

El desarrollo en debate

Expresiones de conflicto y poder en el Oriente Antioqueño

Luz Stella Carmona Londoño
Aura González Serna
Compiladoras



Universidad
Pontificia
Bolivariana

361.3
C287

Carmona Londoño, Luz Stella, Compilador
El desarrollo en debate. Expresiones de conflicto y poder en el Oriente antioqueño / Luz Stella Carmona Londoño, Aura González Serna, Compiladoras – 1 edición – Medellín : UPB, 2020.
156 páginas, 14 x 23 cm. (Colección Ciencias Sociales, 7)
ISBN: 978-958-764-864-5

1. Oriente Antioqueño (Colombia) - Desarrollo social -- 2. Oriente Antioqueño (Colombia) - Transformación territorial -- 3. Oriente Antioqueño (Colombia) - Aspectos Económicos -- 4. Oriente Antioqueño (Colombia) - Aspectos sociales -- I. González Serna, Aura, Compiladora -- II. Título (Serie)

CO-MdUPB / spa / RDA
SCDD 21 / Cutter-Sanborn

© Luz Stella Carmona Londoño
© Aura González Serna
© Yinneth Patricia Salas Valencia
© María Soledad Gómez Guzmán
© Luisa Fernanda Alzate Sánchez
© César Alberto Pazo Fernández
© Carlos Esteban Fernández Gómez
© Olaf Pineda Núñez
© Edvânia Tôrres Aguiar Gomes
© Walter Gallego Medina
© Guillermo Foladori
© Editorial Universidad Pontificia Bolivariana
Vigilada Mineducación

El desarrollo en debate. Expresiones de conflicto y poder en el Oriente Antioqueño

ISBN: 978-958-764-864-5 (versión digital)
DOI: <http://doi.org/10.18566/978-958-764-864-5>
Primera edición, 2020

Escuela de Ciencias Sociales
Facultad de Trabajo social
Maestría en Desarrollo

CIDI. Grupo territorio. Proyecto: Construcción de oferta de educación superior y formación profesional en red latinoamericana y del caribe en convergencia con geografía, ambiente y gestión tecnológica para el desarrollo. Radicado: 849B-07/17-12.

Gran Canciller UPB y Arzobispo de Medellín: Mons. Ricardo Tobón Restrepo

Rector General: Pbro. Julio Jairo Ceballos Sepúlveda

Vicerrector Académico: Álvaro Gómez Fernández

Decano de la Escuela de Ciencias Sociales: Ramón Arturo Maya Gualdrón

Directora: Silvia María Castañeda Rivillas

Editor: Juan Carlos Rodas Montoya

Coordinación de Producción: Ana Milena Gómez Correa

Diagramación: Mauricio Morales C.

Corrección de Estilo: Natalia Uribe Angarita

Foto Portada: <https://unsplash.com/> Corina Ardeleanu

Dirección Editorial:

Editorial Universidad Pontificia Bolivariana, 2020

Correo electrónico: editorial@upb.edu.co

www.upb.edu.co

Telefax: (57)(4) 354 4565

A.A. 56006 – Medellín – Colombia

Radicado: 1944-04-02-20

Prohibida la reproducción total o parcial, en cualquier medio o para cualquier propósito sin la autorización escrita de la Editorial Universidad Pontificia Bolivariana.

Megaproyectos de infraestructura vial en el Oriente Antioqueño y particularidades de Rionegro. Análisis a partir del Túnel Aburrá-Oriente y la Doble Calzada Oriente

Carlos Esteban Fernández Gómez¹
Olaf Pineda Núñez²

Resumen

Este capítulo presenta elementos para el análisis crítico de la construcción de las infraestructuras viales del túnel Aburrá-Oriente y la doble calzada Oriente. En primer lugar, se señalan las características geográficas y demográficas del municipio de Rionegro. En seguida, se describen los proyectos que serán estudiados y los agentes que los impulsan. En un tercer momento, se explora la relación entre la localización industrial, los proyectos de infraestructura vial y las dinámicas de acumulación que se derivan indirectamente de tales proyectos, como el impulso que se

-
- 1 Licenciado en Filosofía y Letras por la Universidad Pontificia Bolivariana - Colombia. Candidato a Magíster en Desarrollo por la Universidad Pontificia Bolivariana - Colombia. Integrante del grupo de investigación Territorio Universidad Pontificia Bolivariana - Colombia. carlosesteban.fernandez@upb.edu.co.
 - 2 Economista por la Universidad Nacional Autónoma de México. Candidato a Magíster en Desarrollo por la Universidad Pontificia Bolivariana - Colombia. olaf.pineda@upb.edu.co.

imprime sobre la valorización del territorio. Por último, se exponen los elementos desde los cuales se interpretan los flujos de capitales invertidos en Rionegro desde el concepto de “acumulación por desposesión” desarrollado por David Harvey.

Palabras clave: Rionegro; capital; acumulación por desposesión; infraestructura vial.

Abstract

This chapter shows elements for the critical analysis of the *Túnel Aburrá-Oriente* and the *Doble Calzada Oriente* road infrastructures. At first, it is shown the geographical and demographical characteristics. Later, the projects that will be studied and the agents that drive them are described. At third place, the relationship between the localization of industries, the road infrastructure projects and the accumulation processes indirectly derived from such projects is explored. Finally, the elements from which capital flows invested in Rionegro are interpreted through the concept of “accumulation by dispossession” developed by David Harvey are exposed.

Key words: Rionegro; Capital; Accumulation by dispossession; Road infrastructure.

Aproximación geográfica y demográfica a Rionegro

El municipio de Rionegro se encuentra ubicado en las coordenadas 6°09'12" norte con 75°22'27" occidente en la zona del Valle de San Nicolás –igualmente conocida como Altiplano del Oriente Antioqueño–, también conformada por los municipios de El Carmen de Viboral, El Retiro, El Santuario, Guarne, La Ceja, La Unión, Marinilla y San Vicente. La Corporación Autónoma Regional de las cuencas de los ríos Negro y Nare (Cornare) realiza una subdivisión del territorio basada en sus características ambientales: la zona del Valle de San Nicolás, la zona de Embalses, la de Bosques y la de Páramos (ver siguiente figura). Estas cuatro zonas conforman la subregión del Oriente Antioqueño, una de las nueve subregiones del

departamento de Antioquia, el cual está situado al noroccidente de Colombia. Rionegro cuenta con cuatro corregimientos (localizados en el sur, occidente, centro y norte), 36 veredas y cuatro centros poblados que, de acuerdo con sus funciones y usos, requieren una consideración particular: San Antonio de Pereira, Llano Grande, Sajonia y El Tablazo.

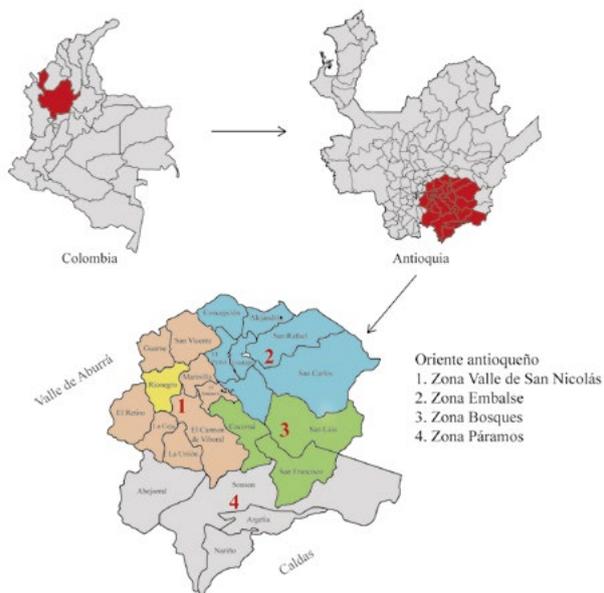


Figura 1. Ubicación geográfica del Oriente Antioqueño en las escalas departamental, nacional e internacional.

Elaboración propia desde referencia de PLANE0, 2010.

El Valle de San Nicolás es un área relativamente plana, donde se encuentran las cuencas de los ríos Negro y Nare. El espacio geográfico del municipio de Rionegro cuenta con una altitud media de 2125 msnm, una máxima de 2600 msnm y su cabecera se encuentra a 2130 msnm. Sus condiciones climáticas lo clasifican como un ecosistema de alta montaña andina tropical y cuenta con una temperatura promedio de 18,5 ° C.

Este territorio político-administrativo tiene 198 km², de los cuales 188,93 km² estaban clasificados como área rural y 7,07 km² como

área urbana para el año 2016. En razón de estos datos podría pensarse que, al mantener el 96,4 % de área rural, el 3,6 % de área urbana no representa un valor significativo, aunque vale la pena señalar que para el año 2005 este número era solo de 2 %, con 3,95 km² (Ríos, 2016, p.26). Es decir, en poco más de una década el área urbana casi dobló su tamaño.

El aumento del tamaño del municipio no se representa solamente en la expansión de su área urbana. Los datos más representativos para reconocer este crecimiento están en la demografía. Montoya Gallego (2015), sobre consulta de datos del Departamento Administrativo de Planeación de Antioquia, da cuenta de la población de los nueve municipios del Valle de San Nicolás para el año 2005, de los 354 026 habitantes, 61,5 % se encontraban en las cabeceras urbanas, y el 38,5 %, en el resto del territorio, es decir, en las áreas rurales. Asimismo, estos datos señalan que el 28,5 % del total de la población del territorio son habitantes del municipio de Rionegro. Los municipios que le siguen en total de población distan ampliamente de este porcentaje: La Ceja y Marinilla representan cerca de 13 % cada una, por lo que es clara la importancia de Rionegro en términos demográficos para esta zona.

Desde los últimos cinco censos elaborados por el DANE, Ríos (2016, pp.4-5) presenta datos que permiten poner en su justa dimensión el aumento de la población en las últimas cinco décadas en Rionegro. Por una parte, para 1964, la población total de Rionegro era de 31 378 habitantes, 12 844 (40,9 %) en la cabecera urbana y 18 534 (59,1 %) en el resto. Y, por otra parte, para el 2005 la población total aumentó hasta 100 502 habitantes, 64 652 (64,3 %) en la cabecera urbana y 35 850 (35,7 %) en el resto del territorio. Esto quiere decir que la población total aumentó 69 124 habitantes (220,3 %), en el área rural aumentaron en 17 316 (93,4 %), mientras los del área urbana lo hicieron en 51 808 habitantes (403,4 %), esto se puede observar en la siguiente figura. Vale la pena señalar que, para los mismos años, el aumento de habitantes en cabeceras urbanas en todo el territorio nacional fue de 246,5 % (DANE, 1967; DANE, 2008). Por tanto, el crecimiento demográfico de la zona urbana de Rionegro es considerablemente mayor a la media del país.

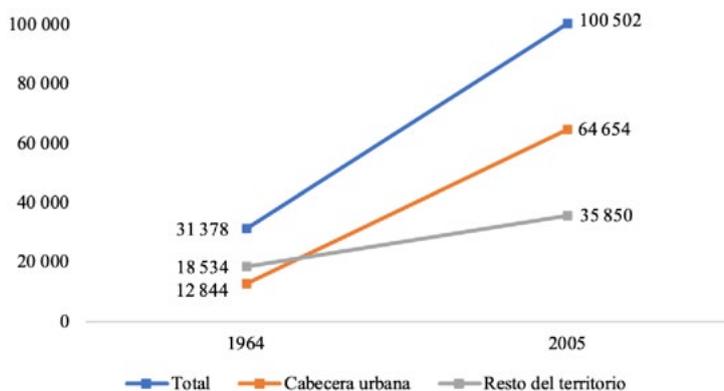


Figura 2. Datos poblacionales de Rionegro basados en los censos de 1964 y 2005.

Elaboración propia según Ríos, 2016.

Es relevante enfatizar en que estos datos parten de un censo realizado en 2005, con predicciones desactualizadas y poco confiables para los años actuales. Debido a esto, el municipio de Rionegro ha llevado a cabo esfuerzos por contabilizar de forma indirecta su número de habitantes entre los años 2006 y 2016. El método desde el cual obtuvieron esta información –que es con la cual se planea Rionegro actualmente– se basa en el número de suscriptores a la energía, con un factor de corrección para estimar el número de viviendas y la proyección promedio de habitantes por vivienda. Los datos arrojados por este estudio a cargo de la Universidad Católica de Oriente (Ríos, 2016, p.10) presentan un municipio con 133 305 habitantes para el año 2016, un número considerablemente mayor al entregado por las proyecciones del DANE con base en el censo de 2005, las cuales indican 11 074 habitantes menos para el año 2016, lo que equivale a un desfase de 8,3 % sobre el total de población actual³.

3 En el año 2018 se realizó un nuevo censo en toda Colombia. Los datos entregados para julio del 2019 han sido causantes de inconformidades en el departamento de Antioquia debido a que, según varias autoridades, los datos no se ajustan a la realidad del departamento (Ramírez Gil, 2019). Según el DANE, la población actual de Rionegro es de 116 400 habitantes, una cifra mucho menor a la manejada por las autoridades locales (133 305) e, incluso,

Según estos datos y el Catastro Municipal puede extraerse la información que se muestra en las tablas 1 y 2, las cuales caracterizan, con mayor detalle, la población tanto de la zona urbana como de la zona rural de Rionegro.

Tabla 1. Población por estratos en zona urbana, 2016.

Zona urbana							Totales
Estrato	1	2	3	4	5	6	
Habitantes	648	12 733	53 060	23 443	2556	18	92 460
Participación en total de la población	0,7%	13,8%	57,4%	25,4%	2,8%	0,02%	100%*
Participación en total municipio	0,5%	9,6%	41,3%	17,6%	1,9%	0,01%	70,9%

Fuente: (Ríos, 2016, p.30) *La suma de los totales puede ser distinta a 100% dado el redondeo de los datos.

Tabla 2. Población por estratos en zona rural, 2016.

Zona rural							Totales
Estrato	1	2	3	4	5	6	
Habitantes	7256	7678	13 928	4757	5449	1779	40 845
% relativo	17,8%	18,8%	34,1%	11,7%	13,3%	40,3%	100%*
% total municipio	50,4%	50,8%	10,5%	30,6%	40,1%	10,3%	30,7

Fuente: (Ríos, 2016, p.32) *La suma de los totales puede ser distinta a 100% dado el redondeo de los datos.

Vale la pena aclarar que la estratificación socioeconómica, presentada tanto en la Tabla 1 como en la Tabla 2, es una particularidad muy especial del sistema colombiano. Este modelo, regulado bajo

menor a las proyecciones de crecimiento lineal realizadas por el mismo DANE en 2005. Por otra parte, el alcalde de turno del municipio ha afirmado que no ve inconsistencias en Rionegro ya que a ese número debe añadirse un 8,5% adicional, lo que entregaría una población total de 126 000 (Ospina Zapata y Ortiz Jiménez, 2019). Estos datos aún son producto de revisiones y debates.

la Ley 142 de 1994 –también conocida como la Ley de Servicios Públicos Domiciliarios– divide a la población en 6 niveles, según las características físicas de las viviendas y las condiciones materiales de su entorno inmediato, y no de los ingresos del hogar, tal como sucede en otros países. Dicho enfoque nace basado en una apuesta de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL, en la década de 1970.

El efecto principal de la estratificación es la asignación de un subsidio o una contribución adicional, según la ubicación de la vivienda en uno de esos 6 niveles, a través de los servicios públicos domiciliarios: acueducto, alcantarillado, aseo, energía eléctrica, distribución de gas combustible, telefonía fija pública básica conmutada y la telefonía local móvil en el sector rural. Estos niveles socioeconómicos son llamados bajo-bajo (1), bajo (2), medio-bajo (3), medio (4), medio-alto (5) y alto (6). Aun así, esta clasificación ha ido más allá de los servicios públicos y ha permeado las relaciones sociales, los estereotipos y los imaginarios culturales de los habitantes. Este es uno de los motivos por los cuales en Colombia no se habla de “clases” sino de “estratos”.

Habiendo aclarado esto, pueden entenderse la importancia e implicaciones de los datos de la Tabla 1 y la Tabla 2. En primer lugar, el aumento del porcentaje de habitantes en la zona urbana continúa su escalada, y deja cada vez más atrás a los de la zona rural. Mientras que, en 2005, la zona urbana contaba con el 64,3 %, y la rural, con el 35,7 %, se estima que para el 2016 la primera haya subido hasta alrededor del 70 %, y la segunda haya descendido hasta alrededor del 30 %. En segundo lugar, queda clara la presencia de un número mucho mayor de habitantes de los estratos 5 y 6 ubicados en la zona rural en lugar de la zona urbana, donde comúnmente se hallan la mayoría de estos habitantes. Este fenómeno es significativo para las teorías urbanas contemporáneas, debido a que representa un profundo cambio del uso del suelo rural; es conocido como la suntuarización del suelo rural. En este, los segmentos socioeconómicos altos no buscan viviendas en el espacio de la ciudad, sino viviendas campestres y semicampestres en el espacio del campo. Es relevante aclarar que esa sociedad que llega al área rural es de carácter y prácticas urbanas, por lo cual, tiende a modificar las prácticas socioespaciales

para generar las condiciones de vida que espera y que se acomoda a su modo de vivir, pensar y actuar (Lefebvre, 1973, pp.22-36).

Un último punto, que permite dimensionar la importancia demográfica de Rionegro para el Valle de San Nicolás y para todo el Oriente Antioqueño, tiene que ver con las proyecciones de habitantes entre los años 2016-2045 realizadas según varios métodos. Por una parte, se encuentra la proyección del DANE, que presenta un crecimiento lineal y, por otra, el municipio plantea tres hipótesis de crecimiento que surgen del cálculo indirecto de población ya mencionado, basados en los suscriptores a energía. La Figura 3 presenta esas cuatro proyecciones.

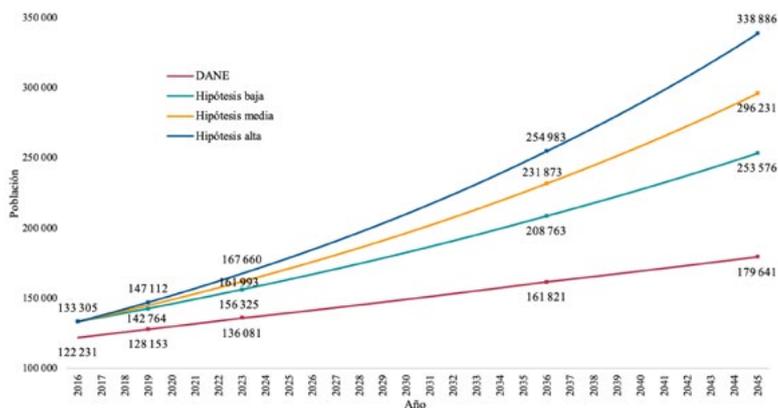


Figura 3. Proyección total de la población de Rionegro por diferentes métodos, 2016-2045.

Elaboración propia a partir de cálculos del equipo técnico revisión POT Rionegro-UCO, 2016.

Por una parte, la línea verde presenta una “hipótesis baja” marcada según los suscriptores entre los años 2005-2016, es baja debido a la relativa estabilidad que tuvo la demografía del municipio desde el 2005 hasta el 2011. Por otra parte, la línea azul presenta una “hipótesis alta”, marcada según los suscriptores entre los años 2011-2016; este es el período de tiempo en el cual la demografía del municipio ha variado más intensamente. Y, por último, la línea naranja presenta una “hipótesis media” basada en el promedio entre las dos

anteriores; es decir, es una proyección de crecimiento más dinámica que la del período 2005-2016, pero menor a la del 2011-2016.

El papel del Estado en el impulso de la infraestructura vial

Frente a estas características concretas de la geografía y demografía de Rionegro, la planificación municipal, departamental y nacional –como actores de los diferentes niveles del Estado– ha generado varios proyectos de pequeño, mediano y gran tamaño para la consolidación y aprovechamiento del espacio urbano. Para este fin, han reconocido que la conectividad del territorio con otras regiones es un factor especialmente clave. Este tiene el interés de reconocer las transformaciones espaciales sobre el territorio, y se enfoca exclusivamente en los proyectos de gran tamaño debido a la magnitud de sus impactos. Para comprender estos megaproyectos en la región es necesario elaborar una contextualización histórica.

El municipio de Rionegro ha sido un eje importante por donde ha pasado la historia de Colombia. Fue allí donde, en 1863, se firmó la Constitución Política de Rionegro, la cual instituyó los Estados Unidos de Colombia. En ese entonces Rionegro disputaba la centralidad política de la región con Marinilla y Sonsón. Aun así, Medellín se quedaría con dicha centralidad y sería allí donde se desarrollaría el proceso de industrialización de la región. Debido a esto, a lo largo de la segunda mitad del siglo XX Rionegro ha sido un territorio sobre el cual otros actores del Estado –Medellín y la Gobernación de Antioquia– influyeron con gran intensidad, especialmente con dos megaproyectos.

Por una parte, la construcción de la carretera Medellín-Bogotá inició su primera etapa en 1966, con el tramo Medellín-Marinilla, y conectó al Oriente Antioqueño con los movimientos de grandes capitales que circulaban a través de las autopistas nacionales y de la conexión entre las dos ciudades principales del país. Y, por otra parte, en la década de 1970, la saturación del aeropuerto Olaya Herrera en Medellín dio paso a la necesidad de construir un nuevo

terminal aéreo. El Oriente de Antioquia, por sus características geográficas y cercanía a Medellín, era el terreno más propicio y fue allí donde se realizó la construcción del actual Aeropuerto Internacional José María Córdova, el segundo más grande de Colombia, ubicado en Rionegro e inaugurado en 1985. Estos dos megaproyectos generaron un gran movimiento de la industria de Medellín hacia esta región.

Con solo tener presentes estos hechos de la región es posible comprender los proyectos del altiplano del Oriente Antioqueño y las conexiones entre los valles de San Nicolás, de Aburrá y del Cauca; los Tres Valles. Es claro que ha habido –y sigue habiendo– intervención de intereses externos sobre su territorio, por el cual pasa la proyección económica de Medellín y Antioquia. Es allí, en ese contexto, donde están las semillas de las apuestas actuales de Rionegro hacia un distrito industrial y empresarial, así como las de El Retiro por un distrito habitacional, y las de El Carmen de Viboral, La Ceja y La Unión, como triángulo de educación, ciencia, tecnología e innovación (Universidad del Rosario y Comisión Tripartita, 2012, pp.104-108).

Actualmente, se adelantan cuatro megaproyectos de infraestructura que intervienen directamente sobre el municipio de Rionegro. La segunda pista del aeropuerto José María Córdova es una de ellas, con la cual se pretende apuntalar el modelo de aerópolis que tiene este municipio y aprovechar su cercanía con Medellín. Por otra parte, el tren ligero de Rionegro, que busca conectar la cabecera municipal con el aeropuerto y, posteriormente, expandirse para servir como sistema de transporte público que conecte los demás municipios del altiplano. En tercer y cuarto lugar, dos megaproyectos que le apuestan a la conexión entre el Valle de San Nicolás (Rionegro) y el Valle de Aburrá (Medellín): el túnel Aburrá-Oriente y la doble calzada Oriente, entre Las Palmas y El Tablazo. La Figura 4 permite visualizar las dimensiones de estos proyectos:

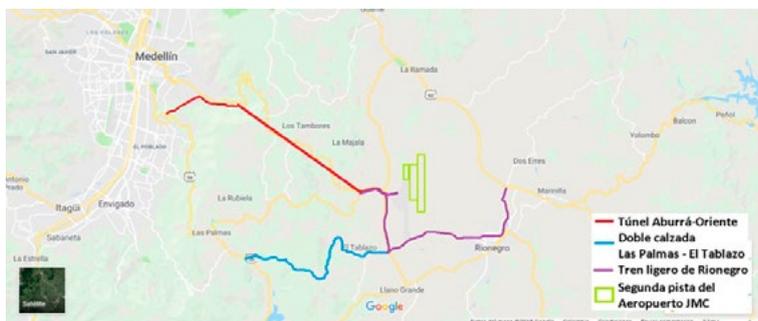


Figura 4. Proyectos de infraestructura en el Oriente Antioqueño.

Elaboración propia a partir de Google Maps y planos de los proyectos.

Trazados aproximados.

Tanto la ampliación del aeropuerto como el tren ligero se dirigen a conectividades particulares de carácter aéreo y férreo que requieren un análisis individualizado, mientras que el túnel y la doble calzada hacen parte de una misma área: la infraestructura vial para tráfico terrestre privado y de carga que conecta el Valle de San Nicolás con el Valle de Aburrá. Estos megaproyectos de infraestructura vial son los que analizaremos con mayor atención. Vale la pena señalar que, en esta misma área, la autopista Medellín-Bogotá, así como la avenida Las Palmas, son iniciativas de infraestructura vial ya terminadas que han sido claves para la conexión entre estos dos valles y el resto del país (Guerra Peña, 2014, pp.13-28). Asimismo, una vez terminado el túnel Aburrá-Oriente, se consolidaría la conexión de los Tres Valles –San Nicolás, Aburrá y Cauca– a través del ya terminado túnel de Occidente; una conexión de especial interés con otras zonas del territorio nacional. Del mismo modo, unas de las vías 4G –también conocidas como las autopistas de la prosperidad o autopistas de la montaña– constituyen otro megaproyecto de infraestructura vial de carácter nacional con fuertes impactos sobre la conectividad de los Tres Valles.

El proyecto del túnel Aburrá-Oriente cuenta con dos tramos de túneles y dos secciones de vía a cielo abierto. Si se comienza desde el extremo más cercano al Valle de Aburrá se encuentra la puerta del túnel Baltimore, sobre la avenida Las Palmas, cerca del sector donde está ubicado el Seminario Mayor de Medellín. Este túnel

se extiende por 774 metros, al cual le sigue una vía a cielo abierto por la zona centro-oriental del Valle de Aburrá. Allí se encuentra el portal occidental del túnel de Santa Elena, el cual se alarga por aproximadamente 8,2 kilómetros. Luego del portal oriental del túnel, en el sector de Sajonia se ubica otra sección a cielo abierto que llegará hasta la glorieta del aeropuerto, ya en Rionegro. A estas dos secciones de vías a cielo abierto hay que sumarle los intercambios viales requeridos en las entradas y salidas de los túneles, lo cual representa unos 4,5 kilómetros, de los cuales 1,4 kilómetros son en viaductos⁴.

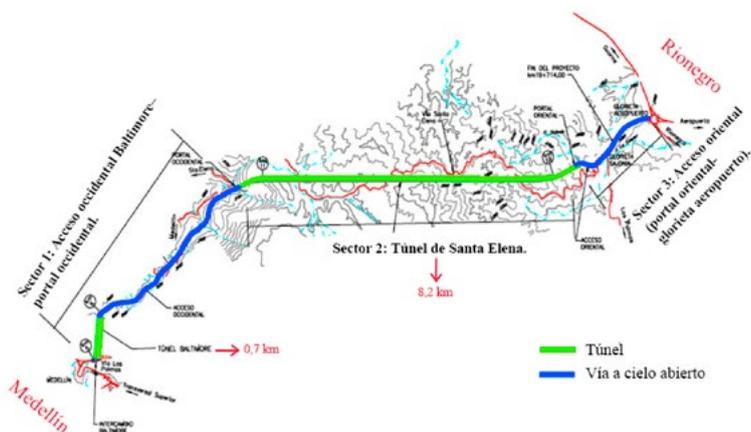


Figura 5. Trazado del túnel Aburrá-Oriente.

Elaboración propia a partir de presentación Concesión túnel Aburrá-Oriente y Gobernación de Antioquia.

La inversión públicamente aceptada de este proyecto asciende a 1 billón (1 000 000 000 000) de pesos colombianos. Esta cifra equivale al 22,7 % del presupuesto de la Gobernación de Antioquia para el año 2019 o al 6,2 % del presupuesto total de la misma institución entre 2016-2019, periodo de la última administración. El principal argumento para su importancia es, básicamente, la disminución del tiempo de traslado entre Medellín y el aeropuerto José

⁴ La apertura oficial del Túnel Aburrá-Oriente fue el 15 de agosto del 2019, fecha posterior a la elaboración del presente texto.

María Córdova de 45 minutos a 18 minutos, y el aumento que esto representa en la competitividad de la región. De ese modo, este proyecto se vincularía con otros megaproyectos nacionales como la ruta del sol y las autopistas de la prosperidad para conectar a Medellín, capital de Antioquia, con la Costa Atlántica. Palabras como “progreso”, “modernidad” y “desarrollo ambiental y socialmente responsable” se usan de forma recurrente a la hora de presentar este megaproyecto por parte del Estado, con la Gobernación de Antioquia a su cabeza. El municipio de Rionegro, desde este punto de vista, se vería beneficiado al consolidarse como un nodo importante en las conexiones nacionales y al acercarse a los movimientos de capitales del Valle de Aburrá.

Por otra parte, el proyecto de la doble calzada oriente, entre Las Palmas y El Tablazo, busca generar una alternativa de movilidad para la conexión entre los valles, especialmente para la zona sur del Valle de Aburrá que quedará más alejada de los portales del túnel Aburrá-Oriente. La doble calzada comenzará en la zona límite entre Envigado (Altos del Escobero) y El Retiro (Fizebad), sobre la vía Las Palmas-La Fe, y llegará a El Tablazo, importante centro poblado del territorio de Rionegro, punto intermedio entre la zona de Llanogrande y la cabecera municipal (ver siguiente figura). El nuevo hospital San Vicente Fundación y la zona franca de Rionegro quedarán muy cerca de este extremo. El proyecto consta de 13,3 kilómetros de vía nueva en doble calzada con ciclovía. A lo largo de esta extensión habrá 24 puentes, 6 retornos y un peaje con 12 líneas de recaudo (Secretaría de Infraestructura de Antioquia, 2017; Ortiz Jiménez, 2019). Al igual que en el caso anterior, la Gobernación de Antioquia afirma que la construcción de viaductos responde a la necesidad de que la vía sea ambientalmente sostenible y amigable con el entorno.



Figura 6. Trazado de la doble calzada oriente.

Elaboración propia a partir de presentación de resultados 2016 de Constructora Conconcreto.

Los motivos presentados para la realización de esta doble calzada se encuentran en el mismo código que los del Túnel Aburrá-Oriente. En cuanto al transporte de carga, se presume la reducción de tiempos de traslado, equivalente a reducir los costos y aumentar la productividad de la zona industrial, mientras que, para el transporte privado, esta misma reducción permite que la vivienda en el Altiplano sea más atractiva a pesar de que sus habitantes tengan sus actividades principales en el Valle de Aburrá. Se asegura que los tiempos de traslado Medellín-Rionegro se reducirán en un 40 % y que el recorrido entre la glorieta de Sancho Paisa y el Mall Indiana, hasta la intersección de El Tablazo, será de solo 10 minutos.

El presupuesto reconocido de este proyecto es de \$1,1 billones de pesos, aproximadamente, aunque, a diferencia del túnel Aburrá-Oriente, este se realizará a través de una Asociación Público-Privada (APP) entre la Gobernación de Antioquia y la concesión Devimed S.A. En esta alianza, la totalidad del presupuesto será aportado por el concesionario, que apunta a recuperarlo a través del cobro de peaje sobre el cual tendrá derechos por 30 años. A través de estas APP el Estado nacional neoliberal, inmerso en el sistema del capitalismo global, legitima la participación cada vez mayor del sector privado en los asuntos públicos. Este tipo de Estado no defiende el

mito de lo público y los bienes comunes, sino que prepara la entrada de grandes capitales a través de la creación de consensos. Es decir, de persuadir a los ciudadanos de que lo más efectivo y eficiente es entregar cada vez más poder a los sectores privados y aumentar sus espacios de operación.

Este tipo de dinámicas se han consolidado en la región inspiradas en planes activos en los que hay un gran énfasis sobre la importancia de las vías para llevar el desarrollo a Rionegro, naturalizando las inversiones realizadas y legitimando institucionalmente este tipo de estrategia de desarrollo sobre otra. El túnel y la doble calzada no son proyectos excepcionales. En el *Plan maestro de movilidad para la región metropolitana del Valle de Aburrá 2008-2023* (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2009, pp.47-51) se reconoce a la subregión del altiplano del Oriente Antioqueño como zona de expansión industrial por su cercanía al aeropuerto y la zona franca de Rionegro, así como por sus tierras y costos de producción más bajos, la mano de obra competitiva y la disponibilidad de recursos hídricos. Además, el *Proyecto plan estratégico para un pacto social por el desarrollo del Oriente Antioqueño 2009, PLANEO 2009-2023*” (Gobernación de Antioquia, 2009, pp.71-72, 109) hace énfasis en las conexiones viales en su línea estratégica ambiental y de territorio. En este se reconocen las presiones y necesidades inmediatas que llegarán como consecuencia de la construcción del túnel Aburrá-Oriente, representados en la llegada de nuevas empresas e inversiones, así como por el intercambio más activo con la población del Valle de Aburrá.

Todos estos planes son el soporte de los megaproyectos mencionados, así como de los proyectos viales de menor escala que están trazados para el interior del municipio. Actualmente se adelanta el financiamiento del 61 % de los costos de 29 kilómetros de vías a través del cobro por valorización a viviendas en estratos 5 y 6, así como a propietarios de dos o más viviendas en los demás estratos. La administración municipal espera recaudar \$ 450 000 000 pesos colombianos a través de este sistema, lo cual ha generado grandes insatisfacciones en estos sectores de la ciudadanía debido a las altas cuotas que deberán pagar en un máximo de cinco años y al alto costo promedio de cada kilómetro construido (Jiménez Morales, 2018). La Figura 7 permite visualizar este paquete de proyectos viales de circunscripción local.



Figura 7. Síntesis del paquete de obras de valorización en la zona urbana de Rionegro.

Fuente: Elaboración propia a partir de ilustración de Periódico El Colombiano (25 de noviembre de 2018).

Localización industrial y valorización del territorio

Otro factor de importancia para el análisis de tales proyectos corresponde a la localización industrial de las actividades principales desde las cuales Rionegro se vincula con mercados exteriores. Según los mismos datos del DANE, presentados por la Cámara de Comercio (2017a), la participación de las microempresas alcanzaba el 94,6% de las unidades empresariales, mientras que la participación de las grandes empresas apenas alcanzó el 0,3% para el 2014. Sin embargo, si se observan las tasas de crecimiento de las unidades empresariales, como lo muestra la Tabla 3, se puede encontrar un franco dinamismo en el establecimiento de medianas y grandes empresas, precisamente aquellas que son capaces de demandar la construcción de infraestructura de gran calado.

Tabla 3. Participación de empresas por tamaño, unidad y tasa de crecimiento, 2014-2019.

	Unidades						Participación		Tasa de crecimiento	Unidades incrementadas
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2014	2019	2014-2019	2014-2019
Micro-empresas	12 043	13 455	14 583	16 437	12 803	14 028	94,6%	92%	16,5%	1985
Pequeñas empresas	512	643	786	814	811	814	4,0%	5,3%	59%	302
Medianas empresas	135	166	288	281	296	309	1,1%	2,0%	129%	174
Grandes empresas	38	55	79	76	104	102	0,3%	0,7%	168%	64
Total	12 728	14 319	15 736	17 606	14 014	15 253	100%	100%	19,8%	2525

Fuente: Elaboración propia con datos de la Cámara de Comercio del Oriente de Antioquia, 2015, 2017b y 2019

Entre las actividades realizadas por las grandes empresas del Oriente Antioqueño se destaca la industria manufacturera con 30 unidades, seguida por 21 unidades de actividades profesionales, científicas y técnicas, 13 unidades de agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca, 8 unidades de actividad inmobiliaria, 6 de construcción y otras 6 de los sectores financiero y de seguros (Cámara de Comercio del Oriente de Antioquia, 2019). En esa lógica, las grandes empresas de más renombre se han localizado al norte de Rionegro y al este de Marinilla (Figura 8), en el entronque de la autopista Bogotá-Medellín y la vía Galicia, por donde se tiene proyectado construir el tren ligero, que conecta a su vez con el aeropuerto y el túnel Aburrá-Oriente.

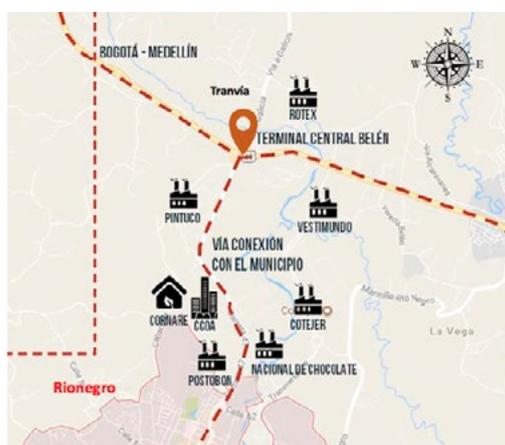


Figura 8. Ubicación de grandes empresas del Oriente Antioqueño.

Elaboración propia a partir de Alcaldía de Rionegro (2016).

Sistema de transporte tipo APM.

Por otro lado, el impulso que los grandes capitales imprimen a un territorio no solo abarca las actividades directamente relacionadas con sus sectores económicos, sino que también generan dinamismo en otros sectores de la economía que, si bien no se encuentran directamente relacionados, no podrían asumirse como inconexos. Uno de ellos es el sector inmobiliario, cuya relevancia, en los últimos años en el Oriente Antioqueño, es remarcable. Su influencia va más allá de las 8 unidades mencionadas anteriormente. Resulta interesante señalar que las inversiones del sector inmobiliario no se

encuentran proporcionalmente relacionadas con el crecimiento de la población que, aunque es dinámico, no impulsa por sí solo las inversiones de este sector. Una muestra de ello es que mientras la población ha crecido de forma constante, la demanda de vivienda se mueve de forma cíclica, como se muestra en la Figura 9.

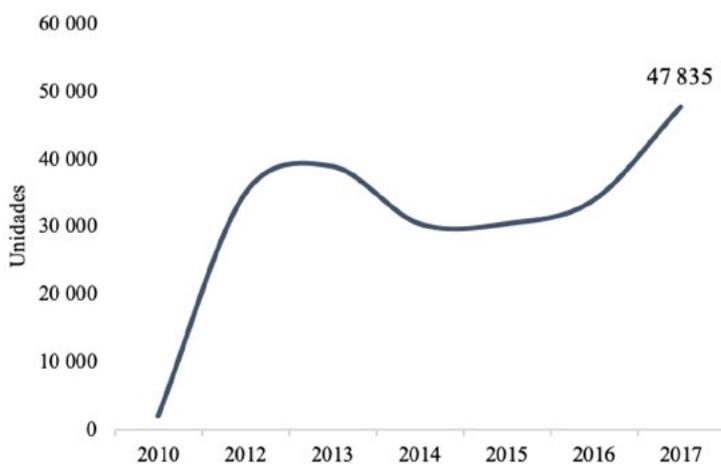


Figura 9. Demanda potencial de vivienda en Rionegro.

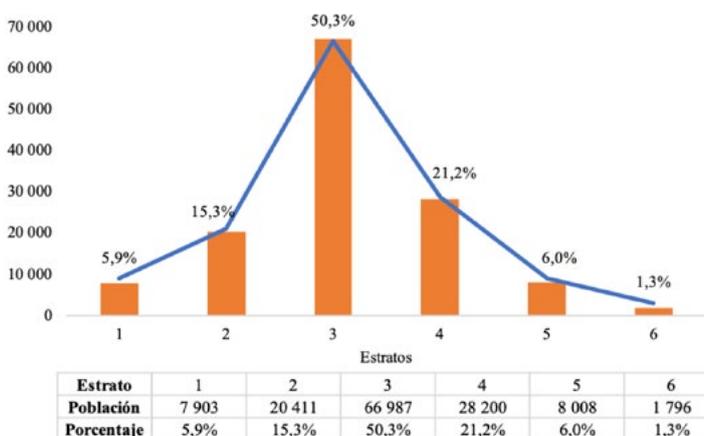
Fuente: Elaboración propia con datos del Estudio de demanda de vivienda.
Camacol Antioquia, 2017.

Otra forma en que podemos detectar la disparidad entre la demanda natural de vivienda y la especulación inmobiliaria, consiste en relacionar los niveles de ingreso con las viviendas, segregadas según su estrato. Esto puede entenderse más claramente observando la relación entre la Tabla 4 y la Figura 10. Allí podemos observar, por una parte, que mientras cerca del 75 % de los hogares en el Oriente Antioqueño viven con hasta 3 salarios mínimos o menos, las viviendas de estrato 1, 2 y 3 suman 71,5 % de los hogares, por lo cual puede afirmarse una correlación entre niveles de ingresos y estratos. En contraparte, mientras 3,2 % de los hogares vive con 6 salarios mínimos o más, las viviendas de estrato 5 y 6 suman 7,4 % de las viviendas en Rionegro, lo que expresa un desfase de más del doble entre niveles de ingreso y viviendas; un claro indicio que permite dar más pistas sobre el proceso de suntuarización del suelo rural en el territorio, mencionado anteriormente.

Tabla 4. Distribución de los hogares por ingresos. Oriente Cercano 2017.

Ingresos	Hogares (%)	Acumulado (%)
Menos de 1 SMLV	9,4	9,4
Entre 1 y 2 SMLV	40,0	49,4
Entre 2 y 3 SMLV	25,4	74,8
Entre 3 y 4 SMLV	8,0	82,8
Entre 4 y 6 SMLV	14,1	96,9
Entre 6 y 8 SMLV	2,0	98,9
Más de 8 SMLV	1,2	100

Fuente: Estudio de demanda de vivienda Camacol Antioquia.
Cálculos: Camacol Antioquia

**Figura 10.** Estratificación total de Rionegro, 2015. Urbana y rural.

Fuente: Elaboración propia con datos del Catastro Planeación 2016.

Es importante señalar, además, el caso de las viviendas de estrato 3 y 4, que conforman el 71 % de los domicilios disponibles, mientras que los ingresos familiares de entre 2 y 5 salarios mínimos conforman poco más del 40 %. Aunque haría falta una mayor disponibilidad de datos para hacer estimaciones más exactas, es posible observar una tendencia en la disparidad entre viviendas e ingresos familiares, lo que da pistas adicionales sobre una dinámica relevante

de construcción de vivienda impulsada tanto para recreación como para lucro financiero.

Reproducción de capital y *acumulación por desposesión* en Rionegro

Como se ha expuesto hasta aquí, los dos proyectos de infraestructura que se analizan hacen parte de un conjunto mayor de proyectos estructurales entre los valles de San Nicolás, de Aburrá y del Cauca. Es esta articulación la que explica el hecho de que inversiones de estas dimensiones sean ejecutadas en un territorio como el de Rionegro, que no cuenta con la magnitud en población y capital que poseen otras ciudades como Medellín, Bogotá o Santiago de Cali. Al mismo tiempo, las perspectivas de que el retorno de las inversiones realizadas en Rionegro se realice efectivamente, responden también al hecho de que este municipio no es un espacio aislado de reproducción de capital, sino que forma parte del entramado que articula una zona del territorio colombiano y que, a su vez, se encuentra ligado al mercado internacional. Esta articulación local-global se ha estado consolidando desde la segunda mitad del siglo anterior con las dos mega infraestructuras vitales para desarrollo regional ya mencionadas: la carretera Medellín-Bogotá y el Aeropuerto Internacional José María Córdova. Adicionalmente, la posición geográfica y las dotaciones naturales que se han señalado, muestran que cuenta con condiciones óptimas para recibir nuevas inversiones, que puedan articularse tanto vertical como horizontalmente con las actividades productivas que cursan en su territorio y aquellas con las que tiene conexiones estrechas fuera del mismo.

Pero, más allá de la intención de impulsar un polo de crecimiento en el Oriente de Antioquia a través de grandes proyectos de infraestructura, hace falta preguntarse, ¿cuáles son las razones por las que grandes capitales llegan a territorios que, por sus dimensiones, no parecen coherentes con el tamaño de las infraestructuras proyectadas?, ¿por qué un territorio se vuelve un centro de atracción de grandes capitales, más allá de las intenciones institucionales?, ¿qué

es lo que se encuentra detrás de las intervenciones en infraestructura del Oriente Antioqueño, particularmente el de Rionegro? Para ello, resulta necesario entender la lógica sobre la cual se desenvuelve la reproducción de capital global, así como la forma en que se articula con los espacios locales.

Siguiendo a Marx (2009b, p.269), al proceso global de reproducción y acumulación capitalista le corresponde, por ley general⁵, una caída tendencial de la tasa de ganancia, producto de una sobreacumulación de capital. Dicha tendencia puede verificarse tanto como proceso global (crisis capitalista), como por sectores económicos (automotriz, electrónica, inmobiliaria) y por espacios de reproducción (crisis japonesa de 1990, crisis colombiana de 1998). Sin embargo, ninguna escala local se encuentra desarticulada de la escala global y, al mismo tiempo, la sobreacumulación de capital en el conjunto de las escalas locales son el motivo por el cual la tasa de ganancia global termina por generar las crisis capitalistas.

No obstante, las crisis capitalistas son apenas la conclusión de la caída tendencial de la tasa de ganancia, mientras en el proceso intermedio ocurre tanto la explotación del trabajo en los espacios donde el capital se ha instalado, como la búsqueda de nuevos espacios para la explotación del trabajo, es decir, territorios proyectados y, por tanto, para la reproducción de capital. Tanto en unos como en otros, pero especialmente en la búsqueda de nuevos espacios, operan las llamadas “causas contrarrestantes” de la caída tendencial de la tasa de ganancia.⁶

5 La ley general de la acumulación capitalista, expuesta por Marx (2009a, p.297), establece que el desarrollo de las fuerzas productivas técnicas hace que cada vez menos trabajadores (capital variable) pongan en movimiento más maquinaria (capital constante), disminuyendo así la masa relativa de trabajo explotado en términos globales. Es decir, aunque en términos absolutos crece la masa de trabajadores explotados, en términos relativos disminuye su cantidad respecto al capital total invertido, siendo así que genera una tasa de ganancia descendente respecto al capital global (variable y constante) puesto en movimiento.

6 Marx (2009b, p.297) expone cinco causas contrarrestantes que operan sin ser excluyentes unas de otras. La primera corresponde a la elevación del grado de explotación del trabajo; la segunda, la reducción del salario por

Entonces, ante el estrechamiento de los principales espacios de reproducción de capital, Harvey (2005) menciona que el capital excedente puede ser transferido temporalmente a través de grandes inversiones en proyectos de largo plazo, ser desplazado espacialmente en búsqueda de nuevos mercados, o bien, una combinación de ambas. Esta combinación toma especial relevancia para un territorio particular en la medida en que grandes montos de capital externo se involucran con el local, abriendo la posibilidad de realizar inversiones en nuevas actividades que el capital local por su cuenta no habría podido realizar.

Sin embargo, este ajuste espacio-temporal que plantea Harvey requiere de modificaciones del espacio que respondan a las necesidades de los capitales invertidos y a invertir. Es decir, la producción del espacio donde se han instalado o, más precisamente, del territorio donde operan las dinámicas precedentes de reproducción material y social. Es importante recordar que el desplazamiento de capital de un espacio a otro responde a la necesidad de encontrar y producir espacios donde se contrarreste la tendencia decreciente de la tasa de ganancia, por lo que el conjunto de mecanismos que la contrarrestan operará con especial intensidad en los territorios que le son originalmente externos, como el caso de Rionegro.

De este modo, la estructuración del territorio receptor de grandes capitales lleva implícito el desplazamiento de algunas de las actividades tradicionales menos rentables, la ocupación de territorios potencialmente rentables, la privatización o acaparamiento de recursos naturales necesarios para las nuevas actividades y la absorción, asociación o articulación de los capitales locales más rentables con los externos. Así, los grandes capitales logran articular la dinámica de acumulación en el territorio e imponen, tanto por la transformación del territorio como por la llegada de nuevos agentes sociales, nuevas formas de territorialidad (Harvey, 2005, p.102). Todas estas alteraciones que los grandes capitales excedentes instalan en un territorio implican la aplicación de alguna o varias de las “causas

debajo de su valor; tercera, el abaratamiento de los elementos del capital constante; cuarta, la sobrepoblación relativa; y quinta, el comercio exterior.

contrarrestantes”, especialmente de aquellas que se refieren a la intensificación de la explotación del trabajo y los recursos naturales. Esta es la forma en la cual los grandes capitales se desplazan a través del espacio, y que Harvey (2005, p.111) ha denominado “acumulación por desposesión”.

Partiendo de esta base, se pueden entender las grandes inversiones del túnel Aburrá-Oriente y la doble calzada Oriente, expuestas anteriormente, como parte de un proceso estructurante del territorio en el Oriente Antioqueño en búsqueda de nuevos espacios de reproducción de capital que van a articular la dinámica de reproducción entre los Tres Valles y que se suman a otras vías de interconexión terrestres, como la autopista Medellín-Bogotá, o al resto del país vía aérea a través del aeropuerto de Rionegro. Sin pretender ahondar en otros proyectos de infraestructura, es importante señalar que la intención de una nueva pista para el aeropuerto o el tren ligero desde el aeropuerto, que pasará por la zona urbana de Rionegro hasta el entronque con la autopista Medellín-Bogotá, hacen parte de un mismo proceso de estructuración del territorio del Oriente de Antioquia que, en conjunto, superan la infraestructura necesaria para la medida de los pequeños y medianos capitales locales, tradicionalmente de actividades primarias (rurales). Por esta razón, resulta lógico que dichas nuevas infraestructuras se encuentren impulsadas por la llegada de capitales externos a la región, ligados a la industria y los servicios (de carácter urbano), y por la expectativa de nuevas inversiones a través de la articulación con otros territorios nacionales e internacionales.

Para evidenciar lo anterior, siguiendo los datos del DANE extraídos por la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, se puede observar que para el año 2015 el departamento de Antioquia representó el 13,4% del PIB total de Colombia y el segundo departamento que más aportó al PIB. Por su parte, la región del Oriente Antioqueño representó el 8,5% del PIB departamental, mientras Rionegro aportó 29,4% del PIB regional, lo cual equivale a un 0,34% del PIB nacional. Visto así, las dimensiones tanto del PIB del Oriente de Antioquia, y especialmente de Rionegro respecto a la actividad productiva nacional se presentan como de poca relevancia, por lo que las infraestructuras proyectadas carecerían de sentido. Sin embargo, el municipio no ha carecido de dinamismo económico y demográfico,

como lo muestran las tasas de crecimiento anual del PIB de Rionegro, que alcanzan un promedio de 8,6% entre el año 2009 y 2014, superando el 4,4% promedio anual de la última década en Colombia. Esto mismo señala la vocación exportadora del Oriente Antioqueño, las cuales corresponden a 14,4% de su PIB, 17,4% para el caso de Rionegro (ver siguiente tabla), distribuidas entre 97 países como destino, aunque Estados Unidos recibe 54% de dichas exportaciones, seguido de Ecuador, Perú y México, que en conjunto acogen el 18,4% de las exportaciones del Oriente de Antioquia (Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, 2017a, pp.17-20).

Tabla 5. Tasa de exportaciones de los principales municipios del Oriente de Antioquia, 2016.

Municipio	PIB (millones de pesos)	Exportaciones (millones de pesos)	Tasa de exportación
Rionegro	3 011 076	524 703	17,4 %
Marinilla	717 642	61 046	8,5 %
Guarne	682 893	129 904	19,0 %
La Ceja	601 308	186 015	30,9 %

Fuente: Elaboración propia con datos de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño (2017a)

Sin embargo, cabe mencionar que son 269 empresas las que realizaron actividades exportadoras en el año 2016, lo cual corresponde a poco menos de 2% del universo de empresas registradas en la región. Este dinamismo es precisamente lo que hace atractivo al Oriente Antioqueño para la llegada de grandes inversiones y la necesidad de proyectos de infraestructura de gran calado que permitan a estos capitales vincularse a la economía local, nacional e internacional.

Por último, los datos hasta ahora disponibles y las inversiones concretadas en el Oriente Antioqueño muestran un proceso no concluido de producción del espacio, pero que está efectivamente operando y que apunta a generar las infraestructuras necesarias para la instalación y articulación de capitales locales, nacionales e internacionales de gran calado. El Oriente de Antioquia —como todo espacio que

es permeado por la relación hombre-naturaleza— es un territorio en producción, pero dicha producción del espacio, dominada por las relaciones capitalistas, termina siendo producida a imagen y semejanza de los capitales que la impulsan y configuran; esta es justo la dinámica en la que se encuentra el Oriente Antioqueño y cuyo proceso hemos mostrado en este trabajo.

Consideraciones finales

A lo largo y ancho del área geográfica que le corresponde al Oriente Antioqueño, el entorno sigue siendo predominantemente natural y rural, sin que ello signifique que tales espacios no hayan sido intervenidos por el capital, ya sea a través de su uso o por medio de su delimitación como propiedad. Esta zona en general, y el municipio de Rionegro en particular, no aparentan un cambio sustancial en el paisaje —al menos no a corto o mediano plazo— ni una transformación hacia un entorno de ciudad densamente poblada, semejante al que se presenta en el Valle de Aburrá. En lo que corresponde a los intereses particulares del grupo socioeconómico de estratos 5 y 6, han privilegiado un tipo de urbanización campestre y semicampestre, lo cual impulsa un proceso de suntuarización y valorización del suelo rural en el territorio; proceso que, según Gaviria Gutiérrez (2009, p.68), se sustenta en la búsqueda de los atributos perdidos que ese segmento socioeconómico tenía anteriormente en ciertas zonas del sur del Valle de Aburrá: aislamiento del ruido, de la contaminación y de la congestión de la ciudad, así como mejores condiciones ambientales, paisaje y vista.

Además del impulso urbano-rural que los estratos altos han venido dando al Valle de San Nicolás, hemos mostrado, sin embargo, que las infraestructuras proyectadas para conectar más eficientemente a este Valle con el de Aburrá y a su vez con el del Cauca, corresponde a la intención de grandes capitales por instalarse en nuevos espacios para apuntalar la reproducción de estos, para lo cual es necesario transformar los territorios donde se instalan, mediante infraestructuras que corresponden a la medida de las expectativas de sus inversiones, absorbiendo o transformando las actividades económicas y sociales tradicionales, atrayendo nuevos grupos de población y

desplazando a los existentes que no se adapten a las necesidades de las nuevas actividades productivas.

De este modo, la combinación del impulso de los capitales por transformar el espacio en una mancha urbana funcional, junto a un grupo social que por su poder económico, intenta preservar el carácter rural de su entorno, generan características particulares en el Valle de San Nicolás que, entre otros efectos, ha *suntuarizado* partes del territorio que todavía no cuentan con infraestructura básica, abriendo así el espacio para la especulación con el precio de la tierra y la posibilidad de grandes inversiones inmobiliarias.

Ante esta dinámica, los capitales han generado dinámicas estructurantes del territorio, los cuales terminan por modificar el modo de vida, haciendo que la sociedad rural, habitante tradicional del territorio, sea necesariamente transformada por un modo de vida cada vez más urbano. Este proceso genera, a la vez, formas de sociabilidad diferentes, representadas no solo por la creciente mancha urbana, sino por un cambio en el modo de pensar, vivir y actuar (Lefebvre, 1973, pp.22-36). Las urbanizaciones, los enclaves comerciales y las autopistas son apenas un síntoma de este cambio, donde comienzan a habitar simultáneamente tres capas diferentes: la rural, la industrial y la urbana. Estas capas no interactúan en igualdad de condiciones, no apuntan a unos mismos intereses ni poblaciones. La coexistencia entre necesidad, trabajo y disfrute, según la capa, hace que se generen formas diferenciadas de relacionamiento con los demás y con el entorno.

La expulsión de los habitantes tradicionales del territorio no es un efecto colateral eventual de este tipo de proyectos de infraestructura; es parte básica y estructural del renovado sistema de acumulación y reproducción de capitales. Estos individuos son empujados fuera de la economía y de la sociedad que habían construido, en muchas ocasiones a lo largo de varias generaciones, por “formaciones predatorias” (Sassen, 2015, p.91) conformadas por agrupaciones de actores poderosos, mercados, tecnologías y gobiernos. Lo que sucede en Rionegro es una pequeña expresión de estas formaciones complejas que, sin una cabeza específica, actúan de acuerdo con la lógica de la “forma apropiada de manejar la economía”, legitimada

a lo largo de las últimas décadas del siglo XX y las primeras del XXI. De este modo, la desregulación sobre los capitales, los privilegios fiscales y las inversiones en grandes infraestructuras defendidas por el neoliberalismo, apuntan a incrementar los beneficios corporativos bajo la consigna de impulsar el crecimiento económico, la inversión extranjera y el empleo, ocultando a su vez los efectos nocivos de carácter social y ambiental que de ello derivan.

Luego de realizar este análisis, es posible concluir que el espacio de Rionegro es condición, medio y producto de las relaciones sociales y las tensiones entre los diferentes agentes que intervienen en su producción, con una fuerte preponderancia del Estado para la construcción de consensos y la privatización paulatina del territorio. Por ello, la reproducción de los modelos de desarrollo sin una postura crítica permite la perpetuación de las desigualdades sociales, económicas y políticas de los habitantes.

Finalmente, luego de este estudio sobre el territorio, quedan algunas vetas de investigación que pueden ser exploradas. Por una parte, el rastreo minucioso de hacia dónde se está desplazando la población tradicional de estos territorios, cuáles son sus nuevas formas de vida o cómo es que son absorbidos por las nuevas actividades productivas. Por otra parte, analizar las estrategias de *city marketing* que el municipio de Rionegro está utilizando para atraer nuevas fuerzas a su jurisdicción. Esto permitiría rastrear el tipo de agentes que serían más propensos a llegar, el tipo de intervenciones sobre el territorio que realizarían e, incluso, el tipo de relación que pretende generarse con el Valle de Aburrá: ¿una periferia más dinámica o un nuevo polo de desarrollo autónomo? También sería pertinente profundizar en el análisis a largo plazo de la disputa actual en torno al esquema asociativo para el altiplano del Oriente Antioqueño. En este debate Rionegro lidera la apuesta por conformar un área metropolitana con miras a una metropolización de la subregión, mientras que Marinilla trabaja en pro del modelo de provincia con el objetivo de fortalecer el proyecto de distrito agrario en la zona. ¿Qué razones históricas, culturales, políticas o económicas hay detrás del apoyo diferenciado a estos esquemas asociativos? (Muñoz y Botero, 2018, p.37).

Además, valdría la pena explorar las adquisiciones de grandes extensiones de tierra por parte de capitales nacionales e internacionales, los cuales parecen ver a las ciudades intermedias –caso de Rionegro– como los nuevos espacios para la “acumulación por desposesión”. Por último, una reflexión sobre las nuevas dinámicas del capitalismo contemporáneo y sus formas de acumulación y reproducción del capital es vigente, para comprender el contexto económico, político y social que habitamos actualmente.

Referencias

- Alcaldía de Rionegro. (2016). *Sistema de transporte tipo APM* [presentación en Power Point]. Rionegro: Alcaldía de Rionegro. Recuperado de <https://drive.google.com/file/d/1DFQRjfRKGc9ySwQSzJNzf29d8HaY3NUQ/view?usp=sharing>.
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2009). *Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana del Valle de Aburrá*. Colombia: AMVA.
- Camacol Antioquia. (2018). *Perspectivas sector constructor -Rionegro, Antioquia-* [presentación en Power Point]. Recuperado de <https://drive.google.com/file/d/1HKmRDNATKo3NBpUIZruEqXgvz81xMp4b/view?usp=sharing>.
- Cámara de Comercio del Oriente de Antioquia. (2015). *Análisis comparativo empresarial y regional de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño*. Recuperado de <https://www.ccoa.org.co/Portals/0/documentos/crecimiento/sintesis%20acer%20diciembre%202015-104316-1.pdf?ver=2017-08-14-103414-533>.
- _____. (2017a). *Concepto económico del Oriente Antioqueño 2017*. Recuperado de https://www.ccoa.org.co/Portals/0/Concepto-economico-del-oriente-antioqueno-2017_1.pdf.
- _____. (2017b). *Análisis comparativo empresarial y regional de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño*. Recuperado de https://www.ccoa.org.co/Portals/0/Sintesis%20ACER%20DIC%202017%20%281%29%20vf_1.pdf.
- _____. (2019). *Análisis comparativo empresarial y regional de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño*. Recuperado de <https://www.ccoa.org.co/Portals/0/Ley%20de%20transparencia/Tarifas/Acer%20diciembre%202019.pdf>.

- DANE.(1967). *XIII Censo Nacional de Población (15 de julio de 1964)*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- _____. (2008). *Censo general 2005. Nivel nacional*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- Gaviria Gutiérrez, Z. (2009). La expansión urbana sobre las periferias rurales del entorno inmediato a la ciudad metropolitana. *Revista Soluciones de Postgrado EIA* 3, pp.63-74.
- Gobernación de Antioquia. (2009). *Proyecto Plan Estratégico para un pacto social por el desarrollo del Oriente Antioqueño*. Colombia: Divegráficas.
- Guerra Peña, V. A. (2014). *La configuración territorial en el municipio de Rionegro (Antioquia) y la relación sociedad-naturaleza a partir de las obras de infraestructura: desarrollo vial del Oriente Antioqueño 1991-2011* (Tesis inédita de Maestría). Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín, Colombia.
- Harvey, D. (2005). El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión. En *Socialist Register 2004*, pp.99-129.
- Jiménez Morales, G. (2018). Así es el tira y afloje en Rionegro por \$450.000 millones de valorización. *El Colombiano*. Recuperado el 3 de noviembre de 2018 de <http://www.elcolombiano.com/antioquia/marcharan-en-rionegro-contra-el-cobro-de-valorizacion-KY9607396>.
- La Lonja. (2018). *Encuentro Inmobiliario de Oriente. Estudio del valor del suelo en el Oriente Antioqueño* [presentación en Power Point]. Recuperado de https://drive.google.com/file/d/1316yw0hj5v5vUGSuRqIqJO_x_zFCeaCk/view?usp=sharing.
- Lefebvre, H. (1973). *La revolución urbana*. Madrid: Alianza Editorial.
- Marx, K. (2009a). El capital. Tomo I. México: Editorial Siglo XXI.
- Marx, K. (2009b). El capital. Tomo III. México: Editorial Siglo XXI.
- Montoya Gallego, L. E. (2015). *Estado, capital y territorio: el discurso de la planeación en el Altiplano del Oriente Antioqueño entre 1991 y 2012* (Tesis inédita de Maestría). Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín, Colombia.
- Muñoz, J. D. y Botero, M. (2018). Metropolitización del Oriente Antioqueño: más allá de la disputa por esquemas asociativos. En A. González Serna, E. Montoya Gallego, E. Tórres Aguiar Gomes, M. Zerbone Alves de Albuquerque y L. S. Carmona Londoño. *Lectura territorial del oriente cercano antioqueño*. (pp.37-66). Medellín: Editorial Universidad Pontificia Bolivariana.

- Ortiz Jiménez, J. D. (2019). La vía que promete unir el Alto de Las Palmas y el aeropuerto en 10 minutos. *El Colombiano*. Recuperado el 3 de octubre de 2019 de <https://www.elcolombiano.com/antioquia/despejan-el-horizonte-para-una-nueva-doble-calzada-en-oriente-CP11696150>.
- Ospina Zapata, G. y Ortiz Jiménez, J. D. (2019). ¿Por qué a Antioquia no le cuadran las cifras del censo? *El Colombiano*. Recuperado el 22 de agosto de 2019 de <https://www.elcolombiano.com/antioquia/censo-2018-en-antioquia-medellin-y-valle-de-aburra-OC11460394>.
- Ramírez Gil, J. (2019). Gobernación de Antioquia pidió al DANE ajustar censo. *RCN Radio*. Recuperado el 25 de julio de 2019 de <https://www.rcnradio.com/colombia/antioquia/gobernacion-de-antioquia-pidio-al-dane-ajustar-censo>.
- Ríos, R. (2016). *Convenio de asociación 075 del 08 de agosto de 2016, celebrado entre el municipio de Rionegro-Antioquia y la Universidad Católica de Oriente: Informe demográfico*. Rionegro: Universidad Católica de Oriente.
- Sassen, S. (2015). *Expulsiones. Brutalidad y complejidad en la economía global*. Buenos Aires: Katz Editores.
- Secretaría de Infraestructura de Antioquia. (2017). *APP doble calzada Oriente*. Recuperado el 27 de junio de 2017 de <https://www.youtube.com/watch?v=kZG3swzsfHk>.
- Universidad del Rosario y Comisión Tripartita. (2012). *Tres Valles: el territorio de la economía. Una estrategia de ordenamiento económico-territorial para los valles de Aburrá, Occidente cercano y San Nicolás de Antioquia*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario.