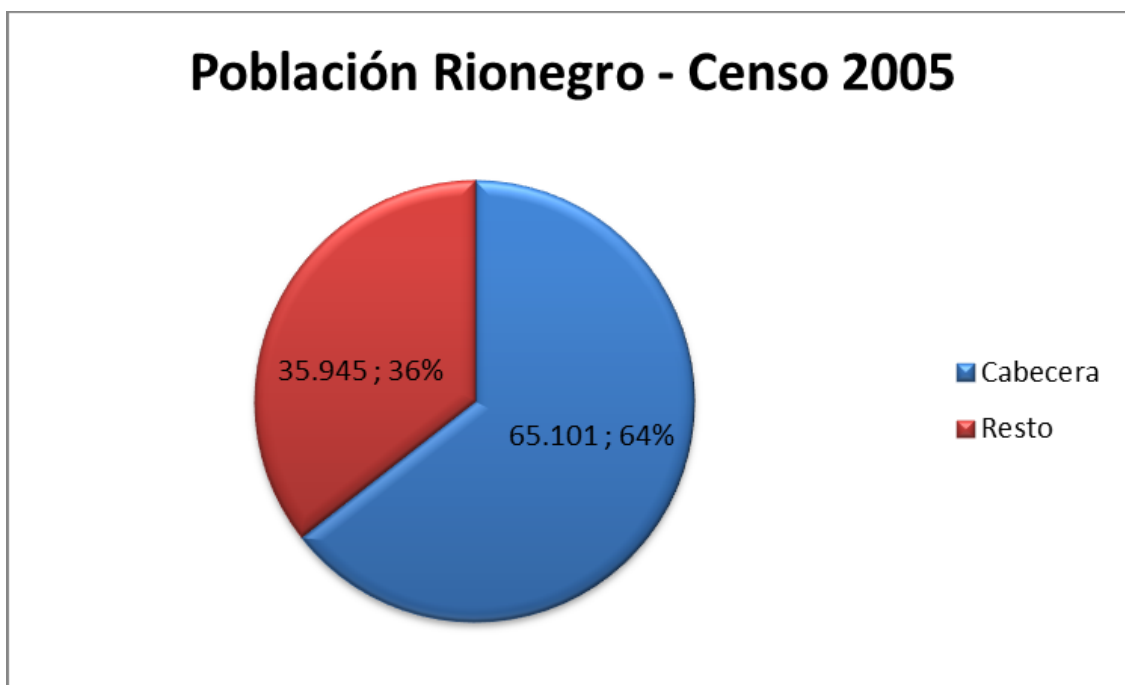
El agricultor tradicional también actúa como agente de transformación en la medida que, por la presión urbana sobre sus predios, reinstala su actividad en otros espacios rurales dentro o fuera del mismo municipio, buscando el acceso al suelo y a una estructura de costos asequible para su forma de producción. Con esta movilización se sufren rupturas y transformaciones en las relaciones sociales del espacio desalojado como en el espacio que se entra a ocupar.

El Valle de Aburrá sigue fortaleciendo sus red de vías terrestres con los demás ejes económicos del país (la costa Atlántica, el centro, el oriente y el occidente del país) y consolidando nuevos corredores industriales sobre las vías de doble calzada, replicando el

modelo ya instalado en el Oriente Antioqueño, buscando la interconectividad necesaria para participar de la globalización.

En la escala nacional, sigue siendo muy importante el intercambio entre Medellín y Bogotá, por lo que la importancia de Rionegro como parte del corredor vial no se reduce, y por el contrario, cada vez es más atractivo para los agentes de producción externos al territorio, como así lo ratifica la especulación que existe con el suelo.

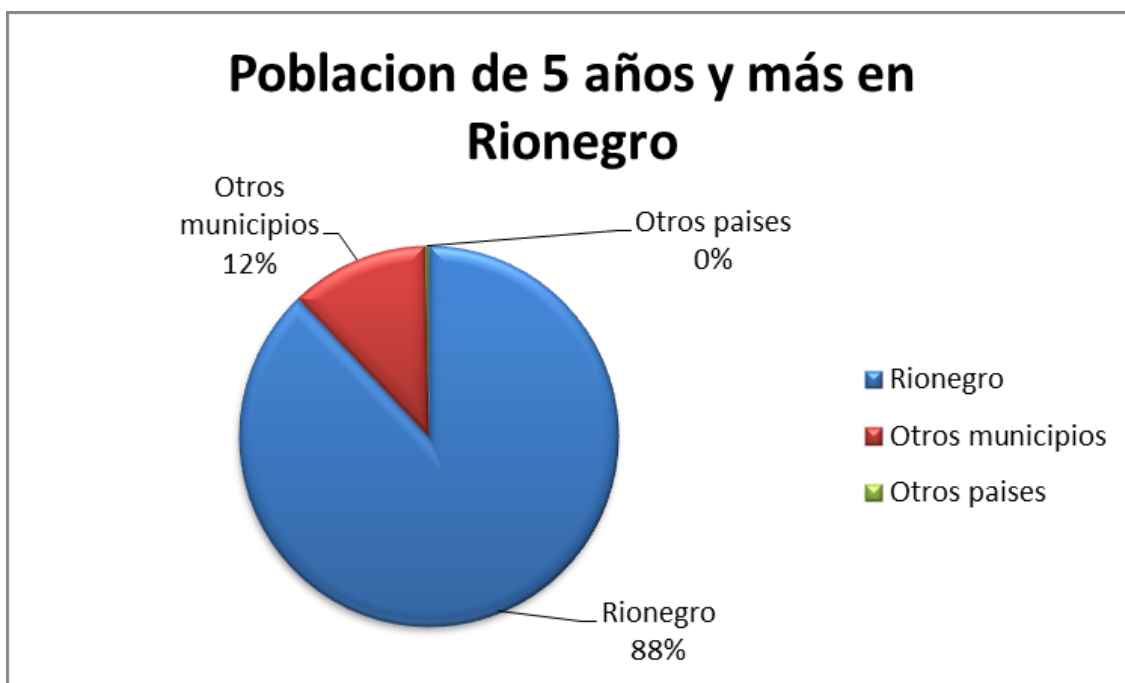
A continuación se comparten algunos elementos de análisis desde los registros de la actividad económica de Rionegro y la subregión del Valle de San Nicolás que revelan las características de los agentes y sus acciones, y que aportan elementos para su comprensión.



*Figura 63.* Población de Rionegro. Elaboración propia basada en el Censo 2005. DANE.

En la Figura 63 se muestra la concentración del 64% de la población en la cabecera urbana, mientras el 36% se encuentra en el área rural. Lo que corresponde a los rasgos de una población con características urbanas. Su población total al 2005 es de 101.046 personas.

En la Figura 64 se aprecia que el 12% de su población llegó de otros municipios diferentes a Rionegro entre el 2000 y el 2005, fecha de corte del Censo del DANE. Lo que ratifica la presión que recibe por la migración de población hacia su territorio, en parte por la oferta de servicios básicos y de oportunidades de empleo, como también por efecto del desplazamiento forzado de otras subregiones del Oriente Antioqueño.



*Figura 64.* Población de 5 años y más en Rionegro. Elaboración propia basada en el Censo 2005. DANE.

Cuando el censo indaga más allá de los 5 años, se encuentra que en el acumulado histórico el 41,3% de su población total no es nacida en el municipio. Lo que permite identificar la dimensión de este proceso migratorio y de la necesaria construcción de nuevas territorialidades en las que no solo interesa lo que el habitante originario reclama sino que también se incorporan las demandas de quienes llegan al municipio.

La presión de esta migración se da tanto en la cabecera (42,5%) como en el resto del municipio (39,1%), por lo que se puede interpretar que los nuevos pobladores se insertan a las actividades económicas urbanas y rurales de Rionegro.

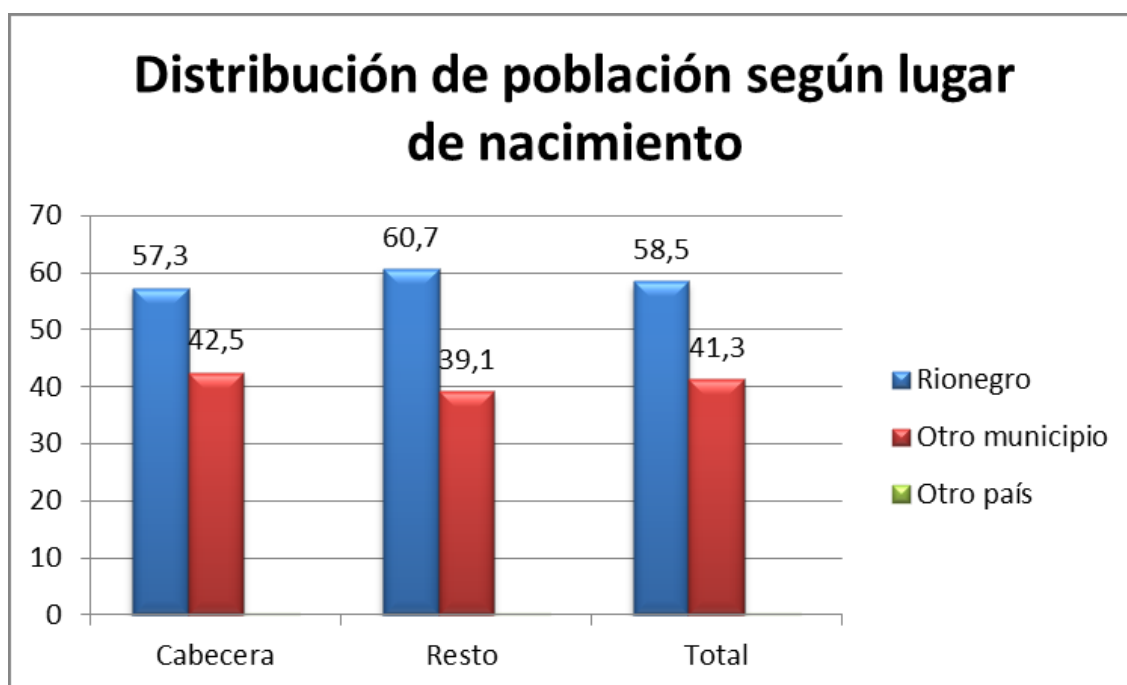
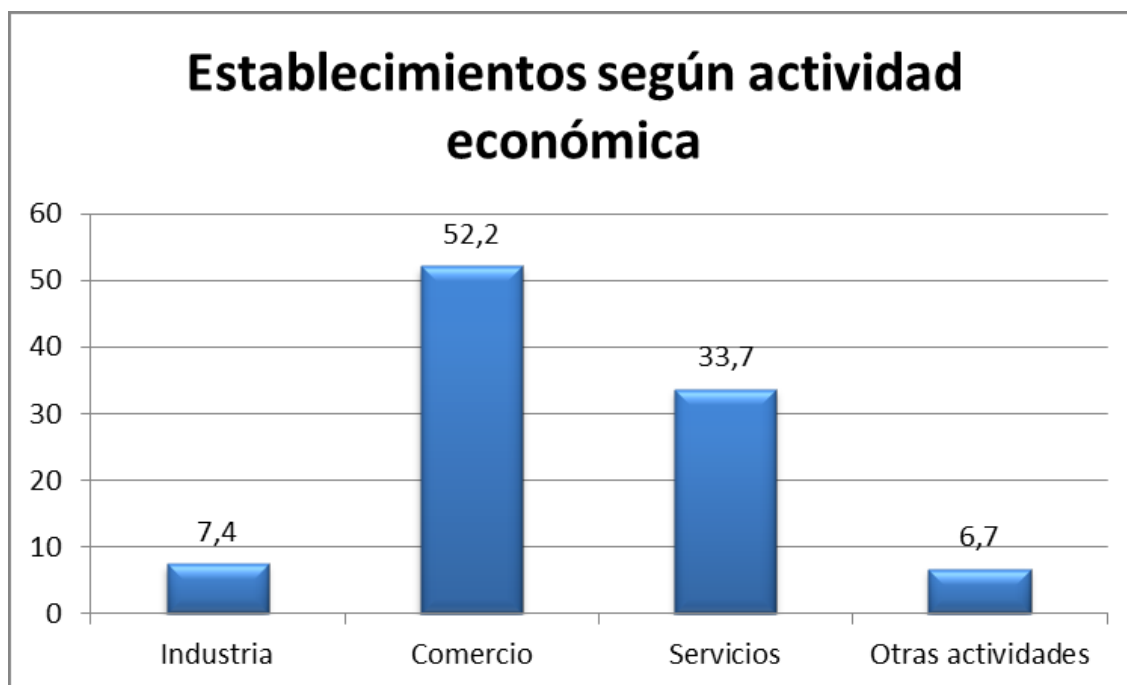


Figura 65. Distribución de población según lugar de nacimiento. Elaboración propia basada en el Censo 2005. DANE.

En la Figura 65 se observa, al filtrar la información por lugar de origen y ubicación rural o urbana dentro del municipio, como se encuentra una mezcla muy similar entre los nacidos en Rionegro (58,5%) y los nacidos en otros municipios (41,3%) en el promedio. Sin embargo, ratifica el proceso migratorio hacia el municipio que se inició con la industrialización de los 60 y se consolida hasta el 2011, y que implica la descomposición de la estructura productiva tradicional, al menos en el alcance subregional, profundizando la brecha entre lo rural y lo urbano, entre la ciudad y el campo, en el territorio.

La concentración de población en el territorio de Rionegro implica la pérdida de población en otras localidades, y de acuerdo a las características en cuanto a su asentamiento pareciera ser que ese despoblamiento también proviene de cabeceras y de la ruralidad de la subregión y otras regiones. Esta población que llega, ya sea que se asiente en la cabecera o en la ruralidad, necesariamente aumenta la densidad de población en ambas áreas, lo que crea una presión sobre la demanda de servicios básicos como de los usos del suelo en Rionegro.



*Figura 66.* Establecimientos según actividad económica. Elaboración propia basada en el Censo 2005. DANE.

En Rionegro, según la cantidad de establecimientos, la actividad económica se distribuye así: el Comercio (52,2%), los Servicios (33,7%), y la Industria (7,4%), según se observa en la Figura 66. La preponderancia de los establecimientos de Comercio es consecuente con una de las vocaciones tradicionales instaladas en el territorio desde la época de la colonia. Mientras que los Servicios y la Industria responden a unas capacidades instaladas desde la década de los 60, como parte de la relocalización industrial. Otras actividades que fueron dominantes en épocas anteriores, la colonia y la independencia, ya no son notables en el registro de los establecimientos, como la minería, la ganadería o la agricultura.

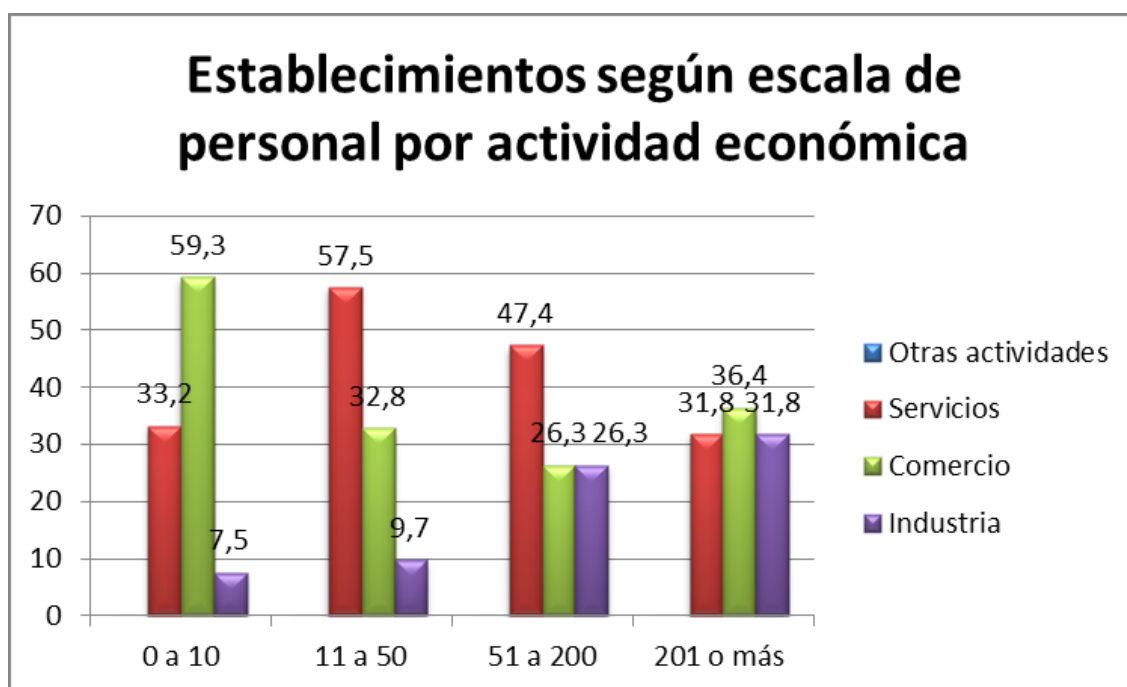
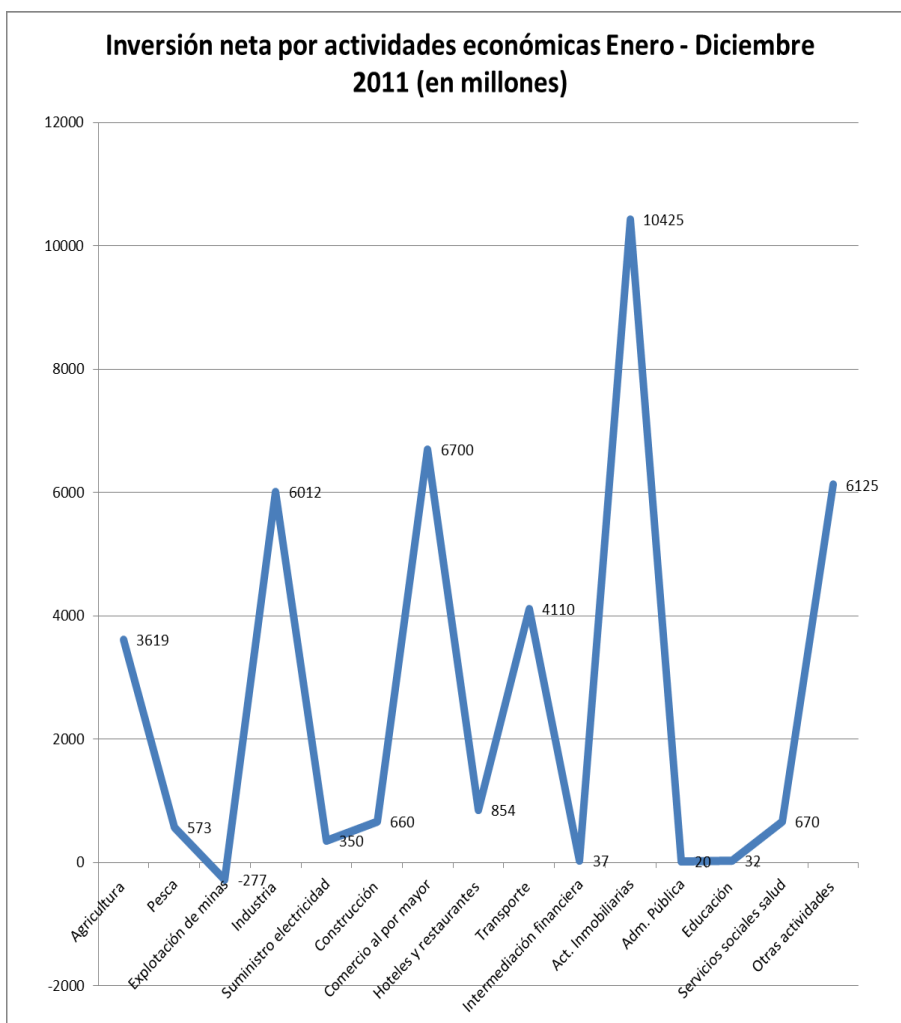


Figura 67. Establecimientos según escala de personal por actividad económica. Elaboración propia basada en el Censo 2005. DANE.

Al desglosar los datos expresados, en la Figura 67, se encuentra que la Industria tiene una menor presencia en la ocupación de 0 a 10 personas (7,5%) y de 11 a 50 personas (9,7%). Mientras que tiene una mayor importancia en los rangos de 51 a 200 personas (26,3%) y de 201 personas o más (31,8%). Lo que es coherente con la presencia de industrias y empresas grandes que generan empleo masivo, consecuente con un modelo industrial.

El Comercio tiene una mayor importancia en los rangos de 0 a 10 personas ocupadas (59,3%), de 11 a 50 personas (32,8%), y en 201 personas o más (36,4%), lo que habla de una concentración de pequeños y medianos establecimientos comerciales que atienden el mercado local. Aunque también se registra el surgimiento y consolidación de un tipo de establecimiento comercial de gran tamaño, posiblemente distribuidoras comerciales.

Los establecimientos de Servicios se concentran, en cambio, en los rangos de 11 a 50 personas (57,5%) y de 51 a 200 personas (47,4%), lo que señala una presencia importante entre los de mediano tamaño en el municipio.



*Figura 68.* Inversión neta por actividades económicas Enero – Diciembre 2011 (en millones). Elaboración propia basada en Síntesis ACER 2011. Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño.

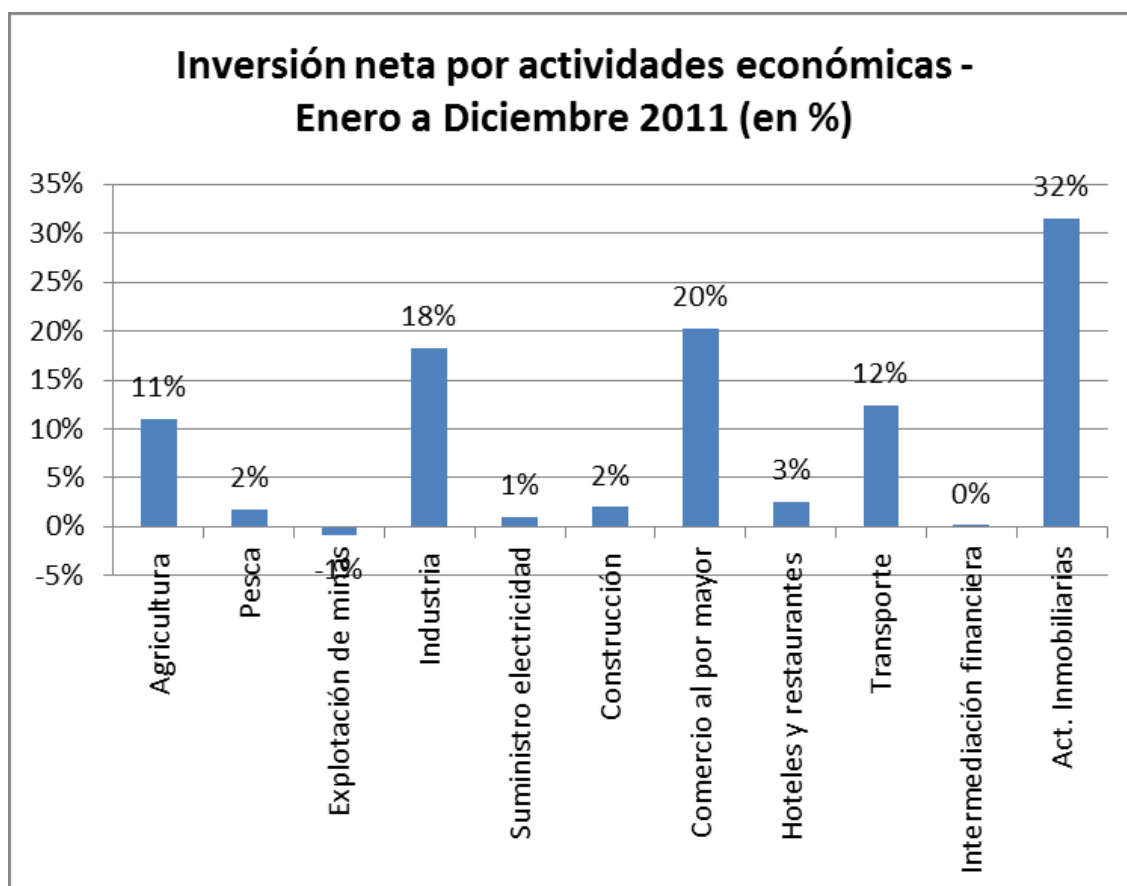
En términos generales, hay una mayor ocupación de personal en los rangos bajos (0 a 10 personas y 11 a 50 personas), lo que habla de una estructura con una gran presencia de pequeños y medianos establecimientos y una concentración menor de gran industria, comercio y servicios. De acuerdo con la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño el sector que más jalonó la actividad económica durante el 2011 fue la actividad inmobiliaria, el comercio al por mayor, y el transporte. Con una importante reducción de la inversión en la Explotación minera, la Administración Pública y la Educación. La participación de la

Agricultura, Hoteles y Restaurantes, y Servicios sociales de Salud, se encuentra en un rango medio. (Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño - CCOA, 2013, p. 9)

De acuerdo a lo observado en la Figura 68, la mayor inversión neta está en las actividades inmobiliarias y el comercio, seguidas por la agricultura y los servicios sociales de salud, un sector que emerge con fuerza a partir de la producción de espacios por parte de los grandes centros de salud del Valle de Aburrá en cercanías del aeropuerto José María Córdoba, bajo el propósito de consolidar el turismo en salud como oferta a consumidores de otros lugares. (CCOA - Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2011).

En casi todos los casos de los sectores que están en expansión Rionegro han requerido de los agentes inmobiliarios para acceder a los espacios, a las instalaciones y a las formas para su producción y reproducción en el territorio. Constituyéndose en la práctica en el agente mediador y regulador del espacio para los demás agentes en Rionegro.

El rastreo de los agentes inmobiliarios dan evidencia de los intereses de inversionistas y de otros agentes primarios en el territorio. Su crecimiento como sector es una muestra de la configuración territorial apoyada en la instalación de infraestructuras y en la redefinición, desde la lo práctico, de los usos del suelo para lo residencial, lo comercial, lo industrial y lo recreativo.



*Figura 69.* Inversión neta por actividades económicas – Enero a Diciembre 2011 (en %). Elaboración propia basada en Síntesis ACER 2011. Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño.

Se aprecia, en la Figura 69, como la Actividad inmobiliaria representaba el 32% de la inversión neta en la región, seguida por el Comercio al por mayor con el 20% y la Industria con el 18%.

En la perspectiva de la configuración territorial por parte de los agentes de transformación en esa relación dialectica entre sociedad y naturaleza, en Rionegro, la alta participación de la actividad inmobiliaria refleja como el capital produce espacios para su reproducción social, en este caso a través de urbanizaciones, casas de recreo, parques industriales, bodegas, y lotes, de manera que construye a su medida el mercado y las territorialidades que a su vez le permiten perpetuarse en el territorio.

Los agentes inmobiliarios, sin embargo, no están aislados de los agentes industriales y de mercado, en gran medida son su extensión, surgidos dentro de la especialización de la producción en la administración del espacio como un recurso estratégico. Así, sus excedentes también van hacia las mismas arcas profundizando la acumulación y la desigualdad en el territorio.

Las nuevas territorialidades promovidas por los agentes inmobiliarios urbanizan el territorio, lo fragmentan en espacios más pequeños, disponiendo a personas y lugares para nutrir los ciclos productivos de los sectores en los que los agentes locales han invertido los excedentes producidos por el capital en la industria manufacturera y la agroindustria. Mientras que la territorialidad tradicional, de economía campesina familiar, sobrevive en aquellos espacios en los que el capital dominante aun no logra ser suficientemente productivo, ratificándose el circuito entre la economía principal y la secundaria descrita por Lobato (2000), consolidando al territorio en una perspectiva de mercado.

Los datos también señalan la permanencia de la industria manufacturera, la agricultura (agroindustria) y el comercio, como motores de la economía local, las cuales generan el mercado local y regional. Pero, a diferencia de las anteriores oleadas industriales, la novedad es que los agentes internacionales ya están insertos en el territorio a través de empresas que se radicaron allí y que han cambiado de propietarios nacionales a extranjeros, de tal modo que no es evidente su presencia como tampoco sus intereses. Sin embargo, el territorio también les es útil en su estrategia internacional y participan de su adecuación hacia la competitividad y la productividad.

En ese sentido, agentes locales e internacionales encuentran intereses coincidentes en la configuración del territorio en esa perspectiva de incrementar los flujos económicos y buscar oportunidades de renta y acumulación en el proceso.

Esta confluencia entre los intereses de agentes de transformación locales y extranjeros en el ordenamiento del territorio de Rionegro se manifiesta a través de las obras de infraestructura y, fundamentalmente a través de las obras de conectividad del territorio con los flujos económicos locales y globales. A continuación se describe a Rionegro y los principales elementos de su configuración territorial a partir de la construcción de la autopista Medellín – Bogotá.



*Figura 70.* Se destaca la relación asimétrica entre la concentración urbana de Medellín y el Valle de Aburrá con respecto a Rionegro. Elaboración propia basada en mapa tomado del Geoportal – Cornare con las capas Cornare y Google.

En la Figura 70 se aprecia la ubicación geográfica de Rionegro con respecto a Medellín y el Valle de Aburrá, así como las proporciones entre sus mallas urbanas (delineadas en rojo). Mientras Medellín se acerca al límite de su disponibilidad de espacio para la construcción, lo que impulsa un crecimiento horizontal a través de la renovación urbana privada y pública, y su expansión hacia otras regiones como el Oriente Antioqueño; Rionegro, según el POT, aun cuenta con amplias áreas rurales que sirven como zonas de reserva o expansión urbana de espacios para la producción y la reproducción social de la industrialización y la urbanización.



Figura 71. Se observan las tres vías que comunican al Valle de Aburrá con Rionegro y el Valle de San Nicolás. Elaboración propia basada en mapa tomado del Geoportal con selección de municipio de Rionegro por atributos con capas de Cornare, Imágenes Google y Base Google

Como se indica en la Figura 71, Rionegro en su relación con el Valle de Aburrá y como parte del corredor con Bogotá, se conecta a través de tres vías: la autopista Medellín – Bogotá, Santa Elena y Las Palmas. Esta es la infraestructura que lo vincula a los circuitos y los flujos económicos del Valle de Aburrá con otras regiones del país y el mundo, y se puede apreciar el énfasis en la conectividad con el sector donde se ubica el aeropuerto José María Córdoba. Dos de las tres vías, Santa Elena y Las Palmas, se encuentran en inmediaciones del aeropuerto, mientras que la tercera, la autopista, tiene una variante que también conduce hacia este lugar. Lo que manifiesta como la producción adecuó los espacios para el servicio de sus procesos productivos y sus intercambios económicos con el país y el mundo.

La conectividad con el aeropuerto también revela la transformación que sufre Medellín y que induce en el resto del Valle de Aburrá. Cuando relocaliza su producción industrial en otros espacios como el de Rionegro, libera espacios para la una producción industrial más sofisticada que se asocia a los servicios de tecnología, salud y turismo, para lo cual fragmenta en porciones aun más pequeñas, costosas y rentables su espacio geográfico, y genera un flujo económico que se encarna en personas que llegan al territorio a consumir la oferta de servicios. De esta manera, ya no solo es el transporte de mercancías, sino, el de consumidores de servicios y bienes en la ciudad.

En este contexto, los agentes de transformación reconfiguran el territorio de Rionegro para adaptarlo a esta función de producción que no emerge del mismo territorio sino que se produce desde fuera de él, es una dinámica exógena que genera impactos adentro. La concentración de estas actividades productivas en la cercanía de las vías y el aeropuerto revela esta realidad. En este caso el agente de transformación optimiza su inversión aprovechando la oferta de recursos, incluyendo el espacio, para reproducir su proceso de producción y perpetuarse en este territorio.

En la práctica es un cambio de los ejes territoriales de Rionegro, el cual en el pasado reciente se estructuró alrededor del Río Negro y las vías que comunicaban con los Valles de Aburrá, y de los Ríos Magdalena y Cauca. Y que en el presente se estructura a partir de la autopista Medellín – Bogotá y el aeropuerto José María Córdoba, desapareciendo el Río Negro como eje y perdiendo centralidad económica y social la cabecera urbana municipal. El territorio se fragmenta en nuevas unidades según su función y relación con estas infraestructuras.

En la zona de influencia de la autopista Medellín – Bogotá se consolidan principalmente instalaciones industriales que requieren del transporte de mercancías y carga pesada a través de esta vía, y que tangencialmente les es útil el acceso al aeropuerto a través de las vías internas del municipio o de la variante de Guarne. Mientras que en la zona de influencia del aeropuerto se concentran industrias para las que el transporte aéreo les resulta más estratégico y productivo, como son la agroindustria de cultivos de flores, las empresas de importación y exportación radicadas en la zona franca y los parques industriales ubicados sobre las vías al aeropuerto. También son importantes las empresas con prestaciones de servicios como la salud y las actividades asociadas al turismo como hoteles, restaurantes y transporte de pasajeros.

Incluso, una evidencia de estas aglomeraciones por volumen de actividad especializada, es que la autopista Medellín – Bogotá es readecuada para conectarse con estos flujos a través de la construcción de la variante que parte en inmediaciones del sector del antiguo hipódromo en Guarne y conduce hasta el aeropuerto, incorporando este nuevo flujo a su operación.

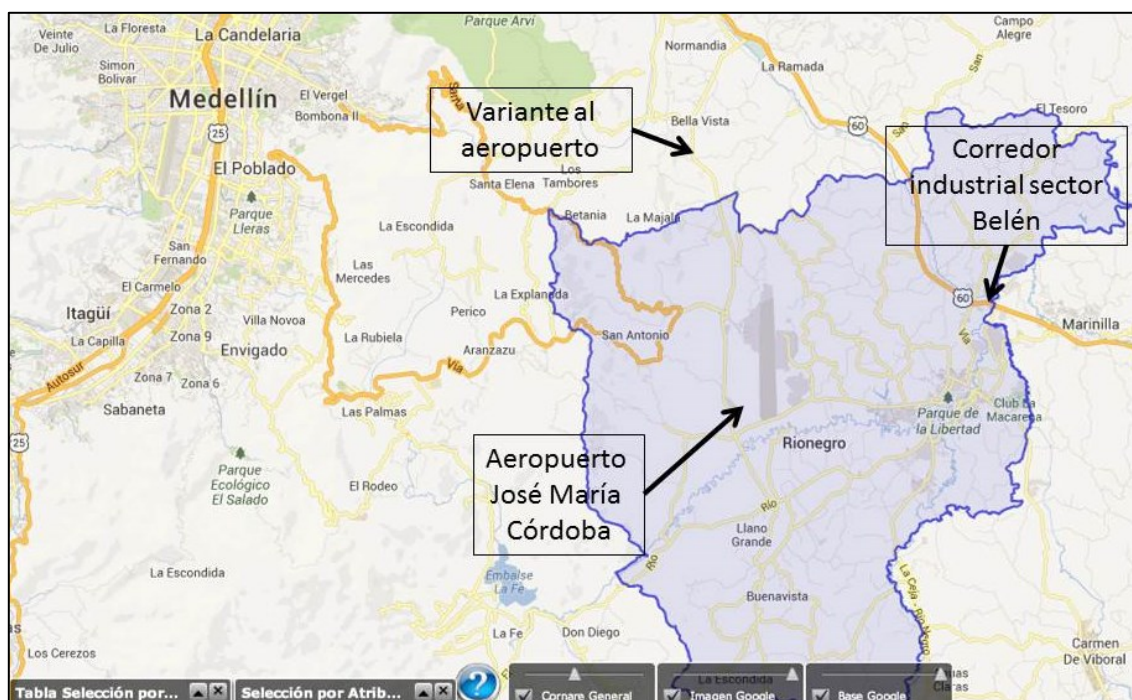


Figura 72. Mapa conectividad vial Medellín – Rionegro. Elaboración propia basada en mapa tomado del Geoportal, con selección de municipio por atributos y capas de Cornare general, Imagen y Base Google.

En la Figura 72 se observa como la variante vincula directamente los flujos que provienen del Valle de Aburrá y los conduce hacia el aeropuerto José María Córdoba, en una conexión más directa que el uso de las vías internas desde el corredor industrial del sector de Belén o pasando por la cabecera urbana de Rionegro. Al mismo tiempo, esta vía aísla a la cabecera, estructura fundante del municipio, de los flujos económicos y sociales que se producen sobre las vías principales y el aeropuerto, lo que representa una evidencia en la modificación de los ejes territoriales de Rionegro.

Se ve una mayor densidad de vías y flujos para la conectividad entre la autopista Medellín – Bogotá y el aeropuerto a través de la variante del sector La Ramada y de las vías internas que conectan con la cabecera urbana de Rionegro.

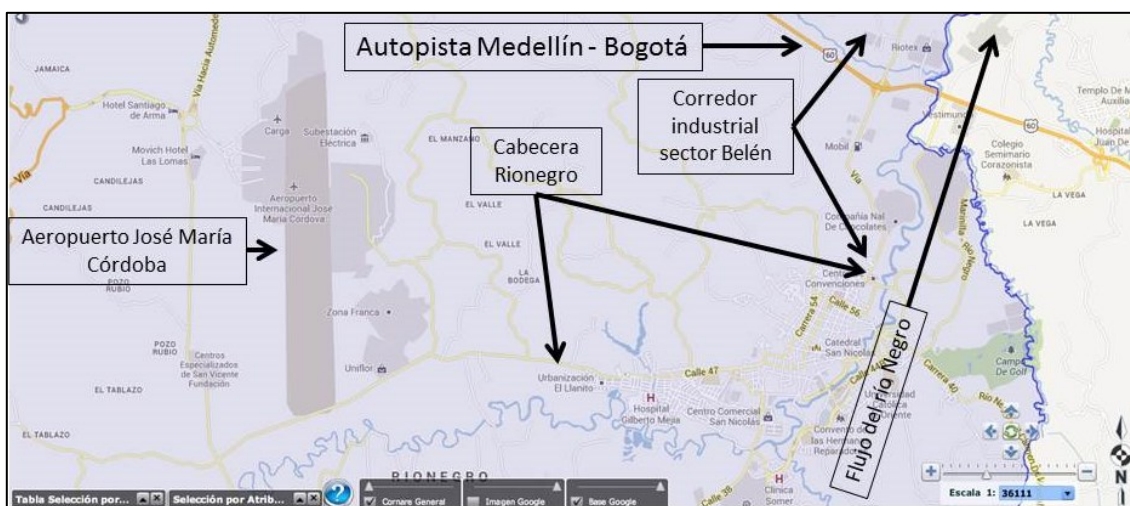


Figura 73. Mapa ejes territoriales en Rionegro. Elaboración propia basada en mapa tomado de del Geoportal, con selección de municipio por atributos y capas de Cornare general, Imagen y Base Google.

En la Figura 73 se aprecia como la forma de la cabecera urbana de Rionegro se expande en el mismo sentido del Río Negro, reconociendo su relación fundante con él. También se aprecia como el corredor industrial de Belén se expande igualmente siguiendo el curso del Río, instalándose en el siguiente espacio después del casco urbano y antes de la autopista Medellín – Bogotá, la cual se consolidaba hacia la misma época. Existe una interacción directa con la cabecera de Rionegro, así como con la de Marinilla, aprovechando el flujo existente de la antigua carretera entre los dos municipios y que también lleva el mismo sentido del río.

El aeropuerto no hace parte de esa continuidad construida entre cabecera urbana y autopista, es una instalación que, por el contrario, rompió los ejes territoriales y la estructura espacial y social que existían en Rionegro. Creó condiciones para la instalación de nuevas actividades productivas que se favorecieron con el transporte aéreo como la agroindustria de floricultivos y empresas de importación y exportación. Esta dinámica se consolida desde 1990 y hasta el 2011 y su impacto se centraliza en el Valle de Llanogrande, a través de la nueva oleada de agroindustria y urbanización. A diferencia de las olas de 1960 y 1980, se manifiesta con formas de apropiación del territorio en las que produce espacios para habitantes con más alta capacidad de consumo. No produce concentraciones urbanas populares como las producidas anteriormente en Rionegro, Marinilla y otras localidades.

El aeropuerto José María Córdoba está alineado con el eje territorial del Valle de Aburrá y sus necesidades. Es la instalación más importante para el aumento de la velocidad del sistema de producción regional en su relación con los mercados internacionales. Su presencia generó las condiciones de transformación en el uso del suelo desde lo productivo y lo social en el Valle de Llanogrande.

El aeropuerto como infraestructura aporta al fraccionamiento de la unidad territorial tradicional de Rionegro y, por tanto, a la creación de nuevos espacios para nuevos agentes, reduciendo los espacios disponibles para los usos tradicionales en el municipio. Su vínculo más fuerte es con el territorio del Valle de Aburrá, y su configuración obedece claramente a la centralidad de Medellín. De esta manera, Rionegro le sirve a Medellín como una extensión o ampliación en la que instala las infraestructuras y actividades de producción que mejor convengan a su proyecto económico, social y cultural.

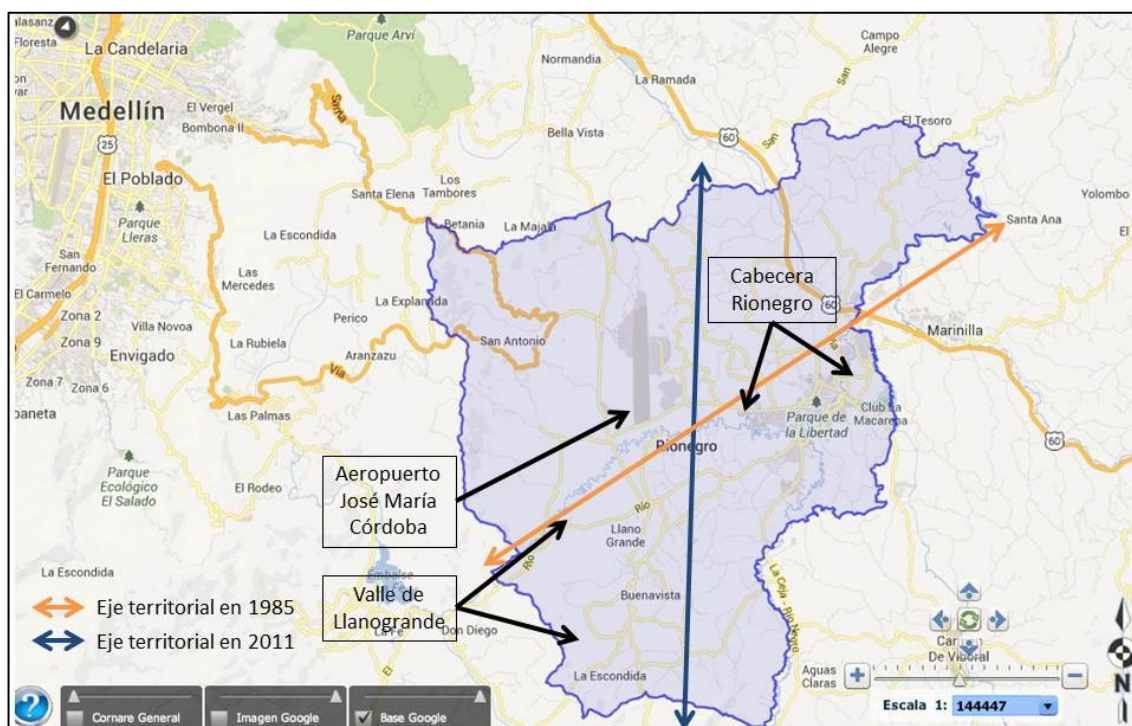


Figura 74. Mapa de comparación de los ejes territoriales de Rionegro en 1985 y en 2011. Elaboración propia basada en mapa tomado del Geoportal. Aplicación de selección por atributos en municipios y capas Cornare y Base Google.

En la Figura 74, la línea naranja señala el vector del río Negro como eje estructurante del territorio de Rionegro, vigente hacia 1985. En la línea azul se indica el vector que se está consolidando hacia el 2011, en el cual la presión de la autopista Medellín - Bogotá, la vía Las Palmas y el aeropuerto José María Córdoba, modifican el eje territorial del municipio.

En la comparación del eje territorial predominante hasta 1985 con el que predominaba hacia el 2011, se observa un giro del oriente hacia el norte, favoreciendo la influencia de los flujos que llegan de Medellín por el occidente de Rionegro a través de la relación ya explicada con el aeropuerto, la vía Las Palmas y la variante de la autopista Medellín – Bogotá hacia el aeropuerto. También se indica la ubicación del Valle de Llanogrande con respecto al aeropuerto.

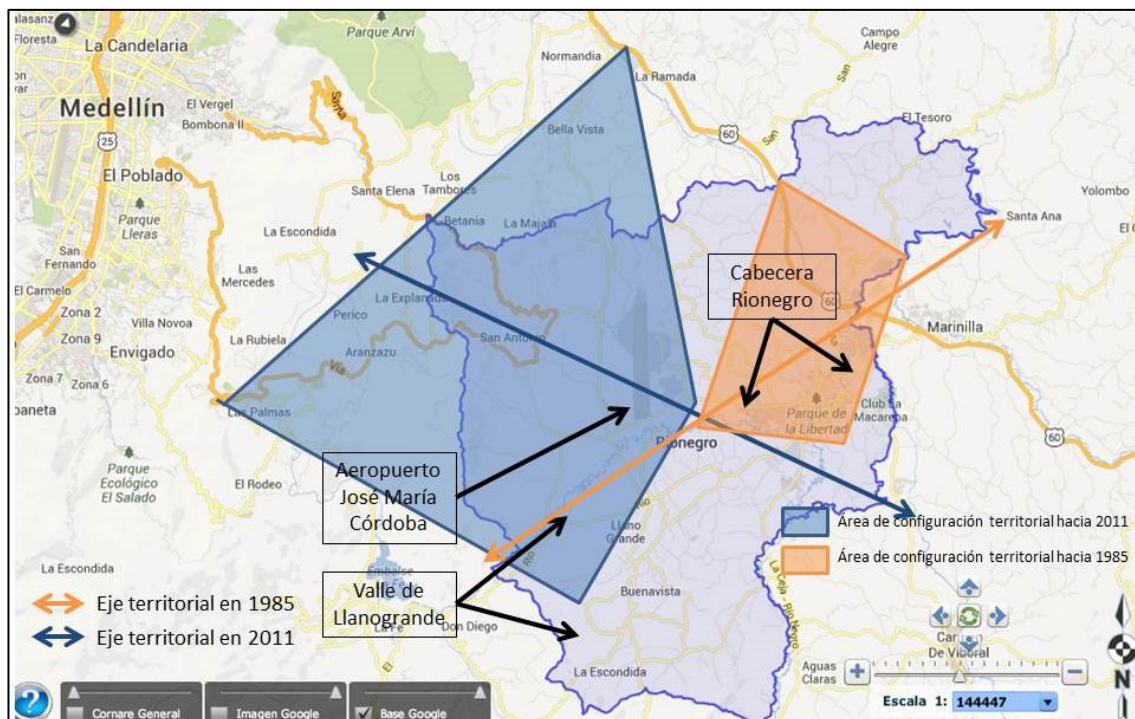


Figura 75. Mapa con polígonos de configuraciones territoriales de 1985 y 2011. Elaboración propia basada en mapa tomado del Geoportal. Selección de atributos por nombre de municipio, activadas las capas Cornare y Base Google.

En la Figura 75, se muestran dos polígonos. En el primero, de color naranja se indica el área de las configuraciones territoriales producidas hasta 1985 por influencia de la autopista Medellín – Bogotá, el corredor industrial del sector Belén y la cabecera urbana de Rionegro. En el segundo polígono, de color azul, se indican el área de configuraciones producidas por la influencia de la construcción y puesta en operación del aeropuerto José María Córdoba, la vía Las Palmas, y la variante de la autopista Medellín – Bogotá hacia el aeropuerto. El impacto principal se concentra en Llanogrande.

Se puede observar como el polígono naranja se proyecta sobre el oriente del territorio de Rionegro e incorpora con claridad la cabecera urbana y el corredor industrial del sector Belén, y resulta de la intersección del Río Negro con la autopista Medellín – Bogotá.

El polígono azul se proyecta sobre el occidente de Rionegro, colindante con el Valle de Aburrá, e incorpora a Llanogrande y las cercanías del aeropuerto, y resulta de la

intersección del sentido del vector del aeropuerto con el vector de la vía Las Palmas y Medellín.

Al comparar ambos polígonos se nota cómo las transformaciones anteriores a 1985 tenían un área de impacto menor y más localizado en el oriente del municipio y con un vínculo más fuerte con la cabecera urbana. También se aprecia que la intervención del espacio geográfico se delimita a la producción de espacio para la producción a través de instalaciones industriales.

Mientras el polígono posterior a 1985 la acción transformadora se ubica en el occidente de Rionegro, no se relaciona fuertemente con la cabecera urbana del municipio pero sí con la vía que trae los flujos de intercambio y tránsito desde Medellín y el Valle de Aburrá. También se nota que se interviene el espacio produciendo espacios para la función de la producción y de la reproducción de una clase social alta y media alta con asiento en Llanogrande.

Entre 1960 y 1990, Rionegro sufría un cambio de eje territorial con la instalación de la industria en el sector ubicado entre la vereda Belén y la cabecera de Rionegro, siguiendo el curso del Río Negro. Estas instalaciones significaron el traslado de la actividad productiva campesina hacia otros espacios dentro y fuera del municipio, la centralización de la actividad comercial y la vivienda en la cabecera urbana, y el reconocimiento del potencial de recreación y turismo del sector de Llanogrande.

Solo que la siguiente configuración territorial replicó un modelo de ordenamiento territorial diferente para un habitante distinto. Llanogrande se constituyó como área en un mercado que consume servicios y bienes, y que en la práctica se convirtió en un modelo de urbanización dispersa en casas de vivienda y de descanso, al contrario de la típica concentración y densidad de la urbanización obrera, acompañado de pequeños centros y locales comerciales, que implican la disponibilidad de mayores recursos individuales para ser usados, y con una baja infraestructura pública en servicios de transporte, salud y educación, lo cual compensan sus propietarios con ofertas privadas a estas demandas sociales.

En la práctica son dos territorialidades distintas dentro del mismo municipio que aunque están vinculadas entre sí por la función de la producción se diferencian en cuanto al tipo de demanda que atienden a través de los espacios y las formas producidas.

Una configuración territorial abrió el camino de la siguiente, creó las condiciones para que su reproducción, como parte de esa constante relación dialéctica entre la sociedad – a través de sus agentes de transformación – y la naturaleza como una permanente creación y destrucción a partir de los recursos disponibles en el territorio.

En el día a día se manifiesta la planificación real del territorio, más allá de los documentos y las intenciones de las políticas del agente Estado y de las gestiones de los agentes de la sociedad, las formas señalan al agente de producción, a través de la industrialización y la urbanización inmobiliaria, como el autor de la pintura que hoy es el territorio, apropiado a través de urbanizaciones, parcelaciones y demás estructuras recreativas, así como de bodegas, parques empresariales, y floricultivos.

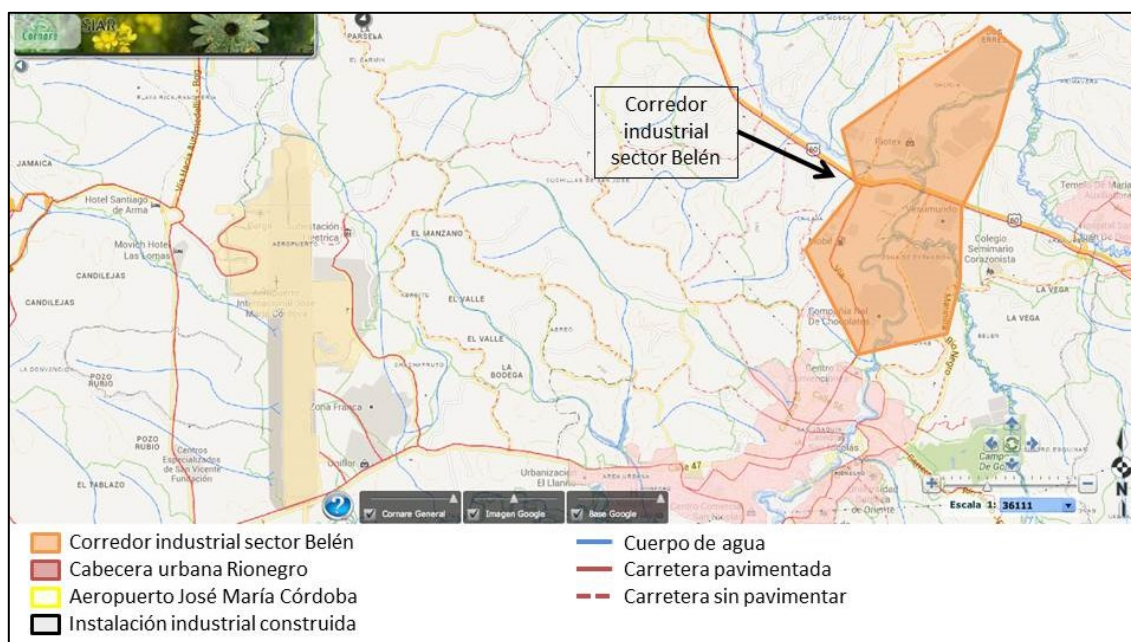
Esta nueva configuración, (Lobato Correa, 2000), es un espacio de reproducción social de una clase privilegiada, y por tanto, por definición restringe la reproducción de otras clases sociales, ordenando no solo su propio espacio sino presionando el uso de otros espacios donde se da la reproducción social de las demás clases o grupos sociales.

Ahora, en la interacción de estas dinámicas también surge un fenómeno inmobiliario que incorpora tierras de uso agropecuario para viviendas de descanso y habitación, así como, para la producción de nuevos espacios comerciales que reproducen las características de los centros comerciales de Medellín y de otras ciudades; y que en su combinación, ejercen presión sobre el comercio, una de las actividades fundantes del municipio, sobre su antigua organización campesina y su disposición como despensa alimentaria de la región y del Valle de Aburrá.

El cambio de los ejes territoriales implica el fraccionamiento del territorio en tres grandes unidades: la cabecera urbana y sus funciones tradicionales, el corredor industrial de Belén y la autopista Medellín – Bogotá, y el aeropuerto José María Córdoba y su zona de influencia en Llanogrande.

Para este trabajo se delimita el área de estudio al corredor industrial del sector Belén, el cual se puede observar como el área sombreada en la fotografía aérea de la Figura 77. Este corredor tiene un tamaño de unos 1.5 Kilómetros de ancho y 2.7 Kilómetros de largo, cruzado por el Río Negro y la vía Belén-Rionegro, según medición hecha a través del mapa de usos del suelo del municipio de Rionegro. (Municipio de Rionegro, 2013)

### 3.8.4 El corredor industrial del sector Belén y autopista Medellín – Bogotá



*Figura 76.* Mapa ubicación y forma del corredor industrial del sector Belén en Rionegro. Elaboración propia basada en mapa Geoportal. Selección de atributos por municipio con activación de capas Cornare y Base Google.

La concentración de la gran industria más representativa a partir de la construcción y operación de la autopista Medellín –Bogotá se localiza en la intersección que tiene con la vía Belén – Rionegro que conduce hacia el casco urbano del municipio y colindando con el Río Negro, como se ve en la Figura 76.

Allí se ubican empresas como Coltepunkt y Textiles Rionegro del grupo Coltejer, Riotex del grupo Fabricato, Imusa, Sancela del grupo Familia, Vestimundo del grupo GEF, Pintuco del Grupo Cacharrería Mundial, Compañía Nacional de Chocolates del grupo Nutresa, Postobón del Grupo Ardila Lulle y un parque industrial para la mediana y pequeña empresa.

Este sector industrial se ubica cerca de la red de servicios que requiere para su reproducción en el espacio, accede a las vías de comunicación, a la energía eléctrica a través de varias subestaciones, al acueducto y alcantarillado. El Río Negro, cuerpo de agua que estructura el espacio en este sector, sirve para el suministro de agua para los procesos industriales (las calderas) y para la disposición de aguas servidas o negras.

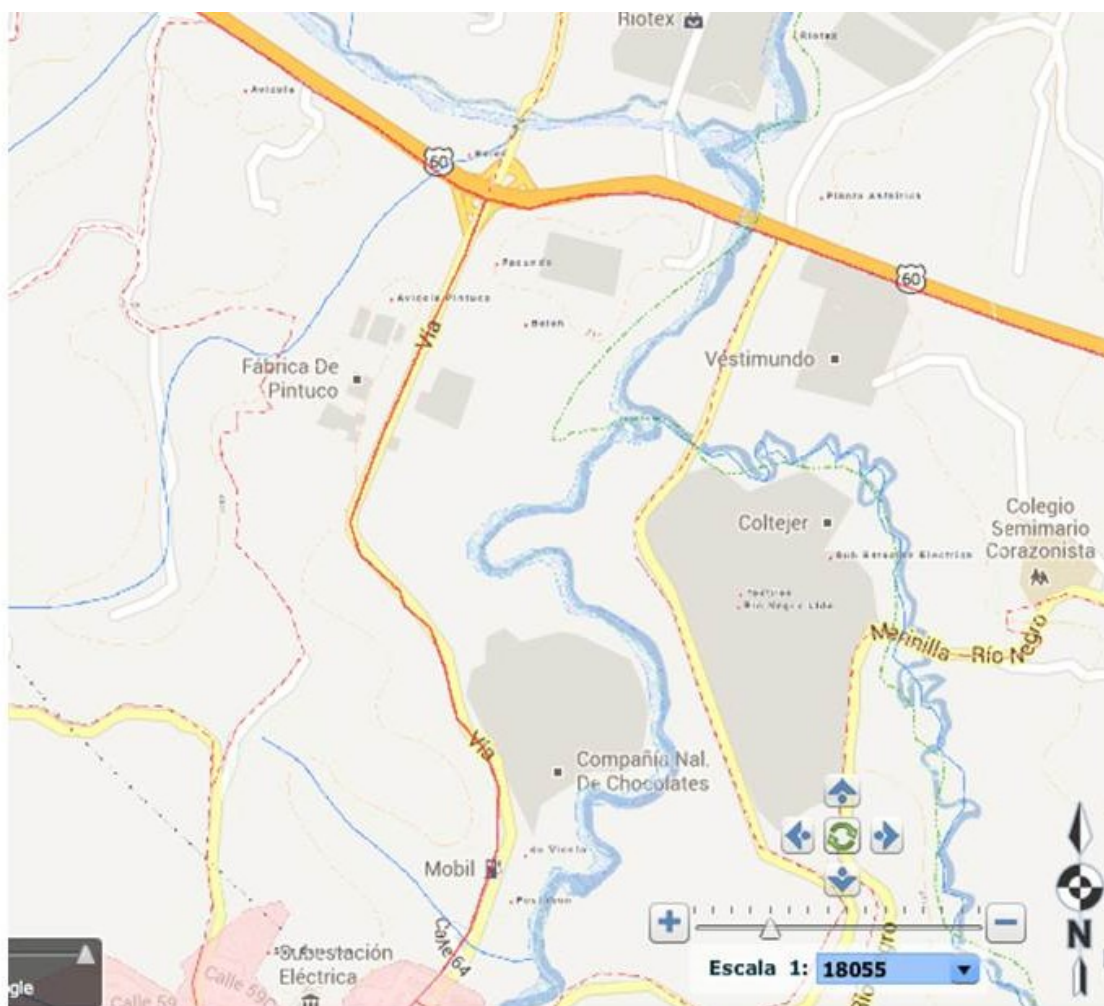


Figura 77. Mapa en detalle del corredor industrial sector Belén – Rionegro. Elaboración propia basada en mapa Geoportal. Selección de atributos por municipios, capas activadas Cornare y Base Google.

Además de las condiciones físicas y naturales que favorecen la actividad de producción, también ofrece el acceso a la mano de obra asentada, tanto en el casco urbano de Rionegro como en el de Marinilla, y sus vías facilitan la movilidad de personas de otros municipios del Oriente Antioqueño y del Valle de Aburrá.

Los terrenos de las empresas asentadas en el sector configuran un corredor que se ubica a ambos lados de la vía entre Rionegro y Marinilla y en la intersección con la autopista Medellín – Bogotá. Las instalaciones industriales incluyen zonas de retiro frente a las vías y con respecto a la quebrada, y también tienen espacios disponibles para futuras expansiones o divisiones, como se aprecia en la Figura 77. El mayor espacio lo ocupan las instalaciones

industriales (en sombra gris), las cuales a partir de la propiedad de la tierra y de la función de producción en el sector, regulan o controlan este corredor, de tal manera que se inhibe la presencia de otras actividades por la falta de espacio para ellas.

También se aprecian las áreas construidas en instalaciones industriales (sombra gris oscuro), sin embargo, las áreas ocupadas no construidas (sombra gris claro) también hacen parte del predio total de las industrias. Se puede observar que no se indican áreas de vivienda o servicios urbanos, como tampoco de áreas recreativas o instituciones educativas o de salud. Estas actividades están asociadas al sistema de reproducción social y fueron relocalizadas en otros lugares del municipio o de la región, para darle prioridad a la producción en este espacio.

Las empresas asentadas en el corredor disponen todavía de amplios espacios de reserva y expansión, utilizando el espacio no construido como un recurso valioso dentro de futuras estrategias de reproducción o perpetuación en el territorio. También pueden ser usados como una forma de inversión, puesto que al escasear el espacio éste cobra un mayor valor, logrando que la especulación también sea una fuente potencial de renta para el dueño del predio.

En la Figura 78 se puede apreciar un registro fotográfico que ilustra la situación descrita, las amplias zonas de reserva y su ubicación que favorece futuros desarrollos para el dueño del predio. En la primera parte de la imagen se muestra el punto de vista a ras de piso. Se observa una gran distancia desde el borde de la autopista Medellín – Bogotá y las edificaciones de la planta. En la segunda parte de la imagen, vista aérea, se señala un triángulo amarillo que indica el lugar del que fue tomada la primera imagen y que sirve de referencia para corroborar que la distancia entre la autopista y la planta de Riotex es grande. Además, es visible la disponibilidad de áreas para nuevas ampliaciones.



*Figura 78.* Imagen sobre la reserva de espacios en el corredor industrial. Ejemplo Riotex. (2013).  
Elaboración propia basada en fotografía de Vicente Guerra Peña y fotografía aérea de Google Earth.



*Figura 79.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Ejemplo de espacios e instalaciones de reserva en el corredor industrial, antiguo almacén de telas y sede de la CEO. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En la Figura 79, se aprecia una construcción que hace parte del predio de Riotex sobre la autopista Medellín – Bogotá y que ha tenido usos comerciales y gremiales (fue sede de la Corporación Empresarial del Oriente) y almacén de telas, aunque desde los 90 no tiene un uso aparente. Sin embargo, ocupa un espacio que nadie más puede ocupar, representando una inversión valorizable frente a la escasez de espacio para la producción dentro del corredor industrial del sector Belén.



*Figura 80.* Mapa con localización de espacios disponibles en el corredor industrial. Elaboración propia basado en fotografía de Google Earth.(2013)

En la Figura 80 se indican en las zonas rojas los lugares en los que se construyen nuevas instalaciones industriales, medianas y pequeñas, aprovechando los espacios que las empresas grandes no controlan. Sin embargo, su función es igualmente para la producción industrial. En el corredor industrial no hay evidencia de una destinación de espacios para la vivienda, la educación, la salud o la producción agropecuaria.

Estas pequeñas empresas aprovechan la infraestructura existente, así como la circulación, ya sea hacia la autopista Medellín – Bogotá o hacia el aeropuerto y la zona franca. Así como la cercanía con los cascos urbanos de Rionegro y Marinilla, ya sea como fuente de mano de obra o como mercados locales. También se aprecia que el espacio es un recurso escaso para los agentes de transformación más pequeños que actúan a través de la prestación de servicios de apoyo a la producción de las grandes empresas.



*Figura 81.* Ejemplo bodega de madera y Pintuco. Elaboración propia basado en fotografía de Vicente Guerra Peña y Fotografía aérea de Google Earth. (2013).

En la Figura 81, en la parte superior se ve la bodega de madera ubicada en una “isla” o “muela” entre la vía y el predio vecino. En la parte inferior se observa su localización con respecto a la planta de Pintuco y la proporción con respecto a los otros espacios de producción a su alrededor. El triángulo amarillo muestra el punto de vista de la imagen en la parte superior.

Es una evidencia en cuanto a los espacios que son ocupados por los pequeños agentes, como el de la bodega de madera ubicada en la vía Belén – Rionegro. En esta imagen se observa como la construcción está contra la barranca de la colina que le da la forma a la vía y al sector, siendo un aprovechamiento al límite de un espacio pequeño en comparación de las empresas vecinas como Pintuco y la Compañía Nacional de Chocolates.

Este tipo de espacios, conocidos como “islas” o “muelas” son escasos dentro del territorio, por lo que tienden a ser costosos para los pequeños agentes. En el corredor hay unos pocos espacios pequeños, que han sido ocupados por instalaciones de servicios de venta de madera, talleres, estaciones de gasolina y parqueaderos para camiones y tractomulas, y que aprovechan los flujos de las empresas grandes y medianas y la circulación entre Rionegro y la autopista Medellín – Bogotá.

En el fondo de la imagen superior de la Figura 81, se aprecia una zona verde que hace parte de un espacio de reserva de otro agente. En este caso el “verde” no representa lo rural o campesino, sino, que es el lugar e otros usos potenciales para su propietario. Sin embargo, propicia una dualidad en la percepción del territorio.

Con esta ocupación de los espacios más pequeños, se agotan los que pueden usarse dentro del corredor, lo que provoca una presión, por parte de nuevos agentes, para ampliar el corredor cambiando la función de las zonas que aun sirven de casas de campo o de fincas de producción agropecuaria de pequeña escala.

Ese fenómeno, que se presenta en mayor cantidad en el tramo que va del sector de Belén hacia el casco urbano de Rionegro, tiende a densificar estos últimos espacios, dividiéndolos en áreas más pequeñas. Mientras la gran empresa sigue localizada en las áreas grandes que tiene consolidadas desde su llegada a este territorio.



*Figura 82.* Ejemplo espacios pequeños para servicios de soporte en el corredor industrial. Elaboración propia basada en fotografía de Vicente Guerra Peña (2013) y fotografía aérea Google Earth (2013).

En la Figura 82, en la parte superior, se aprecia la vista frontal al acceso del parqueadero vecino al outlet de Imusa. En la parte inferior, se señala el espacio ocupado por el parqueadero con el polígono amarillo y el de Imusa con el polígono azul. El triángulo amarillo representa el punto de vista del registro a ras de piso. Se observa como esos espacios más pequeños también se incorporan a la producción a través de servicios a los usuarios del sector, en este caso como parqueadero de vehículos de carga y como restaurante popular. El tipo de construcción revela la baja inversión realizada en la adecuación del espacio.



Figura 83. [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Estación de combustibles, es un ejemplo de cómo los espacios pequeños se subordinan a las actividades de producción en el corredor industrial. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En la Figura 83 se muestra una estación de combustibles que orienta su servicio hacia el transporte que circula por la vía Belén – Rionegro. En la parte posterior cuenta con un parqueadero para vehículos de carga, aprovechando los flujos que las empresas generan en este espacio.

En la valla se muestra que es proveedor de grandes empresas del sector y del municipio, lo que ratifica la que esta unidad de negocios está inserta en el circuito de los agentes secundarios que atienden las necesidades de servicios locales.



*Figura 84.* Control de espacio por lote de “engorde” o reserva. Elaboración propia basada en fotografía de Vicente Guerra Peña (2013) y fotografía aérea de Google Earth (2013).

En la Figura 84, parte superior, se observa un lote con movimiento de tierras que aún hace parte de las reservas de espacio en el corredor sin instalaciones de producción. Abajo se muestra en el polígono naranja este mismo espacio. El triángulo amarillo señala el punto de vista de la primera imagen.

En una primera mirada el predio no presta ninguna prestación aparente a los usuarios de la vía y tampoco se ofrece en venta frente a la demanda de espacios en el corredor industrial, usándose como “lote de engorde”, lo cual es una señal de su posible uso especulativo a la espera de una oferta u oportunidad que genere suficiente renta para el propietario. Esta situación también se constituye en otra forma de control del espacio al no permitir algún uso diferente. Al espacio no accede el agente que quiere sino el que puede.

Otra evidencia del control del espacio por parte de los agentes de transformación es que aun existiendo espacios no construidos dentro del corredor, éstos no han sido incorporados a funciones diferentes a la producción. Es el caso de la función de vivienda, educación, salud y recreación como ofertas a la demanda de una población de residentes que no tienen cabida dentro del corredor, allí todos los espacios están vinculados a la función de producción.



Figura 85. Usos de producción dentro del corredor industrial y uso de vivienda en su exterior.  
Elaboración propia basada en fotografía de Google Earth (2013).

En la Figura 85 también se nota como las áreas rojas, los espacios en los que se manifiesta alguna actividad de construcción o movimientos de tierra, tienden a ejercer presión sobre los bordes del corredor, tanto hacia el Río Negro como hacia la montaña (sombreada en verde) la cual está destinada a usos rurales y que al 2011 estaba conformada por predios sin cultivos comerciales ni tradicionales, con un uso preferente como vivienda.



*Figura 86.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña].(2013). Casa de origen campesino con función de vivienda y sin vínculo a función de producción agropecuaria. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

Si bien las casas campesinas conservan sus formas ya no prestan el servicio a la función de la producción agrícola campesina o como vivienda familiar cotidiana. En ellas se desarrollan otras actividades más asociadas a la vida urbana que a la rural campesina tradicional, como se puede apreciar en la misma figura 86, en la que claramente no hay cultivos, ni pastos para ganadería, solo la vivienda y el área verde, destinado más para el descanso. La cercanía a la infraestructura reduce su espacio, eleva su precio y transforma su función. En la imagen se aprecia uno de los enlaces que conducen el tráfico hacia la autopista Medellín – Bogotá, en el sentido que lleva a Marinilla, a la altura del crucero de Belén.

También se aprecia una vía de servicio de aspecto rural que cuenta con asfalto e iluminación y que conduce hacia pequeños predios de pasado rural y que ahora se encuentran en el borde con lo urbano y lo industrial.



*Figura 87.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Vivienda de origen campesino sin vínculo a la producción agropecuaria. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

La vivienda de la Figura 87 está ubicada en el corredor industrial entre la bodega de madera y la sede de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño. Se observa que si bien la forma de la vivienda es de origen campesino, no hay evidencias de producción agrícola tradicional ni industrial, al momento del registro fotográfico, y destinada a casa de descanso.



*Figura 88.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Sede de la Fundación Nuevo Amanecer en sede de tipo campestre. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En la Figura 88 se aprecia la sede de una entidad dedicada a la rehabilitación de drogadicción. El predio está ubicado sobre la margen derecha en sentido Belén – Rionegro. Su función ya no responde a la producción rural ni a la campesina tradicional. En este lugar se atiende una necesidad de un mayor carácter urbano y se reciben personas de otros sectores del municipio y de la región.

En la conformación del espacio se aprecia la cercanía a la vía y el tendido de distribución eléctrica con características urbanas. Mientras que su portón de entrada y las vías de acceso (rieles) son de aspecto más rural. Siendo un ejemplo, de la dualidad de sentidos entre lo urbano y lo rural en las apariencias de las formas en los bordes del corredor industrial.



*Figura 89.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña].(2013). Vivienda de origen campesino en función de vivienda urbana. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En la Figura 89, se observa una antigua y pequeña casa campesina con una valla publicitaria a su izquierda, sin funciones de producción campesina. De alguna manera representa el borde entre la forma rural y el uso urbano, como se revela en su entorno físico, con la propia vía, su señalización y la densidad de la red eléctrica y de la iluminación pública. A un lado del predio se aprecia una vía carreteable, destapada, por la cual se accede a otros predios ubicados más arriba en la ladera. Este predio está ubicado en el sentido Autopista Medellín – Bogotá hacia Rionegro, relativamente cercano al casco urbano del municipio.



*Figura 90.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Centro industrial y comercial sobre la vía Belén – Rionegro. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En la Figura 90 se observa un predio construido como un conjunto de bodegas y locales comerciales, que incluye un pequeño centro comercial con servicios de alimentación. Su construcción refleja un concepto urbano diferente de aprovechamiento del espacio con respecto a las grandes empresas tradicionales, fragmentándolo en unidades más pequeñas a partir de una transformación física, valorizando el suelo y generando una infraestructura apta para la producción de pequeñas y medianas empresas.

La producción del espacio se realizó a través de un agente inmobiliario, a diferencia de las grandes empresas del sector, las cuales actuaron directamente en la gestión y la producción de sus espacios. La estrategia de localización también es diferente, ya que no generan espacios de reserva generando un aprovechamiento más rápido del recurso.

El paisaje está más consolidado desde la apariencia urbana, tanto por las formas de las bodegas y su distribución, así como las instalaciones de servicio como el paradero de buses, la señalización de la vía, el hidrante, el alumbrado público, el tendido de redes eléctricas y telefónicas.

El agente inmobiliario genera su excedente a partir de la valorización de los espacios y obtener la mayor renta posible entre el costo de la transformación y el valor de las unidades comercializadas. Una vez cierra el ciclo urbanizador de ese espacio, emprende nuevamente el proceso en otro espacio, sin generar vínculos o responsabilidades posteriores a la transformación. Instala a los nuevos agentes de producción y sigue con nuevas producciones de espacio para otros agentes.

Pese a que el corredor industrial del sector Belén inició su consolidación desde 1960 y logró su mayor momento industrial hacia el 2000, con la intervención de grandes agentes industriales, ahora es el escenario de cambios con nuevas formas y velocidades distintas.

En esta oleada se percibe un esfuerzo por aprovechar espacios de menor tamaño para una mayor cantidad de agentes pequeños y medianos, procurando una renta más alta y rápida por parte del agente inmobiliario que gestiona la transformación del espacio. Mientras que los agentes comerciales reconocen nuevos flujos y demandas de servicio por parte de los nuevos agentes de producción en el sector, generando una oferta a su alcance físico y económico.

Es una nueva generación de transformaciones que responde a un contexto diferente al de las décadas anteriores, en la que se reconocen y conviven formas convencionales y actuales de producción. Al observar el sector es posible reconocer las capas de cada generación de transformación, ya sea por las formas físicas construidas, por la estrategia con respecto al uso de los espacios, por los discursos y las relaciones que construyen entre sí.

En el período de consolidación del corredor los agentes de producción provenientes del Valle de Aburrá se han insertado en el territorio y han construido una institucionalidad regional, simbolizada en la CEO – Corporación Empresarial del Oriente – la cual estuvo ubicada en el predio de Riotex y la CCOA – Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño – la cual se ubica dentro de los nuevos espacios producidos en el sector. (Figuras 91 y 92) y que promueve el proyecto de la formalización y el desarrollo empresarial en la región, según consta en sus direccionamientos estratégicos.



*Figura 91.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña].(2013). Valla de CCOA cerca de su sede. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.



*Figura 92.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Acceso a la entrada de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño en la vía Belén – Rionegro. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.



*Figura 93.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Una tradicional chiva de Guarne cruza por la vía Belén – Rionegro a la altura de la Compañía Nacional de Chocolates. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En el corredor industrial del sector Belén se entrelazan formas de la territorialidad campesina, con la territorialidad industrial, tanto en su versión anterior como con la actual. Por eso confluyen formas nuevas y antiguas en un mismo espacio.

En la imagen de la Figura 93 se muestra una forma de la economía tradicional campesina en la chiva, una forma de industria convencional en la planta de la Compañía Nacional de Chocolates y una forma contemporánea y urbana en el paradero del costado derecho. Esta imagen es una síntesis del pasado y presente de Rionegro que se refleja en el espacio del corredor industrial.

En este espacio coexisten estructuras físicas contemporáneas de reciente construcción, estructuras industriales convencionales (1960 – 1980), y estructuras aún más antiguas que hablan del pasado de Rionegro y sus procesos económicos y sociales. En el borde del corredor industrial se observan dinámicas de origen campesino como el cuidado de animales en potrero, las estructuras de barrio popular, y viviendas anteriores a la industrialización en Rionegro.



Figura 94. [Fotografía de Vicente Guerra Peña].(2013). Planta de Postobón en Rionegro, sirve como centro de distribución regional. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En este trayecto se identifican, entonces, evidencias de una economía rural campesina, de una industria de productos de consumo, y de una vía relacionada con los caminos coloniales. Mientras en la Figura 94 se observa una instalación industrial típica de los años 80 y 90, unos metros más adelante, ya cerca de la cabecera urbana de Rionegro, el efecto del borde rural y urbano se hace más fuerte y se sintetiza en unos pocos metros, a través de formas e instalaciones que datan de momentos históricos distintos, con funciones originales diferentes, y que se superponen como capas que juntas conforman una unidad como parte de un territorio y de sus significados.



*Figura 95.* [Fotografía de Vicente Guerra]. (2013). Borde urbano y rural en el corredor industrial entre el sector Belén y la cabecera urbana de Rionegro. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En la Figura 95, se ratifica el argumento del borde rural – urbano, como evidencia de las diferentes territorialidades en el territorio, de sus relaciones de dominación y subordinación. Se refleja en ese corte en el que se aprecian las distintas capas que han conformado las territorialidades en este espacio, y que reflejan las relaciones sociedad – naturaleza y sus transformaciones espaciales, económicas y sociales. Y aunque este espacio se encuentra a escasos 100 metros de la puerta urbana de Rionegro, igual sigue reflejando otro momento histórico y otra forma de producción y de reproducción social en el mismo territorio.



*Figura 96.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña].(2013). Borde urbano – rural y aviso de propiedad privada. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En la Figura 96, se ve el aviso que dice “propiedad privada”, el cual es evidencia de la presión que existe sobre el propietario y el predio. Este espacio es una forma de resistencia al cambio, o de perpetuación de prácticas productivas y culturales asociadas al pasado. Es una huella evidente de otra forma de ordenar el espacio y sus funciones tanto en la producción como en la reproducción social y que permite reconocer las formas predominantes del pasado y contrastar con las del presente.

A la llegada de las agentes primarios, las grandes empresas, a este sector, este espacio no fue valorado como útil o productivo, dejándolo en otras manos. Sin embargo, la presión industrial de un lado y la presión urbana por otro lado, hace de este espacio una de las últimas muestras de las prácticas productivas, sociales y culturales en este fragmento del territorio, y en algún momento podrá cambiar de forma y de uso. En él se condensan las tensiones de los agentes con intereses en este corredor y en sus bordes.



*Figura 97.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Casa antigua, anterior a la industrialización del corredor, ubicada en el borde de la cabecera urbana de Rionegro sobre la vía con Belén. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.



*Figura 98.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Vivienda antigua en la vía Belén en el borde de la cabecera urbana de Rionegro. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En las Figuras 97 y 98 se registran viviendas antiguas ubicadas en el borde del corredor industrial, a pocos metros de la planta de Postobón, y de la cabecera urbana de Rionegro. Estas estructuras revelan la función predominante anterior en este espacio para la reproducción social de una cultura y economía campesina. También manifiestan la antigüedad de la vía y de la existencia de flujos que circularon por allí. Al momento del registro la primera estructura funciona como taller - almacén de repuestos de motos y monta llantas, mientras la segunda estructura sirve aun como casa de familia.



*Figura 99.* [Fotografía Vicente Guerra]. (2013). Primera calle del borde urbano – rural del corredor. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.



*Figura 100.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Vivienda de origen campesina presionada por construcciones urbanas. Borde urbano – rural corredor industrial. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.



*Figura 101.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. La puerta al Rionegro urbano - moderno. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

Al observar el entorno de estas estructuras ya es evidente una concentración de viviendas y habitantes en el entorno físico inmediato, y se mezclan formas urbanas populares y rurales campesinas, como se ve en las ilustraciones 99 y 100. Quedan plasmadas en el espacio las capas de diferentes formas de ordenar el espacio, desde las más campesinas y rurales, pasando por las urbano-obreras, y hasta las contemporáneas, reflejando la síntesis de los procesos de transformación y de la relación sociedad y naturaleza, no solo del corredor, sino en gran medida del municipio.

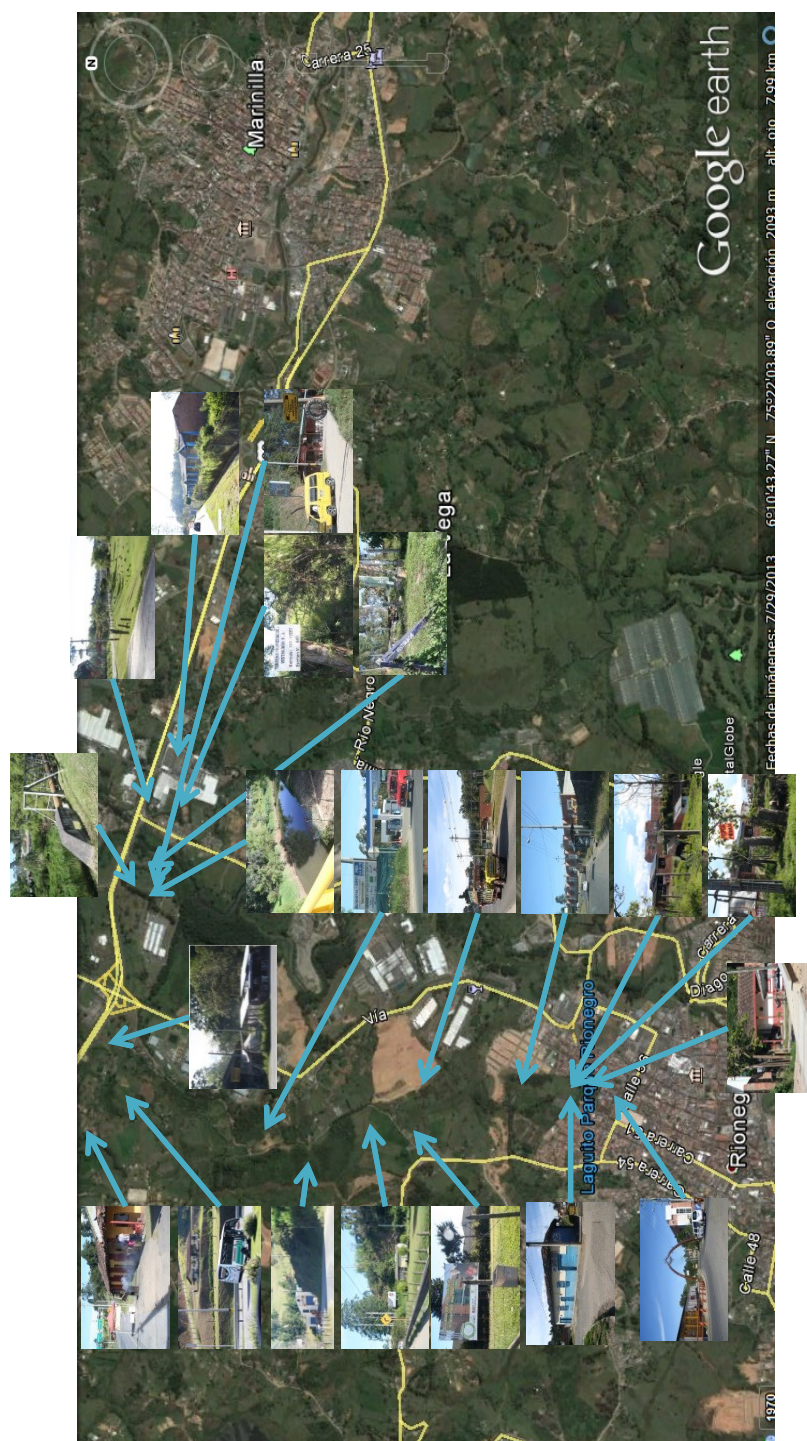
La consolidación de lo urbano en la cabecera de Rionegro se construye con un símbolo físico, una escultura que representa la puerta de entrada a la ciudad, por tanto, lo que está antes de ella es el “afuera”, lo no urbano, y eso, también habla de la antigua ruralidad de este espacio, como se puede observar en la Figura 101. En este sector se ubica la sede de la Secretaría de Tránsito Municipal y un sector de almacenes de repuestos automotrices llamado “La Nueva Bayadera”, en referencia al sector tradicional de mecánica en inmediaciones de La Alpujarra en Medellín.



*Figura 102.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Venta ambulante de frutas al borde de la vía Belén – Rionegro. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En la revisión de las huellas impresas en el espacio ocupado por el corredor industrial de la vía Belén – Rionegro, se recogen elementos que muestran una fuerte presencia de la actividad de la producción industrial, que, si bien, tiene gran fuerza para inhibir otras funciones relacionadas con la reproducción social, no logra borrar las huellas de las territorialidades que predominaron en el pasado del municipio, y que de diferentes manera, todavía filtran y se manifiestan en el presente.

En la Figura 102 se registra la actividad de comercialización de frutas al borde del camino, usanza relacionada con la tradición campesina y que aprovecha los flujos que produce el corredor, tanto por su uso industrial, como por ser un lugar de paso entre la cabecera de Rionegro y otros municipios vecino, y por su conexión con la autopista Medellín – Bogotá y otros lugares de la región y del país.

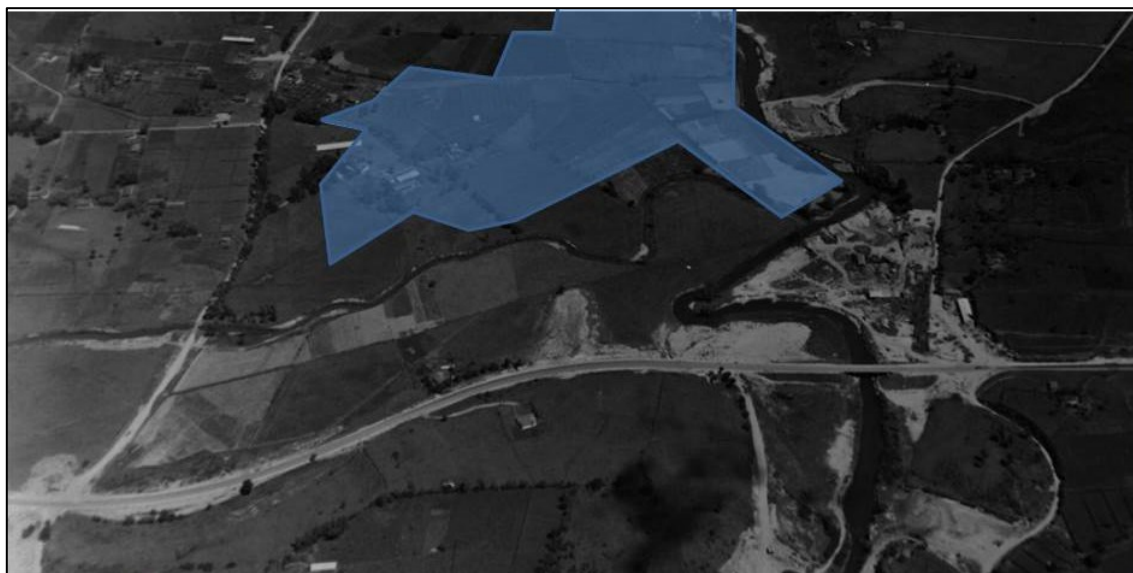


*Figura 103.* Imagen aérea del corredor industrial. Elaboración propia con Fotografía de Google Earth (2013) y fotografías de detalle de Vicente Guerra (2013).

### 3.8.5 La territorialidad industrial vs la territorialidad campesina



*Figura 104.* Polígono de la planta de Riotex en vista aérea del sector Belén (autopista Medellín – Bogotá, Quebrada La Mosca y el Río Negro). Elaboración basada en Fotografía de Google Earth. (2013). Extraída el 30 de junio de 2013.



*Figura 105.* Polígono del área de la planta de Riotex (antes de ser construida en 1970) sobre vista aérea del sector Belén (Quebrada La Mosca y el Río Negro). Elaboración propia basado en fotografía de Gabriel Carvajal Pérez (BPP-F-018-0235). Archivo Biblioteca Pública Piloto. Extraída el 30 de junio de 2013.

En la comparación de las Figuras 104 y 105, fotografías aéreas antes y después de la construcción de la planta de Riotex, se puede comparar la configuración territorial en el lapso de cerca de 40 años, a partir de la presencia de la autopista y de la actividad industrial en el sector.

Se revela el impacto de la actividad industrial sobre la producción agrícola campesina. La instalación industrial despeja el espacio de cualquier otra actividad económica que no le sea útil. Esas otras actividades, necesariamente, tendrán que hallar nuevos espacios para reproducirse y perpetuarse en este o en otro territorio. Y esto implica una movilidad de la agricultura campesina que se vuelve constante en la medida que la producción industrial siga incorporando espacios anteriormente de uso rural.

En un trabajo sobre los usos del suelo (Londoño Soto, 2012) se sistematiza cartográficamente en tres cortes de tiempo (1986, 2000 y 2005) la localización de los diversos usos en la subregión del Oriente Antioqueño. Entre otros asuntos, los mapas producidos permiten rastrear los cultivos permanentes como la agroindustria de producción de flores y los cultivos temporales asociados a la economía campesina y a la producción de alimentos, dos actividades productivas relacionadas con Rionegro.

Entre sus conclusiones afirma que los cultivos transitorios para 1986 se ubicaban principalmente en Carmen de Viboral con una expansión en el 2000 en casi toda la subregión del Oriente Antioqueño y con una importante reducción de las áreas sembradas en el 2005, localizándose en el norte de El Carmen de Viboral, al oriente de Marinilla y San Vicente, desde donde es fácil sacar los productos a los mercados locales. (Londoño Soto, 2012, p. 58) A este punto, Rionegro, reconocida despensa alimentaria de Medellín y el Valle de Aburrá hacia 1960, ya no representa una producción importante en la subregión.

Sobre los cultivos permanentes menciona que entre 1986 y 2000 habían pocas áreas destinadas a este uso, sin embargo, en el 2005 ya se tiene una fuerte presencia, particularmente en Rionegro y La Ceja. Señala que se identifican concentraciones importantes 10 kilómetros alrededor del aeropuerto José María Córdoba y lo relaciona con el apogeo de los cultivos de flores para la exportación. Luego señala que en ambos casos los períodos de expansión han sido en espacios lejanos de las cabeceras urbanas y plantea que puede ser causado por la urbanización y las parcelas que se han constituido a su alrededor, trasladando estas actividades hacia áreas rurales y generando un impacto sobre la actividad campesina. (Londoño Soto, 2012, p. 58)

El impacto de la actividad industrial no se limita al desalojo de otras actividades productivas de un espacio geográfico, también implica la construcción de unas formas de apropiación que cambian la lógica y el sentido del territorio para sus habitantes. En este caso, en Rionegro la territorialidad campesina es la primera afectada con la llegada de la industria convencional instalada desde 1960 y hasta el 2000. También representa la incorporación de una lógica de producción masiva, demandante de espacios y personas, que a su vez requiere de más y nuevos espacios para perpetuarse en el tiempo. Lo que termina presionando los espacios y las formas de apropiación campesina y desplazándolos hacia las áreas menos productivas y con menor infraestructura.

Si se asume la territorialidad como la forma como uno o varios grupos sociales se apropian material e inmaterialmente de un espacio geográfico y le dan sentido desde la o las funciones deseadas. Para este estudio se plantea una observación en la que se rastrean los elementos de la territorialidad industrial y la territorialidad campesina que existen en espacio delimitado para el estudio ubicado entre el sector de Belén y el casco urbano de Rionegro.

Tomando como referencia que puede identificarse la presencia o ausencia de una territorialidad a partir de las evidencias existentes o ausentes en el territorio, lo que permite reconocer cuál de las territorialidades es la dominante. El corredor industrial consolidó una territorialidad basada en la función de la producción la cual desborda los límites municipales de Rionegro y se extiende hasta terrenos de Marinilla. Este territorio industrial tiene características particulares que le permiten construir una identidad.

La apropiación del espacio es mayoritariamente industrial y no presta funciones de construcción urbana, dotación de espacio público, áreas culturales y turísticas, áreas comerciales y de servicio, áreas de influencia del sector salud, vivienda urbana o de expansión urbana. Y dentro de sus usos sociales solo contempla áreas de protección obligatoria en las márgenes del Río Negro. Lo que es consecuente con el Acuerdo 056 de enero del 2011, a través del cual se ajustó el Plan de Ordenamiento Territorial [POT] del municipio de Rionegro. (Municipio de Rionegro, 2011)



*Figura 106.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Aviso de “Se Vende”. Espacios de expansión industrial sobre la autopista Medellín – Bogotá. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

El perímetro del corredor se estructura como área rural con destinación a vivienda y actividad agropecuaria de pequeña y mediana escala. Sin embargo, en su zona de intersección con la autopista Medellín – Bogotá existe una franja de uso industrial y comercial de 500 metros a lado y lado sobre el eje de la vía, seguida por una franja adicional de uso mixto, en el que puede construir instalaciones comerciales, industriales y de vivienda. Lo que al final representa un corredor de un kilómetro de ancho que puede tener estos usos. Y que representa las áreas de presión para el desplazamiento de la actividad rural por una actividad comercial e industrial. Al momento del registro de la Figura 106 el predio está cultivado en pastos pero sin animales, como una actividad transitoria para el uso del espacio.



*Figura 107.* [Fotografía de Vicente Guerra Peña]- (2013). Predio en arriendo sobre la autopista Medellín – Bogotá. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

Los puntos de presión se ubican al momento sobre el borde de la autopista Medellín – Bogotá con una tendencia a concentrarse en cercanías del crucero del sector de Belén con la vía que conduce al casco urbano de Rionegro, tanto en el espacio de este municipio como en el de Marinilla. En estos puntos, se toman pequeños espacios que cambian su función original de vivienda para asumir la de producción a través de pequeños establecimientos comerciales y talleres.

Sobre el eje de la autopista se encontró oferta de espacios (pequeños, medianos y grandes) a la espera de una demanda industrial en la que se manifiesta su vocación comercial e industrial, ya sea a través de la venta o el arriendo. (Figura 107). Son la evidencia de un mercado de espacios para la producción con actividades diferentes a las agropecuarias o de tradición campesina. Sin embargo, también se nota que si bien existe una oferta del espacio la demanda no tiene la misma velocidad.



Figura 108. [Fotografía de Vicente Guerra Peña]. (2013). Anuncio que ofrece bodega industrial. Vicente Guerra Peña. Archivo personal.

En el corredor sobre la autopista Medellín – Bogotá, en los tramos de doble calzada, se identifican espacios disponibles para la función productiva, sin embargo, aun la demanda no absorbe la oferta de espacios. La nueva territorialidad como sector industrial comercial aprovechando la vía es gradual, no es de golpe, y se va dando en la medida en que se consolidan condiciones favorables para los diferentes agentes de configuración territorial. (Figura 108). La presencia del corredor industrial que comenzó a constituirse hacia 1960 implicó un cambio importante en la territorialidad dominante en ese momento histórico, puesto que se ubica en una región originariamente campesina que comienza a modificar su visión del mundo y su forma de apropiarse el territorio.

En lo productivo, la presencia de las empresas industriales implicó el desplazamiento de la actividad agrícola y pecuaria tradicional del sector hacia otras áreas del municipio. En la lógica del uso de los espacios, la función de producción industrial no da lugar a las funciones de producción anteriores, y sin espacio no es posible que se puedan reproducir.



*Figura 109.* Gráfico sobre la disminución de cultivos transitorios en el entorno del corredor industrial Belén – Rionegro. Elaboración basada en fotografía de Google Earth (2013). Extraído el 26 de julio de 2013.

Ese desplazamiento de la función de producción tradicional implica dos situaciones. La primera, es el desplazamiento de la población que sigue ligada a ella, la cual busca otros espacios donde pueda reproducir su actividad productiva y las prácticas culturales asociadas a ella. La segunda, es la adopción de las nuevas prácticas productivas por parte de la población receptora de la industria. La cual siendo de origen campesino incorpora nuevas prácticas, valores y sentidos, como una forma de adaptarse al entorno y procurar su supervivencia. Lo que genera un híbrido entre las dos territorialidades, entre las dos formas de apropiarse del territorio.

Sin embargo, con el tiempo, la consolidación del corredor industrial, redujo la función de vivienda en este espacio geográfico. La evidencia observada muestra que los asentamientos de vivienda más cercanos corresponde a los barrios de Rionegro, ubicados sobre la salida de la vía que comunica con la autopista Medellín –Bogotá, y las viviendas campesinas ubicadas en el sector de Belén después de cruzar la autopista y el sector donde se ubica la planta de Imusa, en donde recientemente se ha construido una unidad residencial y se conservan un sector de vivienda tradicional campesina, como se puede observar en la Figura 102.

La no existencia de espacios dedicados a las funciones de la educación, la salud y la recreación, dan cuenta de la ausencia de este tipo de prácticas sociales al interior de este fragmento del territorio, lo que destaca la centralidad de la función de producción que allí existe.

La introducción de una función nueva en el espacio geográfico también tiene efectos sobre la cultura y la identidad tradicionalmente allí arraigada. La territorialidad industrial incorpora el concepto del trabajo formal asalariado, en el que se realiza una tarea técnica, dentro de un horario regular, y se obtiene un salario fijo y prestaciones sociales. Mientras que en la territorialidad campesina la población del sector intervenido y los sectores vecinos tienen una concepción del trabajo ligado a la parcela familiar en actividades de agricultura y pecuaria, en la que la remuneración es más colectiva y depende de las cosechas y de la comercialización de sus productos en el mercado local.

En ese sentido, hay un momento en que las dos territorialidades se superponen puesto que en parte de las familias asentadas en el territorio unos laboran en el paradigma tradicional y otros lo hacen en el nuevo. Ahora, esas territorialidades desbordan el contenedor de las divisiones políticas de municipios y veredas, las cuales son permeadas y articuladas más en el sentido de territorio en función de la producción tradicional y/o de la industrial.

En el fondo, no se discute la función de producción, puesto que ella permanece, sino el cambio del tipo de producción y la territorialidad que produce en el espacio geográfico del cual se apropia. Mientras que la territorialidad campesina de este espacio se fundamenta en la propiedad sobre el predio y lo que produce, en cierta autonomía sobre las actividades que allí se realizan, y en una relación directa con el mercado local. La territorialidad industrial es dueña del espacio, subordina a las personas a unas tareas técnicas predeterminadas sin ningún vínculo con el mercado y ninguna propiedad sobre lo producido.

Otra diferencia interesante es que la territorialidad campesina se apoya en una cultura colectiva, en la que las unidades de producción familiares están relacionadas entre sí, produciendo solidaridades y costumbres compartidas, con un sentido de comunidad. La territorialidad industrial, si bien, construye relaciones entre las empresas, y constituyen algunos tipos de asociación para la promoción de sus intereses compartidos, no se vincula con las relaciones y las solidaridades preexistentes, puesto que en su esquema de producción no

reconoce el sentido colectivo sino el individual y trata, en cuanto a la producción, con individuos y no con comunidades.

En cuanto a la función de reproducción social en las dos territorialidades también se manifiestan diferencias que dan cuenta de lo que implican sobre la vida en el territorio. La territorialidad campesina permite en un mismo espacio las funciones de producción y reproducción, es allí en la finca, donde se aprende a ser y a hacer, y desde donde se construye el sentido de identidad. En la territorialidad industrial el espacio solo se usa en función de la producción, y endosa a otros territorios las funciones asociadas con la reproducción social, lo que genera una huella de impacto más amplia que su propio espacio, y no genera relaciones de responsabilidad o solidaridad con los espacios afectados.

### 3.8.6 La relación de los agentes de transformación en el territorio del corredor industrial

En el espacio geográfico del estudio se identifica la presencia del Estado, como agente público, y el de los agentes privados, como empresas instaladas y que constituyen el corredor industrial. Uno de los efectos de la consolidación del corredor industrial es la reducción de la presencia de los agentes sociales, los cuales requieren de espacios para reproducirse y de un cierto sentido de grupo que comparte algunos fines y acciones de común interés.

Al no existir colectivos equivalentes a comunidades, tampoco existe un tejido de relaciones que permita construir consensos sobre estos asuntos de interés compartido. Lo que señala la atomización de las relaciones entre personas y su reducción a tareas o actividades ligadas a la función de producción. La sociedad como agente requiere de unos mínimos contruidos colectivamente y no tiene posibilidad de afianzarse en el territorio sin un tejido social que lo soporte.

En cuanto al Estado como agente de lo público en el territorio industrial se puede entender su presencia en diferentes escalas: nacional, departamental y local. En el transcurso de la primera etapa de consolidación del corredor, entre 1960 y 1970, el Estado estimula la exportación y la sustitución de importaciones a través de leyes nacionales, el impacto de esa normatividad en Rionegro y, particularmente en el corredor industrial, es la instalación de 6 empresas nacionales originarias de Medellín y el Valle de Aburrá: Riotex, Textiles Córdoba, Papeles Suaves, Compañía Nacional de Chocolates, Imusa y Pepalfa. Así mismo, a nivel departamental se impulsa la ampliación de las redes de distribución de energía eléctrica con la

creación de la empresa estatal EADE, en una época que no existía el Sistema Interconectado Nacional y cada región debía procurar su autonomía en el suministro del fluido eléctrico.

Entre 1970 y 1980, el Estado asumió un modelo económico conocido como desarrollismo, período en el que se hizo una fuerte inversión pública con créditos internacionales para hacer crecer la infraestructura productiva y el equipamiento social, lo que en términos prácticos significaba la incorporación de nuevos espacios y la consolidación de los existentes para la producción y para la reproducción social.

Para Rionegro y la región implicó la construcción de dos obras que cambiarían profundamente su destino: la construcción de la autopista Medellín – Bogotá y de la central hidroeléctrica de Guatapé – El Peñol. Estas obras fueron orientadas para aumentar la oferta de infraestructura en la región. Con la primera, se consolida el corredor vial que comunicará al Valle de Aburrá con el centro del país y la Costa Atlántica. La segunda, después de una polémica intervención en el municipio de El Peñol que activa la creación y el fortalecimiento de organizaciones sociales de carácter territorial y supramunicipales, inicia un proceso de conformación de un sistema de centrales eléctricas que le permitirá una mayor disponibilidad de energía eléctrica, la creación de un mercado eléctrico nacional y a la atención a la demanda concentrada en centros urbanos.

En el inicio de los 80, llegaría la recesión mundial, lo que representó un freno a la dinámica económica y puso al Estado y a los agentes privados en una situación en la que el mercado no generaba demanda suficiente para ocupar la producción generada por la industria, y con una deuda internacional que crecía rápidamente por la inflación global.

Este es un período de sostenimiento de los espacios de producción y reproducción en el que se procura por parte de los agentes privados reformar su estructura productiva para obtener resultados por la vía de la optimización de recursos ya que no era posible en el corto plazo contar con un crecimiento del mercado.

En la escala local llegaron empresas como Kimberly y la migración de la Compañía Nacional de Chocolates. Fue la década en la que inauguró la autopista Medellín – Bogotá y se construyeron tres centrales hidroeléctricas en la región del Oriente Antioqueño. Infraestructura que claramente ayuda a la creación y consolidación de los espacios para la producción y la reproducción social, a través del mejoramiento de la circulación de personas y

bienes, el aumento de la demanda de mano de obra calificada de la región y la disponibilidad de un recurso estratégico como la energía eléctrica.

Entre 1990 y el 2000 el Estado cambia del modelo de Bienestar al Mínimo como parte de la adecuación del país para su participación en los mercados globalizados. Concentra su esfuerzo en un cambio estructural y normativo que se inicia con la nueva constitución política, la ley ambiental y la creación de las Corporaciones Autónomas Regionales, la ley de prestación de servicios públicos, la ley de ordenamiento territorial, la de reestructuración del Estado, entre otras medidas, que buscan adecuar el territorio nacional frente al paradigma de la apertura económica y la participación en los mercados internacionales, ruta que sigue vigente para el momento actual de la economía, que se profundiza con la gestión y firma de los Tratados de Libre Comercio.

Sin embargo, la descentralización administrativa en la escala municipal, si bien permite que se planifique y se tomen decisiones desde el territorio, no asegura la disponibilidad de los recursos necesarios para promover los procesos locales. En el caso de Rionegro, como en muchos otros municipios, es necesario captar recursos diferentes y estos son buscados en el sector privado, facilitando la construcción de las alianzas públicas – privadas que se ejecutarán en muchos casos a través de organizaciones privadas con funciones públicas como la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño y la Corporación Empresarial de Oriente.

Sin embargo, las empresas, como agentes privados de transformación del territorio, también son parte de un juego de relaciones que desborda la escala local y nacional, y entran a ser parte de las estrategias de las empresas transnacionales. En estos 50 años de proceso de constitución del corredor industrial de Rionegro las empresas como agentes privados también han experimentado diversas fases de crecimiento y desarrollo.

| Empresas instaladas en el corredor industrial del sector Belén - Rionegro entre 1960 y 2011 - Propiedad anterior y actual - Casa matriz y filiales |                 |                                 |          |                                   |                            |                   |                  |              |                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------------|----------|-----------------------------------|----------------------------|-------------------|------------------|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Empresa                                                                                                                                            | Año de apertura | Propietario anterior            | País     | Propietarios actuales             | Año de cambio de propiedad | País              | Casa matriz      | Filiales     | Países                                                                                                             |
| Coltepunto                                                                                                                                         | 1965            | Grupo Ardila Lulle              | Colombia | Kaldex (55%)                      | 2008                       | México            | Ciudad de México | No aplica    | No aplica                                                                                                          |
|                                                                                                                                                    |                 |                                 |          | Interbolsa (30%)                  |                            |                   |                  |              |                                                                                                                    |
|                                                                                                                                                    |                 |                                 |          | Bolsa valores (15%)               |                            |                   |                  |              |                                                                                                                    |
| Textiles Rionegro                                                                                                                                  | 1969            | Grupo Ardila Lulle              | Colombia | Kaldex (55%)                      | 2008                       | México            | Ciudad de México | No aplica    | No aplica                                                                                                          |
|                                                                                                                                                    |                 |                                 |          | Interbolsa (30%)                  |                            |                   |                  |              |                                                                                                                    |
|                                                                                                                                                    |                 |                                 |          | Bolsa valores (15%)               |                            |                   |                  |              |                                                                                                                    |
| Postobon                                                                                                                                           | 1976            | Grupo Ardila Lulle              | Colombia | Grupo Ardila Lulle                | No aplica                  | Colombia          | Medellín         | No aplica    | No aplica                                                                                                          |
| Riotex                                                                                                                                             | 1979            | Grupo Fabricato                 | Colombia | Grupo Fabricato                   | No aplica                  | Colombia          | Bello            | No aplica    | No aplica                                                                                                          |
| Sancela                                                                                                                                            | 1989            | Grupo Familia                   | Colombia | Grupo Familia y capital sueco SCA | 1998                       | Colombia - Suecia | Medellín         | En 2 países  | Ecuador y República Dominicana                                                                                     |
| Compañía Nacional de Chocolates                                                                                                                    | 1989            | Compañía Nacional de Chocolates | Colombia | Grupo Nutresa (fusiones)          | 2010                       | Colombia          | Medellín         | En 7 países  | México, Costa Rica, Perú, Venezuela, Ecuador, Puerto Rico y Estados Unidos                                         |
| Vestimundo                                                                                                                                         | 1995            | Calcetería Cristal              | Colombia | Cristal y Vestimundo (fusiones)   | 2010                       | Colombia          | Medellín         | En 4 países  | México, Costa Rica, Estados Unidos y Venezuela                                                                     |
| Imusa - planta fundición aluminio                                                                                                                  | 1980            | Imusa                           | Colombia | Grupo SEB                         | 2011                       | Francia           | París            | En 11 países | República Dominicana, Ecuador, Venezuela, Paraguay, Uruguay, Bolivia, Brasil, Chile, Perú, Estados Unidos, Canadá. |
| Pintuco                                                                                                                                            | 1996            | Pintuco                         | Colombia | Grupo Mundial                     | 2010                       | Colombia          | Medellín         | En 15 países | Venezuela, Ecuador, Aruba, Curazao, Costa Rica, Panamá, México, Brasil, Chile, Argentina, y otros                  |

Figura 110. Empresas del corredor industrial sector Belén. 1960 – 2011. Cambio de propiedad.

Elaboración propia basada en (CCOA - Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2011), (CCOA - Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2013), (CEO - Corporación Empresarial del Oriente Antioqueño, 2013), (Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2011), (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Gobernación de Antioquia, 2009), (Londoño Soto, 2012), y portales Corporativos. Extraídos en julio de 2013.

Algunas empresas sirven de “caballo de Troya” para penetrar en el mercado nacional. Otras empresas han permanecido en el territorio a pesar de pasar momentos de decadencia, y en cambio, hay otro grupo de empresas que han crecido y se han expandido a otros países. Lo que evidencia la inserción efectiva de los agentes privados en el mercado globalizado y la adopción de sus reglas de juego.

Al detallar la información de Figura 110, se muestra que en el período entre 1960 y 2000 tres empresas de propiedad colombiana pasaron a propietarios extranjeros (Coltepunto, Textiles Rionegro e Imusa), y una se fusionó con una empresa extranjera (Sancela – Familia). Dos empresas continuaron con los mismos propietarios (Riotex y Postobón), mientras que 3

empresas se expandieron a través de la compra de otras del mismo sector, conservaron su propiedad colombiana, y desarrollaron capacidad de exportación (Compañía Nacional de Chocolates, Pintuco y Vestimundo) con fuerte presencia en los mercados centro y suramericanos y con alguna presencia en Norteamérica.

### **3.8.7 La alianza público – privada para el crecimiento y la competitividad**

El Estado colombiano proporcionó la normatividad para facilitar el camino a los agentes privados de la producción en su relación con los mercados globales y el paradigma es el crecimiento económico y la competitividad.

Esta adecuación normativa tiene su réplica en Antioquia y particularmente en el Oriente Antioqueño a través de una iniciativa liderada por la Cámara de Comercio de la región, que canaliza una serie de antecedentes de planeación económica de la región y que ratifica su orientación industrial y agroindustrial de cara a los mercados internacionales, así como punto de apoyo para la circulación de los bienes importados al interior del mercado nacional. (Figura 111).

La existencia de una normativa específica para impulsar la competitividad nacional refleja el interés del Estado y de los agentes de transformación de buscar el crecimiento económico a partir de este paradigma.

Si se observan las fechas estas son posteriores a la apertura económica (1991) y encajan en el período de consolidación de la globalización como un proceso económico envolvente y que toca al país en sus localidades.

En el esquema asumido por la región, Comisión de Competitividad, se replica un esquema de relaciones y alianzas entre el Estado y la Sociedad Civil, entendida como la unión de gremios económicos, empresas, universidades, centros de ciencia y tecnología, y los trabajadores. Y tiene una secretaría técnica encargada de desarrollar las 5 líneas estratégicas aplicadas en la región del Oriente Antioqueño, la cual está conformada por 3 entidades privadas y 2 públicas.

| <b>Normatividad Nacional para la Competitividad</b> |                                                                                              |      |
|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1                                                   | Ministerio de Comercio Exterior – Política Nacional de Productividad y Competitividad (PNPC) | 1999 |
| 2                                                   | Consejo Nacional de Competitividad. Decreto 2828 de agosto 23 de 2006.                       | 2006 |
| 3                                                   | Comisión Nacional de Competitividad.                                                         | 2006 |
| 4                                                   | Conpes 3527 del 23 de junio desarrolla PNPC.                                                 | 2008 |

*Figura 111.* Normatividad Nacional para la Competitividad. Elaboración propia basada en (CCOA-Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2013), (CEO - Corporación Empresarial del Oriente Antioqueño, 2013), (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Gobernación de Antioquia, 2009)

Sin embargo, este propósito de la competitividad no surge del vacío, desde 1995 el tema se hizo visible desde el Estudio Monitor que evaluó las ventajas competitivas de Medellín, y por tanto, implicaba una revisión de las regiones vecinas y su posible reordenamiento para alcanzar esta condición en los sectores productivos.

En el 2002, la CEPAL realiza con Confecamaras (la agremiación de las Cámaras de Comercio en Colombia) el escalafón de la competitividad de los departamentos de Colombia, el cual establece el rango de eficiencia de los productores en el país. (Ver Figura 112)

| <b>Antecedentes regionales para la Competitividad</b> |                                                                                                                        |               |
|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 1                                                     | Estudio Monitor, Ventaja Competitiva de Medellín.                                                                      | 1995          |
| 2                                                     | Escalafón de la Competitividad de los Departamentos en Colombia.<br>Realizado por la CEPAL en Colombia y Confecámaras. | 2002          |
| 3                                                     | Creación de la Secretaría de Productividad y Competitividad en la Gobernación de Ant. 2003.                            | 2003          |
| 4                                                     | Banco de Iniciativas para el Desarrollo de Antioquia. BIRD. 2006 – 2007                                                | 2006-<br>2007 |
| 5                                                     | Creación de la Comisión Regional de Competitividad de Antioquia en 2006.                                               | 2006          |
| 6                                                     | Agenda Interna: Estrategia para la Competitividad de Medellín, el Valle de Aburrá y Antioquia. 2007.                   | 2007          |
| 7                                                     | Comisión subregional de Competitividad del Oriente Antioqueño                                                          | 2009          |

*Figura 112.* Antecedentes regionales para la Competitividad. Elaboración propia basada en en (CCOA-Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2013), (CEO - Corporación Empresarial del Oriente Antioqueño, 2013), (Departamento Administrativo de Planeación, 1981), (Gobernación de Antioquia, 2009)

En 2003, la Gobernación de Antioquia crea la Secretaría de Productividad y Competitividad, lo cual es una señal clara de la pretensión del Estado como agente de seguir creando condiciones favorables para los agentes de la producción en las regiones. Entre el 2006 y 2007, se crea el Banco de Iniciativas para el Desarrollo de Antioquia, el cual identifica y concentra las iniciativas de desarrollo asociadas a productividad y competitividad.

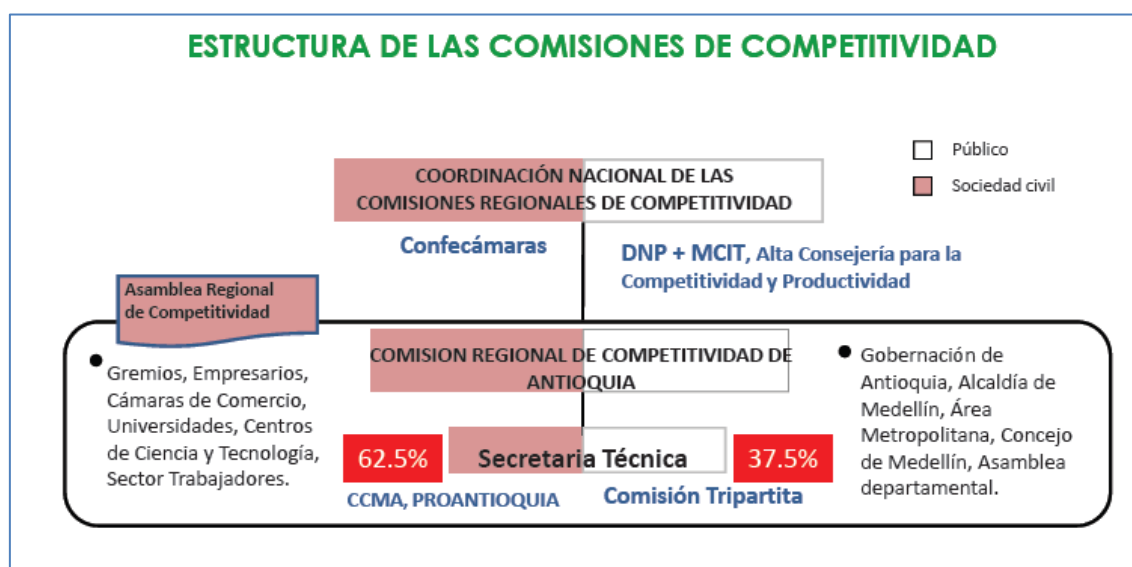


Figura 113. Estructura de las comisiones de competitividad. Elaboración propia basada en la presentación de la Comisión subregional de Productividad de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño. CCOA. Extraído el 22 de julio de 2013.

En esos mismos años se crean la Comisión regional para la competitividad de Antioquia y la Estrategia para la competitividad de Medellín, el Valle de Aburrá y Antioquia. Y en el 2009, se conforma la Comisión subregional de competitividad del Oriente Antioqueño, liderado por la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño (Figura 113). Lo que se convierte en un organismo público – privado para la concertación de políticas y estrategias para la adecuación de los agentes de transformación y sus sectores económicos.

En este encuadre regional hacia la competitividad como motor para el crecimiento económico, la subregión del Oriente Antioqueño clarifica su direccionamiento hacia la industria, la agroindustria y el suministro de insumos y servicios. Se pretende alinear a los sectores productivos de la subregión con los sectores de clase mundial como: autopartes,

industria gráfica, energía eléctrica, bienes y servicios conexos, textiles, confecciones y modas, servicios tercerizados a distancia, desarrollo de software y servicios de tecnología de información, cosméticos y aseo, turismo de salud. (Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2011, p. 19), como se observa en la Figura 114.



*Figura 114.* Líneas estratégicas y líderes de la Comisión subregional de Competitividad. Elaboración propia basada en la presentación de la Comisión subregional de Productividad de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño. CCOA. Extraído el 22 de julio de 2013.

En la gestión del plan para la competitividad regional las iniciativas son lideradas por dos agentes públicos (MASORA y el SENA) y tres agentes privados (UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL NORTE, ASOCOLFLORES Y CCOA).

Al revisar las líneas estratégicas lideradas por los agentes públicos son responsables de la infraestructura, la conectividad, y el desarrollo del talento humano. Mientras que los agentes privados se responsabilizan del desarrollo empresarial; la ciencia, la tecnología y la innovación, y la internacionalización., todos los ámbitos asociados a la producción y que pueden agregar valor agregado, como se puede observar en la Figura 104.

Entre su agenda también indican el propósito de diseñar y promover un sistema de transporte público masivo entre el Valle de San Nicolás y el Valle de Aburrá, el mejoramiento de vías con las otras regiones (con recursos de la Gobernación de Antioquia), y la disposición de áreas para centros de carga y terminales de transporte de pasajeros.

Destacan la importancia de aumentar la formación técnica y tecnológica y el bilingüismo para el mejoramiento de oportunidades en el talento humano, y finalmente, el propósito de “convertir la exportación de bienes y servicios, en la principal fuente de desarrollo económico de la Región, a través de transporte multimodal” (Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2011, p. 23)

El informe de la Comisión subregional de Competitividad es una manifestación de intenciones para Rionegro y la región, en la que es evidente la orientación de sus procesos productivos de cara a los mercados internacionales y en explotar su condición histórica de cruce de caminos.

Lo que finalmente es una clara disposición de normas estatales y de gestión pública - privada para la producción de espacios para el consumo de los agentes privados nacionales e internacionales. En esa línea de argumentación se puede afirmar que Rionegro seguirá siendo un escenario de nuevas territorialidades animadas desde afuera de su territorio.

### 3.8.8 La discusión regional: cómo lograr un desarrollo integral con presiones externas al territorio

En un documento publicado por la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño (Realidades y prospectiva del Valle de San Nicolás, 2008). Se manifiesta la preocupación por el acelerado crecimiento y sus efectos como la urbanización de lo rural, el cambio drástico de la vocación de la tierra, la especulación e incremento del precio del suelo, la construcción de bodegas, centros comerciales, parcelaciones, asentamientos industriales, y vivienda urbana.

Igualmente se destaca el problema de la “Ciudad Dispersa”, la cual implica un mayor uso del vehículo particular y la creación de más vías. Además de la cercanía con el Valle de Aburrá y la conexión con Bogotá, permite concluir que la presión continuará en inmediato y mediano futuro.

El concepto de “Ciudad Dispersa” es presentado en el texto Realidades y prospectiva del Valle de San Nicolás, editado por la CCOA – Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño -. En él se recoge el modelo de ciudad que se urbaniza con una alta dispersión de las viviendas en el territorio, al contrario de la urbanización tradicional industrial. Esta forma de

urbanización implica una mayor inversión de recurso público y privado para atender las demandas de infraestructuras como acueducto y alcantarillado, vías, redes de distribución de energía, centros educativos y de salud, entre otros. También estimula la tenencia de vehículos particulares y el consumo de mayores recursos económicos y energéticos. Se asemeja al esquema suburbano norteamericano.

Afirma el director ejecutivo de la entidad que “Todo esto ocurre sin que el territorio se planifique desde su interior. Se nos impone el crecimiento por factores endógenos y asistemáticos que deben ser reorientados por un modelo de desarrollo integral”. Luego agrega que tendría que ser el marco de los planes integrales de desarrollo de cada localidad, enfrentando la situación como región. Y a renglón seguido, explica el interés institucional de promover una nueva Ley de Áreas Metropolitanas como una herramienta para construir una autoridad suprarregional que dirija y regule el crecimiento ordenado del territorio del Oriente Antioqueño, ya sea a través de la creación de una nueva Área Metropolitana o anexándose a una ya existente. (Zuluaga Mejía, 2008, p. 7)

Otra autora señala que el problema no es la falta de planeación y de propuestas para el ordenamiento espacial en la región, sino la carencia de una política pública de alcance supramunicipal que pueda dar cuenta del territorio. (Gaviria Gutiérrez, y otros, 2008, p. 11)

En el trasfondo lo que se encuentra es que las territorialidades industriales, comerciales e inmobiliarias, asociadas a la competitividad y la productividad, desbordan el contenedor municipal, y fraccionan el territorio de una manera en la que el ejercicio de la regulación desde el Estado no es posible sin la articulación entre los municipios, la cual es muy compleja y no logran actuar de manera efectiva. De ahí la reiteración en la búsqueda de mecanismos de región, como un contenedor capaz de incorporar las territorialidades municipales a la territorialidad de región, y generar un mayor control sobre las dinámicas externas y un estímulo a las dinámicas internas más afines con los imaginarios y las expectativas de desarrollo local.

Se afirma que uno de los mayores impactos del proceso de expansión del Valle de Aburrá hacia el Oriente Antioqueño es el choque de culturas y la pérdida de identidad cultural. (Gaviria Gutiérrez, y otros, 2008) Lo cual es un reflejo del conflicto entre territorialidades.

Por un lado, subsiste la territorialidad preexistente basado en la cultura campesina y sus valores, que se debate contra la territorialidad de la industria, que incorpora fuertes cambios en las costumbres y los valores de la producción y abre el territorio a la influencia externa e internacional; la de los inmobiliarios que fragmentan el territorio en unidades más pequeñas y costosas que elevan los ingresos prediales de los municipios pero encarecen las condiciones de vida para el habitante tradicional, aumentando la demanda de servicios públicos, vías y dotaciones sociales; y la de los comerciantes que ocupan los espacios multiplicados por los inmobiliarios y orientan su oferta a la medida del consumidor externo que usa el territorio para su recreación y descanso o para quienes ocupan las nuevas viviendas con una expectativa de consumo más alta.

Sin embargo, también se admite que lo que actualmente genera la presión que impacta la cultura y la identidad de la región, también podría impulsar un ordenamiento espacial que se acerque más a la tradición agrícola y pecuaria, con el estímulo a la agroindustria, la actividad artesanal y la creación de áreas especiales de localización industrial, que se sitúan en un entorno de influencia campesina pero sin generar presión de urbanización inmediata, la cual deberá estar concentradas en otras áreas del territorio, evitando la dispersión de impactos y medidas de manejo. Esquema que tiene elementos en común con el que fue construido en la práctica en el corredor industrial entre Rionegro y la autopista Medellín – Bogotá, y que es el espacio delimitado para este estudio.

### 3.8.9 El territorio y el paradigma del desarrollo

El paradigma que orienta la tradición económica de Rionegro surge del discurso del desarrollo clásico y aunque en el mundo han surgido nuevos paradigmas, este sigue siendo dominante en la forma de pensar y hacer en el territorio. Los paradigmas se reproducen en la educación y en la ciencia, y modelan el comportamiento en los ámbitos cultural, sico-social y político. (Múnera López, 2007)

Luego continúa explicando cómo funciona ese pensamiento clásico, cuando afirma que “una de las actividades básicas de la razón en el pensamiento moderno es simplificar,

reducir lo múltiple y variado a elementos simples y elementales”. Un paradigma se resquebraja cuando ya no resuelve los problemas que debería resolver. Múnera (2007)

La crisis de un paradigma propicia el surgimiento de uno nuevo. Sin embargo, en el caso de la Modernidad como esencia del paradigma clásico del desarrollo, éste tiene la característica de que se renueva a sí mismo, y anula, aparentemente, su contradicción.

Explica Morin, citado por Munera (2007), que el paradigma clásico se fundamenta en la idea de que la ciencia, la razón, la técnica y la industria están asociadas, y que cada una apoya la otra, procurando el desarrollo del hombre. También asume que el crecimiento industrial es el motor del desarrollo económico y este del desarrollo social, por tanto, garantizar el crecimiento era lo mismo que garantizar todas las formas de desarrollo. Y por tanto, se concentra más en los resultados que en el proceso.

Se afirma que “En realidad la crisis del desarrollo es la crisis del pensamiento clásico” (Múnera López, 2007, p. 85) Y esta evidencia anima la revisión del paradigma y la búsqueda de otros nuevos. Por lo que, si bien, no son dominantes en el territorio sí permean la estructura del pensamiento clásico entre los agentes del desarrollo local y regional. Y es justamente en los resultados donde se apoyan los nuevos paradigmas: la no reducción de la pobreza, el aumento de la inequidad, el incremento de los impactos ambientales y sociales, entre otros.

Los cambios al interior del paradigma clásico se dan en la medida en que se buscan nuevas formas de mejorar la “fórmula” pero sin salirse de ella. Es decir, se buscan soluciones a los problemas del desarrollo basado en el crecimiento sin renunciar al crecimiento. Sin embargo, el desarrollo es una construcción mental, un discurso, que así como fue inventado también “puede des-inventarse o re-inventarse de modos muy distintos” (Escobar, 1996, p. 6)

El paradigma que ofrece unas maneras distintas para abordar el desarrollo y recrearlo o resignificarlo parte desde la comprensión de las necesidades humanas desde una perspectiva compleja. Los nuevos enfoques del desarrollo parten desde esta forma de pensar y hacer, modifica el comportamiento en los diferentes ámbitos.

En el discurso y hacer de las organizaciones sociales surgen argumentos asociados a estos nuevos enfoques, desde el Desarrollo a Escala Humana de Max Neef, hasta el desarrollo como construcción socio-cultural múltiple, histórica y territorialmente determinada, de Arturo Escobar. Estos enfoques no se contradicen entre sí, por el contrario, comparten su centralidad

en lo humano, están dotados de sentido, son contruidos por la base social, se fundamentan en las diferencias culturales y en las relaciones interculturales, son democráticos, socialmente contruidos y en la libertad de quienes participan.

El paradigma clásico del desarrollo tiene la característica de ser vertical y dominante, impone una mirada y una lógica sobre el mundo. Y ese modo de comprender el desarrollo contruye los procesos basados en la relación sector privado y sector público, excluyendo a la sociedad como agente de transformación. Por eso tiene sentido que los nuevos enfoques del desarrollo se promuevan desde la sociedad, porque en la lógica interna del nuevo paradigma, debe ser una construcción social, en un sentido horizontal y de arriba hacia abajo.

En la discusión de las configuraciones territoriales y las nuevas territorialidades, el paradigma clásico se encarna en ciertas formas de apropiación en las que el esfuerzo hace énfasis en el crecimiento económico, mientras que el nuevo paradigma se refleja en apropiaciones que implican la construcción social desde las bases. Y en ese sentido, el discurso de los nuevos enfoques del desarrollo van permeando los ambientes en los que se reproducen los paradigmas, en la educación y la ciencia, lo que finalmente deberá redundar en la modificación de los comportamientos individuales y colectivos.

El cambio de paradigma de desarrollo no se da por decreto o por normatividad, se da en la medida en que en la interacción de sociedad, Estado y privados, se logre encontrar alternativas que den mejores respuestas a las realidades locales y territoriales. Es decir, en la medida que emerja una nueva territorialidad, incluyente, donde tengan lugar los diferentes agentes de la configuración territorial y del desarrollo.

#### 4. CONCLUSIONES

La autopista Medellín – Bogotá provocó la modificación de los ejes territoriales de Rionegro, cortando los flujos tradicionales que se movían en el sentido del Río Negro y el antiguo camino del Nare, que cruzaba el municipio y a través de Marinilla y San Carlos, ofrecía una salida hacia Puerto Nare en el Valle del Río Magdalena.

La nueva vía, la autopista Medellín – Bogotá, reorientó los flujos pasando por Santuario, Cocorná, San Luis y Puerto Triunfo, en el Magdalena Medio antioqueño, y al acortar distancias y tiempos de recorrido entre las dos ciudades, produjo espacios valiosos para las estrategias de los agentes de producción del Valle de Aburrá.

El motivo principal para la relocalización de la industria de Medellín y el Valle de Aburrá en el Valle de San Nicolás es el aumento de la eficiencia en la inversión del capital. El espacio creado, ubicado en la intersección de la autopista con el Río Negro, en los límites de Rionegro y Marinilla, les permitió a los agentes industriales producir a un menor costo y aumentar el margen de utilidad en el ejercicio económico, lo que favoreció su crecimiento y reproducción como empresas. Y esta es la primera gran transformación causada por la vía en el territorio, el surgimiento de su valor estratégico para los agentes de la producción industrial, pues crea las condiciones para su adecuación física a través de la instalación de infraestructuras y de plantas industriales.

La carretera potenció el uso productivo de los recursos humanos y naturales disponibles en la región del Oriente Antioqueño. La sola existencia de los recursos no fue motivo suficiente para que los agentes actuaran, era necesario que se produjeran condiciones que les permitiera transformar el potencial en riqueza. El aprovechamiento del espacio creado por la vía en Rionegro y Marinilla se tradujo en la producción de capital, en su acumulación y concentración, y en la reproducción del modelo de producción capitalista en el territorio.

La creación de espacios para la reproducción del modelo de producción fue la siguiente transformación territorial. Implicó la reconfiguración del espacio ocupado a partir de las formas industriales como edificaciones, vías, y redes eléctricas, entre otras infraestructuras. Esa adecuación física desalojó cualquier otra actividad de producción o de reproducción social que haya existido en ese espacio geográfico, y por definición, impidió la presencia o reproducción de otros agentes en él.

La consecuencia de esta transformación en el corredor industrial de Rionegro fue el desalojo de las actividades de la producción agropecuaria campesina, la cual se reubicó en otros espacios de Rionegro y de municipios vecinos, y que pudo rastrearse a través de la movilidad de los cultivos transitorios en la región del Oriente Antioqueño entre 1986, 2000 y 2005.

Esta concentración del espacio estratégico para la producción industrial en manos de un grupo de agentes de la producción, creó un mercado inmobiliario en el territorio que comenzó a responder a las demandas de espacio por parte de otros agentes de transformación. De esta manera, se convirtió también en mercancía con un valor de uso y un valor de cambio, que fue acumulado y concentrado por otros agentes, induciendo a una escasez y una especulación con los espacios.

El cambio de los ejes territoriales de Rionegro se consolidó con la construcción y operación del aeropuerto José María Córdoba y la vía Las Palmas, infraestructuras que crearon nuevos espacios con valor estratégico para los agentes de la producción en el sector de Llanogrande. En la práctica, crearon un flujo nuevo y más veloz para el comercio internacional aéreo que profundizó la relación de este sector de Rionegro con Medellín y el Valle de Aburrá.

Esos espacios producidos ahora son ocupados por la zona franca, bodegas y parques industriales, centros comerciales, parqueaderos, alrededor de los flujos canalizados por el aeropuerto, en lo que anteriormente eran tierras dedicadas al cultivo de alimentos y a la ganadería lechera. Las infraestructuras de hoy no son posibles sin las infraestructuras de ayer, por lo que hay un ciclo en lo que lo construido se destruye para darle paso a una nueva construcción, desde lo físico, lo económico y lo social.

La configuración de Rionegro no está aislada de la configuración de la región, de hecho es la síntesis de lo construido en las últimas décadas, vías, centrales eléctricas, redes de distribución, plantas de producción, todo hizo parte de la adecuación de lo que hoy es el territorio.

La configuración territorial en los espacios geográficos es una constante, la novedad del impacto de la autopista Medellín-Bogotá en Rionegro es el incremento en la velocidad de las transformaciones posteriores en el territorio y de la reproducción de las formas de la producción a la medida de una economía globalizada. El territorio de Rionegro no es estático y su configuración visibiliza la destrucción y la creación como parte de la relación dialéctica de sociedad y naturaleza. Es un proceso en el que los agentes pueden participar pero no controlar en toda su extensión, el cambio de una parte del territorio también produce cambios en el todo, por lo que siempre hay algo inesperado.

Cada transformación se apoya en la anterior y funda las bases de la siguiente. En ese sentido, la autopista fue la llave que abrió la puerta que históricamente las sociedades del Oriente Antioqueño siempre habían tocado: la de la economía del mundo. Y ahora que se abrió, el mundo globalizado está cambiando al territorio, destruyendo lo conocido y creando lo desconocido, rompiendo estructuras y territorialidades existentes, y fundando un nuevo territorio que nadie sabe cómo va a quedar ni en qué se va a transformar, pero que sin duda, y de maneras impredecibles seguirá siendo el territorio.

La autopista, en los últimos 50 años, fue un eslabón de una cadena de infraestructuras que transformaron el territorio de Rionegro y del Valle de San Nicolás en función de intereses económicos por encima de la escala de lo local, sometiéndolo a estrategias externas en el aprovechamiento de sus espacios y recursos.

Al observar la configuración territorial de Rionegro se revela la lógica de transformación de los espacios de la economía globalizada que actúa concretamente a través de agentes transnacionales o globales. También se reconoce cómo se incorpora lo local a la división internacional del trabajo, y produce unas nuevas concentraciones de riquezas y desigualdades.

La configuración territorial generada por los intereses económicos, abre el paso a nuevas territorialidades que no necesariamente se aproximan a las necesidades de la población local, pero que dialécticamente construye el futuro como una síntesis de pasado y presente, en la que se revelará cómo fueron, son y podrán ser las sociedades que allí construyen su existencia.

En el período 1991-2011, en el territorio de Rionegro, se observa una aceleración en la velocidad de las transformaciones físicas, que como reflejo de los procesos económicos, muestran cambios en las formas de la producción, de la reproducción social, y en el aprovechamiento del tiempo y de los espacios en lo local.

El ordenamiento del territorio obedece a un paradigma de desarrollo como crecimiento económico, en el que se hace un esfuerzo en atraer la inversión extranjera para dinamizar sectores que el Estado y el agente de transformación nacional no tienen la capacidad o el interés para invertir y fortalecer con recursos propios.

En esta estrategia, El Estado y los agentes privados ofrecen espacios y recursos para que el agente transnacional actúe y transforme a su conveniencia, reproduciendo su modelo de producción y de consumo en el ámbito local, con la esperanza de que transfiera conocimiento, experiencia y recursos económicos al territorio.

El papel del Estado en las transformaciones del territorio es facilitar el cambio gestionado por los agentes privados. El marco de políticas públicas y la normatividad relacionada con la planificación del territorio se convierte en una preparación del terreno para los cambios que favorecen la expansión y la reproducción del capital.

La esperada función de control del Estado se complejiza cuando hay agentes transnacionales que como estructura lo superan y que actúan en territorios más amplios que el país. La fragmentación político administrativa tampoco facilita la actuación del Estado como regulador de las relaciones sociales. El Estado tiene una mayor oportunidad como agente de transformación a través de las alianzas con el sector privado, en un rol más cercano a la mediación que a la autoridad y el control sobre el territorio.

El agente inmobiliario emerge con fuerza en el territorio de Rionegro, es un creador de espacios para la producción, para la vivienda, la recreación y la salud en el territorio. En la práctica es el transformador físico del espacio, el que lo fragmenta en

partes más pequeñas y rentables, por lo que produce una valorización de los espacios transformados. Su dinámica se incrementó con los cambios espaciales en el Valle de San Nicolás y de Llanogrande asociados al aeropuerto.

El agente de producción industrial tiene un crecimiento limitado dentro del territorio, no tanto por restricciones de espacio, sino de especialización en la producción y su capacidad de penetrar nuevos mercados. Los agentes de producción más activos en las nuevas transformaciones son los comerciantes (comercio exterior y mayoristas) y la agroindustria a través de los cultivos de flores. En ambos casos se nutren de flujos provenientes del extranjero y aprovechan eficientemente la infraestructura aérea instalada.

En Rionegro los agentes secundarios se concentran en la actividad comercial al detal y en la prestación de servicios de alimentación, transporte y alojamiento. Su incidencia sobre las transformaciones territoriales es menor, lo que no significa que no sean activos. Sus oportunidades de reproducción dependen de las relaciones que tienen establecidas con el circuito principal de la economía en el territorio.

La sociedad como agente de transformación opera como un mediador importante en la transformación de los espacios cotidianos, donde la propiedad privada de los fragmentos del territorio dificulta la acción concreta de los demás agentes, ya sea el Estado o los agentes industriales, inmobiliarios, agroindustriales y comerciales. Su capacidad de incidir sobre el territorio radica en la resistencia o la coincidencia de intereses con los demás agentes. Tiene la capacidad de generar viabilidad social o no a las intervenciones públicas y privadas sobre el espacio, y actúa como generador de opinión pública a través de la amplificación de las organizaciones sociales y los medios de comunicación.

El crecimiento económico es el paradigma de desarrollo que rige las configuraciones territoriales en el país y en el Oriente Antioqueño. Su rasgo distintivo es la producción especulación que produce rentas altas y rápidas. La trampa estructural de este modelo es la baja producción de bienes de capital y la dependencia histórica de las economías internacionales más fuertes. Lo que impide la adecuada y oportuna reinversión en la propia expansión de la producción.

La globalización representa el aumento en la velocidad de producción del capital seleccionando los espacios más productivos y competitivos con respecto al mercado internacional. Sin embargo, en ese ejercicio no logra ocupar todos los espacios, por lo que los agentes del territorio local siempre tienen una oportunidad de crear su propia estrategia de supervivencia y reproducción.

Hay tantas territorialidades como agentes en un espacio geográfico y su superposición produce una complejidad que dificulta su control o regulación por parte del Estado. Esta multiterritorialidad provoca conflictos con la territorialidad tradicional y se da una lucha no solo por los espacios sino por los sentidos y las identidades en el territorio.

En el caso de Rionegro, este conflicto se manifiesta en las visiones de desarrollo que se proponen para el municipio y la región, en unos casos se acercan a la aceptación de su uso como zona de expansión o “segundo piso” de Medellín y el Valle de Aburrá, y en otras a la recuperación de su economía tradicional agropecuaria con posibilidad de construir relaciones directas con el mercado internacional y reducir su dependencia de la gran urbe.

Las nuevas territorialidades traen implícitamente consigo una pérdida de las antiguas. Aunque al final nunca existe una territorialidad estática que pueda permanecer igual en el tiempo. La que hoy se señala como territorialidad preexistente o tradicional a su vez, en algún momento, implicó la pérdida o transformación de una anterior.

Antes de consolidarse el territorio como despensa agrícola y pecuaria, su territorialidad se basaba en la minería de oro y plata y el comercio. Hoy esos rasgos mineros y comerciales, de alguna manera, hacen parte de las capas de valores y culturas que conforman la territorialidad tradicional de Rionegro. Por tanto, sería posible pensar que, igualmente, podrían seguir siendo parte de la nueva territorialidad que está en construcción.

El mayor desafío de una nueva territorialidad es que incorpore lo que es importante para los habitantes del territorio, la velocidad con la que suceden los cambios, no permiten a los agentes y sociedades locales comprender lo que sucede y actuar oportunamente y en consecuencia con sus valores y su identidad frente a los que lo afecta.

La consolidación del corredor industrial ubicado entre la cabecera de Rionegro y la autopista Medellín – Bogotá lleva un proceso de más de 50 años, en los que las instalaciones industriales llegaron en tres oleadas distintas (1960, 1980 y 2000), lo que de alguna manera permitió una adaptación gradual entre el uso industrial, el campesino, y el urbano; además de la

construcción de relaciones a través de gremios, instituciones e iniciativas sociales. La dinámica de los agentes que actualmente entran al territorio es más rápida y se detiene en la construcción de relaciones y territorio con el Estado, los otros agentes de producción y la sociedad.

En el proceso del corredor industrial se produjo espacio para la producción, por lo que el suelo se usa como soporte de la actividad productiva de la cual se deriva la generación y acumulación de excedentes. Para los agentes inmobiliarios actuales el suelo, en sí mismo, es el que produce los excedentes, como una moneda que sirve para el intercambio con otros agentes. Ese rápido intercambio de espacios incrementa el valor del suelo y facilita la especulación y el control social con el acceso a este recurso.

Los nuevos agentes de transformación intervienen el territorio sin construir relaciones previas con el entorno, usando su derecho de propiedad y con una responsabilidad menor frente a los demás agentes como Estado y sociedad. De ese modo, no solo se privatiza la propiedad sino las prácticas alrededor de ella. En esa territorialidad el individuo prima más que la comunidad y se constituye en el centro del ordenamiento del espacio. Su vínculo con procesos de desarrollo colectivo es mínimo.

La velocidad de las transformaciones es uno de los efectos de la inserción del territorio en la economía globalizada, en la que los agentes externos al territorio ya tienen construidas sus estrategias de producción de espacios y para la producción. Mientras que los agentes locales aún están en el proceso de articularse y construir las estrategias de resistencia al cambio no deseado.

El territorio demanda una planificación espacial integral como región mientras el Estado tiene una oferta de administración fragmentada en unidades espaciales más pequeñas que son los municipios. Esta diferencia en las unidades de espacio dificulta el ejercicio de autoridad, regulación y control sobre el territorio como nación y compromete en algún grado la soberanía.

La configuración territorial en Rionegro, históricamente, se ha dado por la iniciativa y la acción de los agentes privados, los cuales ordenan el espacio de la manera que más favorezca su producción y reproducción en el territorio, definiendo en gran medida y la función de los demás agentes y sus espacios.

El papel del Estado ha sido interpretar las necesidades de los agentes de la producción y crear los marcos normativos para sus actividades, de manera que la regulación es posterior a la actividad misma. Primero se crean las condiciones y luego se corrigen los excesos que producen

en el territorio. La resistencia a los procesos de configuración no suelen surgir inicialmente en el Estado, sino en la sociedad, la cual apela a las territorialidades tradicionales y, en su relación con las nuevas territorialidades, crea nuevas formas de apropiación en los que se procura fortalecer su identidad y proyecto de vida en el territorio. En la definición de esa regulación del Estado, la sociedad entra en la medida en que es afectada por la actividad de la producción y genera un conflicto a partir de la defensa y reclamación de derechos vulnerados.

La sociedad, en el proceso de la configuración de este territorio, participa proactivamente como agente de transformación, pero con alcances limitados, en parte por su baja articulación y cohesión, que implica una interlocución intermitente con el Estado y los agentes privados. Paradójicamente, su baja participación tiene una incidencia en el éxito de la planificación territorial por parte de agentes externos, porque se tiende a desconocer su comprensión del territorio. Y es en la sociedad, donde se logra la apropiación del territorio, es la que define qué elementos conserva y cuales nuevos toma en la constante construcción de la territorialidad.

Sin comunidad no hay territorio. Es en la vida de la comunidad que reproduce la producción y la sociedad. Los agentes de la producción con una perspectiva de largo plazo por las características de su negocio, ya comprenden esa condición para reproducirse en el territorio, y apoyan iniciativas como el Programa de Desarrollo y Paz – Prodepaz – y el Laboratorio de Paz del Oriente Antioqueño, entre otras, para el fortalecimiento del tejido social.

Entre más distante sea la territorialidad impuesta por los agentes dominantes a la territorialidad deseada por la sociedad, se producirán más conflictos. Lo que, sin duda, afectará a la producción misma y a la reproducción social. Es en la sociedad donde se acepta o no los valores y las identidades que promueven las diversas territorialidades. Y desconocer su comprensión de los problemas y el territorio, desenfoca cualquier ejercicio de planificación territorial.

El valor de la tierra y su posesión en Rionegro es una forma de control y regulación de los espacios geográficos. Si bien como paisaje se puede apreciar cierta unidad, en realidad es la suma de muchas fracciones que tienen propietarios, y que se consolidan como “islas” o franjas de carácter privado sobre las cuales no hay libre acceso.

Si bien los espacios nunca han estado vacíos, en la territorialidad tradicional había un mayor acceso a lugares y recursos, por las solidaridades y usos colectivos contruidos, como el

baño de Río o el paseo de olla. Ahora, ya no son posibles. Los espacios del ocio hacen parte del consumo como parte de la oferta de descanso y recreación.

Esta fragmentación del espacio y de fines dificulta la construcción de una territorialidad como comunidad, puesto que el espacio geográfico se convierte en la suma de fragmentos aislados entre sí, sin relaciones. En donde esta fragmentación no es tan fuerte aun emergen relaciones para construir alrededor de fines comunes.

Otra situación que se produce es el de una población “flotante” y otra arraigada. La primera, como denota la expresión, no tiene raíces en el espacio, es un usuario que va y viene pero que no tiene su principal experiencia vital allí. Al contrario, el habitante es un constructor cotidiano de sentidos en los espacios donde habita.

En la experiencia del corredor industrial del estudio el espacio estaba menos fragmentado y las relaciones entre territorialidades era menos complejo. Sin embargo, este asentamiento industrial, por la forma como organiza el espacio en el territorio, ayuda a crear las condiciones que hoy hacen de Rionegro una ciudad atractiva para la actividad industrial, comercial y recreativa. Al endosar la atención de demandas sociales hacia otros lugares del territorio, se activaron nuevos nodos o polos de urbanización, que han desbordado la planeación municipal e incluso la regional.

Las diferentes apropiaciones que existen sobre Rionegro conforman un mosaico de “proyectos” de vida. Esa complejidad dificultará la construcción de una territorialidad y una identidad única, lo más probable es la coexistencia, la simultaneidad de territorialidades, que en el tiempo se decantará en procesos de territorialización y desterritorialización, y de reterritorialización, allí habrá un punto constante de tensión en la construcción del territorio.

Se puede afirmar que en cada territorialidad también hay una concepción del desarrollo, por lo que difícilmente se podrá predeterminedar el modo de desarrollo que puede surgir de las distintas territorialidades, porque a la manera de la sinergia, se sabe que algo surgirá pero no lo que va a surgir exactamente.

El nombre del Desarrollo ha cambiado en la historia de Rionegro pero sigue mutando desde el paradigma clásico de crecimiento económico como motor para impulsar las transformaciones sociales. Se encuentran evidencias históricas de una economía de libre cambio, crecimiento económico, sustitución de importaciones, industrialización, competitividad, desarrollo sostenible, y desarrollo integral. De acuerdo con la documentación revisada, la

evidencia muestra que el Desarrollo sigue siendo definido por los agentes primarios de transformación del territorio, como el Estado, la industria y el gran comercio.

Mientras que la sociedad y los agentes secundarios están subordinados a la acción de éstos. Solo en la medida que fortalezcan sus relaciones y sus articulaciones pueden promover otras miradas del desarrollo más vinculados a la territorialidad tradicional de Rionegro y a los procesos productivos y sociales que implican unas solidaridades y redistribuciones diferentes a las dominantes.

En el juego territorial, el crecimiento económico sigue siendo la apuesta de los grandes agentes de transformación del territorio como el Estado, la industria, y el comercio, los cuales disponen de conocimiento, recursos y gestión para adecuar la normatividad que los planifica y regula. Solo la sociedad logra incorporar elementos de los nuevos enfoques del Desarrollo, con criterios de autonomía y construcción colectiva, sin embargo, hay que reconocer que no tienen aún el reconocimiento suficiente para tejer una territorialidad que también incluya con prioridad la perspectiva de los agentes secundarios.

Rionegro está sometido a unas fuerzas que transforman el territorio desde afuera, priorizando en los intereses de la industria, los servicios y el comercio, que aprovechan las ventajas de su ubicación geográfica y de la infraestructura de servicios y transporte disponible en el municipio y la región. Estos agentes han ocupado los espacios y los controlan, dejando espacios de menor valor para sus procesos de producción a otros agentes secundarios.

Igualmente sucede con las decisiones sobre el desarrollo, el presente y el futuro del municipio. Los agentes primarios y las fuerzas económicas que representan tienen unas estrategias preestablecidas para usar los espacios para la producción en una escala nacional, regional y global. Siendo así, las decisiones del nuevo ordenamiento espacial en Rionegro se derivarán de esa lucha entre los grandes agentes de transformación. Las decisiones secundarias podrán quedar en manos de agentes secundarios, su margen de acción queda delimitado por los grandes, en la medida en que no todas las decisiones sobre el territorio son de su interés, solo las que afectan su competitividad en los mercados internacionales.

Rionegro es un escenario en el que los agentes externos escriben las líneas gruesas de los procesos económicos que se reflejarán en sus siguientes configuraciones territoriales, y en el que los agentes locales deben aprender a leer el territorio en función de sus propios intereses para lograr su reproducción y perpetuación allí mismo.

## Referencias

- Bancorepcultural. (12 de 07 de 2013). *www.banrepcultural.org*. Obtenido de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/todaslasartes/mejia/mejia0c.htm>
- BBP - Biblioteca Pública Piloto. (05 de 07 de 2013). <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/detalle.pl?id=20130709134316>. Obtenido de `javascript:go_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-016/0882.jzd&fn=15882')`
- BBP - Biblioteca Pública Piloto. (04 de 07 de 2013). <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/detalle.pl?id=20130709135352>. Obtenido de `javascript:go_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-018/0802.jzd&fn=18332')`
- Betancur, M. S., Stienen, Á., & Urrutia Arenas, O. (2001). *Globalización: cadenas productivas y redes de acción colectiva: reconfiguración territorial y nuevas formas de pobreza y riqueza en Medellín y el Valle de Aburrá*. Santafé de Bogotá: Tercer Mundo.
- BPP - Biblioteca Pública Piloto. (11 de 07 de 2013). <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co>. Obtenido de `javascript:go_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-001/0968.jzd&fn=968')`
- BPP - Biblioteca Pública Piloto. (11 de 07 de 2013). <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co>. Obtenido de `javascript:go_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-003/0054.jzd&fn=2054')`
- BPP - Biblioteca Pública Piloto. (11 de 07 de 2013). <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co>. Obtenido de `javascript:go_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-001/0915.jzd&fn=915')`
- BPP - Biblioteca Pública Piloto. (11 de 07 de 2013). <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co>. Obtenido de `javascript:go_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-016/0479.jzd&fn=15479')`
- BPP - Biblioteca Pública Piloto. (04 de 07 de 2013). <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/detalle.pl?id=20130709120117>. Obtenido de `javascript:go_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-019/0104.jzd&fn=18634')`
- BPP - Biblioteca Pública Piloto. (3 de 7 de 2013). <http://www.bibliotecapiloto.gov.co/>. Obtenido de `javascript:go_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-016/0121.jzd&fn=15121'))`
- BPP-Biblioteca Pública Piloto. (11 de 07 de 2013). <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co>. Obtenido de `javascript:go_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-015/0588.jzd&fn=14588')`

- BPP-Biblioteca Pública Piloto. (11 de 07 de 2013). <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.c>. Obtenido de javascript:go\_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium\_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-001/0913.jzd&fn=913')
- BPP-Biblioteca Pública Piloto. (09 de 07 de 2013). <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co>. Obtenido de <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/detalle.pl?Id=20130709180023>: javascript:go\_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium\_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-016/0111.jzd&fn=15111')
- BPP-Biblioteca Pública Piloto. (11 de 07 de 2013). <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co>. Obtenido de javascript:go\_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium\_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-003/0060.jzd&fn=2060')
- BPP-Biblioteca Pública Piloto. (12 de 07 de 2013). <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co>. Obtenido de javascript:go\_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium\_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-016/0498.jzd&fn=15498')
- BPP-Biblioteca Pública Piloto. (11 de 07 de 2013). <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co>. Obtenido de javascript:go\_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium\_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-002/0560.jzd&fn=1560')
- BPP-Biblioteca Pública Piloto. (20 de 07 de 2013). <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co>. Obtenido de javascript:go\_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium\_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-016/0865.jzd&fn=15865')
- BPP-Biblioteca Pública Piloto. (20 de 07 de 2013). <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co>. Obtenido de javascript:go\_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium\_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-001/0753.jzd&fn=753')
- BPP-Biblioteca Pública Piloto. (25 de 07 de 2013). <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co>. Obtenido de javascript:go\_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium\_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-018/0235.jzd&fn=17765')
- BPP-Biblioteca Pública Piloto. (04 de 07 de 2013). <http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/detalle.pl?Id=20130709133710>. Obtenido de javascript:go\_URL('http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium\_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-016/0680.jzd&fn=15680')
- Bresser Pereira, L. (1991). La Crisis en América Latina. ¿Consenso de Washington o Crisis Fiscal? *Pensamiento Iberoamericano*(19), 13-35.
- Brito Arcoverde, A. C. (2010). Notas sobre el Estado y Sociedad en los clásicos de la política. En A. C. Brito Arcoverde, *Estado y Sociedad: contribución al debate sobre políticas públicas*. (pág. 255). Recife: Universidad Federal de Pernambuco (UFPE).
- CAF-Corporación Andina de Fomento. (2 de marzo de 2009). CAF. Obtenido de [www.caf.com](http://www.caf.com)

Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño - CCOA. (15 de 06 de 2013). *Portal Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño*. Obtenido de Análisis Comercial, Empresarial y Regional - ACER:  
[http://www.ccoa.org.co/contenidos/categorias/crecimiento\\_regional.php](http://www.ccoa.org.co/contenidos/categorias/crecimiento_regional.php)

Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño. (22 de Marzo de 2011). *Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño*. Recuperado el 26 de junio de 2013, de <http://www.ccoa.org.co/>

Cárdenas, M., Gaviria , A., & Melendez, M. (2005). *La Infraestructura de Transporte en Colombia*. Bogotá: Cámara Colombiana de Infraestructura.

CCOA - Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño. (2011). *Síntesis ACER 2011*. Rionegro: Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño.

CCOA-Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño. (20 de 07 de 2013). <http://www.ccoa.org.co>. Obtenido de Síntesis ACER 2012: [http://www.ccoa.org.co/contenidos/categorias/crecimiento\\_regional.php](http://www.ccoa.org.co/contenidos/categorias/crecimiento_regional.php)

CEO - Corporación Empresarial del Oriente Antioqueño. (15 de junio de 2013). *CEO*. Obtenido de <http://www.ceo.org.co/conozcanos/la-corporacion>

Concejo de Medellín. (12 de 07 de 1927). *La empresa del Tranvía de Oriente y el Municipio de Medellín*. Medellín: Tipografía Industrial. Obtenido de <http://www.banrepcultural.org/sites/default/files/89775/brblaa570063.pdf>

Congreso de Colombia. (1 de Septiembre de 1981). *Diario Oficial No. 35.856 de 5 de octubre de 1981* . Obtenido de Ley 56 de 1981: [http://basedoc.superservicios.gov.co/ark-legal/SSPD/viewdoc?channel=/Leyes/Leyes/1981&documentName=l0056\\_81.html](http://basedoc.superservicios.gov.co/ark-legal/SSPD/viewdoc?channel=/Leyes/Leyes/1981&documentName=l0056_81.html)

Congreso de Colombia. (28 de Diciembre de 1983). *Ley 0060*. Obtenido de Cámara.gov.co: [ftp://ftp.camara.gov.co/camara/basedoc/ley/1983/ley\\_0060\\_1983.html](ftp://ftp.camara.gov.co/camara/basedoc/ley/1983/ley_0060_1983.html)

Congreso de Colombia. (2 de Agosto de 2004). *LEY 905 DE 2004*. Obtenido de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=14501>

CORNARE - Corporación Autónoma Regional de las cuencas de los Ríos Negro y Nare. (9 de 7 de 2013). <http://www.cornare.gov.co/index.php/sistema-informacion-ambiental>. Obtenido de [http://190.14.231.74/MapGIS/web/swf/MAPGIS\\_FLEX.jsp](http://190.14.231.74/MapGIS/web/swf/MAPGIS_FLEX.jsp)

CORNARE - Corporación Autónoma Regional de los ríos Negro y Nare. (09 de 07 de 2013). <http://www.cornare.gov.co/>. Obtenido de [http://190.14.231.74/MapGIS/web/swf/MAPGIS\\_FLEX.jsp](http://190.14.231.74/MapGIS/web/swf/MAPGIS_FLEX.jsp)

CORNARE. (09 de 07 de 2013). <http://www.cornare.gov.co/>. Obtenido de <http://www.cornare.gov.co/index.php/la-region/jurisdccion>

CORNARE. (15 de junio de 2013). *Portal Cornare*. Recuperado el 15 de Junio de 2013, de <http://www.cornare.gov.co/index.php/corporacion/antecedentes>

DANE - Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (13 de 09 de 2010). [www.dane.gov.co](http://www.dane.gov.co). Obtenido de Perfil Rionegro Antioquia, Censo 2005.

- Delgado Mahecha, O., & Montañez Gómez, G. (1998). Espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional. (U. N. Facultad de Ciencias Humanas, Ed.) *Cuadernos de Geografía - Revista Colombiana de Geografía*, VII(1-2), 120-124.
- Departamento Administrativo de Planeación. (1981). *Desarrollo Industrial del Oriente Cercano*. Medellín: Gobernación de Antioquia.
- Escobar, A. (1996). *La Invención del Tercer Mundo: construcción y deconstrucción del Desarrollo*. Santafe de Bogotá: Editorial Norma.
- Fainboim Yaker, I., & Rodríguez Restrepo, C. J. (2000). El Desarrollo de la Infraestructura en Colombia en la década de los noventa. *Serie Reformas Económicas*, 1-79.
- Fleury, S. (1997). *Estado sin Ciudadanos, seguridad social en América Latina*. Buenos Aires: Lugar Editorial.
- Gaviria Gutiérrez, Z., Hermelin, M., Forero, L., Restrepo, L., Pérez, M., Arbelaez S., L., . . . Tobón Villegas, J. (2008). *Realidades y prospectiva del Valle de San Nicolás*. Rionegro: Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño.
- Gimenez, G. (2001). Cultura, territorio y migraciones. Aproximaciones teóricas. *Alteridades*, 11, 5-14.
- Gobernacion de Antioquia. (7 de Abril de 2009). *Departamento Administrativo de Planeación*. Obtenido de <http://planeacion.gobant.gov.co/estadisticas/estadisticas.html> p.7
- Gobernación de Antioquia. (2011). <http://antioquia.gov.co>. Obtenido de [http://antioquia.gov.co/Anuario\\_Encuesta\\_2011/anuario\\_web/](http://antioquia.gov.co/Anuario_Encuesta_2011/anuario_web/)
- González Escobar, L. F. (2000). *Caminos republicanos en Antioquia. Los caminos de Medellin a Rionegro, las rutas por Santa Elena 1800 - 1928*. Medellín : Corantioquia.
- Guerra Peña, V. A. (07 de 07 de 2013). Archivo Vicente Guerra Peña - Rionegro. *Fotografías corredor industrial Rionegro*. Rionegro, Antioquia, Colombia.
- Haesbaert, R. (2002). ¿Fin de los territorios, de las regiones, de los lugares? *Territorios Alternativos*, 129-141.
- Haesbaert, R. (2006). El mito de la desterritorialización. *Nómadas*.
- Heler, M. (2007). *Jurgen Habermas y el proyecto moderno: cuestiones de la perspectiva universalista*. Buenos Aires: Editorial Biblos.
- IGAC - Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (09 de 07 de 2013). <http://geoportal.igac.gov.co>. Obtenido de [http://geoportal.igac.gov.co/mapas\\_de\\_colombia/igac/mps\\_fisicos\\_deptales/2012/Antioquia.pdf](http://geoportal.igac.gov.co/mapas_de_colombia/igac/mps_fisicos_deptales/2012/Antioquia.pdf)
- IGAC - Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (09 de 07 de 2013). <http://geoportal.igac.gov.co>. Obtenido de [http://geoportal.igac.gov.co/mapas\\_de\\_colombia/igac/mps\\_fisicos\\_deptales/2012/Antioquia.pdf](http://geoportal.igac.gov.co/mapas_de_colombia/igac/mps_fisicos_deptales/2012/Antioquia.pdf)
- Index Mundi. (17 de 07 de 2013). <http://www.indexmundi.com>. Obtenido de <http://www.indexmundi.com/map/?v=78&l=es>
- Jurado Jurado, J. C. (2009). La división de la provincia de Antioquia en medio de la guerra civil de 1851. *Revista Historia y Sociead*(17), 121-158.

- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. *Papers:Revista de Sociología*, 219-229.
- Lobato Correa, R. (2000). *Región y Organización Espacial*. Sao Paulo: Editora Atica.
- Londoño Soto, A. (2012). *Cambio de usos del suelo en el altiplano (Oriente Antioqueño - Colombia) en los últimos 25 años*. La Rábida, Huelva: Universidad Internacional de Andalucía.
- Londoño Yepes, C., & Cardona Trujillo, H. (Enero - Junio de 2011). Estado del Arte de los recursos para el desarrollo en Antioquia. *Revista Ciencias Estratégicas*, 19(25), 35-54.
- Londoño, J. G. (11 de 07 de 2010). *Un viaje de 100 años a la Historia del transporte de Antioquia*. Medellín. Obtenido de <http://www.movilidadalderecho.com/contents/articulos/pdf/historia-transporte-antioquia.pdf>
- Mendez, R., & Caravaca Barroso, I. (1996). *Organizacion industrial y territorio*. Madrid: Síntesis.
- Moncayo Jiménez, E. (2006). Las políticas regionales en América Latina y los países andinos: un análisis comparativo. *Cuadernos del Cendes*, 61.
- Moreno Brid, J. C. (2005). El Consenso de Washington:acuerdo, yerros y omisiones. *Perfiles Latinoamericanos* N°50, 150.
- Morrison, A. (04 de Enero de 2008). *Los Tranvías de Medellín*. Obtenido de Los Tranvías de Medellín: <http://www.tramz.com/co/me/mes.html>
- Múnera López, M. (2007). *Resignificar el desarrollo*. Medellín: Escuela del Hábitat CEHAP - Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín.
- Municipio de Rionegro. (2011). *Acuerdo 056 del 25 de enero de 2011. POT - Plan de Ordenamiento Territorial*. Rionegro: Municipio de Rionegro.
- Municipio de Rionegro. (31 de 07 de 2013). <http://www.rionegro.gov.co/>. Obtenido de <http://190.121.129.250:8093/mapserver2013/fusion/templates/mapguide/turquoiseyellow/index.html?ApplicationDefinition=Library%3a%2f%2fUsos%20del%20Suelo%2fWeb%20Layouts%2fAcuerdo%20056%202011%20-%20Usos%20del%20Suelo.ApplicationDefinition>
- Novoa Torres, E. A. (2010). *La metamorfosis de la cuestión espacial en Colombia*. Bogotá: Editorial Universidad Nacional de Colombia.
- Ocampo, J. A. (1984). *Colombia y la economía mundial, 1830-1910*. Bogotá: Siglo Veintiuno Editores - FEDEDESARROLLO.
- Parson, J. (1950). *La colonización antioqueña en el Occidente de Colombia*. Medellín: Imprenta Departamental de Antioquia.
- Poveda Ramos, G. (1988). *Historia económica de Antioquia*. (G. d. Antioquia, Ed.) Medellín: Autores Antioqueños.
- Ramírez Romero , E. (1990). Colombia: su infraestructura y el desarrollo nacional. *Sociedad Geográfica de Colombia, Academia de Ciencias Geográficas*, 1-10.

- Reis, A., Dias Ribeiro, E. C., & Le Bourlegat, C. A. (2006). Cultura y territorialidad en la tradición del Pantanal de Corumbá y Ladario en Mato Grosso do sul (Brasil). *Polis. Revista de la Universidad Bolivariana*.
- Restrepo Euse, A. (1903). *Historia de Antioquia*. Medellín: Imprenta Oficial.
- Sánchez, J. E. (1991). *Espacio, Economía y Sociedad*. Madrid: Siglo Veintiuno Editores.
- Santos, M. (1990). *Por una geografía nueva*. Madrid: Espasa Calpe.
- Santos, M. (1993). Los espacios de la globalización. *Anales de la Geografía de la Universidad Complutense*(13), 69-77.
- Santos, M. (2004). El territorio del dinero y la fragmentación. En *Por otra globalización*. Convenio Andrés Bello.
- Santos, M. (2006). *La Naturaleza del espacio, Técnicas y Tiempos, Razón y Emoción*. Sao Paulo: Universidad de Sao Paulo.
- Schmidt, A. (1977). *El concepto de la naturaleza en Marx*. Madrid: Siglo XXI.
- Valenzuela, C. (2004). *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, IX(552), 6.
- Vasquez Rocha, B. H. (1985). *El proceso de urbanización en la historia de Colombia*. Bogotá: Editorial Universidad Externado de Colombia.
- Williamson, J. (2003). No hay consenso. *Finanzas y Desarrollo*, 10.
- Zuluaga Mejía, R. A. (2008). Proemio. En Z. Gaviria Gutiérrez, & y. otros, *Realidades y Prospectiva del Valle de San Nicolás* (págs. 6-10). Rionegro: Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño.