



Incidencia del Aeropuerto José María Córdova y la Zona Franca de Rionegro, en la transformación territorial de la vereda Abreito 2012 – 2022

Duban Stiven Castillo Gómez

Trabajo de grado presentado para optar al título de Profesional en Desarrollo Territorial

Asesora

Mónica Marcela Hernández González, Magíster (MSc) en Ciencias Políticas

Universidad de Antioquia
Facultad de Ciencias Económicas
Desarrollo Territorial
El Carmen de Viboral, Antioquia, Colombia
2024

Cita

(Castillo Gómez, 2024)

Referencia

Estilo APA 7 (2020)

Castillo Gómez, D. (2024). *Incidencia del Aeropuerto José María Córdova y la Zona Franca de Rionegro, en la transformación territorial de la vereda Abreito 2012 – 2022* [Trabajo de grado profesional]. Universidad de Antioquia, El Carmen de Viboral, Colombia.



Repositorio Institucional: <http://bibliotecadigital.udea.edu.co>

Universidad de Antioquia - www.udea.edu.co

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Antioquia ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

Dedicatoria

A María Beatriz, desde la inmensidad que te abarca lograste condensar el propósito de la vida y sucumbir ante su esplendor en el momento justo; gracias por ser maestra, amiga e inspiración para que pudiera llegar hasta aquí. A Charly García y a la cerveza, al uno por darme los motivos para soportar el sinsabor, y al siguiente por ser el medio.

Agradecimientos

A los profesores María Adelaida Russi y Hernán Darío Pineda, por su contribución iluminadora cuando esta idea aún navegaba en la penumbra. A la profesora Kateryn Peña Mejía, para quién no existen palabras que describan su valioso aporte en este trabajo, muchas gracias por enseñarme que los caminos más difíciles son los que debemos recorrer con mayor gusto. En especial, a Mónica Hernández cuya participación aquí fue trascendental, gracias por las enseñanzas, la entrega, el compromiso y la crítica, aun cuando debíamos trabajar algunas horas adicionales; sin esa sabiduría y constancia que te identifican, nada de esto hubiera sido posible. También, manifiesto mi más profundo respeto y admiración a quienes se han nombrado y a quienes se me escapan, que hayan contribuido directa o indirectamente en este proceso, amigos, futuros colegas, familiares y la comunidad de Abreito que me abrió las puertas e hizo de este trabajo una realidad; además de todos los profesores con los que tuve la fortuna de coincidir. Por último, agradezco a mi Alma Mater, todo lo que representa y a quiénes la conforman.

Tabla de contenido

Resumen	9
Abstract	10
Introducción	11
Capítulo 1. ASPECTOS PRELIMINARES SOBRE EL PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	13
1.1 Aspectos generales del estado de la cuestión que transformaron el territorio. Hallazgos y percepciones	23
1.1.2 Los inicios de un proceso de transformación e industria, el progreso del siglo XIX	25
1.1.3 Las apuestas y transformaciones de cara al siglo XX.....	28
1.1.4 La apertura internacional y el paradigma local de la ciudad, en la segunda mitad y finales del siglo XX	32
1.1.5 Ejercicios de poder: cambios y transformaciones.....	34
Capítulo 2. JUSTIFICACIÓN.....	42
Capítulo 3. OBJETIVOS.....	44
3.1 Objetivo general	44
3.2 Objetivos específicos.....	44
Capítulo 4. MARCO TEÓRICO: UN TEJIDO CONCEPTUAL PARA PENSAR EL TERRITORIO	45
4.1 Transformaciones Territoriales	45
4.2 Dicotomía en las categorías de uso del suelo y la aparición del espacio periurbano	50
4.3 El concepto de Internacionalización asociado a la expansión e interconexión de los mercados.....	56
Capítulo 5 DISEÑO METODOLÓGICO	65
5.1 Enfoque Investigativo: Cualitativo.....	65
5.1.2 Método de investigación: Estudio de caso.....	66

5.1.2.1 Objetivo específico 1. Caracterizar el cronotopo del aeropuerto y de la zona franca en el municipio de Rionegro a través de la revisión documental.....	68
5.1.2.2 Objetivo específico 2. Diagnosticar desde la perspectiva de la transformación territorial, la vereda Abreito a través de una Escala Likert y algunas narraciones complementarias.....	69
5.1.2.3 Objetivo específico 3. Interpretar las variables de la transformación territorial en función de la incidencia del aeropuerto y la zona franca en la vereda Abreito.....	70
Capítulo 6. INFORME DE RESULTADOS.....	72
6.1 Resultados con relación al Objetivo específico 1. Caracterizar el cronotopo.....	72
6.2 Resultados con relación al Objetivo específico 2. Diagnosticar desde la perspectiva de las transformaciones territoriales a la vereda Abreito a través de una Escala Likert y algunas narrativas de sus habitantes.....	87
6.2.1 Eje problémico 1: Desarrollo y crecimiento económico e industrial.....	89
6.2.3 Eje problémico 2: Desarrollo Inmobiliario, Planeación, Infraestructura y Transformación del Paisaje.....	91
6.2.3 Eje problémico 3: Ejercicios de poder y balance de posibilidades de cara a los procesos de reterritorialización y desterritorialización.....	95
6.2.4 Eje problémico 4: Conflictos entre la vocación tradicional y el uso del suelo.....	98
6.2.5 Diagnostico de las perspectivas a través de la Escala Likert.....	101
Capítulo 7. RESULTADOS CON RELACIÓN AL OBJETIVO ESPECÍFICO 3. INTERPRETAR LAS VARIABLES DE LA TRANSFORMACIÓN TERRITORIAL EN FUNCIÓN DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y LA ZONA FRANCA EN LA VEREDA ABREITO.....	110
Capítulo. 8 CONCLUSIONES.....	121
Capítulo 9. RECOMENDACIONES.....	123
Referencias:.....	125
Anexos.....	128

Lista de tablas

Tabla 1 Subcategorías apriorísticas seleccionadas	64
--	----

Lista de gráficos

Gráfico 1 División Político-Administrativa del municipio de Rionegro	14
Gráfico 2 Suelos de alta intervención en el altiplano del Vallé de San Nicolás 2013 – 2019	17
Gráfico 3 Matriz de resultados del estudio de caso de Sánchez y García (2020)	22
Gráfico 4 Fuentes consultadas por tipo	24
Gráfico 5 Fuentes consultadas por año de publicación, cantidad y tendencia	25
Gráfico 6 Matriz de Análisis Fotográfica y Cartográfica.....	73
Gráfico 7 Esquema del primer hallazgo: Correlación Espacial	74
Gráfico 8 Esquema del segundo hallazgo: Desarrollo y Dinámica Espacial	77
Gráfico 9 Esquema del tercer hallazgo: Estructura Geográfica	81
Gráfico 10 Esquema del cuarto hallazgo: Transición Vocacional y Práctica	85
Gráfico 11 Percepciones sobre la influencia del AIJMC y el desarrollo de la comunidad en la vereda Abreito	102
Gráfico 12 Percepciones sobre el acceso a oportunidades de empleo y la sustitución de actividades tradicionales en la vereda Abreito	103
Gráfico 13 Percepciones sobre la condición de las viviendas y la atención prestada en Abreito	104
Gráfico 14 Percepciones frente al poder político y económico, la captación de recursos y la presión multisectorial en la vereda Abreito.....	105
Gráfico 15 Percepciones sobre el acceso a oportunidades en el mercado exterior y los beneficios percibidos por el uso provechoso de recursos en la vereda Abreito	106
Gráfico 16 Percepciones sobre la sustitución de actividades económicas y la transformación del paisaje en la vereda Abreito	107

Gráfico 17 Percepciones sobre la incidencia del AIJMC y la ZF en el desarrollo de infraestructura para la conectividad (física y digital), y sus beneficios en la vereda Abreito..... 108

Gráfico 18 Percepciones sobre el AIJMC y la ZF y el incremento en las oportunidades de empleo y actores en la vereda Abreito 109

Lista de figuras

Figura 1 Mapa uso del suelo rural en el municipio de Rionegro 111

Figura 2 Mapa vocación del suelo en el municipio de Rionegro 112

Figura 3 Mapa conflictos por el uso del suelo en el municipio de Rionegro..... 113

Figura 4 Mapa de calor en función de la densidad del uso del suelo residencial en Abreito y la densidad sobre el uso del suelo aledaña 116

Figura 5 Mapa de coberturas y drenaje sencillo en la vereda Abreito 117

Figura 6 Principales transformaciones identificadas en el polígono 1 (sur) entre 2014 y 2024 en Abreito..... 118

Figura 7 Principales transformaciones identificadas en el polígono 2 (centro-sur) entre 2014 y 2024 en Abreito 119

Figura 8 Principales transformaciones identificadas en el polígono 3 (centro) entre 2014 y 2024 en Abreito 119

Figura 9 Principales transformaciones identificadas en el polígono 4 (centro-norte) entre 2014 y 2024 en Abreito 120

Figura 10 Principales transformaciones identificadas en el polígono 5 (norte) entre el 2014 y 2024 en Abreito 120

Siglas, acrónimos y abreviaturas

AIJMC	Aeropuerto Internacional José María Córdova
LOOT	Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial
OT	Ordenamiento Territorial
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
ZF	Zona Franca

Resumen

El municipio de Rionegro cuenta con dos infraestructuras cruciales con respecto a la subregión del oriente antioqueño, las cuales son: el Aeropuerto Internacional José María Córdova y la Zona Franca; si bien estas representan aportes significativos en términos económicos a la par que atraen inversión extranjera directa, su presencia también implica conflictos relacionados con temas ambientales, sociales y culturales. Por lo tanto, mediante un estudio de caso realizado en la vereda Abreito, se busca comprender la incidencia de ambas infraestructuras sobre las *transformaciones territoriales* que tuvieron lugar allí entre 2012 y 2022. Para esto, se parte desde un acercamiento sobre la base de la abstracción obtenida de fuentes secundarias y, se complementa gracias al contraste con fuentes primarias con las que se construyó una *narrativa* que indagó por las percepciones de algunos sujetos clave que residen en el territorio. Además de, unos productos cartográficos que permitieron condensar los hallazgos obtenidos en los dos ejercicios anteriores y, con los que se pudo hacer una comparación entre los datos y lo percibido; es decir entre lo objetivo y lo subjetivo.

Palabras clave: transformaciones territoriales, usos del suelo, incidencia, narrativa, desarrollo.

Abstract

The town of Rionegro has two crucial infrastructures regarding the East of Antioquia subregion. They are José María Córdova international airport and the Zona Franca. While they represent significant contributions in economic terms and attract direct foreign investment, their presence implies conflicts related to environmental, social and cultural issues as well. Therefore, a case study carried out in the Abreito county sought to understand the incidence of both infrastructures upon the territorial transformations that took place there between 2012 and 2022. For this, we start from an approach based on the abstraction obtained from secondary sources and complement it through contrast with primary sources with which a narrative was built, probing the perceptions of some key subjects residing in the territory. In addition, there were some cartographic resources that allowed us to condense the findings obtained in the two previous exercises, enabling a comparison between the data and what was perceived; that is, the objective and subjective.

Keywords: territorial transformations, land use, incidence, narrative, development.

Introducción

El municipio de Rionegro se caracteriza por ser uno de los polos que concentra una de las mayores inversiones con respecto a la valle de San Nicolás, esto, le ha permitido tomar ventajas considerables en temas de infraestructura y espacio público; también, lo posicionan como uno de los principales centros para el desarrollo de actividades económicas, industriales y para la vivienda, por su cercanía con el valle de Aburrá y su posición estratégica para la comunicación con las subregión del Magdalena Medio antioqueño. Además, es uno de los municipios que integran el corredor industrial en las inmediaciones de la autopista Medellín – Bogotá, el cual comienza en Guarne y se extiende hasta El Santuario; por ende, toda esta actividad sumada con el atractivo paulatino que se fue construyendo sobre el territorio, lo hicieron susceptible de ser transformado, de acuerdo con los intereses de quienes tenían la suficiente injerencia y capacidad de gestionar acciones y materializarlas allí. Es decir que, estos procesos de transformación, se presume fueron guiados desde escenarios en los cuales se practicaban ejercicios de porte del poder; dando como resultado, unas condiciones imperantes que abogaron por la capacidad de adaptabilidad del territorio.

Por lo tanto, las intervenciones que tuvieron lugar durante todo el siglo pasado no fueron abstractas al proceso de consolidación del municipio; por el contrario, incentivaron en sus dirigentes las ideas necesarias para que Rionegro comenzará a establecer la ruta a seguir y se consolidará como uno de los municipios de mayor relevancia en el oriente antioqueño y el valle de San Nicolás, dotándolo de infraestructuras cruciales para el desarrollo de este último y del municipio como lo son el Aeropuerto Internacional José María Córdoba y la Zona Franca, inaugurados en 1985 y 1993 respectivamente. Sin embargo, los ejercicios de porte del poder carecen de una mirada integral e interdisciplinar; puesto que, privilegian los beneficios percibidos para el entorno político y el sector económico sobre las afectaciones producidas en los aspectos sociales, ambientales y culturales.

Así pues, la presente investigación indagó sobre la incidencia de la Zona Franca y el Aeropuerto José María Córdoba de Rionegro en las transformaciones territoriales de la vereda Abreito entre 2012 y 2022; con el fin, de evaluar los impactos y el grado de significancia que tienen dichas infraestructuras sobre esta vereda y la realidad que se vive cotidianamente allí por parte de sus habitantes. Dado que, en el año 2015 la Aeronáutica Civil de Colombia (Aerocivil) declaró

como de utilidad pública e interés social, mediante la resolución 964 alrededor de 700 hectáreas (ha), entre las cuáles se encontraban predios pertenecientes a la vereda Abreito del municipio de Rionegro; para, ejecutar el proyecto de ampliación para la segunda pista del Aeropuerto José María Córdova.

Por lo tanto, fue necesario acudir al enfoque cualitativo en el diseño metodológico de esta investigación; puesto que, este permite hacer énfasis sobre lo específico, no pretende generar hipótesis, corroborar o refutar teorías, ni mucho menos abordar los fenómenos sociales desde la generalidad; más bien es todo lo contrario. Lo cual, resultó pertinente para intentar comprender la triada a la que se quiere acercar esta investigación; para ello, fue necesario partir desde la aproximación teórica y conceptual, enfocándose en las transformaciones territoriales, los usos del suelo y la internacionalización, como conceptos clave para asimilar la incidencia que tienen las infraestructuras que abarca esta investigación sobre la transformación de la vereda Abreito y en función de la percepción de sus habitantes. Acto seguido, se afinó la mirada sobre la relación histórica y se estructuró un compilado de cartografías y fotografías que permitieron establecer una relación espacio – temporal, gracias a las fuentes de información secundaria; posteriormente, se aplicó una encuesta conformada por algunas *narrativas* obtenidas mediante entrevistas abiertas con actores relevantes de Abreito, este ejercicio admitió la combinación de dos instrumentos, uno del enfoque *cuantitativo* y otro del *cualitativo*, ambos bajo la perspectiva de un *estudio de caso*.

Por último, algunos de estos hallazgos fueron expuesto de manera cartográfica en el último capítulo de resultados, en donde, se encuentran las variables que, por su pertinencia y susceptibilidad de ser interpretadas, fueron dispuestas en sus respectivos mapas; con el fin de establecer una correlación entre los datos y las percepciones, o lo que es lo mismo, entre lo objetivo y lo subjetivo. Asunto que, contribuye al peso que reposa sobre el sentido por el cual se realizó esta investigación; y es que, su propósito pilar que es la incidencia, requiere de valores demostrables y descifrables; asimismo, dichos resultados deben ser aptos al proceso abierto de crítica argumentada; puesto que, procuran respetar la base inquebrantable para la creación de conocimiento, el debate.

Capítulo 1. ASPECTOS PRELIMINARES SOBRE EL PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El municipio de Rionegro hace parte de los 23 municipios que componen la subregión del oriente antioqueño; asimismo, de los 9 que conforman el Valle de San Nicolás. Entre estos, el municipio resalta por contar con una extensión urbana significativa, tanto en el Valle de San Nicolás como en el oriente antioqueño; además, el hecho de contener dentro de su jurisdicción infraestructuras importantes a nivel subregional como: el Aeropuerto Internacional José María Córdova (AIJMC) y la Zona Franca (ZF), han posicionado y otorgado destacada relevancia a este municipio. También, cuenta con la presencia de diversas empresas e industrias como Postobón y la fábrica Nacional de Chocolates, entre otras, que se ubican principalmente en las inmediaciones de la Autopista Medellín – Bogotá; en la cual, se ha configurado un corredor industrial que abarca los municipios de Guarne, Rionegro, Marinilla y El Santuario, al menos en lo que respecta al Valle de San Nicolás y a la subregión como tal. En conjunto, todos estos procesos son el resultado de una serie de intervenciones que se han ido gestando a través del tiempo en Rionegro; las cuales, a su vez, lo han ido transformando y consolidando como uno de los escenarios atractivos para la inversión.

Rionegro limita con los municipios de: Guarne y San Vicente al norte, Marinilla y el Carmen de Viboral al oriente, El Retiro, Envigado y Medellín al occidente y, con La Ceja al sur. Su extensión territorial es de 195,7km²; está ubicado aproximadamente a 45 minutos de la ciudad de Medellín, que es la capital del departamento de Antioquia, y su altura máxima y mínima es de 2740 y 2065 m.s.n.m., respectivamente (Alcaldía de Rionegro, 2021, p. 10). De acuerdo con su división político-administrativa, cuenta con 10 barrios ubicados en el suelo urbano: El Porvenir, Centro, El Hospital, Alto del Medio, Belchite, San Antonio, Gualanday, El Faro, Santa Ana y Cuatro Esquinas (Alcaldía de Rionegro, 2021, p. 11); y con 35 veredas ordenadas de norte a sur de la siguiente manera: Río Abajo, Los Pinos, San Luis, Santa Bárbara, Galicia parte alta, Galicia parte baja, La Mosca, Mampuesto, La Laja, Fontibón, El Carmín, Cuchillas de San José, Cimarrona, Ojo de Agua, La Mosquita, Villa Rica Ranchería, Abreo, Abreito, Vereda La Quiebra, Vereda Yarumal, Convención, Chachafruto, Barro Blanco 1, Barro Blanco 2, Chipre, El Tablazo, Tablacito, Tres Puertas, Vilachuaga, Guayabito, Cabeceras de Llano Grande, Pontezuela, Capiro, Higuera, Vereda Santa Teresa. (Rionegro, 2009; en Alcaldía de Rionegro, 2021, p. 11).

Agrupados en 4 comunas, para el caso de los barrios que pertenecen al suelo urbano, las cuales son: Liborio Mejía, San Antonio, Monseñor Alfonso Uribe Jaramillo y El Porvenir; y en cuanto a las veredas por corregimientos: Sur/Gilberto Echeverri M, José María Córdova, Centro/Casimiro García y Norte/Néstor Esteban Sanint A (Alcaldía de Rionegro, s/f).

Gráfico 1 División Político-Administrativa del municipio de Rionegro



Fuente. Tomado de MGEORIO (Alcaldía de Rionegro s/f).

Según la *Ficha Municipal 2019 - 2020* del Departamento Administrativo de Planeación (DAP) para el municipio, Rionegro contaba para el 2019 con una población de 142.995 habitantes, desagregados de la siguiente manera: 72.888 mujeres y 70.107 hombres de los cuales, 90.256 residían en la zona urbana del municipio y 52.739 en la zona rural; además, la mayor parte de la población se ubicaba para ese momento en los grupos etarios entre 20-24 y 25-29 años de edad, correspondientes a 6.471 hombres y 5.895 mujeres entre el primer grupo etario mencionado y, 6.477 hombres y 6.164 mujeres en el segundo (DAP, 2020). Por otra parte, en los aspectos económicos se resalta que las tres actividades que más contribuyeron al PIB promedio del

municipio para el año 2018 fueron: el comercio y transporte (708,95)¹, la industria manufacturera (643,99) y la administración pública y defensa, planes de seguridad social de afiliación obligatoria, educación y actividades de atención de la salud (469,27); y las tres actividades que según el DAP contribuyeron menos al PIB promedio para el 2018 del municipio fueron: explotación de minas y canchales (0,16), actividades artísticas, de entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios (50,51) y la informática y comunicaciones (101,15).

Todo lo anterior permite concluir anticipadamente que, el municipio cuenta con un alto porcentaje de su población en edad económicamente activa, y que, quienes se emplean en su mismo municipio, es probable que se distribuyan entre las tres actividades que más contribuyen al PIB promedio de Rionegro; porque dichos sectores deben ser altos demandantes de mano de obra. Asimismo, se hace énfasis en la contribución que genera para el PIB del municipio las actividades relacionadas con el comercio y el transporte, **lo cual implica considerar que la presencia de infraestructuras como el AIJMC, la ZF y afines, son elementos relevantes para la economía del municipio.**

A propósito, es necesario considerar la incidencia de proyectos con la envergadura del AIJMC y la ZF y sus implicaciones en aspectos sociales y ambientales; puesto que, en el apartado anterior se trató de estimar su grado de implicación en asuntos meramente económicos. **Y es que, si bien dichas infraestructuras permiten fortalecer ciertos sectores circundantes, aledaños, afines o correspondientes a los propósitos que enmarcan los fines mismos del aeropuerto y la ZF, también generan en paralelo conflictos socioambientales que repercuten sobre las poblaciones que habitan el territorio.**

Con el fin de darle un contexto específico al problema de investigación que se pretende abordar, se toma como referencia a la vereda Abreito, la cual, hace parte del corregimiento Centro/Casimiro García y es crucial para el entendimiento de las dinámicas propias que resultan de la operación del AIJMC y la ZF y sus impactos directos sobre el territorio y su población, gracias a su cercanía con dichas infraestructuras.

¹ Las cifras que van a ser enunciadas en adelante en este apartado y que corresponden al PIB promedio para 2018 en el municipio de Rionegro son expresadas en miles de millones de pesos colombianos (COP) según las indicaciones del DAP.

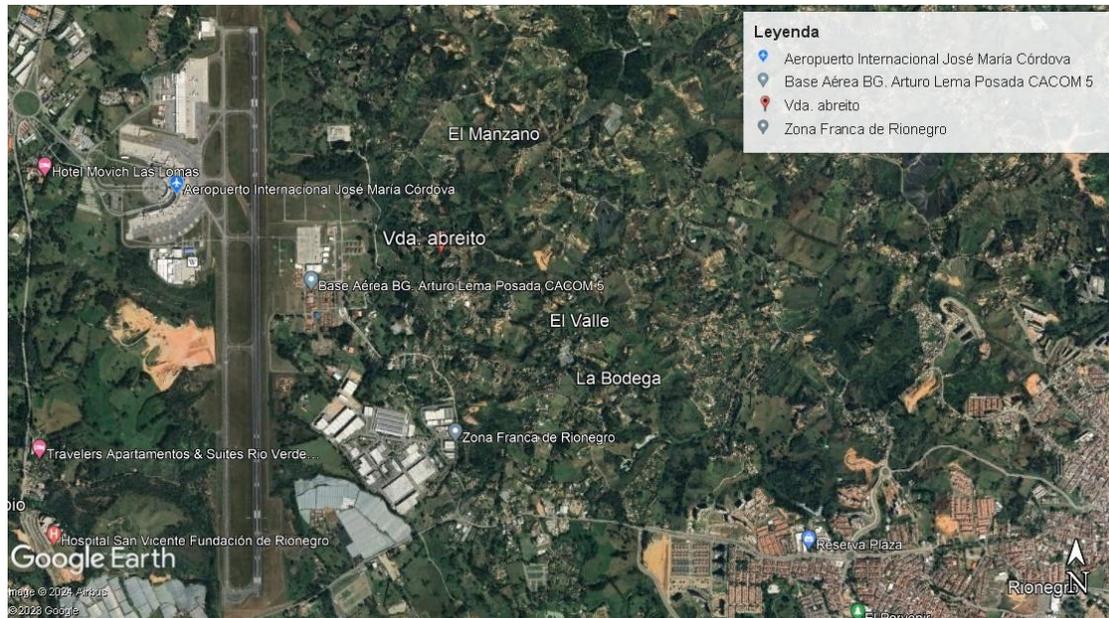


Imagen 1 Ubicación con imagen satelital de la vereda Abreito, el AIJMC y la ZF.

Fuente. Elaboración propia, con elementos tomados de Google Earth Pro.

Cabe resaltar que, las transformaciones territoriales son un proceso que se consolida con el paso del tiempo, y que, para el caso de Rionegro, es significativo considerar los hallazgos de Guerra (2014) y Reyes (2019), quienes se remontan hasta el siglo XIX; con el fin de poder explicar los procesos de transformación territorial que se dieron en el municipio y sus principales motivaciones. Por lo tanto, en el apartado 1.1 Aspectos generales del estado de la cuestión que transformaron el territorio. Hallazgos y percepciones serán retomados los resultados encontrados por los autores antes mencionados, con el objetivo de entablar una relación histórica y conceptual que corresponda y complemente aspectos considerables que permitan enrutarse la investigación que se pretende abordar.

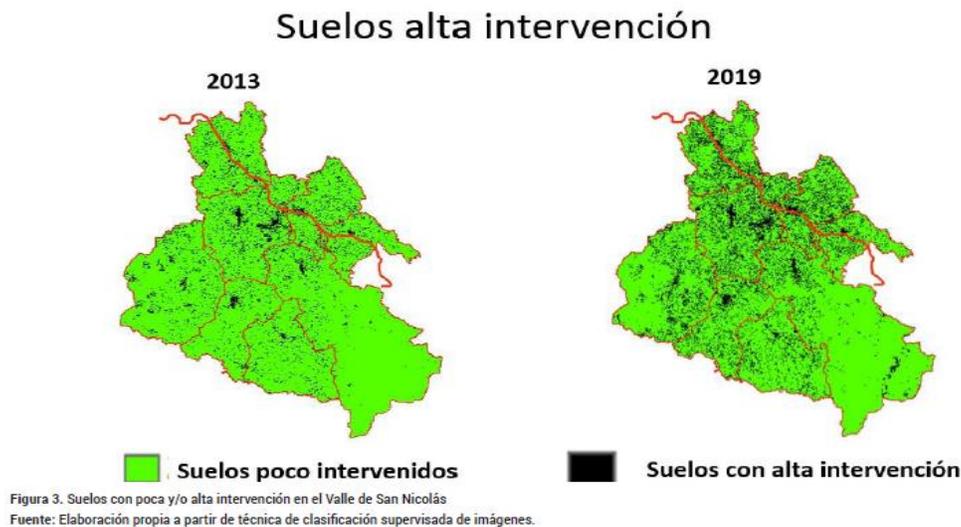
Retomando el contexto específico de la investigación; es decir la vereda Abreito del municipio de Rionegro, se encuentra que para el 2016, según el Anuario Estadístico de Antioquia, en la vereda vivían cerca de 996 personas (*Qué dice el oriente*, 2019). Y que, desde el año 2015, gracias a la resolución 964 de la Aeronáutica Civil de Colombia (Aerocivil), han sido perjudicados junto con los habitantes de otras veredas como: Chachafruto, El Carmín y Abreo, dado a la iniciativa que se adelantaba para realizar el proyecto de ampliación para la segunda pista del AIJMC; en consecuencia, se hizo una declaración de utilidad pública e interés social sobre 784ha

pertenecientes a las 3 veredas antes mencionadas y, por su puesto a Abreito. Y es que, de acuerdo con García (2007), pareciera que poco o nada ha cambiado la perspectiva que se tenía para el Oriente de Antioquia en la segunda mitad del siglo XX y lo que sucede actualmente:

Al oriente antioqueño comenzaron a pensarlo en función de asuntos tales como: la construcción de las hidroeléctricas, la industrialización del oriente cercano, el impulso de su polo de desarrollo –Rionegro–, la construcción de la Autopista Medellín – Bogotá y del aeropuerto José María Córdova, así como de aspectos claves en zonas específicas, como la carretera San Carlos-Nare o el tratamiento dado por Empresas Públicas a El Peñol donde se construía la primera represa del complejo hidroeléctrico (García, 1994). El discurso del Estado se articulaba en torno a esos asuntos pensados como “factores de desarrollo” para la región; entre tanto se articulaba, desde localidades aisladas afectadas por las obras, un discurso que reinterpretaba tales asuntos como problemas y conflictos, como “imposiciones” hechas “desde afuera”, “inconsultas” y como “atropellos” (García, 2007, p. 136-137).

En contraste con la actualidad que atraviesan los habitantes de las veredas colindantes al aeropuerto y que se encuentran dentro de la zona de impacto directo de la ampliación de este, se observa que las reclamaciones, aunque no cuentan con la misma forma, concuerdan en aspectos de fondo; y es el desconocimiento, la falta de inclusión, el impacto desestimado y la afectación directa sobre la población que ha construido el territorio con el tiempo.

Gráfico 2 Suelos de alta intervención en el altiplano del Vallé de San Nicolás 2013 – 2019



Fuente. Tomado de (Pineda & Valencia, 2022).

Mediante el *Gráfico 2* se puede dar un soporte técnico sobre la creciente conurbación del altiplano en el periodo 2013 a 2019; en donde, en menos de 6 años se observan patrones de ocupación exponencial en todo este territorio, concentrándose particularmente en el municipio de Rionegro y sus inmediaciones, esto gracias al aprovisionamiento del espacio, necesario para la actividad industrial y comercial que desempeña el municipio. Sin embargo, el análisis enfatiza en la segregación de la vocación campesina y agropecuaria, característica tradicional de la reproducción social del territorio; en consecuencia, se generan implicaciones sociales considerables frente a las oportunidades.

Estos aportes agudizan la mirada sobre la transformación territorial que experimenta el altiplano del Valle de San Nicolás y continuará experimentado gracias al modelo de ocupación y potencialización industrial instaurado desde el siglo XX según lo expuesto por García (2007), y el análisis espacial de reconfiguración del altiplano expuesto por Pineda y Valencia (2022):

Esto se traduce en otro tipo de territorios, condicionados por las relaciones sociales que se tejen en ellos y por las nuevas formas de habitarlos y, por lo tanto, se pone en evidencia una presión para los territorios campesinos de desarrollarse en otros lugares (Pineda y Valencia, 2022, pág. 146).

Además, existen otros elementos que incrementan la tensión sobre el uso que se le pretende dar al suelo de estas veredas, en especial en el caso de Abreito; puesto que, según el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Rionegro, se le contempla como suelo de protección agropecuaria; y allí, existe una política de distrito agrario, que busca promover un sistema productivo articulado, para generar incentivos en las personas para que cultiven y se puedan vincular a procesos exportadores con diversas entidades que contribuyan al crecimiento económico. También, en esta vereda hay quebradas, abastecimientos de agua y bosques nativos, sumado a la trascendencia cultural, simbólica e histórica con la que cuentan las familias que llevan radicadas en el territorio desde hace muchos años (Qué dice el oriente, 2019).

Con el fin de hacerle frente a esta problemática en el 2016 surgió la organización social para la Veeduría Vida JMC (José María Córdoba), con el objetivo de llevar control y seguimiento a la implementación de esta obra; que desde el 2015 se proyectaba iba a afectar a aproximadamente 10.000 personas, obligándolas a salir de su territorio. Esta veeduría lograría reducir a 406ha la intervención con la resolución 02515 de 2016, aunque se tomaron medidas restrictivas por parte de

la Aerocivil ante esto, la cual congeló los predios; impidiendo así que, los propietarios y ocupantes de las viviendas contempladas en el polígono resultante, pudieran realizar reformas y construcción de nuevas plantas en estas (Ríos, 2022). Demostrando así, la característica territorial no integral que se tiene en cuenta a la hora de diseñar e implementar proyectos con impactos cruciales en los territorios.

En el artículo *Aerópolis: un territorio aeroportuario, hacia un plan integral*, Gómez (2016) resalta elementos importantes que alimentan esta discusión y pone a consideración preguntas que resultan coherentes frente a una perspectiva demarcada por la industrialización y el acelerado anhelo de instaurar una segunda pista para el Aeropuerto José María Córdova en el municipio de Rionegro; en donde el autor rescata que:

El aeropuerto viene siempre compenetrado con la cantidad de personas que atrae, puede generar desarrollo a las comunidades aledañas, existe una importante relación bidireccional entre el aeropuerto y su entorno, por lo que es importante, que, al momento de concebir el plan maestro, se tengan en cuenta estas interacciones: las posibles sinergias y conflictos de interés, el desarrollo del aeropuerto en sus fases del plan maestro es el detonante de su periferia, por qué decimos esto, porque el aeropuerto es el que da el desarrollo hacia toda la parte del entorno que lo rodea. Cuando un plan maestro sale, cuando un aeropuerto se desarrolla, lo que se encuentra como detonante en la periferia, es que el aeropuerto es el encargado, con toda la parte del movimiento de pasajeros, de hacer una directriz de cómo es el desarrollo del entorno de vías, del entorno de infraestructura necesaria para que pueda funcionar correctamente (Gómez, 2016, p. 9).

Lo que posiciona al aeropuerto como un ente que por su mismo impacto contribuye al desarrollo y el mejoramiento tanto de su infraestructura como de las aledañas que complementan su funcionalidad en conjunto para la prestación de servicios y el transporte de bienes y pasajeros; no obstante, Gómez (2016), critica la falta de integración de este con el resto de zonas que no constituyen sus espacios aledaños, pero que de igual forma, participan activamente de su misma dinámica y son impactados de forma directa o indirecta por la acción que desde allí se ejecuta, además de hacer conocedores no solo al municipio anfitrión, que sería Rionegro, sino que permea a los demás que se benefician y aportan al fortalecimiento del mismo (p. 9).

Por otra parte, Gómez (2016, p.10) cuestiona tanto la vocación del aeropuerto, como la definición explícita a la que alude la ciudad del aeropuerto; puesto que, resalta la ausencia de dichos elementos en el Plan Maestro presentado a la Aerocivil y que, para ese entonces, se encontraba en

proceso de revisión. Entre otras cosas, Gómez (2016) en su artículo sustrae elementos para la reconfiguración del territorio que deben ser tenidos en cuenta, como su estructura porosa; es decir, que no debe ser pensado como un elemento aislado del contexto globalizado y circundante a este, su versatilidad y dinámica, su función social y arraigo cultural, como otros elementos que constituyen la construcción y reproducción de este por parte del accionar social. Sin embargo, el autor rescata las contribuciones tecnológicas, la apertura hacia el mercado internacional y los aportes al crecimiento económico que genera el José María Córdoba.

Paralelamente y exponiendo lo analizado por Marín (2017), el autor resalta las ventajas para el comercio nacional e internacional de la ZF de Rionegro, con respecto a las del resto del país, siendo estas: I) un área total de 41 hectáreas, de las cuales la mitad son zonas verdes, II) la mano de obra calificada y la presencia de diferentes universidades, III) las plantas de tratamiento de agua potable y aguas residuales propias, IV) disponibilidad de todos los servicios (acueducto, alcantarillado, energía eléctrica, mercado no regulado, gas, telecomunicaciones), V) presencia permanente de la DIAN, VI) personal de seguridad y cámaras operando continuamente, VII) transporte entre Medellín y la ZF, y VIII) que cuenta con dos basculas para agilizar el servicio.

Metodológicamente, aunque considera el teorema de igualación del precio de los factores, apoyándose en Homero (2007), y la posibilidad de apertura de las economías de escala bajo esta teoría, y que posteriormente descarta recurriendo a Warr (1989). La teoría beneficio – costo con la que se puede evaluar el rendimiento de las zonas francas, “se estipula en una estimación de costos y beneficios asociados (...) para luego ser descontados en el tiempo y así medir el valor presente neto de los flujos de beneficios y costos para el gobierno, los trabajadores y la sociedad” (Warr, 1987, 1989 citado en Marín, 2017, p. 42). Teoría que le permite evidenciar, aunque no en su totalidad, la mayoría de los beneficios de la ZF de Rionegro. Su trabajo concluye en rescatar la importancia de la ZF y su cercanía con el Aeropuerto José María Córdoba, contribuyendo significativamente en el incremento de los índices de empleo en el municipio de Rionegro y el valle de San Nicolás; así como sus aportes en la consolidación de redes de comunicación para los mercados locales y los internacionales, retomando el atractivo del aeropuerto en función con la oferta de la ZF como dos elementos que incentivan la inversión extranjera y contribuyen a la recaudación tributaria.

Sin embargo, a pesar de la perspectiva alentadora en términos de empleo y tributación presentada por Marín (2017); Ramírez, et al. (2020) apoyándose en el enfoque cualitativo, en su

investigación recolectan algunas de las percepciones, mediante entrevistas y grupos focales, de los habitantes afectados por el polígono de intervención directa para el proyecto de construcción de la segunda pista del Aeropuerto José María Córdova del municipio de Rionegro; así como la recopilación de los aportes de la Veeduría Vida JMC como grupo organizado que le hace frente y oposición al proyecto bajo el argumento de “la defensa del territorio, la comunidad y el tejido que existe en la veeduría” (Ramírez, et al. 2020, p. 43).

En esta investigación se enuncia la otra cara que tienen los megaproyectos sobre el impacto directo en las comunidades tradicionales del municipio de Rionegro, en especial las que se han visto afectadas por el polígono de expansión, estipulado en la resolución 964 de 2015 por parte de la aeronáutica civil; entre los cuales se encuentra la vereda Abreito. Las percepciones recopiladas por Ramírez, et al. (2020), contienen argumentos proporcionados por los ciudadanos que conforman la Veeduría Vida JMC y otras personas afectadas y/o interesadas en que dicho proyecto de expansión tenga una reevaluación de impacto que considere no solo el componente social, cultural, histórico y económico local de las personas que habitan dichos territorios; sino que reconsidere los impactos irreversibles para el medio ambiente y el territorio mismo. Por lo tanto, el modelo de desarrollo impuesto en el Oriente Antioqueño, que actualmente repercute en el municipio de Rionegro en función de la intención por construir la segunda pista del aeropuerto, no solo pone en riesgo a la comunidad; también, afecta a la región dejando como resultado costos socioambientales considerables. Puesto que, este territorio, está asociado a largos procesos históricos, que ha generado formas de vida, que forjan bienestar en sus habitantes (Ramírez, et al, 2020, p. 71).

De manera complementaria García y Sánchez (2020), indagaron en su trabajo sobre la Efectividad de las veedurías ciudadanas como mecanismo de control social: Caso de estudio veeduría VIDA JMC y segunda pista Aeropuerto José María Córdova de Rionegro, 2016 – 2019; estudio que sirve para respaldar los hallazgos de Ramírez, et al. (2020). Y cuya metodología consistió en revisar fuentes secundarias y proporcionar una matriz de evaluación de la efectividad del control social (García y Sánchez, 2020, p.1). Dicha calificación se hizo de manera porcentual para la cual se dispuso de una serie de ecuaciones que contrastaron variables técnicas y metodológicas como los (objetivos alcanzados / objetivos esperados), (total de recursos gestionados / total de recursos requeridos), (talento humano disponible / talento humano requerido) y por último la satisfacción de los integrantes de la veeduría; en función de los hallazgos

recolectados mediante la recopilación de información de fuentes secundarias y de los cuales expusieron los siguientes resultados:

Gráfico 3 Matriz de resultados del estudio de caso de Sánchez y García (2020)

Matriz de efectividad. Caso VVJMC				
$\geq 0\% \wedge < 20\%$ Bajo	$\geq 20\% \wedge < 40\%$ Medio bajo	$\geq 40\% \wedge 60\% \leq$ Medio	$> 60\% \wedge < 80\%$ Medio Alto	$\geq 80\% \wedge 100\% \leq$ Alto
Criterio	Cumplimiento de objetivos	Capacidad de Gestión	Recurso humano	Satisfacción de los Integrantes
Peso porcentual del criterio	60%	15%	15%	10%
Porcentaje de Cumplimiento	68,40%	33,80%	66,60%	81,00%
Resultado global ponderado del nivel de efectividad de la organización				64,20%

Elaboración propia basado en Kinicki & Kreitner (2003)

Fuente. Tomado de (García & Sánchez, 2020).

El estudio concluye destacando en términos de efectividad a la veeduría *VIDA JMC*, en un rango medio alto, en función de los intereses y la misión para la cual fue creada, sobre los resultados obtenidos por la misma en las categorías que los autores utilizaron como indicadores para estimar las variables proporcionadas; no obstante, resaltan que la baja capacidad que tiene para gestionar recursos es uno de los puntos que afectan de manera considerable la consecución de sus objetivos, casi convirtiéndose en un obstáculo para los mismos. Sin embargo, su labor de control social ha permitido fortalecer otros componentes incluso por fuera de la veeduría como el tejido social y la articulación comunitaria en las veredas Abreito, Chachafruto y El Carmín (García y Sánchez, 2020, p. 21-22).

Como se enunció anteriormente, este hallazgo complementa la visión de Ramírez, et al. (2020) y agudiza el debate sobre este tema en el municipio de Rionegro, así como sus impactos, respuestas y afectaciones para el territorio y la región; problematizando la visión alentadora de Marín (2017), frente a las contribuciones y oportunidades para la región, en particular el municipio de Rionegro, resultado de la articulación y complementariedad de la ZF y el AIJMC como ejes que

impulsan el desarrollo para el municipio y la subregión. Si bien la idea no es descartar los aportes del estudio de Marín (2017), el propósito radica en la prevalencia de la idea de territorio, su construcción y reproducción social mediante quienes lo habitan como elemento considerable a la hora de plantear proyectos de intervención en este.

Considerando las tensiones anteriormente enunciadas, la presente investigación pretende acercarse a la siguiente pregunta de investigación: **¿Cuál ha sido la incidencia del Aeropuerto y la Zona franca, en la transformación territorial de la vereda Abreito, del municipio de Rionegro durante los últimos 10 años?**

1.1 Aspectos generales del estado de la cuestión que transformaron el territorio. Hallazgos y percepciones

Para la construcción de este apartado se hizo la exploración y tabulación de información correspondiente a los procesos de transformación que se han vivido en el municipio de Rionegro, y que se complementaron con otros provenientes desde Medellín; para esto, posteriormente a la consulta de información secundaria disponible, se dispusieron los aspectos relevantes para la presente monografía en una matriz de *Excel*, que corresponde al **Anexo I Matriz de Antecedentes**. Mediante esta herramienta se pudieron construir dos gráficos que permitieron desarrollar algunas conclusiones preliminares de acuerdo con el interés investigativo que se ha enfocado en trabajar estos temas; además de los años en los que se generaron, lo que permite enmarcar la pertinencia de estos estudios y su vigencia para el aporte que le otorgan al presente trabajo. Dicha consulta buscó construir los antecedentes pertinentes de cara a evaluar la incidencia que ha tenido el AIJMC y la ZF del municipio, en las transformaciones de una vereda colindante a estos, Abreito, entre el 2012 y el 2022.

Gráfico 4 Fuentes consultadas por tipo



Fuente. Elaboración propia.

Como lo muestra el

Gráfico 4, la mayor parte del interés en las investigaciones sobre estos temas constituyen a productos de tipo *trabajo de grado*; es decir que, carreras como el pregrado en Desarrollo Territorial², se han interesado en analizar estos temas; seguido de las *tesis de maestría*, que otorgan un grado de rigurosidad mayor frente a la investigación del tema y se ubica considerablemente cerca, respecto al primero antes nombrado. Por otra parte, son pocos los periódicos y los artículos que se interesan por estos campos de investigación para la construcción de conocimiento.

² Pregrado que actualmente se dicta en: la Seccional Oriente ubicada en El Carmen de Viboral y en la Sede de Ciencias del Mar ubicada en Turbo de la Universidad de Antioquia; además, desde el conocimiento del investigador, la Universidad Católica del Oriente (UCO), cuenta con una Especialización en Planificación para el Desarrollo Territorial.

Gráfico 5 Fuentes consultadas por año de publicación, cantidad y tendencia



Fuente. Elaboración propia.

En el **Gráfico 5**, se muestran la cantidad de investigaciones relacionadas con el tema de las transformaciones, en especial del municipio de Rionegro; en donde se muestra una tendencia creciente (línea roja), a la cantidad de productos que se han interesado por trabajar estos temas. Por otra parte, la línea naranja demuestra la cantidad de textos que se publicaron por año, con respecto a este tema; encontrando dos picos, uno en el 2016, y otro en el 2020, este último posterior a una caída en la producción de conocimiento frente a estos temas que se dio en el 2018. Esto demuestra que, el contexto de pandemia vivido en el 2020 no significó un limitante para la publicación de trabajos que tuviesen relación con las transformaciones en Rionegro; sin embargo, podría poner en duda la capacidad y alcance que estos tuvieron a la hora de recolectar información para sus resultados.

1.1.2 Los inicios de un proceso de transformación e industria, el progreso del siglo XIX

El municipio de Rionegro se encuentra ubicado en el altiplano o Valle de San Nicolás del oriente de Antioquia; y que, según el DAP (2020), cuenta con una extensión territorial de 195,7km²; está ubicado aproximadamente a 45 minutos de la ciudad de Medellín, que es la capital del departamento de Antioquia, y su altura máxima y mínima es de 2740 y 2065 m.s.n.m., respectivamente (Alcaldía de Rionegro, 2021, p. 10), además, su temperatura en promedio es de

17°C para la cabecera municipal. De acuerdo con su división político-administrativa, cuenta con 10 barrios y 35 veredas, y limita con los municipios de Guarne y San Vicente, al norte, con Marinilla y El Carmen de Viboral, por el oriente, con el municipio de La Ceja por el sur, y con los municipios de El Retiro, Envigado y Medellín por el occidente (Ramírez, et al., 2017, p. 3). Lo que concluye que su cercanía con municipios estratégicos del Valle de San Nicolás y el área metropolitana del Valle de Aburrá, le permite consolidarse dentro de la subregión como un territorio crucial para el intercambio de dinámicas económicas, productivas y de movilidad entre ambas subregiones de Antioquia.

Teniendo esto presente, es importante recordar los hitos históricos que han ido conformando al territorio, desde el siglo XIX hasta la época actual; puesto que, no son elementos que constituyan la línea central de análisis de este trabajo, pero sirven para nutrir el contexto y comprender algunos de los elementos que se consolidan en dichos periodos y se mantienen a la época. Con el fin, de reducir las excepciones, a causa de sesgos informativos que imposibiliten la explicación o ampliación de los fenómenos que se pretenden analizar en esta monografía. Habiendo otorgado esta precisión, se busca presentar la información ordenada bajo un criterio cronológico, en donde, se entrelacen hechos históricos con testimonios relevantes para el foco principal de la investigación; y así, poder correlacionar el contexto (espacio – tiempo) el sujeto y el objeto, de las acciones significativas y que se pudieron percibir, enfocadas a las transformaciones que se gestaron desde allí.

Siguiendo a Guerra (2014), puede concluirse que el proceso de transformación del municipio de Rionegro en términos generales, obedece a factores que se relacionan con la apuesta económica de los países y mercados externos a los que se quería adaptar el contexto local (como la economía libre de Inglaterra), lo que originó cambios también en aspectos políticos a nivel de país, en dónde, para 1824 se pasa de la visión de provincias de la colonia, para constituir la nación y dividirla de forma político – administrativa en: departamentos (4), provincias (15) y cantones (p. 116); por ende, las inmediaciones del municipio comienzan a ser intervenidas y transformadas. Con esto, el departamento de Antioquia busca mediante vías abrirse paso hacia el comercio y los mercados centrales y costeros que se posicionaban en la época, y consolidaban una red de intercambio y transporte de mercancía a través del río Magdalena; aquí, la subregión de oriente, al igual que Rionegro se convierten en foco, puesto que, eran la vía de acceso y conexión que tenía Medellín a esta dinámica.

Gracias a las “Reformas Liberales” de 1849, presentadas por José Hilario López (1849 – 1853), la provincia de Antioquia se divide en tres Santa Fe de Antioquia y Rionegro (liberal), y Medellín (conservadora) (Guerra, 2014, p. 119), esto con el fin de hacerle frente al orden establecido y entregarle protagonismo a su corriente opositora en lo político e ideológico; bajo la idea de diversificar el aparato económico y generar mayor autonomía fiscal dentro de las provincias, las cuales posteriormente entrarían en una disputa por la centralidad³ y capitalidad de Antioquia. Todo esto, junto con la idea de que la puesta en marcha de las reformas iba a consolidar nuevos y fortalecidos escenarios democráticos, y que, paralelamente acercaría la administración a la población; esto sirvió para que en las provincias se aumentará la competencia, competitividad y la inversión en vías, espacios para la industria, la comunicación, la educación y el trabajo.

Así, para 1879, siguiendo a Guerra (2014) en Rionegro se desarrollan las primeras actividades de manufactura, industrias artesanales, de cerámicas, tabaco y textiles (p. 122). Lo que abre la puerta a una nueva era de manufactura y progreso para la en ese entonces provincia, de cara a la carrera por la capitalidad de Antioquia, y gracias a la pertinencia de su ubicación estratégica para la conexión entre el Valle de Aburrá, el Valle de San Nicolás y la subregión del Magdalena Medio; Rionegro gozaba entonces de un escenario provechoso, que le permitía potencializar su industria, transformar su territorio y ganar cierta independencia con respecto a Medellín. Posteriormente, en el siglo XX se disputaría con Sonsón la centralidad del Valle de San Nicolás, gracias a que, en este último, se comenzaron a realizar intervenciones, enfocadas en la carretera que se abría paso por allí y conectaba con Bogotá, lo que localizó la industria y fortaleció también su economía.

Hasta aquí, el contexto de los primeros acercamientos de Rionegro con la industria y los mercados del país estaba demarcado por una competencia política, económica e “ideológica” (pensando en su generalidad liberal); enfocadas en una carrera hacía la capitalidad y la centralidad del Valle de San Nicolás y de Antioquia. Sin embargo, con el tiempo se instauró más en la primera que en la segunda; gracias a que, desde finales del siglo XIX, Medellín ya contaba con centros conurbados importantes que proveían capital humano para la producción en las fábricas y para la ampliación en la cobertura de infraestructura en espacio público, además, las empresas constituidas

³ Es decir, el área que concentra las actividades sociales, culturales y económicas a escala regional y departamental (Guerra, 2014, p. 45). Además de concentrar los centros administrativos y de producción que permitirían las posteriores consolidaciones de polos de desarrollo, y otorgarían o restarían importancia entre unos territorios y otros, al menos en la época del auge industrial.

contaban con el músculo financiero necesario, o la confianza fiscal, para ser acreedores de préstamos que les permitieran ampliar su operación industrial, e incluso, invertir posteriormente en la construcción de barrios obreros.

Lo que, visto como un ciclo comenzó a nutrir la reproducción de la ciudad, en términos económicos (más trabajadores, más empresas, más tributación), como en la transformación del espacio (adecuaciones necesarias para la operación de la industria y el comercio de los productos manufacturados). Por tanto, se puede mencionar que las decisiones político-administrativas tuvieron especial relevancia en la reproducción de la ciudad antes mencionada, y que, no tuvo una creación espontánea, y un crecimiento gestado por los habitantes locales para la época, ni por invasiones territoriales diversas; fue un resultado intencionado.

1.1.3 Las apuestas y transformaciones de cara al siglo XX

El contexto histórico para la formulación de la presente investigación cobra importancia en la medida que permite situar como las transformaciones territoriales de Rionegro responden a una adaptabilidad del territorio, y a una convergencia de fuerzas (económicas, industriales y políticas) y anhelos externos, más que internos; lo que, a su vez, se enmarca en la idea de sacar a Antioquia del enclaustramiento al que su relieve lo condenaba. Puesto que, gracias al impulso económico e industrial y la conurbación de Medellín, el mercado sigue priorizando la idea de articularse a las dinámicas nacionales y regionales; así, las ideas que transformarían ese territorio desbordarían hacia sus inmediaciones y focalizarían proyectos de intervención que permitieran aumentar las relaciones de expansión, y, bajo una perspectiva económica los intereses de esta.

Situación que por supuesto, modifica la dinámica misma del territorio de Rionegro que venía tomando fuerza gracias al asentamiento de industrias y a su posición estratégica para conectar ambos valles (Aburrá y San Nicolás), con la subregión del Magdalena Medio, y posteriormente la comunicación por río, ejercicio protagónico en el marco de las relaciones económicas para el país. Pese a esto, los avances en ingeniería acompañados de fuertes inversiones, en temas de comunicación (ferroviaria y por carretera), trasladaron a Rionegro como un elemento secundario dentro del entramado que se estaba gestando hacia la década de 1920; debido a que, la carretera Medellín – Santa Elena comienza su construcción y finaliza en 1927, dos años después las obras y el presupuesto se centran en el Ferrocarril de Antioquia, obra crucial para el desarrollo, y tan solo

un año más tarde, en 1930, la carretera de Sonsón – La Dorada permite una alternativa de comunicación terrestre entre Medellín y Bogotá.

Según lo expuesto por Guerra (2014), esto resta protagonismo a Rionegro, reduciendo el flujo de mercancías y personas allí y en general al Valle de San Nicolás, lo que, induce la decadencia comercial e industrial en esta región entre 1930 y 1950 (p. 125). Hecho que reafirma la pérdida de cara a la carrera por la capitalidad de Antioquia, entre Rionegro y Medellín, en donde este último por ser promotor y ejecutor de las obras mencionadas para sacar a Antioquia de su encierro (adicional a sus ventajas comparativas en industria y conurbación con respecto al primero), terminaron por aventajarlo; por otra parte, la rivalidad por la centralidad del Valle de San Nicolás, se vio afectada gracias al foco que se instauró en Sonsón para esta época, debido a que comenzaba a cobrar mayor protagonismo luego de la apertura de la vía Sonsón – La Dorada, dejando a Rionegro en un proceso de estancamiento, el cual fue precedido por una adaptabilidad frente a los cambios.

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 (Guerra, 2014, p. 130).

Lo anterior permite esbozar de manera anticipada que las razones por las cuales se origina un proceso de transformación, al menos en el contexto de Rionegro de finales del siglo XIX y hasta mediados del siglo XX, se vieron influenciados por la apuesta para reforzar la economía y materializarlas dentro del espacio físico a través de la industria; además, pareciera que un proceso de transformación es dado mediante un porte de poder principalmente político y económico, en este caso externo, que introduce una idea, gestiona la misma y logra ejecutarla apoyándose de la inversión y el uso del espacio, aunque en principio no intenta articularse de manera sinérgica con este. Por otra parte, en el afán por potencializar el crecimiento económico de la época, asuntos como el ordenamiento territorial no tienen cabida dentro de los planteamientos y las acciones que impulsan el progreso; no por esto, significa que se careciera de una planeación de cara al ordenamiento de un territorio, puesto que las transformaciones en el espacio procuran tener un sentido propio.

Continuando con el análisis cronológico, luego de 1930, Rionegro entra en un periodo de desaceleración en materia de productividad a raíz de la industria y se centra en la fabricación artesanal de zapatos e industria textil; entre 1939 y 1945 ante la crisis, enmarcada por el contexto de la guerra fría “se respalda el modelo de sustitución de importaciones, lo que favoreció a la industria del país; pudiendo crecer sin la presencia de empresas internacionales, pero con limitaciones para la diversificación por la dependencia en la compra de bienes intermedios (insumos)” (Guerra, 2014, p. 136). En consecuencia, la producción local se fortaleció a su manera y registro un incremento según Vázquez Rocha, (1985) del 10,8% en el periodo de 1933 – 1939 (p. 74), comparada con la de 2011 que fue del 5% (Index Mundi, 2013), lo que da una idea de velocidad de crecimiento para la época (citados en Guerra, 2014, p. 136).

Sin embargo, esto cobraría fuerza nuevamente en 1960, debido a que, los procesos de descentralización de la industria antioqueña le otorgan importancia a Rionegro, y al suelo del Oriente como una zona de expansión; lo que desplaza dinámicas desde Medellín hacia sus inmediaciones, originando “la movilización de varias grandes industrias, que ya no tenían soporte en la ciudad de Medellín ante la alta presión urbanística que dicha ciudad ya tenía” (Amaya & Zuluaga, 2017, p. 99; en Reyes, 2019, p. 37). Y es que, el proceso de reproducción de la ciudad funge como un agente que desplaza la territorialidad misma; así, las personas que habitaban este espacio ven en el Oriente una oportunidad de poder alejarse del escenario arrasador de la dinámica industrial y la expansión urbanística. Arrojando otros fenómenos al territorio de Rionegro, como los cambios en el uso vocacional del suelo, la especulación sobre el precio de este y la confluencia cultural en el contexto.

Reyes (2019) añade que la descentralización de la industria de Medellín que se posiciona en Rionegro es bien recibida, gracias a que, el Concejo aprueba el Acuerdo 043 de 1960, que exonera de impuestos por 15 años a las empresas que se establecieran en el municipio (p. 38). Así, las condiciones para retornar el atractivo de la inversión y la concentración de la industria en Rionegro eran favorables para las empresas que adelantaban sus procesos de descentralización operativa hacia allí, lo que posteriormente lo posicionaría como una opción viable y apetecida por los empresarios. Por otra parte, estos hitos históricos demuestran el afán por albergar la industria y la incidencia de esta sobre los procesos de transformación del territorio; en donde, la adaptabilidad permite la entrada y posicionamiento de otras formas de expresar la territorialidad en el contexto mismo, que es dado y adaptado para seguir reproduciendo las dinámicas de la ciudad.

Por tanto, las condiciones históricas que se presentan permiten comprender de manera simplificada que la transformación del territorio de finales del siglo XIX y, hasta mediados del XX, son un asunto influenciado por la estructura de poder económica y política que da las condiciones para el desarrollo de la industria que por sí sola es un agente transformador. También evidencia que la puesta en marcha de ideas para seguir potencializando la industria posibilitó la tecnificación de medios como el transporte, para responder de manera eficiente a la competencia internacional y a otros mercados. Además, aunque la posición geográfica estratégica en principio sirvió para que Rionegro fuera tenido en cuenta dentro de la agenda regional, no fue suficiente merito para que esa condición se mantuviera habiéndose encontrado alternativas, mismas que terminaron por restarle protagonismo, que posteriormente recuperó por su cercanía al Valle de Aburra y sus incentivos de cara a la descentralización.

Posteriormente entre 1960 y 1985 se dictaminan algunos acuerdos y leyes, entre estos la Ley 81 de 1960 que promueve las exportaciones y la Ley 135 de 1961 para la sustitución de importaciones, además, se construye el primer plan para el desarrollo económico y social 1960 y 1970, lo que aumenta la importancia de la industria para el país y la subregión del Oriente. También existen otros hitos, como el Plan Regulador Básico, entre 1967 y 1968, como ejercicio de planificación territorial. En 1971, en Rionegro se presenta el plan de Modernización Agrícola; sumado a esto, se instauran Postobón y Riotex en 1976 y 1979 respectivamente. En 1978 se inicia la construcción de la autopista Medellín – Bogotá, que se inaugura en 1983 y se finaliza en 1985.

De esta temporalidad se puede concluir como antecedente para esta investigación, que los aspectos que le otorgaron protagonismo a Rionegro, estuvieron influenciados por las decisiones políticas y económicas que se tomaron por fuera de su territorio; lo que en principio restó autonomía sobre este y lo obligó a proveer un escenario atractivo, la exoneración de impuestos, para poder retomar su protagonismo de cara a los cambios en el paradigma que proyectaba el crecimiento económico de la región. Así, estos incentivos para la industria tendrían efectos positivos y posicionarían de nuevo el territorio como una opción viable e interesante para la expansión industrial, que ya adelantaba procesos de descentralización operativa, desde el Valle de Aburrá; además, se observa que la industria desarrolló la capacidad de inferir en asuntos económicos y políticos, incluso fuera de su espacio operativo, y demarcó un motor que impulsó las transformaciones territoriales, gracias a su protagonismo y relevancia.

1.1.4 La apertura internacional y el paradigma local de la ciudad, en la segunda mitad y finales del siglo XX

Otro hito importante en la historia de la ciudad de Rionegro se configuraría a partir de la inauguración del Aeropuerto Internacional José María Córdoba (AIJMC) el 30 de junio de 1985 (Reyes, 2019, p. 39). En este año son dos los procesos que reafirman la postura de Rionegro frente a los procesos de industrialización y la interconexión del mercado local con el global; así como la intercomunicación con el mercado nacional. La inauguración del AIJMC y la culminación de la autopista Medellín – Bogotá, elementos que catapultan al Valle de San Nicolás, a Rionegro y a Antioquia, con el resto del país y el mundo; si bien es cierto que antes existieron procesos que visibilizaron estas realidades a escala nacional, son estas dos infraestructuras las que terminan de nutrir la consolidación de un proceso expansivo en términos de industria, conurbación, crecimiento económico y demográfico, y concluyen por situar al municipio como uno de los principales polos de desarrollo para Antioquia, junto con el Valle de Aburrá, que ya comenzaba a hacer notar su presencia en el territorio, mediante la descentralización de sus industrias y el apoyo para los procesos que transformaron el mismo.

Como era de esperarse, la industria creciente que se venía consolidando en la región, y la cual había erigido procesos de transformación que buscaban adaptar los territorios y su entorno físico en pro de la eficiencia de la productividad y el intercambio, no fueron ajenas a la oportunidad que significaba ampliar sus mercados a la escala internacional, mediante los escenarios instaurados que colaboraban y lo permitían; sin embargo, la falta de planificación en cuanto a temas sociales, espaciales, económicos y políticos pondrían en conflicto estas transformaciones; que de un lado se centraban en continuar el crecimiento industrial, pero por el otro, comenzaban a gestar conflictos locales internos en contraposición a este expansionismo acelerado y desorganizado. Aquí fungen elementos tanto internos como externos que colisionan directa o indirectamente, y donde se manifiesta la territorialidad, que interpelan por el porte del poder.

Así, mientras desde una perspectiva la idea de la expansión y el crecimiento económico era un abanderamiento político, por el otro, los temas sociales y culturales se introducían en un contexto cambiario; en donde, los procesos de suburbanización, “ante la falta de planeación, dejaban a la luz no solo afectaciones en la ocupación del suelo, sino que, afecto de forma imparcial la generación de nuevas identidades e imaginarios colectivos, ligados a las nuevas formas de habitar”. (Amaya & Zuluaga, 2017, p. 100; en Reyes, 2019, p. 40). Es decir, los procesos de

transformación abordados a lo largo de estos periodos, además de alterar el espacio físico, modificaron las relaciones que conviven con este; dejando un sentimiento de confusión en la población que, así como su territorio, termino adaptándose a la imposición de otras formas de convivir con el medio.

En consecuencia, los procesos de adaptación se superpusieron frente a los procesos de apropiación, lo que comenzaría a desaparecer “el paisaje idílico que se tenía de Rionegro por parte de sus ciudadanos, y siendo sepultado por asfalto y concreto, puesto que, esa es la nueva forma en la que está siendo construida su ciudad” (Amaya & Zuluaga, 2017, p. 100; en Reyes, 2019, p. 40). Lo que quiere decir que, estas transformaciones que en principio son implantadas desde una perspectiva de progreso y que buscan fortalecer la economía, descuidan otros aspectos relevantes dentro del territorio; por ende, es importante concluir en la presente investigación, que una transformación no solo debe ser vista desde las posturas que la impulsan, porque esto solo permitiría visualizar los intereses y beneficios que desde allí se disgregan, sino que, es vital considerar las posiciones desde donde estas son recibidas e interiorizadas y los contextos que adaptan para ampliar el foco en función de las utilidades y los impactos, o lo que es lo mismo, la relación costo beneficio, propia de la economía pero que se aplica en otras áreas.

Así lo expone Reyes (2019), apoyándose en Martínez (2013):

La vieja ciudad a la que hizo referencia el Maestro Sanín Cano permaneció hasta los años setenta, porque los aires de cambio, los conceptos urbanísticos y las dinámicas de la industria, el comercio y la economía de la tierra, hicieron que todos se olvidaran de los encantos de la historia y las particularidades de los bienes culturales, y aunque esas familias de tradición los poseyeron, los rentaron, los habitaron y los heredaron, también en ellas fueron simples bienes de uso, consumo y de ostentación del privilegio de habitar y ejercer dominio en el espacio que había heredado prestigio y condiciones para vivir el paradigma de la ciudad con ciertas ventajas en el entorno y por momentos con reconocidas representaciones en las élites antioqueñas y bogotanas (Martínez, 2013, p. 88; en Reyes, 2019, p 43).

Incluso, en dinámicas que desbordaban las capacidades de la misma subregión, debido a su constitución como polo de desarrollo y la captación de miradas e inversión externa terminaron por engendrar escenarios de desigualdad remarcada para el ejercicio de la autonomía, que abanderaba los discursos del crecimiento económico y la descentralización propia que se contenían en los debates de siglos pasados y llegaban a un momento de implosión desde su contra parte; puesto que,

“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” (Guerra, 2014, p. 171). Para este momento se dan dos procesos en vías paralelas, uno reflejado por la consecución y oportunidades que significaba el hecho de inaugurar estas infraestructuras que favorecían los intereses políticos y económicos de la región y el país; y el otro, manifestado en el descontento y desazón de cara a la pérdida de autonomía que enmarcó todo este proceso y se introdujo en la población.

1.1.5 Ejercicios de poder: cambios y transformaciones

Hasta este punto se ha explorado la incidencia que tienen las relaciones de poder (económicas y políticas) sobre las transformaciones que se dan en el territorio, en este caso, el municipio de Rionegro; procesos que fueron impulsados desde un enfoque económico hacía un vuelco industrial, y que, como se ha podido evidenciar, organizaron la dinámica de los territorios conforme el contexto de estas variables. Pasando de estadios prósperos y productivos, a periodos de adaptabilidad y resiliencia frente a los cambios de paradigmas y premisas que se determinaron. No obstante, no se puede desconocer la importancia de estas acciones para la potencialización y supervivencia de las sociedades frente a los procesos económicos mundiales, de carácter también cambiante, pero sí, es válido cuestionar la falta de planificación que rebota sobre la población y el espacio, siendo estos sujetos y objetos al tiempo, de las transformaciones que quisieron hacer frente al contexto. Dichas transformaciones originaron cambios en los usos y vocaciones del suelo; además de generar desigualdad, reestructuraciones culturales y sociales, a la par que otorgaban ganancias y pérdidas.

Así, la llegada de Aeropuerto José María Córdova como obra que transforma tanto el espacio físico como el componente territorial que hay en el mismo, comienza a modificar las formas de relación que se dan en este; se aumenta paulatinamente la presencia de industrias que migran sus actividades artesanales locales a procesos más industrializados. En este punto es conveniente señalar que la tradición zapatera y textilera comienza a ser suplida en general por la presencia de floricultivos, que se benefician de la cercanía al aeropuerto para entrelazar relaciones de comercio y exportación; también se instala otro tipo de industria enfocada al comercio, muchas de ellas en la Zona Franca (ZF), que se inaugura en 1993 y atrae la inversión extranjera y nacional, gracias a sus modelos de operación que promueven las deducciones de ciertos impuestos mediante unas condiciones específicas. Además, algunas de las empresas se instalan en puntos estratégicos

sobre el corredor vial de la autopista Medellín – Bogotá y el sector de Belén, del municipio de Rionegro, como Pintuco y la Nacional de Chocolates.

Lo que, a grandes rasgos permite denotar como estas infraestructuras catapultan la presencia de empresas y actores industriales dentro del municipio, que demandan mano de obra y empiezan a captarla desde varios lugares del Valle de San Nicolás, y también de Rionegro. Para este último, los procesos de conurbación y concentración de poblaciones comienzan a ser más notorios, asimismo, esto abre paso a la presencia de empresas constructoras e inmobiliarias que comienzan a operar y urbanizar el municipio, tanto con planes parciales para generar vivienda e infraestructura pública en el suelo de expansión (andenes, parqueaderos, parques, algunas vías de conexión entre barrios, etc.), como la construcción de unidades campestres o parcelaciones en el suelo que se quiere o pretende conservar como rural; estas últimas apetecidas sobre todo en sectores como Llanogrande, por personas migrantes de diversas partes de Antioquia, el país e incluso el mundo.

Por consiguiente, en Rionegro existe una combinación compleja de fuerzas que confluyen, tanto de la población, como de las empresas mismas; lo que se refleja en las decisiones que se van tomando paulatinamente en el territorio. Por eso, recorrerlo es un contraste de matices, pasando de infraestructuras en altura para la vivienda, repartidas algunas, otras contenidas sobre el casco urbano y sus inmediaciones, hasta llegar a las viviendas VIS y no VIS de uno, dos o tres niveles de altura como máximo; además, encontrando fincas de recreo o descanso en algunas veredas, y en otras donde la vocación tradicional del campo todavía es imperante y se encuentran casas tradicionales de familias rurales y campesinas.

Se reafirma entonces la importancia que se le da a esta infraestructura, así como el papel que desempeña para transformar su entorno en favor de su funcionalidad, llegando incluso a contemplarlo como:

El aeropuerto de mayor envergadura en Antioquia, y estableció un nuevo polo de desarrollo clave para el municipio de Rionegro, cuyo crecimiento urbano se ha visto condicionado directamente por la ubicación de este equipamiento de orden nacional en su territorio (Administración municipal, 2018, p. 18; en Arroyave Giraldo, 2020, p. 24).

Agrega Arroyave (2020), que la importancia de la consolidación de un polo de desarrollo alrededor del aeropuerto, encaminó el grueso de las acciones institucionales a proporcionarle una mayor visibilidad e importancia, gracias a su posición relevante para el municipio y el

departamento; dotándolo de vías adaptadas para soportar la conexión y el tránsito desde el Valle de Aburrá hasta allí, así como otras infraestructuras complementarias situadas en el sector servicios – hoteles, restaurantes, parqueaderos – (p.26). Situación que modifica el entorno espacial, el uso del suelo y la vocación de este; transformando algunas actividades productivas y enmarcándolas en la funcionalidad misma que requiere y beneficia al aeropuerto. Por tanto, su incidencia y capacidad transformadora es notoria y postergada en el tiempo, igual que en las épocas del desarrollo industrial, pero con la diferencia de que ahora estas funcionan como un complemento y mantienen relaciones con el aeropuerto para continuar su operación.

Estas relaciones en el espacio que buscan priorizar los intereses de sectores como el económico, sobre el tejido social se evidencian en trabajos como el de Cardona (2020), quién analiza las implicaciones territoriales en procesos de porte del poder sobre este; abordados desde procesos de desterritorialización y reterritorialización, de cara a instaurar nuevas formas de territorialidad; en donde, la población termina siendo introducida a estos contextos y procura llevar sus procesos propios en articulación con lo que el entorno transformado les puede brindar. Por consiguiente, son receptores de los impactos y colaboradores de igual manera para los mismos, en donde sus vocaciones se ven sustituidas por las nuevas formas de reproducir la ciudad y el territorio que se comienzan a materializar.

En su trabajo Cardona (2020), trae conceptos de la geografía para explicar la relación que se vive dentro de los territorios e ilustra los matices que existen en el asentamiento Alto Bonito, de la vereda Abreo, cercana al aeropuerto; en donde se ve manifestada la desigualdad urbanística de cara al derecho a la ciudad que padecen algunas poblaciones gracias a que: a) no constituyen el interés de las intervenciones de la administración central, b) son poblaciones que se instalan posteriormente a las transformaciones significativas del territorio, c) son receptoras de las dinámicas no tan favorables de dichas transformaciones, y d) terminan buscando la forma de adaptarse y colaborar en pro de su supervivencia; “de esta manera, la reconstrucción o reestructuración de un territorio se constituye en un nuevo escenario social, ya sea por acción de una población nueva o por efecto de algún cambio en la estructura social de sus habitantes (Entrena-Durán, 2012; en Cardona, 2020; p. 11).

Con respecto a la transformación del territorio Salcedo (2021), concuerda en las ideas que se han venido exponiendo a lo largo de estos antecedentes; abogando a temas como el crecimiento industrial, la instauración de los polos de desarrollo, el sistema de movilidad e infraestructura vial

para la conectividad de las dinámicas tanto internas como externas al municipio de Rionegro (Valle de Aburra, Valle de San Nicolás, Antioquia, Colombia y lo global). También, trae elementos como la configuración de núcleos dispersos en el trazado urbano del municipio; para los cuales, se pretende hacer intervenciones mediante la normatividad y la función social del uso del suelo, con el fin de concentrar la conurbación en puntos específicos y poder planificar el territorio ante su inminente desborde, gracias a la constitución y el papel que juega para el altiplano y la región.

Aparece un nuevo elemento para seguir nutriendo el argumento y es el hecho de que el POT actual del municipio, revisado y modificado en el 2018; establece un desarrollo restringido en el suelo rural, enfocado en las siguientes áreas: a) Módulo de Actividad Múltiple (Zona Suburbana de Actividad Múltiple de la Autopista Medellín – Bogotá, Zona Suburbana Industrial de la Vía a Belén, Zona Suburbana de Equipamientos de la Vía – Parque vía de Los Sauces), b) Módulo de Interés Económico del Aeropuerto, c) Módulo Suburbano de Concentración de vivienda, d) Centros Poblados en Consolidación (Cabeceras, Pontezuela y El Tablazo), e) Centros Poblados de Mejoramiento Integral (La Playa – La Laja, Galicia y Barro Blanco), f) El polígono de Vivienda Campestre, g) Los Centros Poblados Rurales Suburbanos (Salcedo 2021, p. 113).

Para ampliar el panorama concerniente en la adaptación del territorio y las transformaciones que se dan en este de cara a fortalecer la infraestructura y el entorno del aeropuerto, como componente crucial para la consolidación del polo de desarrollo del Oriente de Antioquia, y en especial del municipio de Rionegro el estudio de Salcedo (2021), expone los usos permitidos, promovidos y prohibidos del suelo; en donde, en concordancia con los intereses de este trabajo, merece la pena resaltar los que se asocian al apartado (b), o Módulo de Interés Económico del Aeropuerto. Para el cual según Salcedo (2021), existen los siguientes:

- **Uso promovido:** Servicios asociados a la actividad aeroportuaria, servicios de hotelería, centros de negocios, centros de exposiciones y convenciones, servicios médicos, servicios turísticos, servicios de salud, Zonas Francas para industria no contaminante y de alta tecnología, comercio y servicios basados en la innovación, que desarrollen nuevas tecnologías, actividades de comercio y servicios que sirvan de exhibición a los productos nacionales.
- **Uso permitido:** Vivienda de tipología trifamiliar de densidad media.
- **Uso prohibido:** Los que no están en capacidad de controlar sus impactos ambientales o urbanísticos, a excepción de la actividad aeroportuaria misma cuya operación produce ruido y material particulado, los que no estén en capacidad de soportarlas condiciones ambientales que la

operación aeronáutica produce, industria contaminante o de riesgo químico o de producción de sustancias explosivas o inflamables, los que determina la normatividad de la Aeronáutica Civil, minería, floricultivos (Salcedo, 2021, p. 117).

Por tanto, los datos expresados por Salcedo (2021), son de interés para la presente investigación al momento de realizar un contraste preliminar para situar las consideraciones que se deben tener con respecto a los usos que se le den al suelo colindante al Aeropuerto José María Córdova. Además, permite evidenciar que la presencia del Aeropuerto transformó también la normativa, situando los usos promovidos en la actividad comercial, industrial y de servicios, lo que, se complementa con aspectos relacionados a la actividad aeroportuaria. Y, enfatizando en la prohibición de la industria contaminante y los monocultivos, también condiciona la actividad de los alrededores a tener la capacidad de soportar la operación misma y los efectos negativos que puedan resultar del AIJMC. En consecuencia, esta diferenciación permite otorgarle de entrada un carácter transformador al aeropuerto, gracias a su capacidad de concentrar el interés económico y político en torno a su actividad y superponer esto sobre aspectos sociales y ambientales; de acuerdo con la importancia que cobra este para el interés local, regional, departamental e incluso nacional, demostrando la confluencia de fuerzas a diferentes escalas que interceptan su operatividad.

Sin embargo, lo que se puede apreciar en la *Imagen 2*, demuestra que al menos parcialmente lo último resaltado por Salcedo (2021), en cuanto a los usos prohibidos del suelo que retoma del POT para el Módulo de Interés Económico del Aeropuerto, no se cumplen a cabalidad; ya que, los puntos (A, B y C), corresponde a floricultivos ubicados privilegiadamente cerca de las instalaciones del AIJMC, los tres se encuentran en una relación de parcial equidistancia con respecto al aeropuerto. Además, siguiendo estos usos se resalta el hecho de que las condiciones de las veredas aledañas a dicha infraestructura pueden verse afectadas o limitadas en sus procesos de desarrollo, gracias a la influencia económica que se deposita sobre estos; como es el caso de la vereda Abreito, que también se encuentra resaltada en la *Imagen 2*. En concordancia y complementando el análisis que plantea Salcedo (2021), se evidencian conflictos frente a los usos del suelo.

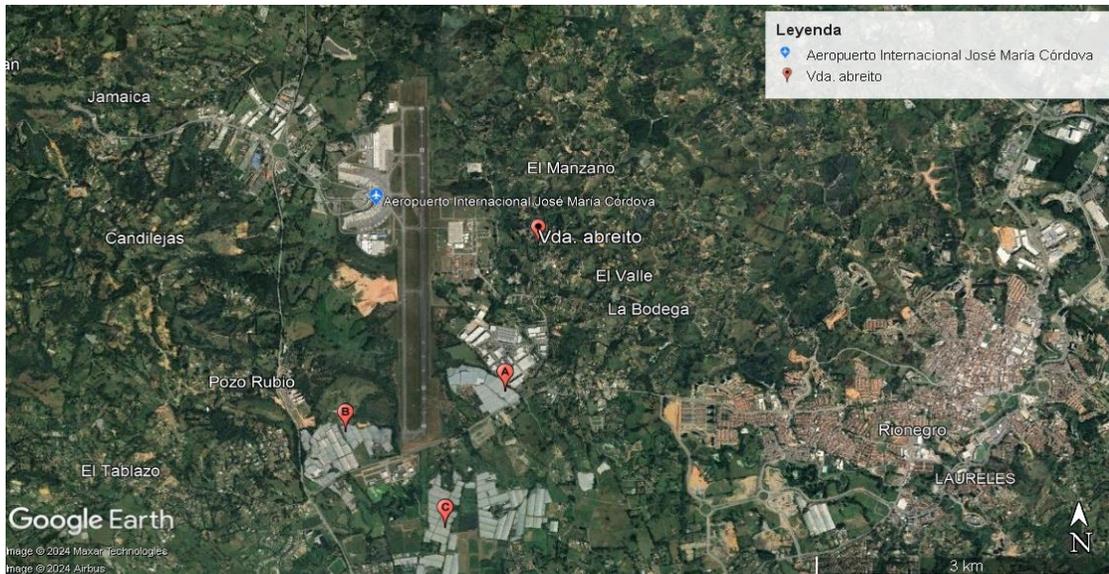


Imagen 2 Aeropuerto José María Córdova y sus inmediaciones

Fuente. Elaboración propia, con elementos tomados de Google Earth.

Este panorama permite visualizar de manera parcial otros aspectos respecto a la configuración territorial con la que cuenta el municipio de Rionegro, en donde su cabecera se encuentra ubicada en la parte derecha de la **Imagen 2**; y es que, a pesar de que este concentra la mayor conurbación que se puede distinguir, en las dinámicas aledañas se observa un fuerte entramado vial y de comunicación, lo que permite no solo articular lo urbano con lo rural, también demuestra la influencia en temas de ordenamiento que significa la posición del aeropuerto. Por otra parte, aunque la mayoría de las viviendas se encuentran distanciadas de esta infraestructura, existen ciertos proyectos urbanísticos, en forma de parcelas, que corresponden a la configuración misma del entorno cerca de Llanogrande y sus unidades campestres. Por último, se visualiza la importancia del intercambiador de la autopista Medellín – Bogotá que comunica con la glorieta del aeropuerto y con la vía hacia el Túnel de Oriente, la vía de Las Palmas y Santa Elena; además de comunicar a Llanogrande, El Tablazo y El Porvenir como punto importante de intersección entre ambos Valles (Aburrá y San Nicolás).

Lo que quiere decir que, para la presente investigación las vías de tránsito serán relevantes, en función de que permiten explicar su relación con la transformación territorial y la importancia para el sector industrial, y la instauración de equipamientos que permitan detonar nuevas relaciones de competitividad en el territorio; por otra parte, demuestran los estrechos lazos de relación entre

ambos Valles (Aburrá y San Nicolás), y la relevancia que se le viene otorgando a su interconexión de cara a postergar las actividades económicas que potencian ambos polos de desarrollo. También, retomando lo expuesto por Guerra (2014), son elementos que no solo transforman el espacio físico; además de eso, amalgaman una serie de interacciones sociales, intercambios económicos y políticos, y contrastan la postura externa con la interna de cara a construir un proyecto de región. Incluso, se denota que su estado y condiciones tienden a mejorar y mantenerse de manera óptima respectivamente, conforme cobra visibilidad e importancia los espacios que conectan.

Para nutrir este apartado Aramburo, et al (1990), insiste en que, “las transformaciones que se dieron a partir de 1960 no fueron una elección colectiva, son la iniciativa de una élite con influencia, cuya idea de progreso no coincide siempre con la de la población que habita Rionegro (p. 82; en Pérez, 2010, p. 24). Transformaciones que se ven influenciadas por relaciones de poder correspondientes a la instauración de nuevas territorialidades que se imponen desde 1960 y se fortalecen en 1985 con la entrada del aeropuerto al territorio y la dinámica propia que este promueve; situando nuevos modelos de ocupación y modificando los ya existentes dentro del contexto del municipio. Situación que, retomando las apreciaciones abordadas hasta aquí, priorizaron adaptación sobre la apropiación del territorio; lo que devenga en conflictos sociales y de usos del suelo, pérdida de elementos culturales, vocacionales y tradicionales en la actividad productiva del municipio y los suplen mediante un nuevo orden, que establece condiciones y medios diferentes para potencializar el progreso.

El desarrollo industrial presionó la demanda por vivienda y parcelas de recreo, lo que modificó la configuración social pues los campesinos y propietarios minifundistas vendieron sus predios porque recibieron ofertas económicas atractivas y porque el cobro del impuesto predial desestimuló la conservación de la propiedad (Pérez, 2010, p. 24).

La anterior reflexión a la que llega Pérez (2010), refuerza el argumento que se ha construido en la presente monografía y se relaciona sobre todo con las ideas de Arroyave (2020), Cardona (2020) y Salcedo (2021); quienes coinciden en lo poco que se tuvo en cuenta la percepción de los habitantes de Rionegro de cara a las transformaciones que se comenzaron a dar allí, y que arrojaron resultados beneficiosos para la expansión industrial y económica, pero dejaron de lado aspectos culturales y sociales; además, de que promovieron la especulación y cambios en el uso del suelo, lo que aumento brechas de desigualdad en la población local, frente a la que estaba llegando. En

consecuencia, se originaron conflictos con respecto a la vocación del suelo que modificaron la actividad productiva de las familias, principalmente de las rurales, que terminaron por articularse a las nuevas apuestas que les proporcionaba su territorio (adaptabilidad), u optaron por insertarse en las dinámicas propias del proceso de conurbación que se gestó gracias al desarrollo inmobiliario que se instaló en el municipio; atraído también por el polo de desarrollo que se estableció y fortaleció mediante la presencia de proyectos de intervención e infraestructura.

Por último, y gracias a los hallazgos explorados por los anteriores autores, se detectaron en la presente investigación un complemento de seis ejes problemáticos que agrupan aspectos de infraestructura, desarrollo económico e industrial y desarrollo inmobiliario; procesos de desterritorialización y reterritorialización como elementos concomitantes que constituyen el territorio (vinculados a aspectos como el hábitat y el habitar, la identidad, desigualdad y temas ambientales); además los conflictos en el uso y la vocación del suelo de cara a la expansión. Estos ejes serán importantes para agrupar, clasificar, indagar y analizar la información; también fungen como categorías de análisis. Por otra parte, la relación entre la planeación, el ordenamiento territorial y la accesibilidad; sumado a estos, se detectaron temas correspondientes a asuntos de servicios públicos, oportunidades de empleo que fortalecen el crecimiento económico de la población local, y el turismo como actividad que va ganando fuerza en el territorio. Así, los ejes problemáticos quedaron dispuestos de la siguiente forma:

- Eje 1: Desarrollo y crecimiento económico e industrial, como elementos transformadores del territorio.
- Eje 2: Desarrollo inmobiliario, planeación, conurbación y transformación del paisaje, aspectos complementarios a la transformación y adaptación del territorio.
- Eje 3: Ejercicios del poder y balance de posibilidades, de cara a los procesos de desterritorialización y reterritorialización.
- Eje 4: Conflictos entre la vocación tradicional y el uso del suelo.

Capítulo 2. JUSTIFICACIÓN

Se considera que es necesario abordar la *incidencia del Aeropuerto José María Córdova y la Zona Franca de Rionegro sobre las transformaciones territoriales de la vereda Abreito entre 2012 y 2022*; dado que, ambas infraestructuras simbolizan dos elementos trascendentales en el desarrollo tanto de este municipio como del valle de San Nicolás y la subregión del oriente antioqueño. Sin embargo, la atención no se debe centrar solo en los beneficios percibidos en términos preponderantemente económicos y de igual forma políticos, también, es necesario considerar las afectaciones resultantes de su misma operación sobre temas ambientales, sociales y culturales; por consiguiente, hacer alusión sobre su papel en las *transformaciones territoriales* de una vereda colindante al espacio donde estas se encuentran es necesario, puesto que Abreito es receptor y emisor de dinámicas directas e indirectas que provienen e impactan al aeropuerto y la Zona Franca del municipio.

Asimismo, su cercanía a dichas infraestructuras permite configurar nuevas formas de habitar el espacio por parte de la población, que en mayor o menor medida, las reconoce como parte de su entorno y convive de alguna forma en función de estas; por ende, situar el análisis sobre la vereda Abreito permite entablar una discusión constante entre cómo se reproduce socialmente el espacio aledaño al Aeropuerto José María Córdova y la Zona Franca, cuáles son los impactos, entendidos tanto desde lo positivo como lo negativo, que genera la presencia de ambas en una de las veredas con las que limitan y, que retos y oportunidades significa para los habitantes de Abreito contar con la presencia de estas. Además, este caso es especial dado que, la vereda hace parte del polígono de expansión para la segunda pista del aeropuerto, presentado por la Aerocivil mediante la Resolución 964 de 2015; cuyas disposiciones señalaron la conveniencia de declarar de utilidad pública e interés social 784ha, entre las cuales se ven comprometidos varios predios pertenecientes a la vereda.

Por lo tanto, este escenario resulta pertinente para el análisis histórico, vivencial y prospectivo, centrado en evaluar la incidencia que han tenido ambas infraestructura sobre la transformación de un territorio como Abreito; teniendo en cuenta que, el papel protagónico que desempeñan las mismas y el interés que es depositado en estas, les adjudica una posición privilegiada sobre el diseño y la planeación que se proyecta a futuro sobre Rionegro especialmente, aunque también pueden articularse con los hechos que tengan lugar en el valle de San Nicolás y la

subregión del oriente antioqueño. Cabe resaltar que si bien no se presume que todas las acciones ejecutadas sobre Abreito estén enmarcadas en función de los propósitos del aeropuerto y la Zona Franca, si se cree que estas han tenido algún grado de incidencia sobre los procesos que han transformado el territorio a través del tiempo; por ende, es importante que para la construcción de conocimiento se parta desde la abstracción subjetiva del investigador, se acuda a la percepción de los habitantes, el rastreo en búsqueda de hitos que constituyeron las cuestiones experienciales y empíricas, así como las tendencias que proporcionen datos para la interpretación objetiva.

Por eso, la presente investigación aporta una propuesta tentativa de un modelo que pueda ser probablemente utilizado en futuras investigaciones que aborden temas similares; mediante el cual, se analice la triada que conforma todo ejercicio académico, bajo la perspectiva subjetiva endógena, es decir la de quién desempeña la labor, la exógena, o de quienes son de su interés, y lo objetivo, en relación con los datos demostrables, verificables, medibles y debatibles. En conclusión, por su especificidad este caso no permite corroborar, refutar o construir teoría; no obstante, su mera naturaleza contempla elementos únicos y particulares que permiten exponer datos desde lo *cuantitativo* y experiencias desde lo *cualitativo*, siendo este último abarcado en mayor medida comparado con el primero, resultando en un complemento interesante para los objetivos que persigue el ámbito académico.

Además, esta investigación expone consideraciones interesantes frente a los procesos de adaptabilidad en los que se ven sumidos los territorios y quienes los integran, cuando son desarrollados allí proyectos que ostentan ejercicios de porte del poder y en los cuales, se preponderan los aspectos políticos y económicos, sobre cuestiones ambientales, culturales y sociales. En consecuencia, quizá el aporte más significativo de esto no sea otro que el de visibilizar, al menos en palabras, algunos tecnicismos y lenguaje académico, la historia, vivencia y experiencias de los habitantes de la vereda Abreito del municipio de Rionegro y sus opiniones con respecto a las transformaciones territoriales que ellos reconocen en su territorio. Las cuales, son producto de manera directa, indirecta o guardan así sea una leve relación con la presencia del Aeropuerto José María Córdoba, la Zona Franca en el territorio, y la importancia que es depositada sobre las mismas; asunto que no es diminuto, teniendo en cuenta sus aportes para el municipio y el valle de San Nicolás, sobre todo en términos económicos.

Capítulo 3. OBJETIVOS

3.1 Objetivo general

Evaluar la incidencia del aeropuerto y la zona franca en la transformación territorial de la vereda Abreito durante los últimos 10 años.

3.2 Objetivos específicos

- Caracterizar el cronotopo del aeropuerto y de la zona franca en el municipio de Rionegro a través de la revisión documental.
- Diagnosticar desde la perspectiva de la transformación territorial, la vereda Abreito a través de una Escala Likert y algunas narraciones complementarias.
- Interpretar las variables de la transformación territorial en función de la incidencia del aeropuerto y la zona franca en la vereda Abreito.

Capítulo 4. MARCO TEÓRICO: UN TEJIDO CONCEPTUAL PARA PENSAR EL TERRITORIO

4.1 Transformaciones Territoriales

Mediante la consulta de información secundaria, y bajo criterio e intereses de la presente investigación; se pretendió emprender la tarea de consolidar una definición acertada que permitiera comprender el fenómeno específico que se propone estudiar, bajo la óptica de la que es su categoría de análisis principal las *transformaciones territoriales*. Sin embargo, en la búsqueda e interpretación de las diferentes corrientes de pensamiento que se han preocupado por comprenderlas, no existe una teoría *madre* que permita focalizar la mirada del investigador para encausarse sobre características específicas y debatidas académicamente que le permitan respaldar sus posteriores hallazgos, metodología y conclusiones. Es así, como este acercamiento se sustenta bajo la necesidad de seguir debatiendo el concepto mismo, en busca de una definición propia, que le permita fortificar posteriores investigaciones y enrutar miradas interdisciplinarias que se enfoquen en estos temas.

Para comenzar con la aproximación hacia comprender en que consiste la idea sobre *transformaciones territoriales*, se parte de lo señalado por Gudiño (2015), quien siguiendo la lógica de lo que se expuso en el anterior párrafo respalda la idea de que las *transformaciones territoriales* son un tema complejo de abordar; puesto que, no resulta fácil encontrar una teoría que ayude a explicarlos o a hacerlos inteligibles (p. 10), además de otras consideraciones (sucesos, ocurrencias y predicciones), que en palabras de Gudiño, “es lo que debe perseguir toda construcción teórica” (Gudiño, 2015, p. 10). En su texto *Transformaciones Territoriales asociadas a la Globalización una reflexión teórica-metodológica*, Gudiño explica desde la mirada de tres corrientes de la Geografía (racionalista positivo, racionalista dialéctico y el idealista, humanista o posmoderno), cuáles son los aportes significativos y las principales falencias que se contrastan entre estos, a la hora de abarcar las *transformaciones territoriales*.

Siguiendo lo planteado por Gudiño (2015), el enfoque Racional Positivo, es analítico, teórico y deductivo; además, se concibe al espacio como un contenedor con dimensión geométrica (como una unidad operativa e instrumental). También, rescata las consideraciones propuestas por (Brunet, 1970), “quien destaca la descripción y la taxonomía de las estructuras espaciales a diversas escalas y su aplicación al análisis local, urbano y regional” (p.4). Sumado a esto, su método es

cartográfico, que se representan en un lenguaje de símbolos geométricos con estimaciones vectoriales sobre un espacio en concreto, buscando representar la totalidad de los fenómenos espaciales, a partir de “modelos espaciales” (Gudiño, 2015, p. 5). Por último, a este lenguaje se le agregan una nueva terminología (arcos, corredores, fachadas, diagonales...) con las que se intenta expresar algunas de las *transformaciones territoriales* que estudia el enfoque (Gudiño, 2015, p. 5). Lo que permite ponerlo en cuestión, debido a su inflexibilidad circunstancial ante un objeto de estudio dinámico como el que pretende abarcar.

El Enfoque Racionalista dialéctico o Radical, surge como una crítica a la Geografía Analítica, y es el que le permite tener un fundamento científico a la Geografía como una ciencia social. Entre sus principales representantes se encuentran: David Harvey, William Bunge, Vidal de la Blache, Pierre George, entre otros (Gudiño, 2015, p. 5). Considerando al espacio como un sistema, producto de la reproducción social en el mismo, y que contiene fenómenos socioeconómicos, constituyendo así el espacio relacional. Por tanto, “la organización del espacio se convierte en su enunciado más relevante” (Gudiño, 2015, p. 5). Bajo este enfoque se sitúa al espacio más allá del contenido geométrico, se hace hincapié en sus relaciones y usos; puesto que, se acuña el hecho de su característica de ser una producción social. A pesar de que, amplía el panorama y las herramientas que desde la Geografía posibilitan el análisis espacial, su visión se centra en aspectos socioeconómicos, lo que eventualmente limita los alcances de este enfoque sobre otros fenómenos del espacio.

El último enfoque presentado por Gudiño, (2015), es el idealista, humanista o posmoderno, que integra otros elementos al espacio como el lugar, las experiencias vividas, las emociones y sentimientos y el centro de la actividad y relación humana sobre el espacio en cuestión. Procurando determinar escenarios diferenciados y percibidos desde la multiplicidad de los elementos que lo conforman; es decir, sus análisis se centran en cómo, quiénes y de qué forma, estos elementos se integran a una lógica espacial, gracias a categorías como: la raza, el género, la clase, la etnia; volviendo al sujeto y sus valores; todo esto se contempla en lo que se destaca de este enfoque como el espacio de las minorías o el “tercer espacio” (Gudiño, 2015, p. 5). En su rama posmoderna, uno de los principales exponentes es Soja (1996); esta alternativa surge como una antítesis de la modernidad, e intenta explicar algunas de las cosas que no están sucediendo, sobre todo las vinculadas a la globalización y al cambio de paradigma tecnoproductivo, fenómenos que van acompañado de un cambio de cosmovisión (BUZAI, G., 1998, p. i; en Gudiño, 2015, p. 6).

En contraposición al enfoque idealista que rescata la idea de lugar, el sentimiento, los símbolos y la identidad que se forja a raíz de las relaciones de los individuos con el espacio; Augé (1992), explica, con elementos similares como los expuestos por BUZAI (1998) las relaciones que estos tienen con algo que Augé decidió nombrar la aparición del *No-Lugar*, como un nuevo protagonista geográfico (en Freire y Gonçalves, 2014, p.27)⁴. Y es que, este concepto pretende explicar como la creciente transformación que los individuos establecen con los distintos espacios construidos, suele ir en dirección de disminuir la identificación del individuo con su territorio (Freire y Gonçalves, 2014, p. 27). Entendido a su vez, como una crítica directa a los procesos de expansionismo de la estructura de la globalización y sus impactos a escala local en la territorialidad individual y colectiva que se expresa allí.

Augé (1992) agrega que una de las formas con las que se puede detectar los espacios en los que existe el *No-Lugar*, es reflexionando sobre la insuficiencia de infraestructuras como las de alta velocidad (autopistas, circunvalaciones, vías rápidas, etc.), las interfaces de transporte y los centros comerciales, y su incapacidad para generar entornos de apropiación por parte de la sociedad local; todos estos son lugares sin memoria, ni historia, difíciles de estimular (...) no tienen ninguna posibilidad de (...) generar vínculos emocionales (Augé, 1992; en Freire y Gonçalves, 2014, p.27-28). Para Augé (1992). Estos espacios son atractivos para el asentamiento de población en sus inmediaciones; sin embargo, son espacios de tránsito, trabajo y descanso, en los que la mayoría de sus habitantes o visitantes, no logran entablar relaciones territoriales, o territorialidades que les permita construir un sentido de lugar (desde la perspectiva de Yi – Fu Thuan), lo que produce una desidentificación individual del espacio (en Freire y Gonçalves, 2014, p.28).

Estas consideraciones suscitan a una reflexión, por cuanto son pertinentes para analizar como la velocidad con la que se establecen los procesos de urbanización, infraestructura y tecnificación del espacio actual, terminan por condenar o sacrificar otros elementos constitutivos de la producción misma de este – elementos como los expuestos por los enfoques de la Geografía, presentados por Gudiño (2015) –; a propósito de la velocidad, Freire y Gonçalves (2014), hacen

⁴ Freire y Gonçalves. 2014. TRANSFORMAÇÃO TERRITORIAL: DO LUGAR AO NÃO-LUGAR. *Sebentas d'Arquitectura*, (3), 27–33. Disponible en <http://revistas.lis.ulsiada.pt/index.php/sa/article/view/1803>. Recuperado el 5/10/2023. Es un texto que originalmente fue escrito en portugués; para efectos del presente trabajo, en adelante todas las citaciones en las que se incluyan estos autores fueron tomadas de un texto alterno que fue traducido al español por el investigador. Sin embargo, las páginas que se incluyen en las citas textuales corresponden a las páginas del texto original para comodidad del lector.

referencia a esta como lo que es posible en las carreteras y la velocidad de la luz en las telecomunicaciones (p. 28). Y es que estas dos fungen como elementos constitutivos de nuevas formas de relacionamiento sobre el espacio (carreteras), que permiten acortar distancias y el tránsito de flujos en doble vía, tanto sociales, económicos y productivos, como culturales; por otra parte, la velocidad de la luz en las telecomunicaciones posibilita la expansión digital, el conocimiento, la información y el acceso a datos, pero, también genera otros efectos a escala local, y es que:

Si el final del siglo XIX y los primeros años del siglo XX vieron el advenimiento del vehículo de motor, vehículo dinámico, el ferrocarril, la carretera y más tarde el avión, parece claro que el final del siglo anuncia una última mutación, con la próxima llegada del vehículo audiovisual, vehículo estático, sustituto de nuestros desplazamientos físicos y prolongación de la inercia, de la inercia que acabaría por provocar la inercia del mundo, triunfo del sedentarismo, de un sedentarismo ya definitivo (Virilio, 1993, p. 35; en Freire y Gonçalves 2014, p. 28-29).

Retomando el debate sobre las *transformaciones territoriales*, este cobra sentido en lo expresado por Virilio (1993) sobre la velocidad de las carreteras y las telecomunicaciones, en cuanto se identifica como su relación simultánea dentro del espacio contribuye a desdibujar la lógica de sentido que le otorgó la *Geografía* mediante su enfoque *idealista, humanista o posmoderno*; es decir, la manifestación del *No-Lugar*, al que pueden conducir dichas transformaciones, se agudiza aún más al pensar que estas pueden llevar a la pérdida sustancial del sentido identitario que se gesta mediante la construcción de este con la sociedad misma. Por tanto, las declaraciones de Virilio, si bien se asientan sobre un extremo remarcado, sirven como una alerta sobre los hechos que están teniendo lugar en los territorios de la sociedad actual.

Continuando la lógica de la producción social del espacio Lefebvre (1974) precisa que no es suficiente afirmar que las fuerzas de producción en el sistema capitalista se reducen a la creación de bienes y cosas en el espacio, pues se trata de la producción de este (en Macheca-Ramírez, 2016, p.115). Siguiendo a Lefebvre (1974), Macheca-Ramírez (2016), alude a que, gracias a la necesidad natural del capitalismo para expandirse, la producción del espacio tiene una contradicción esencial en si misma; puesto que impide el proceso dinámico de la producción social en el espacio debido a la generación de plusvalía que orienta la balanza hacia la privatización (p.3); es decir, trasciende de la condición de la producción social intencionada e ideologizada, o el espacio concebido

(dominante) y espacio vivido (dominado) para Lefebvre (1974), como una unidad dialéctica entre la estructura y la acción social (en Macheca-Ramírez, 2016, p.115). Lo que ocasiona un conflicto mismo en la forma en cómo se percibe el espacio (referido al sentido de lugar), y como se piensa destinar el mismo (posibles manifestaciones del *No-Lugar*).

Para Harvey (2013), la lógica de producción del espacio actual tiende a la acumulación por desposesión, al referirse a la estructura de funcionamiento del capitalismo que devora la naturaleza y los bienes comunes que esta provee a la sociedad (en Macheca-Ramírez, 2016, p.115). Por otra parte, Santos (2000), habla de los sistemas de objetos y sistemas de acciones, como relaciones dialécticas en constante transformación que producen el espacio (en Macheca-Ramírez, 2016, p.115). Las consideraciones de Harvey se acercan a la preocupación actual por el incremento en los efectos del *Cambio Climático*, pensadas desde un efecto de producción espacial local que impacta el escenario global; bajo ese postulado es crucial observar como las *transformaciones territoriales* son un tema de sumo interés a la hora de pensarse el ordenamiento territorial; puesto que, sus efectos no solo tendrán repercusiones sobre la escala de intervención inmediata, también hay impactos sobre el componente abiótico, que en últimas, terminará por afectar a lo biótico. Santos vuelca su mirada sobre una relación de interdependencias entre los sistemas que componen el conjunto; por tanto, el espacio es una construcción histórica social cuyo sistema de objetos es cada vez más ajeno a las lógicas propias del territorio, porque corresponden a prácticas y procesos de otros lugares con efectos homogeneizantes (en Macheca-Ramírez, 2016, p.115). Que al final, culminan siendo los mismos resultados de un proceso globalizado, como al que se refiere Harvey, pero desde un enfoque no tan económico.

Por consiguiente, en un primer momento las *transformaciones territoriales* afectan una estructura compleja que se ha abordado como la producción del espacio; siendo esta, una articulación de lugares y territorialidades individuales y colectivas que cargan el espacio de sentido e identidad; sin embargo, y como lo plantea el enfoque *Radical* de la *Geografía*, esa reproducción también es intermediada por procesos de acumulación y expansión del capital; es decir, las estructuras socioeconómicas también aportan elementos para la producción del espacio, y por ende, de sus transformaciones, en pro del proceso de acumulación o depredación al que se refiere Harvey (2013). También, estas *transformaciones territoriales*, obedecen a procesos externos, que escapan a la escala local, lo que se aproxima a lo planteado por Lefebvre (1974), sobre los espacios concebidos y los espacios vividos, y en concordancia con Santos (2000) al referirse a que los

procesos expansivos terminan por homogeneizar lógicas de otros lugares que desplazan lo instaurada en el territorio por el sistema de acciones y objetos que conforman el conjunto.

Lo anteriormente expresado, refuerza la idea entonces de que las *transformaciones territoriales* remiten al cambio de la estructura socio espacial supeditado a un modelo de desarrollo en función del mercado mundial (González, 2007; en Macheca-Ramírez, 2016, p.115). Lo que corrobora la idea sobre cómo, a pesar de que el territorio se entiende como una producción social, las *transformaciones territoriales* que allí se ejecutan, según lo expresado por González (2007) y lo que se ha abordado hasta el momento, omiten la relación misma que le otorgó un sentido a este. Y que, por último, refuerza la aparición del *No-Lugar*, en los espacios antes producidos y posteriormente transformados.

4.2 Dicotomía en las categorías de uso del suelo y la aparición del espacio periurbano

Con la preocupación por los procesos de expansión urbana, algunos de ellos gracias a la consolidación de los centros de producción, que a su vez constituyeron espacios urbanizados a su alrededor debido a la demanda de fuerza laboral para los centros de producción, y el posterior desborde de este, suceso que acabó por replicarse en otros territorios, como se expuso en apartados anteriores para el caso de Medellín y Rionegro; se hizo necesaria la aparición de instrumentos relacionados al Ordenamiento Territorial (OT), como el Plan Regulador Básico de 1967 y 1968, presentado por el Departamento de Planeación y Proyectos de Medellín para el municipio de Rionegro, que sirvieran como base y con las cuales orientar, de manera prospectiva, las actuaciones que se debían dar en el espacio para procurar un desarrollo estructurado que contemple miradas interdisciplinarias y encause el crecimiento desbordado y desorganizado que se venía teniendo. Posteriormente, en 1997 a nivel nacional se emite la Ley 388, que serviría para dar el primer paso sobre los temas correspondientes al (OT); por consiguiente, otro gran avance se consolidaría con la Ley 1454 de 2011 o Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (LOOT).

Históricamente la diferenciación entre lo urbano y lo rural ha imposibilitado la convergencia de estos dos escenarios y ha desdibujado la lógica misma de conjunto con la que cuenta el suelo y los diferentes ecosistemas que componen el planeta, colocándole barreras dialécticas que posteriormente terminaron por superponer un escenario (urbano), y condenar otro (rural). Es común notar que esta dicotomía, al menos antes de la aparición de un concepto como la *Nueva Ruralidad*, le entregaban todas las características de “atraso” a los espacios rurales; sumado

a esto, en el caso colombiano, existieron otra serie de fenómenos que aumentaron aún más la diferencia entre lo “civilizado y desarrollado”, como se implantó la idea de centros urbanos, y lo “precario y atrasado”, como se reconocía a la ruralidad, como lo fue el conflicto armado, la falta de soberanía por parte del Estado, la priorización de algunos sectores y territorios productivos sobre el resto del país, entre otros. Lo que terminó incrementando las brechas de desigualdad y estructurando visiones alejadas de las características mismas que componen un espacio urbano.

Esta dicotomía obstaculizó que los análisis que se daban en el suelo rural colombiano fuesen abordados desde una visión integral; no siendo hasta el 2016, cuando se diseñó *La Misión Para la Transformación del Campo*, con la cual se pretendió diversificar la mirada que se tenía desde años atrás hacía la ruralidad, con el fin de realizar diagnósticos integrales e interdisciplinarios desde el entendimiento de los fenómenos mismos que allí se presentan, para posteriormente diseñar políticas enfocadas a proporcionar soluciones a los mismos. Por otra parte, con la apertura del foco de análisis que planteaba entender la ruralidad desde ella misma, se dio una reestructuración a las intervenciones asistencialistas que se le otorgaban; dando como resultado los primeros intentos por potencializar los entornos rurales del país. Además, esta nueva apuesta, al igual que los hallazgos que trajo la *nueva ruralidad*, comenzaron a introducir otros elementos a considerar sobre el debate, para poder trascender de la dicotomía, tanto así, que en la actualidad las categorías del suelo varían en cada país de acuerdo con la normativa que este maneje, complementándose el suelo rural y urbano con otros elementos como suelo de protección, de expansión, periurbano y suburbano.

En el caso de Colombia, la Ley 388 de 1997, define las categorías del suelo de la siguiente manera:

- **Suelo Urbano:** “Las áreas del territorio distrital o municipal destinadas a usos urbanos por el plan de ordenamiento, que cuenten con infraestructura vial y redes primarias de energía, acueducto y alcantarillado, posibilitándose su urbanización y edificación, según sea el caso”. (Artículo 31, Ley 388 de 1997).
- **Suelo de Expansión:** Que constituye la porción de territorio destinada a la expansión de los procesos urbanos, determinados en la vigencia de los Planes de Ordenamiento (POT) de cada municipio, o los documentos que hagan sus veces, de acuerdo con la clasificación definida; de acuerdo con la disposición, dotación y cobertura de la red de servicios públicos, de transporte, el sistema vial y otras como áreas libres, parques y equipamientos colectivos de interés público. Además, en esta

categoría podrán incluirse suelos que sean concertados entre la sociedad y el Estado y que cumplan con las disposiciones anteriores (Artículo 32, Ley 388 de 1997).

- **Suelo Rural:** Conformado por suelos no aptos para el uso urbano, con potencial agropecuario, forestal, de explotación de recursos naturales o actividades afines (Artículo 33, Ley 388 de 1997).

- **Suelo Suburbano:** Son suelos en donde convergen actividades de lo urbano y lo rural, ubicadas dentro del suelo rural, diferentes a las destinadas como suelo de expansión y que pueden ser objeto de desarrollo cumpliendo con restricciones de uso en intensidad y densidad (Artículo 34, Ley 388 de 1997).

- **Suelo de protección:** Constituido por áreas ubicadas en cualquiera de las anteriores categorías que por su naturaleza generan un interés ambiental, geográfico o estético, o una utilidad para la provisión de servicios públicos. También en esta categoría están incluidas las áreas de amenaza o riesgo no mitigable para la localización de asentamientos humanos; en estos suelos se restringe la posibilidad de que sean urbanizados (Artículo 35, Ley 388).

De acuerdo con las categorías de uso del suelo contempladas en la Ley 388 de 1997 se observa la inexistencia de categorías como el suelo periurbano, lo que da paso a que dentro de la presente investigación sea preciso preguntarse sobre si es pertinente o no que dicha categoría no se incluya dentro de la normativa a nivel nacional, cuestión que pudo haber sido omitida por el suelo suburbano; sin embargo, la definición que se hace a este último en la Ley es simple y general, llevándola incluso a forzar una claridad sobre su diferenciación con el suelo de expansión. Es decir que, es posible que, ante la interpretación de la Ley, ambas definiciones pudiesen llegar a tratar de decir lo mismo, y ante la inexistencia de una alusión dentro de la misma a lo periurbano, se recae en un escenario de confusión. Alusivo a esto, Vásquez y Mosquera (2023), sostienen que:

En lo que respecta al periurbano, mientras que la legislación europea contempla el suelo periurbano desde una noción de descentralización y asociatividad subregional, Colombia y otros países de Latinoamérica solo se abordan áreas del suelo rural con dinámicas específicas de urbanización y franjas cercanas a las vías del orden local, regional o nacional, haciendo mención soslayada a todos los suelos rurales que colindan con el suelo urbano (Vásquez y Mosquera, 2023, p. 164).

Asimismo, Méndez-Lemus, Vieyra Medrano, y Ruiz López (2020) señalan que “en países latinoamericanos, el suelo periurbano es un espacio de transición originalmente rural y corresponde mayormente a fenómenos de expansión urbana y concentración de dinámicas productivas a territorios desiguales receptores de migraciones internas” (en Vásquez y Mosquera, 2023, p. 170). Lo que demuestra, que de existir la categoría periurbano dentro de la legislación de cada país de Latinoamérica, se asimilan a lo contemplado como suelo suburbano para Colombia, pero se alejan de lo que se entiende y las funciones que cumple el suelo periurbano en Europa; también, Vásquez y Mosquera (2023) agregan que otra de las características propias de estos espacios es la degradación ambiental y los entornos desordenados, que frecuentemente son utilizados para actividades residuales de la urbe (p.170). Por tanto, las restricciones que se imparten desde el Artículo 34 de la Ley 388 de 1997 para el suelo suburbano, según lo expresado anteriormente por los autores, no llegan a ser suficientes para contener la influencia de la expansión urbana sobre este, y ante la inexistencia de un concepto definido dentro de la normatividad nacional para el suelo periurbano, el suelo suburbano termina albergando dinámicas propias de un suelo de expansión.

Así lo expresa Fernandez y Yañez (2015) al concluir que en los suelos periurbanos (o suburbanos de acuerdo con la normativa nacional), se alberga la industria contaminante, hay presencia de infraviviendas, al mismo tiempo que se encuentran zonas inseguras para la población, baja calidad paisajística y huertos ilegales con fuertes impactos ambientales (p.6; en Vásquez y Mosquera, 2023, p. 170). Lo que guarda una estrecha relación frente a los usos prohibidos referidos por Salcedo (2021), los cuales fueron expresados en la presente investigación en el apartado de los antecedentes, y que para usos prácticos se contrastaron con la *Imagen 1*, en donde se evidenció parcialmente que los usos del suelo aledaños al Aeropuerto José María Córdova, específicamente al suroccidente, sur y suroriente no corresponden a la normativa que se expresa en el POT del 2018 para el municipio de Rionegro, y que retoma Salcedo (2021). Lo que en últimas corrobora lo expuesto por Fernandez y Yañez (2015), al referirse al desorden propio del espacio periurbano latinoamericano (suburbano en el caso de Colombia).

Además, existe otra problemática importante relacionada con el crecimiento urbano y el uso que se le da al suelo periurbano en Latinoamérica, o suburbano en el caso de colombiano, lo que “los convierte en suelos con gran potencial para ser urbanizados, etiquetados como zonas de expansión en los planes de ordenamiento territorial (Viana, 2010), en las que es recurrente la exclusión de los campesinos y grupos étnicos (Llambí, 2012)” (en Vásquez y Mosquera, 2023, p.

170). Este asunto constata la pérdida de autonomía presente en estos espacios por parte de las comunidades que residen allí; puesto que, sus intenciones y anhelos para con su territorio se ven aplacados por fuerzas externas con mayor poder e influencia económica y política. Lo que supone que, la apropiación por parte de los locales es sobrepasada y reemplazada por la adaptabilidad que estos puedan generar frente a las transformaciones que se dan en el territorio.

Y es que:

En Colombia, la aproximación al periurbano solamente se refiere al suelo suburbano, la cual contempla áreas con ciertos procesos de urbanización incipiente o potencial, dependiendo de la disponibilidad de servicios públicos, mayormente correspondientes a franjas ubicadas a lo largo de vías arteriales o de primer orden y vías intermunicipales o de segundo orden, en las cuales se permite usos industriales, comerciales o de servicios, así como vivienda rural en conjunto o aislada. Además, al igual que en otros países de la región, el suelo suburbano y las áreas periurbanas generalmente presentan un crecimiento sin planificación gubernamental, urbanización informal con viviendas precarias con bajos parámetros de habitabilidad y condiciones ambientales desfavorables, en término de contaminación, riesgo y calidad paisajística, lo cual se agrava a raíz del conflicto armado interno de país (Aguilera-Martínez y Sarmiento-Valdés, 2019; en Vásquez y Mosquera, 2023, p. 173).

Con lo anterior, se refuerza la idea sobre la inexistencia de una categoría que se acerque a la idea de lo periurbano conforme se entiende en Europa dentro de la normatividad de Colombia, lo que agrava las condiciones de desorden y desigualdad propias del entendimiento de lo periurbano en Latinoamérica o suburbano en el contexto colombiano; por ende, las adversidades producto de los conflictos que se originen allí recaen sobre los ejercicios de Ordenamiento Territorial propios, los cuales se ha demostrado que han sido influenciados por fuerzas económicas o políticas que gozan del porte del poder, elemento que les otorga la injerencia suficiente sobre los territorios, y en este caso particular sobre el uso que se le da a los suelos, en especial en el caso del suelo suburbano. Esto último ejerce presión sobre las poblaciones que residen en estos espacios originando conflictos sociales, en donde se confronta la apropiación y su capacidad gestora, organizativa y movilizadora contra la adaptabilidad misma a la que pueda ser inducida la población.

Por otra parte, lo periurbano es “un concepto que implica de un inicio un cierto nivel de indefinición” (Hernández, 2016; en Aguilera, 2020, p. 17); puesto que, “adquiere una serie de definiciones ya sea como una zona de contacto entre dos ámbitos que tradicionalmente se consideraban opuestos: el rural y el urbano” (Ávila, 2009; en Aguilera, 2020, p. 17), o es tomado

como “una franja marginal de transición urbano-rural, que es asimilada sólo en parte por el proceso de dispersión urbana y que conserva atributos típicamente rurales” (Hernández, 2016; en Aguilera, 2020, p. 17). Esto retomando la idea de que la concepción del suelo periurbano adquiere sentido gracias a la transición entre lo urbano y lo rural que se gesta allí; además Aguilera (2020) sostiene que este es un espacio subordinado al ámbito central de la ciudad, muy lejano, pero con influencias de los elementos rurales adyacentes (p. 17). Por tanto, el suelo periurbano tiene un carácter dinámico y cambiario en función del contexto que lo permea, asimismo, estos elementos le otorgan a dicho espacio características propias de adaptabilidad ante la intencionalidad que es depositada allí y se ve reflejada en sus habitantes.

Siguiendo a Aguilera (2020), los efectos que se han quedado impregnados en lo periurbano están estrechamente relacionados a la segregación (p.21), entendida como el “proceso por el cual la población de las ciudades se va localizando en espacios de composición social homogénea” (Katzman, 2001, p. 178; en Aguilera, 2020, p.21), también como “un proceso forzado e involuntario de residir en un lugar determinado” (Hidalgo, 2007; en Aguilera, 2020, p.21) esto provoca “desigualdades sociales, exclusión social e incluso pobreza” (Sabatini, Cáceres y Cerda, 2001; en Aguilera, 2020, p.21). Lo que produce una fragmentación en el espacio, con carácter social y territorial que según Veiga (2009), no es solo a consecuencia de las desigualdades socioeconómicas, sino que es fruto de la disparidad social en el espacio (en Aguilera, 2020, p.21). Por consiguiente, Aguilera (2020) enfatiza en que esto impacta directamente el territorio y a sus habitantes en temas como la movilidad cotidiana, la accesibilidad y la conectividad (p.21). Es decir que, el suelo periurbano constituye un espacio de amplias inequidades para la población, son receptores de dinámicas externas con alta injerencia y, gracias a su adaptabilidad, son entornos en los que se depositan las actividades residuales de la urbe (Vásquez y Mosquera, 2023, p.170); lo que incrementa su desorganización.

Hasta el momento en ambas categorías se encuentra un lugar común, al menos en lo que respecta a la complejidad conceptual que implica definir las *transformaciones territoriales* y el suelo *periurbano*, en donde para este último, la normatividad colombiana no encuentra un consenso que le permita cuestionarse la pertinencia de la inclusión de dicho concepto dentro de las clasificaciones que se le da al suelo en el Artículo 34 de la Ley 388 de 1991; aun así, se logra evidenciar que la denominación de suelo suburbano que existe dentro de la misma Ley, se asemeja a las concepciones de suelo periurbano en Latinoamérica y se aleja del consenso europeo, primando

así la desigualdad, la desorganización y el entendimiento de estos espacios como zonas transitorias y articuladoras entre lo rural y lo urbano, que paulatinamente van siendo depredadas por este último. Es decir que, no se le otorga un sentido autónomo en sí mismo; puesto que, gozando de sus características dinámicas, cambiantes y adaptables, se le resta protagonismo dentro de las lógicas de convergencia que expresa la visión europea.

Por tanto, en lo que compete a las *transformaciones territoriales*, pareciera ser que lo expresado por Augé (1992) al referirse al *No-Lugar* guarda una estrecha relación con las consideraciones del suelo suburbano; puesto que, allí confluyen diferentes perspectivas y dinámicas al tiempo, son espacios de transición entre lo urbano y lo rural, que según Virilio (1993), cuentan con la velocidad de las carreteras, que permiten acortar distancias entre un espacio y otro, aludiendo a la dicotomía del paso entre lo rural y lo urbano o viceversa, pero que siguen pecando de no tener una planeación adecuada (Aguilera-Martínez y Sarmiento-Valdés, 2019; en Vásquez y Mosquera, 2023, p. 173), lo que sumado a la adaptabilidad propia de estos espacios termina por superponer la actividad expansiva de la urbe y la concentración de las acciones mismas que la mantienen sobre las perspectivas endógenas de sus habitantes. Por consiguiente, el suelo suburbano (como es referido en la Ley 388 de 1997) es susceptible de *transformaciones territoriales* de las cuales depende el núcleo urbano para desplegar su operación expansiva.

4.3 El concepto de Internacionalización asociado a la expansión e interconexión de los mercados

El concepto de internacionalización ha ido evolucionando a través del tiempo pasando por diferentes modelos que se indagaron en investigaciones académicas de diversa índole, desde la perspectiva de Duque, et al. (2021), los productos intelectuales relacionados al tema se agrupan en tres grandes categorías, que para el entendimiento del lector, los autores utilizan la metáfora de un árbol como una forma de ejemplificar cuales son los cimientos, o lo que ellos denominan *raíz*, cuáles son las investigaciones estructurales, o para los autores *tronco*, y los que corresponden a la documentación e investigaciones recientes sobre el tema, o a lo que se refieren como *hojas*; los hallazgos de Duque, et al. (2021), son relevantes, por cuanto le permiten al investigador estructurar y rastrear la evolución del concepto de *internacionalización* asociado a un esquema organizativo de carácter económico y productivo en el que se ven inmiscuidas las empresas en su búsqueda de la interconexión y posicionamiento en el mercado internacional.

Para Duque, et al. (2021), las investigaciones clásicas que soportan la *raíz*, de los productos académicos relacionados al concepto de *internacionalización*, se respaldan en los estudios de (Johanson y Vahlne, 1977, 1990, 2015), y los de (López, Kundu y Ciravegna, 2009); en donde se resalta que el principal modelo teórico abordado, es el Uppsala (p. 133). El cual, entre otras cosas, consiste en generar una base sólida y de confianza, respaldada en “el conocimiento experiencial para consolidar la presencia exterior de la compañía” (Duque, et al. 2021, p. 134). Por lo tanto, se podría considerar que ello requiere de una serie de “acciones llevadas a cabo por las firmas, y diversas operaciones que facilitan el establecimiento de vínculos más o menos estables entre la empresa y los mercados internacionales a lo largo de procesos de creciente proyección externa de la misma” (Welch y Loustارينen, 1998; en Albertoni y Horta, 2021, p. 78); dotando al modelo de un carácter estructural estricto y rígido, lo que termina por convertirse en su mayor crítica.

Siguiendo a Duque, et al. (2021), este proceso rígido se mantiene bajo una correspondiente gradualidad “toda vez que busca llegar los “mercados naturales” o cercanos, dada la ubicación geográfica cercana que favorece una mejor gestión logística de la distribución física internacional” (p. 134), permitiendo aumentar los grados de confianza en el mercado internacional tanto para el desenvolvimiento y recepción dentro del mismo; “lo cual incide poderosamente en las estructuras de costos de las firmas, siendo además relevante la identidad cultural, permitiendo la mejor adaptación del producto al nuevo mercado.” (Duque, et al. 2021, p. 134). Es decir que, bajo el enfoque Uppsala, la cercanía entre un mercado nacional y su posible expansión a otro internacional, es un aspecto relevante para que el proceso sea llevado a cabo y generé la mínima confianza para expandir la comercialización hacia los mercados adyacentes en el contexto internacional.

Además, Albertoni y Horta (2021), sostienen que, “es imposible entender hoy la estrategia de *internacionalización* de la empresa como un factor exógeno, sino que está íntimamente relacionado con el entorno en el que la empresa se desempeña (p. 78). Lo que, entre otras cosas, se refiere a la adaptación interna a la que deben llegar las empresas con el fin de consolidar estrategias que otorguen mejores formas de interactuar con el mercado internacional (Albertoni y Horta 2021, p. 78). Por la misma línea Duque, et al. (2021), expresan que en el ingreso de las empresas a mercados internacionales adyacentes, bajo la perspectiva del modelo Uppsala, se caracteriza por

ser paulatina, siendo preferente para las empresas⁵ la búsqueda de un distribuidor en el país destino, en lugar de trasladar directamente su operación y todos los elementos que esta requiera para funcionar (en general en infraestructura, capital humano y económico, y redes de relacionamiento); puesto que se cuenta con un menor riesgo competitivo y de mercado (p. 134). Por lo anterior, en ambas publicaciones Duque, et al. (2021) y Albertoni y Horta (2021), se refuerza la idea de la estructuralidad y rigidez que presenta el modelo Uppsala.

Para Albertoni y Horta (2021), este modelo basa su teoría de la internacionalización gradual de las empresas bajo la idea de que la empresa perteneciente al mercado origen que busca internacionalizarse, carece de conocimiento e información sobre el mercado extranjero hacia el que quiere llegar, lo que aumenta la percepción respecto al riesgo de invertir recursos para acceder a el (p.80). Al respecto Duque et al. (2021), contraponen una idea respecto a los beneficios que se pueden sustraer de un mercado internacional, teniendo en cuenta las falencias del mercado de origen con las que se debe enfrentar la empresa, y es que para los autores:

Un elemento relevante entre los enfoques objeto de estudio, es la importancia de analizar los factores que permiten a las empresas de economías emergentes expandirse a operaciones internacionales. Planteando que las desventajas por la complejidad de sus mercados de origen se pueden convertir en ventajas para el desarrollo de mercados exteriores (Cuervo-Cazurra & Genc, 2008).

En el mismo sentido, se expone que las multinacionales que provienen de países emergentes, debido a su experiencia al enfrentar un inestable entorno institucional y legal, en conjunto con complejas variables económicas y sociales en su país de origen; les permiten a estas empresas, desarrollar nuevas capacidades para competir en entornos desafiantes (Guillén & García-Canal, 2009). También poseen una respuesta efectiva a los mercados a través de en una estrategia internacional que aprovecha el dinamismo de los mercados actuales (en Duque, et al. 2021, p. 135).

Lo expresado anteriormente por Duque, et al. (2021), representa un posible beneficio con el cual cuentan las empresas a la hora de expandir su operatividad al mercado internacional; puesto que, este otorga la posibilidad de efectuar la misma operación bajo una rentabilidad mayor desde otro mercado diferente al de origen, e incluso incurriendo en una reducción de los riesgos, una mano de obra mejor cualificada, insumos con precios inferiores o la capacidad de hacer

⁵ Con el fin de no afectar la estructura narrativa, el investigador reitera en la categoría de empresas y no en la de organizaciones para Duque et, al (2021), en su texto: Internacionalización de empresas latinas: evolución y tendencias, haciendo hincapié en que ambos autores se refieren a lo mismo de diferente forma.

transferencias entre divisas que generen mayores beneficios percibidos hacia el patrimonio de la empresa, entre otras. Es decir que, si el mercado de origen representaba dificultades u obstáculos para la empresa en el momento de desempeñar su labor, existen posibilidades de que un mercado internacional pueda subsanar esas brechas y otorgar mejores resultados.

De acuerdo con Duque, et al. (2021), las investigaciones estructurales o *tronco* se caracterizan por ser vinculantes entre los estudios de *raíz*, y los productos académicos que se encuentran en las *hojas*; puesto que son citados de manera recurrente desde ambas perspectivas. Para los autores, estos estudios son abordados desde tres enfoques: *el desempeño empresarial* en su apertura a mercados extranjeros, *los factores determinantes* que influyen en su competencia en los mercados internacionales, y *el enfoque de estudio* “que comprende las condiciones del entorno empresarial de los países emergentes” (p. 136 – 137). Para el primer enfoque “se plantea un camino de relación negativo-positivo-negativo en cuanto a rendimiento financiero se refiere” (Duque, et al. 2021, p. 136); a razón de que en la implementación los costos incrementales exceden los beneficios, cuando hay una mayor expansión se obtiene un rendimiento positivo, y por último una expansión internacional excesiva que los costos incrementen superando los beneficios (Borda, et al. 2017; en Duque, et al. 2021, p. 136).

Por su parte, *los factores determinantes* abordan estudios “sobre la importancia de la ubicación geográfica, en cuanto a la cercanía con mercados potenciales, la geoeconomía, el acceso a recursos y las alianzas estratégicas públicas y privadas” como los de [(Conti, Parente y de Vasconcelos, 2016), (Dau, 2013), (Felzenstein, et al., 2015), y, (Vendrell-Herrero, Gomes, Mellahi y Child, 2017); en Duque, et al., 2021, p. 136]. Entre otras cosas como la evolución del entorno empresarial latinoamericano con respecto a los proceso de internacionalización [(Carneiro & Brenes, 2014), (Hennart, Sheng & Carrera, 2017), (Ciravegna, López & Kundu, 2016); en Duque, et al., 2021, p. 136]; “también se estudia la importancia de expandir negocios a nuevos países, a partir de la generación de valor agregado, aumento de subsidiarias y canales comerciales, y la adopción del paradigma ecléctico” (Cuervo-Cazurra, 2007; en Duque, et al., 2021, p. 136). Lo que, según Dau (2012), mediante el aprovechamiento de reformas pro-mercado se reducen las asimetrías institucionales, se aumenta el flujo comercial y se amplía la competencia; obligando a las empresas a expandirse al entorno internacional (en Duque, et al. 2021; p.136). Es decir que, *los factores determinantes*, sitúan un análisis complementario desde el cual se pretende abordar el proceso de *internacionalización*, siendo este su objeto de estudio, desde un amplio panorama, en

donde se toman en consideración situaciones exógenas y endógenas que impulsan el desarrollo de este.

Por último el *enfoque de estudio* apela por las condiciones del entorno empresarial de los países emergentes, como una realidad que incide directamente en la decisión que toman las empresas para ingresar en mercados internacionales (Cuervo – Cazorra, et al., 2018; en Duque, et al., 2021, p. 137), en donde la gestión institucional (Brenes, Ciravenga y Pichardo, 2019), las condiciones económicas (Aguilera, et al., 2017), la inversión extranjera directa (Cuervo – Cazorra, 2008), y el talento humano calificado (Newburry, Gardbeg y Sánchez, 2014), en articulación con la intensidad competitiva (Martin y Javalgi, 2016), se convierten en factores determinantes para las empresas y les permite introducirse en el mercado internacional (Duque et al., 2021, p. 137). Al respecto Oviatt y McDougall (1994), citados en Poblete y Amorós (2013), sostienen que, las empresas se diferencian debido a que pueden desarrollar ventajas competitivas producto del aprovechamiento de los recursos con los que cuentan para exportar; asimismo, buscan crecer en función de las ventas en los mercados externos, a raíz de atender nichos específicos (en Albertoni y Horta, 2021, p. 83).

De acuerdo con Albertoni y Horta (2021), se entiende que:

Los modelos gradualistas del desarrollo exportador, conciben a la internacionalización como un proceso que es gradual y que tiene asociado un proceso de aprendizaje que hace que las empresas se vayan comprometiendo en sus actividades en mercados externos. En segundo lugar, los modelos no gradualistas, buscan explicar el comportamiento exportador principalmente a partir de dos niveles de factores: los internos a la firma y los que se encuentran en el ambiente externo (Albertoni y Horta, 2021, p. 83).

Hasta aquí la categoría de *internacionalización* se ha abordado desde los principales enfoques o estudios que se clasificaron en la investigación de Duque, et al. (2021), de la mano con la información complementaria que se tomó de Albertoni y Horta (2021), quienes concuerdan en la idea de cómo ha sido la evolución del concepto a través de los años, y que a su vez, referencian autores en común y otros diferentes para ampliar el foco de conceptualización que se ha tenido frente a la *internacionalización*; por tanto, se entiende que dicho proceso no tiene un consenso académico, sino que, se surte y complementa desde diversos enfoques que pretenden comprenderlo y definirlo de acuerdo al contexto en donde este se desarrolla. Por consiguiente, se puede entender que la *internacionalización* es un proceso versátil, que no tiene un único origen, aunque si comparte

un fin específico, dentro de un planteamiento económico, y es el hecho de aumentar la plusvalía y la obtención de capital para las empresas; dando como resultado un incremento en la competitividad internacional.

Siguiendo lo planteado por Duque, et al. (2021) se presenta la tercera etapa del desarrollo del concepto de *internacionalización*, compuesta por las investigaciones que involucran a las que fueron descritas anteriormente (*raíz y tronco*), y continuando con la metáfora se presenta lo que serían las investigaciones recientes o *raíces* (p. 137); desde los cuales, se entiende que el proceso de *internacionalización* depende de múltiples factores tanto internos como externos de las empresas, tales como: su tamaño, habilidades gerenciales y variables latentes (Botero - Pinzón, et al., 2019), su propiedad familiar, número de socios, ubicación geográfica, grado de desarrollo tecnológico (Bianchi, Glavas y Mathews, 2017), y sector económico en el que se opera, ya que definen las condiciones para acceder a nuevos mercados (en Duque, et al., 2021, p. 137). Es decir que, las investigaciones recientes referidas al concepto de *internacionalización* mezclan los aportes de los estudios clásicos *raíz* para (Duque, et al., 2021) y el modelo Uppsala, con las investigaciones estructurales o *tronco* para los mismos autores, centrándose en la importancia de comprender asuntos propios del mercado de origen, como exógenos del mercado externo.

Por lo tanto, siguiendo a Duque, et al. (2021) es relevante para la empresa del mercado origen saberse articular con el contexto del país destino, analizar su grado de desarrollo, considerar sus aspectos institucionales, así como los de mercado y estabilidad jurídica, entre otros (p.137). Por consiguiente, lo que se ha abordado sobre el concepto de *internacionalización* desde la óptica de (Duque, et al., 2021) y (Albertoni y Horta, 2021), se puede entender que: a) está influenciado por el poder organizativo de las empresas, b) obedece a una relación de crecimiento en términos de productividad, c) el término también aboga a las ventajas comparativas y las diferencias sobre el posicionamiento (los privilegios en trayectoria de unos, sobre los de localización de otros), d) a raíz de la globalización, el proceso de internacionalización se ve como una forma de generar mayor rentabilidad, trasladando la producción a entornos extranjeros favorables, e) se habla de los *born global o global born* como las empresas que nacen para internacionalizarse, que se benefician de su entorno y generan relaciones internacionales para avanzar rápidamente en un proceso de expansión al mercado internacional, f) que ante la desventaja económica que puede tener una empresa frente a otras, esta puede competir con innovación, investigación y tecnología.

Por otra parte, Kennedy (1995) argumenta que para algunos la *internacionalización* resulta emocionante, debido a las nuevas oportunidades, las nuevas tecnologías y como una huida de las rigideces y decepciones de la política local; mientras que para otros es algo a lo que se deben resignar, un hecho necesario, aunque quizás inoportuno de la vida política contemporánea (p. 50). Así, la *internacionalización* dentro del contexto social representa un cambio que otorga tanto beneficios como consecuencias en la cotidianidad; además, continúa Kennedy (1995), “se ve como un fenómeno general, un proceso amplio que es consecuencia casi natural del desarrollo de la tecnología y del mundo del comercio y las finanzas” (p. 50). Dado esto, el argumento de (Kennedy, 1995) es relevante para la presente investigación por cuánto su pregunta radica en considerar a la *Internacionalización*, como un “movimiento de lo público a lo privado”, en donde “el Estado será más débil y el comercio se reforzará” (Kennedy, 1995, p. 51); lo que entre otras cosas plantea una pérdida de soberanía frente a la inminente puesta en marcha de un proceso de *Internacionalización*, por parte de un mercado nacional o de origen, que reciba o incursione en otro externo.

Y es que:

Parece que esta internacionalización tiene dos consecuencias inevitables para el pensamiento político. En primer lugar, tendremos que disminuir nuestras esperanzas acerca de lo que las autoridades públicas -cualquier autoridad pública- pueden conseguir. Tendremos que aceptar las limitaciones que se imponen en las iniciativas de regulación por parte de las inevitables operaciones, más amplias y fuertes, del mercado internacional, que erosionan la soberanía como las olas del mar lo hacen con los castillos de arena (...) En segundo lugar, las culturas políticas de apariencia local tendrán de alguna manera que recibir, adaptar y adoptar lo internacional. La política tendrá que internacionalizarse, buscar en Bruselas lo que ya no se puede garantizar en Roma (Kennedy, 1995, p. 51).

Parte del análisis planteado por (Kennedy 1995) consiste en comprender por qué la *internacionalización* es tomada comúnmente con una pérdida de soberanía, criticando precisamente que como un modernista de finales del siglo XX sería ingenuo por su parte considerar que dicho enunciado es verdadero. A medida que desarrolla su argumento el autor explica que se ha entendido por el término “soberanía”, remontándose a finales del siglo XIX, donde “se creía que la soberanía formalizaba los límites entre el derecho nacional e internacional, y entre lo público y lo privado” (Kennedy, 1995, p. 55); en la que se expresaba una visión de igualdad y tolerancia, dando paso a la construcción del derecho internacional. A propósito de esto último, Kennedy

(1995) sostiene que al final de la Primera Guerra Mundial la idea de soberanía “permitiría el triunfo de la forma sobre la sustancia para poder construir un orden internacional formado por partes soberanas del estado que se intercambiarían para que el derecho internacional pudiera volverse universal” (p. 55-56).

Mientras que, “en el período entre guerras, la soberanía del estado no sería el enemigo del orden, sistema o derecho internacionales, sino su fundamento” (Kennedy, 1995, p. 56); por otra parte, después de la Segunda Guerra Mundial, siguiendo a Kennedy (1995) se contemplaría una idea de soberanía más abierta, de derechos disgregados, y que al igual que la propiedad, debía desmitificarse, presta a ser nuevamente ordenada por el derecho y gestionada por juristas, tecnócratas e ingenieros sociales; entendida como una soberanía apegada a lo internacional y lista para intervenir en lo local (p.56). En ese apartado (Kennedy, 1995) concluye resaltando que la idea sobre la pérdida de la soberanía no es suficiente para explicar, desde una relación inversamente proporcional, lo que sucedería al colocar al otro lado de la ecuación a la *internacionalización*; es decir que, para (Kennedy, 1995), la reducción de la “soberanía”, no es suficiente argumento con el cual considerar que la *internacionalización* prepondera la superposición entre lo privado sobre lo público.

Por lo tanto, se enfatiza que para la presente investigación las tres categorías anteriormente abordadas correspondientes al marco teórico permiten construir la ruta sobre la cual el investigador pretende analizar los datos obtenidos desde su trabajo en campo; procurando respetar la visión de los autores que han acompañado esta construcción conceptual y tratando de responder a inquietudes particulares del problema que se piensa abordar, asociado a la incidencia del Aeropuerto José María Córdova en las transformaciones territoriales que se han dado sobre la vereda Abreito del municipio de Rionegro, entre el 2012 y el 2022. En donde se espera que, los resultados obtenidos puedan ser contrastados y permitan ejemplificar la relación que existe entre los conceptos de *Transformación Territorial*, *Uso del suelo e Internacionalización*, como un conjunto de elementos que se articulan dentro del espacio y decantan en conflictos y fenómenos sociales pertinentes de ser analizados bajo la óptica de los estudios en Desarrollo Territorial.

Por último, gracias al tejido conceptual propuesto en la presente investigación, el cual gira en torno a las categorías de *Transformaciones Territoriales*, *Categorías de Usos del Suelo e Internacionalización* como estructuras centrales para comprender este fenómeno; a continuación,

se presenta una síntesis en forma de tabla en la cual se depositaron las subcategorías apriorísticas resultantes de la comprensión de este problema a la luz de las categorías propuestas.

Estas subcategorías apriorísticas resultan relevantes para enrutar los resultados que se obtengan de la presente investigación; de igual manera, fungen como elementos complementarios cruciales mediante los cuales poder comprender el fenómeno que se pretende abordar a la luz de los conceptos seleccionados para ello. Por consiguiente, es adecuado precisar que cada una de las categorías presentadas para este análisis son coherentes al fenómeno en función de su relación con las subcategorías que las acompañan.

Tabla 1

Subcategorías apriorísticas seleccionadas

Categorías Principales	Subcategorías Apriorísticas
Transformaciones Territoriales	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo del entorno • Hábitat y Habitar. • Infraestructura. • Identidad local.
Categorías de Usos del Suelo	<ul style="list-style-type: none"> • Uso del suelo (promovido, permitido y prohibido). • Expansión. • Impacto Social.
Internacionalización	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo Económico. • Oportunidades. • Concentración del Capital.

Fuente. Elaboración propia.

Capítulo 5 DISEÑO METODOLÓGICO

5.1 Enfoque Investigativo: Cualitativo

Partiendo desde la pregunta de orientadora de la presente investigación, que a su vez sirvió para construir un objetivo general con el cual enrutarse su propósito, el cual ha sido abordado en los anteriores apartados; se considera que esta investigación obedece a una metodología con enfoque cualitativo, debido a lo especificado sobre los sujetos, objetos y contextos que se pretenden entender, analizar e interpretar bajo el cuestionamiento de esta triada como un fenómeno social, que es único por su contexto y por los sujetos que lo reproducen. También, el objeto de investigación por sí solo actúa dentro del contexto y es susceptible en doble vía a los cambios que se generan en el sujeto. Es decir que, un enfoque cualitativo al cual se acude para diseñar los instrumentos va a permitir comprender el problema desde su multidimensionalidad, respaldando su validez en lo específico, no generalizado y en el rango que se pretende abarcar como una muestra; entendiendo así, que el problema de esta investigación puede desbordar impactos indirectos sobre otras triadas colindantes o alejadas del espacio.

Por lo anterior, se recurre al enfoque cualitativo como una dimensión explicativa que no es cerrada y permite que los hallazgos que se produzcan desde el mismo ejercicio de investigación puedan ser contrastados con otros posibles efectos directa o indirectamente relacionados con el problema a indagar. Así, se espera que la construcción metodológica desde el enfoque cualitativo le permita al presente investigador ser sensible al estudio que decide emprender, sin perder objetividad, gracias a que este le ayuda a respaldar sus resultados con teorías previamente identificadas que intentan dar una respuesta al problema, que si bien no guardan una correlación estrecha, tienen similitud porque es posible identificar comportamientos generales dentro del contexto, y son únicos porque procura diferenciar la individualidad e intenta comprenderla con su relación propia y en sociedad, lo que apunta hacia las construcciones de carácter social que se gestan en el espacio y funcionan como entornos colaborativos de consenso y conflicto.

Por último, esta metodología permite que el investigador agudice su mirada y sus sentidos y los disponga al contexto propio de su estudio, en este caso sujeto a las transformaciones territoriales que se han presentado en la vereda Abreito en un período de tiempo entre el 2012 y 2022, y su relación con el AIJMC y la ZF del municipio de Rionegro sin verlos desde una postura tendencial o abstracta en la que los fenómenos sociales sean analizados netamente desde los datos

que se producen allí; puesto que, tanto el sujeto, como el objeto y el contexto están vivos, por eso se constituyen desde unos antecedentes y en función de estos modifican su presente. Así, desde el marco teórico se planteó a las *transformaciones territoriales, las categorías del suelo y la internacionalización*, como elementos centrales sobre los cuales respaldar esta investigación; por otra parte, se pretende abordarlas desde un enfoque cualitativo debido a que este le permite al investigador agudizar su mirada y ser sensible al contexto, también, interactuar con este desde un proceso inmersivo y no tan abstracto.

5.1.2 Método de investigación: Estudio de caso

Un estudio de caso alude a la pregunta sobre un fenómeno social único, que no desconoce la generalidad, puesto que esta delimita un contexto que tiene influencia sobre el espacio; sin embargo, centra su foco de análisis en comprender como un efecto global impacta de manera singular una realidad en concreto. Por esto, Stake (1994) se refiere a como se elige estudiar un caso y a su vez, este puede ser estudiado de muchos modos (p. 236; en Galeano, 2007, p.64). Así, el estudio de caso puede ser abordado desde un enfoque cualitativo como lo expresa Stake (1994); es decir que este método puede ser complementado por los aportes que se consideren pertinentes, por parte del investigador, en función del problema que decide abordar. Este método es fundamentalmente una técnica didáctica, como sostiene Galeano (2007); puesto que, se presentan sus resultados con fines ilustrativos o con la intención de exponer experiencias de resolución de problemas.

Dentro de su definición conceptual, se interpela a la diferenciación entre la estadística y el estudio de caso, para hacer expresa dicha distinción Giddings (s/f) considera que “la primera se refiere a la distribución de una característica particular, o de varias características, en un rango amplio de población, mientras que el segundo se centra en varios atributos o características que se encuentran en una situación particular” (en Galeano, 2007, p. 64). Esto abre paso a una serie de dificultades a las que el método tuvo que enfrentarse en su camino a definirse, como las relacionadas “a su empleo, en multiplicidad de formas y por diversas disciplinas” (Galeano, 2007, p.65); por otra parte, existe una adversidad producto de una tendencia remarcada en “mirar el método de investigación social como el contraste entre paradigmas presentes en diferentes enfoques epistemológicos” (Galeano, 2007, p. 65). Además, “otra dificultad para la utilización se

relaciona con el hecho de que el estudio de caso se puede usar en investigaciones tanto de corte cuantitativo como cualitativo” (Galeano, 2007, p. 65).

En resumen, según lo planteado por Galeano (2007), el estudio de caso se considera como una estrategia de investigación global que involucra tanto el diseño como los otros momentos de la investigación; así que, al elegirlo, se prescinde de lo general y se apela por lo particular. Lo que conlleva a sacrificar la posibilidad de generalizar contextos amplios (p. 67 – 68). Es decir que sus resultados no son predictivos y mucho menos sirven para conformar teorías generalizadas que describan comportamientos, alternativas, soluciones o cuestiones globales, por el contrario se centra en ahondar sobre lo específico, procurando considerar la mayor parte de variables posibles con las cuales se puede estudiar el fenómeno mismo que se pretende abordar; de allí que sea importante, mas no imprescindible, que el estudio de caso sea desarrollado desde un enfoque cualitativo, puesto que este le permite al investigador interactuar con su objeto de estudio sin necesidad de alterarlo.

Teniendo en cuenta lo anterior, se toma en cuenta que el estudio de caso es pertinente para la presente investigación gracias a que recoge las condiciones que se requieren para tratar de responder al problema que se plantea; y es que, siguiendo a Huberman y Miles (1994) el caso es esencialmente un fenómeno de algún tipo que se desarrolla en un contexto determinado, su unidad de análisis en efecto (en Galeano 2007, p. 67). Por consiguiente, este fenómeno requiere de la interacción directa del investigador para ser comprendido en profundidad, asimismo, su naturaleza se comporta de dicha forma porque cuenta específicamente con la articulación de ese contexto y sujetos en específico; es decir que su conformación, en articulación con el objeto, corresponden a la unidad de análisis, de la cual, es probable, no se deslinden los mismos conflictos o problemas, incluso si se combina el objeto con otros contextos y sujetos circundantes. Por lo tanto, debido a su especificidad, es preciso considerar que esta investigación guarda relación con un estudio de caso.

Por consiguiente, Galeano (2007) expone tres clases de estudios de caso: los estudios de caso intrínsecos, los estudios de caso instrumentales y los estudios de caso colectivos (p. 70 – 71). En donde, el primero busca comprender lo mejor posible un caso en particular, se escoge no porque represente otros casos o ilustre un problema o rasgo particular; y su propósito no es el de construir teoría (Galeano, 2007, p. 70). El segundo, es comúnmente utilizado para apoyar o refinar conocimiento ya existente sobre algún tema; es decir, el método interpela a la producción de

información que respalde una teoría en específico, aplicada en diferentes contextos. Y, la intención del tercero, según Galeano (2007) es estudiar conjuntamente un determinado número de casos, sin una inclinación particular entre unos u otros; no se trata de estudiar un colectivo, sino de un estudio instrumental extendido a varios casos, y son empleados con la intención de conducir a un mejor entendimiento o teorización sobre los casos analizados (p.71). Es decir que entre las dos últimas clases referidas por (Galeano, 2007), existe un interés por demostrar o reforzar los planteamientos teóricos que con antelación se tenían frente a un fenómeno en específico o sus resultados replicados en diferentes situaciones.

A causa de lo que antes se ha dicho, es preciso afirmar que la intención que se plantea desde esta investigación no es otra que la de poder comprender un fenómeno de interés, y que resulta atractivo para contribuir al debate sobre el desarrollo territorial; en consecuencia, se prescinde de la idea de que el presente trabajo pueda llegar a generar, corroborar, refinar o poner a prueba alguna teoría que se haya desarrollado acerca de un tema similar como el que pretende abarcar el investigador. Por tal razón, se recurre al uso del estudio de caso intrínseco; dado que, no se espera que el resultado final que surja de este trabajo abone el terreno de una teoría construida o en proceso de construcción, que no es otra cosa que plantear o nutrir una generalidad demostrable; por el contrario, sus pretensiones se centran en poder indagar a profundidad sobre la singularidad misma, que, por su especificidad, es improbable que pueda ser tomada en cuenta como conjetura.

Por último, se especifica que los instrumentos a utilizar con el fin de alcanzar cada objetivo son los siguientes:

5.1.2.1 Objetivo específico 1. Caracterizar el cronotopo del aeropuerto y de la zona franca en el municipio de Rionegro a través de la revisión documental

Para la implementación del instrumento que busca dar respuesta a este primer objetivo específico de la investigación, se plantea la elaboración de un cronotopo, que permita evidenciar la trascendencia histórica en función del tiempo y de los sucesos que transcurrieron a lo largo del mismo y pudieron ser datados mediante fotografía y cartografía; con el fin de que este análisis fuera relevante para la investigación que se pretende llevar a cabo, en el *Capítulo 6. INFORME DE RESULTADOS* se presenta una descripción sobre los resultados y los criterios tenidos en cuenta para el tratamiento de los datos (fotografías y cartografías). Esta información, fue cruzada

en una matriz de revisión cartográfica y fotográfico correspondiente al **Anexo 2 Matriz -Revisión fotográfica y cartográfica.**

de esta investigación; allí, fue depositada toda la información que resulto de la búsqueda, de acuerdo con los criterios establecidos para la misma y, fue cruzada con las categorías conceptuales de la investigación; asimismo, tras el análisis, fueron consignadas en esta matriz unas categorías emergentes que se espera resulten convenientes para el desarrollo del **Capítulo 6. INFORME DE RESULTADOS**, producto del cruce de la información que fue dispuesta allí.

5.1.2.2 Objetivo específico 2. Diagnosticar desde la perspectiva de la transformación territorial, la vereda Abreito a través de una Escala Likert y algunas narraciones complementarias

Con respecto a los instrumentos empleados para alcanzar lo propuesto por el segundo objetivo específico, se debe tener en cuenta que, este, permitió el uso de dos técnicas de recolección de información, una proveniente del enfoque *cuantitativo*, que es la *Escala Likert*, y otra empleada en mayor medida por el enfoque *cualitativo*, siendo esta la *entrevista abierta*; con el fin de construir algunas *narrativas* que complementaran la investigación. Así que, se hace énfasis nuevamente en la pertinencia del *estudio de caso*, como método que contempla el uso de técnicas correspondientes a ambos enfoques; y que, por prescindir de lo general para centrarse en lo particular, le permite cierto grado de flexibilidad al investigador a la hora de llevar a cabo su labor en campo.

Teniendo en cuenta lo anterior, se entiende que una *narrativa* en investigación “está dirigida al entendimiento y al *hacer sentido* de la experiencia” (Clandinin & Connelly, 2000; en Blanco, 2011, p. 139); es decir que, el propósito de esta es abordar lo que probablemente no está datado, y otorgarle un reconocimiento académico por cuánto contempla elementos significativos dentro de la construcción del conocimiento sobre la base empírica de las sociedades. Lo que, posibilita el intercambio de saberes, en el que, el investigador enruta sin prejuicios la entrevista abierta que da paso al proceso de compartir y dialogar sobre la base de lo experiencial; por ende, una *narrativa* no puede significar una realidad, dado que su cimentación está en lo subjetivo y parte desde los retrospectivo. Su condición es particular porque va entrelazada con un sujeto y no discrimina su condición en función de otros intereses; más bien, busca complementarlos.

Por otra parte, según Bertram (2008) la *Escala Likert* es un instrumento psicométrico donde el encuestado su opinión sobre un ítem, afirmación o reactivo (en Matas, 2018, p. 39) y las variables

de respuesta entre las cuales puede elegir la persona suelen ser cinco y oscilan entre *totalmente en desacuerdo*, *en desacuerdo*, *indiferente*, *de acuerdo* y, *totalmente de acuerdo*. En consecuencia, este instrumento le permite al investigador agrupar las percepciones de una población o sujetos específicos en tendencias y agrupaciones en conjuntos de enunciados según sea su interés; por ende, la implementación adecuada de una *Escala Likert* agiliza el proceso de recolección de información y arroja datos susceptibles de ser interpretados por quién diseña la escala, así como por cualquier persona que tenga acceso a esta. También, esta técnica permite recolectar una cantidad superior de información en menor tiempo que una entrevista abierta; no obstante, carece de profundidad, puesto que se fundamenta sobre cuestiones preestablecidas y solo admite respuestas cerradas.

5.1.2.3 Objetivo específico 3. Interpretar las variables de la transformación territorial en función de la incidencia del aeropuerto y la zona franca en la vereda Abreito

Para el tercer objetivo específico, el instrumento seleccionado es la representación cartográfica en función de los hallazgos producto de los objetivos anteriores; por consiguiente, se entiende que estos datos deben ser susceptibles a ser dispuestos de manera cartográfica a modo de mapas; es decir que, los resultados que allí serán expuestos cuentan con una base de información disponible y verificable, son datos oficiales intervenidos de acuerdo con la intención de lo que quiere mostrar el investigador y no son el reflejo de una abstracción o un capricho individual, por el contrario, buscan transmitir de manera ilustrativa las principales conclusiones a las que llegaron el primer y segundo objetivo específico. Por lo tanto, es preciso comprender que la cartografía simboliza un elemento gráfico que contiene datos los cuales son expresados mediante convenciones y en función de una escala correspondiente que ayuda a percibir el detalle, y que, dependiendo de su conversión captura más elementos del espacio o se centra en lo particular de forma minuciosa; asimismo, cuenta con una orientación y una georreferenciación en sistema de coordenadas oficial, como asunto técnico de especial importancia. Además, la cartografía es un producto subjetivo; lo que significa que, a pesar de contener datos que son sinónimo de la objetividad, su propósito está condicionado a lo que quiere demostrar quién la realiza.

Por último, cabe señalar que cada uno de los instrumentos anteriormente descritos será detallado más adelante en su respectivo capítulo de resultado; en donde, también se encontrarán otras disposiciones relevantes para este proceso investigativo.

Capítulo 6. INFORME DE RESULTADOS

6.1 Resultados con relación al Objetivo específico 1. Caracterizar el cronotopo

Para dar respuesta al primer objetivo específico que se propone en la presente investigación fue necesario hacer un rastreo cartográfico y fotográfico que fuera pertinente para dicho análisis. Por lo tanto, esta búsqueda implicó la realización de visitas a lugares como el archivo histórico del municipio de Rionegro, la Biblioteca Carlos Gaviria Díaz de la Universidad de Antioquia en la ciudad de Medellín, y la consulta en otras fuentes como un repositorio digital de la Biblioteca Pública Piloto, imágenes tomadas del *Plan Maestro de Desarrollo (preliminar)* presentado por la Aerocivil de Colombia y la Unión Temporal de Rionegro. De dichas fuentes, se tomó la información considerada relevante para dar respuesta al presente objetivo *Caracterizar el cronotopo del aeropuerto y de la zona franca en el municipio de Rionegro a través de la revisión documental*. Posteriormente, la información recopilada de las fuentes se depositó en una matriz de análisis correspondiente al **Anexo 2 Matriz -Revisión fotográfica y cartográfica**.

en donde fue interpretada en relación con los criterios establecidos en la **Tabla 1**

Con el fin de acotar la selección y depositar en la matriz del **Anexo 2 Matriz -Revisión fotográfica y cartográfica**.

solo la información que resultara pertinente para el análisis del fenómeno propuesto en la presente investigación se tuvo en cuenta algunos criterios de selección, los cuales se presentan a continuación:

- Que se ubicaran o contuvieran al municipio de Rionegro dentro de su escala.
- Que correspondieran a la periodicidad que abarca la investigación.
- Que la información proviniera de fuentes académicas, institucionales o documentales.
- Que evidenciaran la presencia del aeropuerto y la zona franca o estén ubicadas en la unidad territorial de análisis.
- Que su calidad de imagen fuera clara y susceptible de análisis.
- Que sus convenciones fuesen legibles, comprensibles y correspondieran a lo que dicen ilustrar.

Con respecto al **Anexo 2 Matriz -Revisión fotográfica y cartográfica**.

, en donde fue depositada la información se establecieron una serie de criterios que contribuyeron al análisis resultante de las fotografías y cartografías contenidas allí, en orden de izquierda a derecha en las columnas se emplearon los siguientes elementos: *imágenes* (correspondientes a la información tomada de las fuentes tanto cartografía como fotografía), *nominación* (en dónde fue dispuesta información de referencia y autoría), *características técnicas*, *análisis de categorías apriorísticas* (en donde se contrastaron las imágenes con las categorías principales de la investigación y las subcategorías), *memos* y *categorías emergentes*. Estas dos últimas sirvieron para soportar los resultados obtenidos del análisis y agudizar el foco de la investigación respectivamente en correlación con otras categorías que no fueron seleccionadas con antelación pero que guardaban una relación considerable con el fenómeno y los insumos tomados de las fuentes. Para la elaboración de esta matriz se seleccionaron 7 fotografías y 4 producciones cartográficas que se consideraron apropiadas y susceptibles para desarrollar el ejercicio; a continuación, se presenta un fragmento de la Matriz de Análisis Fotográfica y Cartográfica.

Gráfico 6 Matriz de Análisis Fotográfica y Cartográfica

MATRIZ DE REVISIÓN Y ANÁLISIS FOTOGRÁFICA														
Fotografía	Nominación	Características Técnicas	Análisis de las categorías apriorísticas		Memos	Categorías emergentes								
	Aeropuerto José María Córdova que sirve a Medellín en 1985, Gabriel Carvajal Páez, 2011, Memoria Visual de Medellín, Biblioteca Pública Piloto de Medellín para América Latina, Facebook.	La fotografía presenta un área adyacente a la pista del Aeropuerto José María Córdova del municipio de Rionegro, en donde se evidencia de fondo los paisajes verdes y montañosos, desde un ángulo elevado que permite apreciar las dimensiones de la obra, incluso compararlo con su centro de mando que está ubicado en la escuadra superior izquierda; además se evidencia la poca conurbación para la época en el sector	Transformación Territorial	<table border="1"> <tr><td>Dileo del entorno</td><td>X</td></tr> <tr><td>Hábitat y Habitar</td><td>X</td></tr> <tr><td>Infraestructuras</td><td>X</td></tr> <tr><td>Identidad Local</td><td></td></tr> </table>	Dileo del entorno	X	Hábitat y Habitar	X	Infraestructuras	X	Identidad Local		Se aprecia un entorno bastante montañoso, sin rasgos significativos de alteraciones por intervención antrópica; un terreno apetecible para la inminente conquista de la industria.	Alteraciones en el paisaje. Transición vocacional y práctica, concentración y dispersión.
			Dileo del entorno	X										
			Hábitat y Habitar	X										
			Infraestructuras	X										
			Identidad Local											
			Categorías de usos del suelo y el suelo periurbano	<table border="1"> <tr><td>Usos del suelo (Promovido, Permitido y Prohibido)</td><td></td></tr> <tr><td>Expansión</td><td>X</td></tr> <tr><td>Impacto Social</td><td></td></tr> </table>	Usos del suelo (Promovido, Permitido y Prohibido)		Expansión	X	Impacto Social		En el escenario se percibe un intento de expansión y de ruptura sobre la condición geográfica que encerró a Antioquia, es una conquista sobre sus montañas, que se evidencia en la planicie intervenida en contraste con el terreno montañoso.	Adaptación del entorno, articulación difusa, desarrollo focalizado.		
			Usos del suelo (Promovido, Permitido y Prohibido)											
			Expansión	X										
			Impacto Social											
			Internacionalización	<table border="1"> <tr><td>Dileo Económico</td><td>X</td></tr> <tr><td>Oportunidades</td><td>X</td></tr> <tr><td>Concentración del Capital</td><td>X</td></tr> </table>	Dileo Económico	X	Oportunidades	X	Concentración del Capital	X				
Dileo Económico	X													
Oportunidades	X													
Concentración del Capital	X													

Fuente. Elaboración propia.

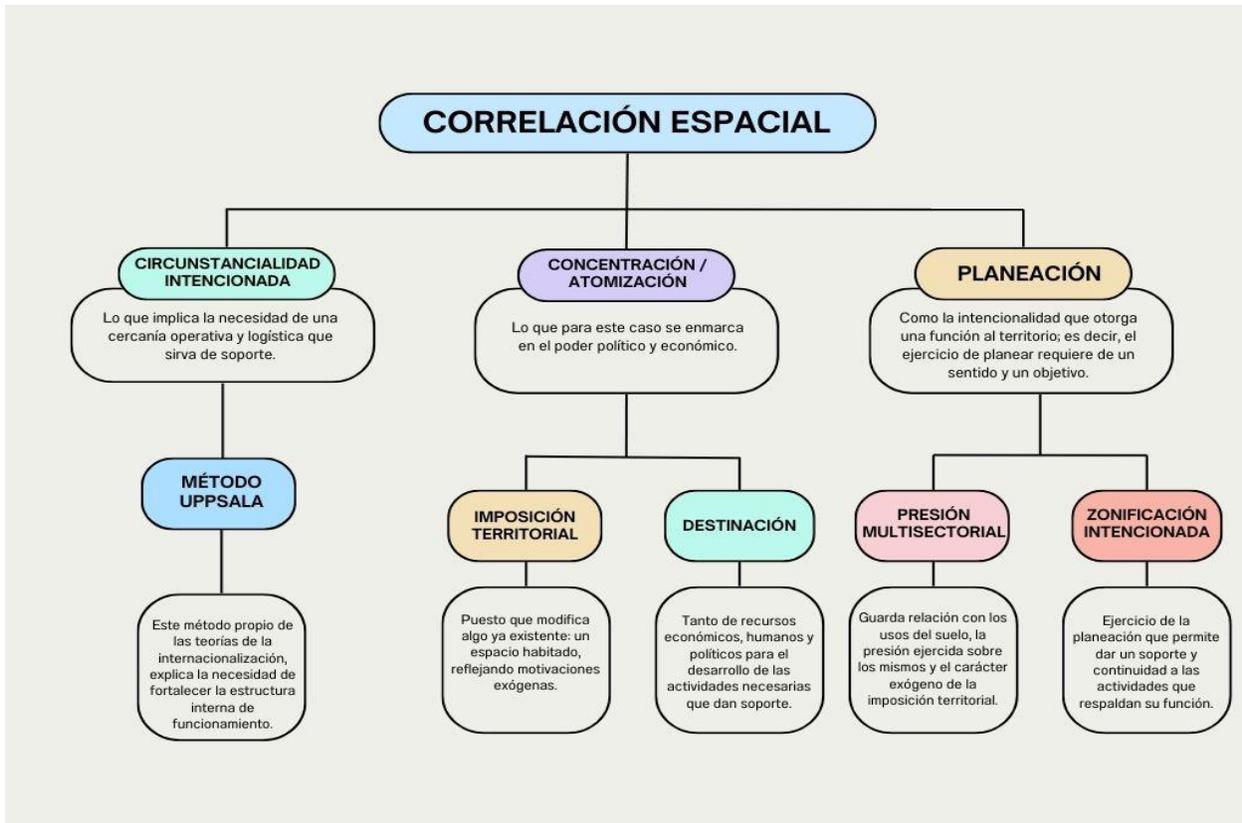
Gracias a las categorías emergentes que fueron resultado del análisis elaborado en el **Anexo 2 Matriz -Revisión fotográfica y cartográfica**.

, para dar respuesta al primer objetivo se tuvieron en cuenta las relaciones de cada categoría emergente, con sus subcategorías y las categorías principales planteadas en la presente investigación; en función de su reiteración y corresponsabilidad entre sí y con las demás. Por ende, fue necesario generar cuatro esquemas relacionales que agruparan estas categorías emergentes visualizadas con jerarquía, cohesión, coherencia y reconceptualización, los cuales van a ser

presentados en orden de mayor a menor, con relación a la recurrencia y la tendencia con las que aparecían en la revisión. el **Anexo 2 Matriz -Revisión fotográfica y cartográfica.**

, el cronotopo que se presenta a continuación apelará al uso del lenguaje analítico y a una representación gráfica que sintetiza lo temporal y lo espacial en el cierre del presente capítulo.

Gráfico 7 Esquema del primer hallazgo: *Correlación Espacial*



Fuente. Elaboración propia.

En el **Gráfico 7** se presenta el primer esquema que corresponde a la agrupación de las categorías emergentes; allí, se observa la correlación espacial de los elementos observados en las fotografías y cartografías en función de las categorías y subcategorías que fueron presentadas en el **Capítulo 4. MARCO TEÓRICO: UN TEJIDO CONCEPTUAL PARA PENSAR EL TERRITORIO.** Por tanto, se entiende que a nivel histórico y conforme se hizo explícito en el apartado de antecedentes, el municipio de Rionegro tuvo una **circunstancialidad intencionada correspondiente a las actividades que se fueron desarrollando en su territorio** y sirvieron como

soporte de las que llegarían a futuro; si bien, no sería hasta mediados del siglo XX que toda esa apuesta tomaría una estructura consistente, es preciso comprender que **ese proceso de consolidación pudo ser llevado a cabo gracias a la importancia que se depositó en el municipio** en periodos anteriores, a causa de su posición estratégica para comunicar el Valle de San Nicolás y el Valle de Aburrá con la subregión del Magdalena Medio y el centro del país.

Además, la descentralización de la industria en la ciudad de Medellín, producto del desborde de la actividad expansiva que se estaba desempeñando allí, contribuyó al asentamiento de algunas industrias en el municipio de Rionegro, el cual, posteriormente **sería intervenido de manera recurrente y estaría presto a recibir el desborde económico** que llegaba hacía su territorio desde otros lugares, otorgando beneficios tributarios y poniendo a disposición del poder político y económico imperante en Antioquia su territorio. Por lo tanto, la concentración de las actividades productivas en el municipio de Rionegro, así como de las inversiones y el capital comenzaron a consolidar los escenarios para la industrialización y sustitución de la actividad económica tradicional del municipio; lo que, a su vez ocasionó una especie de especulación con respecto al uso del suelo de este territorio, generando presiones multisectoriales por el control y uso de este.

En la presente investigación se alude al período histórico de la segunda mitad del siglo XX, haciendo la salvedad de que, aunque este no corresponde a la temporalidad que se pretende abarcar por la misma, es relevante en aras de poder darle respuesta al primer objetivo, el cronotopo que aquí se plantea, surge de la información analizada en el **Anexo 2 Matriz -Revisión fotográfica y cartográfica.**

, concierne a este periodo; puesto que, esta etapa atañe la culminación de un proceso expansivo, con etapas en donde el municipio tomó relevante importancia, y otros en los que esta pasó a un segundo plano gracias al desarrollo de otras alternativas (como el caso de la vía Sonsón – La Dorada). Sin embargo, para finales del siglo XX, en Rionegro se estableció una de las infraestructuras cruciales que abrirían el paso a una nueva era de avance e intervenciones, **entendidas aquí como transformaciones territoriales, en pro de incentivar y mantener la emergencia de nuevas actividades económicas en conjunto con la dinámica socioespacial.**

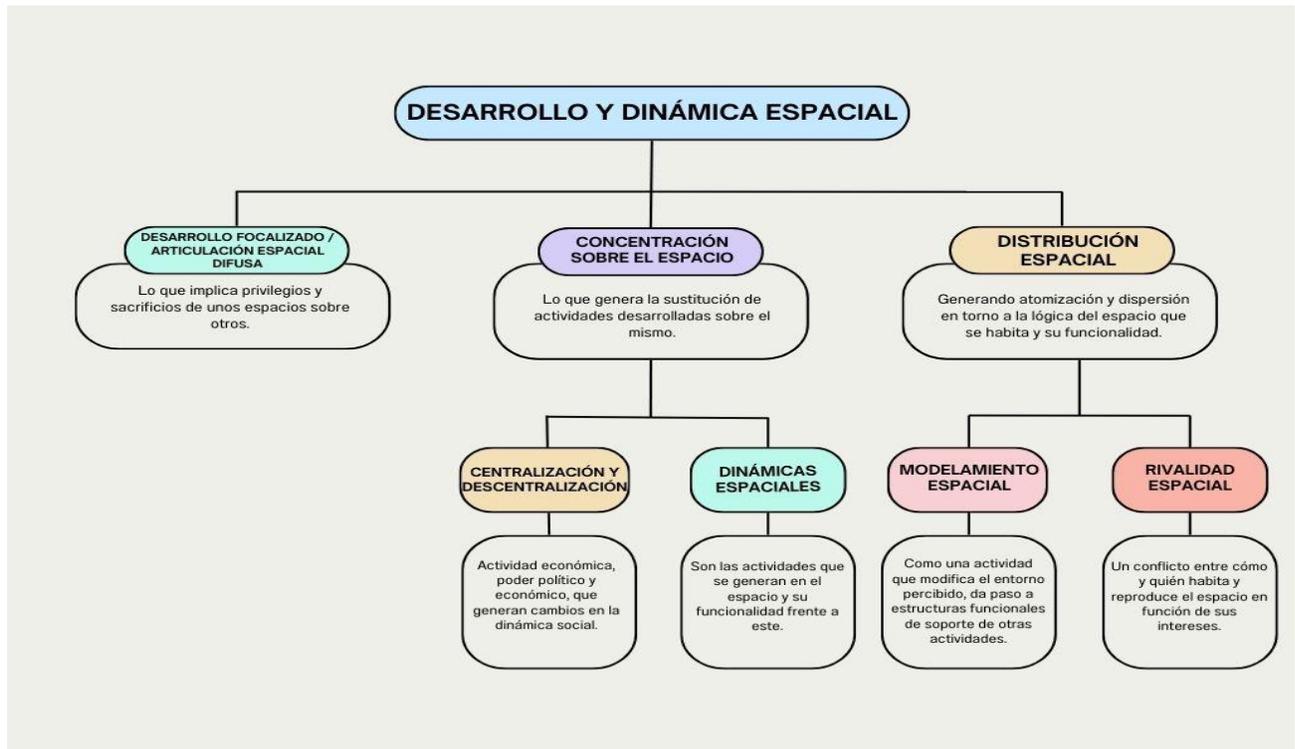
Así, la correlación espacial a la que alude el presente trabajo no es otra cosa que la funcionalidad que se espera obtener de un territorio luego de ejercer allí ciertas transformaciones enclave de soportar actividades complementarias en el mismo; además, estas acciones requieren

de una planeación, que para este caso **desbordaba el poder de gestión de los actores locales** y requería de un acompañamiento externo. Sin embargo, esta correlación espacial implica otro aspecto, al que en esta investigación se le denomina como *imposición territorial*, la cual se entiende como el proceso de suplantación de una dinámica espacial por otra, o lo que es lo mismo la superposición de una territorialidad sobre otra, dando paso a la aparición de conflictos enmarcados en la destinación que se le da a los recursos presentes en el territorio, tanto físicos como antrópicos, económicos y ambientales; en donde, la capacidad de gestión de los agentes transformadores externos entra en disputa sobre lo ya establecido, lo tradicional.

En consecuencia, esta *correlación espacial* es conflictiva en su esencia y requiere del poder de gestión y la adaptabilidad del territorio para poder operar, lo que detona **escenarios de choque entre la reproducción social tradicional del espacio y las nuevas formas propuestas para habitarlo**; las cuales proceden de agentes con capacidad de gestión alta que a su vez abogan hacia la capacidad de adaptabilidad del territorio para trazar objetivos en conjunto, que como se ha evidenciado en esta investigación, terminaron por privilegiar a los intereses políticos y económicos, gracias a ejercicios de porte del poder. Por consiguiente, la *atomización del espacio* fue un resultado que se pudo evidenciar en el **Anexo 2 Matriz -Revisión fotográfica y cartográfica**.

, gracias a que los intervalos entre fechas de las fotografías recopiladas allí permitieron evidenciar algunas de las transformaciones que ha sufrido el espacio posterior a la llegada del Aeropuerto José María Córdova, en donde se observó un interés por reproducir dicha dinámica en las inmediaciones de este; es decir, incentivó la concentración de sectores productivos y el establecimiento y presencia de la actividad productiva y económica a diversas escalas allí.

Gráfico 8 Esquema del segundo hallazgo: *Desarrollo y Dinámica Espacial*



Fuente. Elaboración propia.

En el **Gráfico 8** se presenta el segundo esquema correspondiente a las categorías que fueron agrupadas en *Desarrollo y Dinámica Espacial*; este esquema amplía el análisis que se presentó anteriormente y guarda una estrecha relación con el mismo; puesto que, permite hacer una interconexión entre la *correlación espacial* y los fenómenos que se produjeron de manera posterior a las transformaciones que iban tomando lugar, pero también, expone algunos detonantes y la aparición de nuevas categorías que contribuyen a los resultados obtenidos para este cronotopos. Así, el *desarrollo y la dinámica espacial* implican una etapa temprana que generó la manifestación de nuevas lógicas en el espacio en contraste con las ya existentes, las cuales, comenzaron un camino de transición en función de su adaptabilidad y la aparición de nuevos escenarios y oportunidades en el territorio.

Este esquema permite constatar que la atomización de la que se habló en el apartado anterior, **se dio gracias a un desarrollo focalizado y una articulación espacial difusa**, que no es otra cosa que el establecimiento de la infraestructura del aeropuerto de Rionegro en 1985, y lo que se logró apreciar de su dinámica de ocupación espacial para la época, en contraste con su situación

en 2016 (fecha de la foto más actual analizada en el **Anexo 2 Matriz -Revisión fotográfica y cartográfica.**

). De acuerdo con lo que se pudo observar en las otras fotografías, para 1985 la conurbación en el municipio de Rionegro, y sobre todo en las inmediaciones del aeropuerto era baja; puesto que, la reproducción social no abarcaba aún esos espacios con el fin de desarrollar sus actividades. Lo que originó una *articulación espacial difusa*; es decir, dos espacios distantes entre sí, que no evidenciaban una articulación sinérgica entre la actividad urbana, productiva y económica, y la infraestructura que pretendía darle soporte y apoyo.

Esto produjo el privilegio y sacrificio de unos espacios con respecto a otros, con el fin de garantizar el establecimiento de esta infraestructura para poder darle soporte a la actividad económica emergente. Aquí, vuelve a aparecer el ejercicio de porte del poder y la influencia sobre este por parte de las estructuras políticas y económicas como elemento central que permite comprender las razones que motivaron las transformaciones que se gestaron en Rionegro en la segunda mitad y finales del siglo XX. Desde el componente político se resalta el Acuerdo 043 de 1960 del Concejo Municipal, mediante el cual exoneraron de impuestos por 15 años a las empresas que se instauraron en el territorio, **generando así los estímulos suficientes para la concentración de la actividad productiva, las inversiones y el capital en el municipio.**

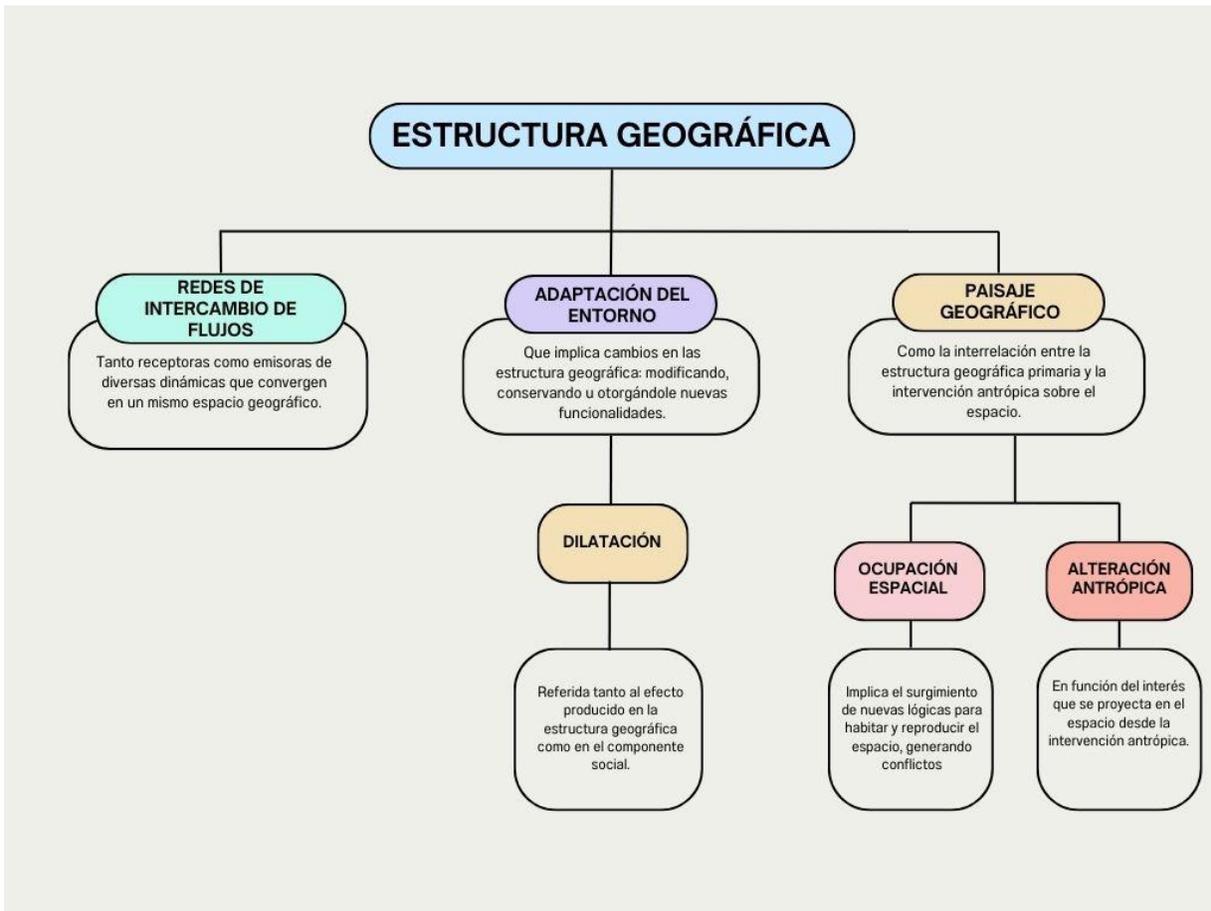
Por otra parte, esto ocasionó una concentración de ciertas actividades sobre los nuevos escenarios que se consolidaron sobre el espacio, provocando **la sustitución de la actividad social tradicional que hasta entonces había reproducido el espacio que habitaba**; en consecuencia, y gracias a los incentivos en términos de política tributaria (exención de impuestos) y la consolidación de nuevos escenarios que privilegiaron la actividad productiva, la descentralización operativa de los agentes cuya capacidad de gestión les permitiera centralizarse allí, tuvo los motivantes necesarios para adelantar los procesos para hacerlo. No obstante, este elemento potenciaría la idea de la sustitución de la actividad tradicional, lo que produjo cambios en la dinámica social, las actividades económicas y las decisiones que se tomaron en el territorio. Nuevamente se abogaba a la adaptabilidad del entorno y de quienes lo habitaban, siendo superados por la capacidad de injerencia de los agentes que se estaban instaurando en el municipio, y el interés político porque estos lo hicieran; conjugado una estructura con habilidades y el poder suficiente para desplegar acciones que transformaron el territorio.

En consecuencia, **todo esto generaría una serie de modelamientos o modificaciones en el espacio, que a su vez, ocasionaron rivalidades espaciales en función de una distribución de actividades en el espacio, o lo que aquí es referido como *distribución espacial***, situación que implica una tensión sobre quién y cómo se dan las reproducciones sociales en el espacio; puesto que, esto es el resultado de los intereses de quién la ejecuta y su capacidad para gestionarlas, en clave de un sentido y un objetivo. Asimismo, esto implica modificaciones en la funcionalidad del territorio en sí, lo que depende del interés de quiénes ejecutan acciones en el espacio y como lo hacen, **modelando así la estructura espacial** y condicionando las actividades que se llevan a cabo allí de acuerdo con la funcionalidad que se pretende conjugar.

El

Gráfico 9 presenta el tercer esquema perteneciente al análisis que se plantea en este cronotopo; allí, se observa la agrupación de las categorías emergentes relacionadas con la *Estructura Geográfica* como elemento principal de la conformación del espacio. Aquí, se expresa la relación e implicaciones de la reproducción social sobre el espacio, acción que implica la convergencia de diversos intereses que pretenden reconfigurar el territorio del problema abordado desde la presente investigación. Por lo tanto, es crucial comprender que para la triada que aquí se ha tratado, la *Estructura Geográfica* es susceptible a las *transformaciones territoriales*; que, a su vez, son ejecutadas en función de la intencionalidad y la capacidad de gestión propuesta por los actores que las impulsan. Por ende, esto implica que existan las *Redes de Intercambio de Flujos*, como concepto que ejemplifica la emisión y recepción de múltiples dinámicas que coinciden en una misma unidad espacial así no residan en esta.

Gráfico 9 Esquema del tercer hallazgo: *Estructura Geográfica*



Fuente. Elaboración Propia.

Mediante las *Redes de Intercambio de Flujos*, se enrután una serie de acciones sobre el espacio que buscan constituir una *Adaptación del Entorno*; como se ha explicado en apartados anteriores, esto es ejecutado en función de la capacidad de gestión de algunos agentes sobre el territorio y la adaptabilidad de otros, principalmente los que se ven opacados por quienes diseñan, formulan y hacen. Esta *Adaptación del Entorno* acarrea cambios en la *Estructura Geográfica*, modificando, conservando u otorgándole nuevas funcionalidades. Es decir, que, las *Redes de Intercambio de Flujos* conllevan a una *Adaptación del Entorno*, en función de los intereses acordados por los agentes con la capacidad suficiente para gestionar y ejecutar sus intereses y materializarlos en acciones sobre el espacio; a su vez, esta acción supone que existan *transformaciones territoriales*, lo que, no solo atañe en variaciones sobre la *Estructura Geográfica*, también guarda relación con el componente social. Por tanto, se concibe una *Transición Vocacional*

y *Práctica* de la actividad económica tradicional, la cual será tratada en el cuarto esquema de este apartado.

Teniendo en cuenta lo anterior, ante la *Adaptación del Entorno*, se percibe cierta *Dilatación*, entendida como el evento de irrupción entre la lógica tradicional (que reproduce el espacio) y las pretensiones externas que injieren sobre el espacio; esta *Dilatación* también afecta la *Estructura Geográfica*, la cual, se ve influenciada por la intromisión de las *Redes de Intercambio de Flujos* y la capacidad decantada de estas para inducir sobre el espacio. Por otra parte, esta intervención tiene influencia sobre el componente social; debido a que, si se modifica la *Estructura Geográfica*, es decir el componente espacial, hay una repercusión en su aspecto social. Por lo tanto, la *Adaptación del Entorno* no implica solamente cambios en términos espaciales, también conlleva a las transformaciones desde el punto de vista social; el cual, de la misma manera es quien reprodujo el espacio que se pretende conservar, modificar u otorgarle nuevas funcionalidades provocando así, una *Dilatación* en el espacio.

A lo sumo, el *Paisaje Geográfico*, para el presente trabajo, se entiende como la interrelación entre la *Estructura Geográfica Primaria* y la intervención antrópica sobre el mismo; configurando escenarios intervenidos que desconocen la lógica social misma que reprodujo el espacio en sí; es decir que, el *Paisaje Geográfico* contempla la convergencia entre la intencionalidad depositada sobre el espacio y su capacidad de gestión sobre el mismo, y la adaptabilidad de quienes lo reprodujeron, y no cuentan con un nivel competitivo que desafíe las aptitudes de los primeros; por otra parte la constitución del *Paisaje Geográfico* guarda estrecha dependencia con la temporalidad, gracias a que es esta misma la que le entrega elementos diferenciadores y permite ejecutar acciones que lo transforman. Lo que implica, que exista una *Ocupación Espacial*, por parte de quienes tiene el poder y la injerencia pertinentes sobre el espacio; ocasionando, nuevas lógicas para habitarlo y reproducirlo y, generando la aparición de nuevos conflictos a los que se debe enfrentar la estructura tradicional consolidada.

Por consiguiente, el *Paisaje Geográfico*, en el caso del fenómeno que se pretende analizar aquí, corresponde al interés otorgado sobre la funcionalidad que se proyecta en el espacio desde la intervención antrópica; en otras palabras, el *Paisaje Geográfico*, está supeditado por la capacidad de injerencia de los actores que lo reproducen. Y es que, este requiere de una intervención antrópica para consolidarse; sin embargo, para este caso, las intenciones de quienes reproducen el espacio en un punto inicial discrepan en concordancia con respecto a quienes cuentan con la capacidad y

pretenden realizar la misma acción sobre el espacio ya producido, de acuerdo con sus intereses. Por ende, el *Paisaje Geográfico*, guarda relación con la *Alteración Dependiente*, gracias a la función e interés que es depositada sobre el espacio en correlación con los intereses de los agentes que cuenten con la capacidad de injerencia suficiente sobre este.

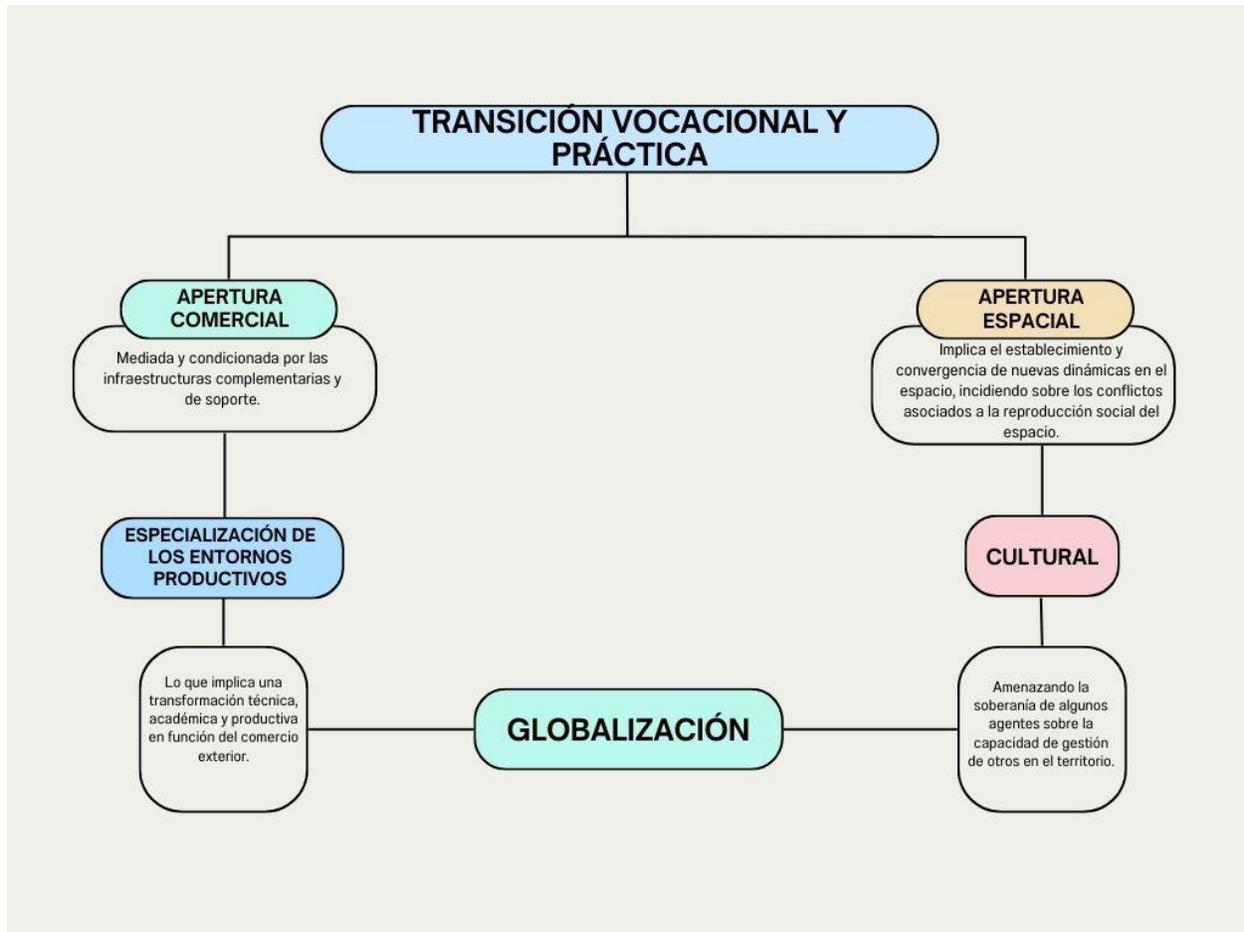
Adicionalmente, en el

Gráfico 10 se expresa la relación de las categorías enmarcadas en la *Transición Vocacional y Práctica*; comprendida desde dos aspectos, la *Apertura Comercial* y la *Apertura Cultural*. Dichos elementos, sirven para ilustrar como esta Transición se consolida en el tiempo gracias a estos; y genera, procesos de Transformación en el espacio y sus individuos. En consecuencia, las formas de reproducir el espacio varían de acuerdo con la configuración que va tomando el entorno; es decir, nuevamente aparece la idea de adaptabilidad, en este caso como una base para la Transición. Cabe resaltar, que como se ha mencionado anteriormente no es solo la Estructura Geográfica o física la que se transforma también cambia la lógica espacial que esta soporta; y con esto, las formas de habitar y reproducir el espacio, así como las actividades que se desempeñan en este.

La *Apertura Comercial*, para el caso que analiza la presente investigación, se encuentra mediada y condicionada por las infraestructuras complementarias de soporte; es decir que, son estas, las que permiten que el proceso de *Apertura Comercial* se genere, pero, como resultado de su operatividad y capacidad también la contienen.

Por otra parte, de acuerdo con los incentivos que produce la *Apertura Comercial*, alrededor de las infraestructuras que le dan soporte, se observa una Especialización de los Entornos Productivos; desde los hallazgos que construyeron el cronotopo se entiende que esto implica la transformación técnica, académica y productiva en favor de potencializar el comercio exterior. Esto último implica generar estrategias que capten la inversión, generando así la concentración de agentes con una capacidad de gestión que supera a la de los actores locales; y que, como se ha expuesto en esta investigación, provoca conflictos sobre el uso y ocupación que se le da al espacio.

Gráfico 10 Esquema del cuarto hallazgo: *Transición Vocacional y Práctica*



Fuente. Elaboración Propia.

Mientras que, la *Apertura Espacial* acá es entendida la convergencia de diversas dinámicas sobre un mismo espacio geográfico, lo que genera una especie de intercambio cultural y confrontación de intereses; es decir que, si bien la *Apertura Espacial* implícitamente contiene una amalgama considerable de elementos: culturales, sociales, de lenguaje, históricos, políticos, etc. En este apartado es relevante centrarse en los que corresponden a lo cultural; puesto que, se entienden como un punto en común en el que tienen lugar los primeros conflictos. Debido a que, el establecimiento en una nueva cultura o de una nueva cultura sobre un espacio consolidado implica *Transformaciones* en las formas de habitar y reproducir el espacio; de allí que sea importante considerar que los cambios que se la hacen a la estructura reposan sobre quienes tienen mayor capacidad de gestión. Por consiguiente, y gracias a lo que se ha evidenciado en este apartado,

es pertinente considerar que la *Cultura* de algunos agentes se superpone sobre la de otros; es decir que, amenaza la soberanía de unos, superada por la capacidad de gestión de otros sobre el espacio.

De acuerdo con los resultados presentados en este apartado correspondientes a los alcances del primer objetivo cabe resaltar que, en las agrupaciones que se plantearon en los esquemas algunas categorías no tuvieron participación, aun así, es relevante mencionarlas; puesto que, contienen elementos significativos que podrían ser abordados mediante el segundo objetivo. Por lo tanto, se precisa en que las fugas categóricas que tuvo este primer instrumento de recolección de información fueron: la legitimidad y la legalidad, como una discrepancia entre la ocupación del espacio y la regulación normativa ineficiente, la ausencia de identidad local como una consecuencia que promueve el desentendimiento por lo social, el arraigo territorial y la desestructuración del tejido colectivo. Asimismo, se busca que las fugas aquí presentadas sean alimentadas con los hallazgos que se obtengan luego de la implementación del segundo instrumento; dado que, este implica una interacción directa con los sujetos y el contexto a la luz del objeto de estudio que aborda la investigación.

Por último, ante la percepción de dichas fugas por parte del investigador se proponen las siguientes consideraciones: al referirse a la legitimidad y la legalidad se busca hacer alusión precisamente a los hechos que no cuentan con una normatividad clara y explícita, pero son llevados a cabo a nivel social sin generar un rechazo son considerados como legítimos, así no sean legales; y la legalidad se refiere a las normas, códigos, leyes, decretos, entre otros que componen una estructura jurídica, por eso, se plantea la ocupación del espacio como un acto legítimo y la ineficiencia normativa como un hecho relacionado con la legalidad. Por otra parte, la identidad local se contempla como elemento transversal para la construcción de relaciones sociales y el tejido colectivo; por ende, gracias a su ausencia en los resultados que se presentaron para el primer objetivo se estima que puede existir una debilidad correspondiente a estos temas, lo que se espera, es que estas fugas adquieran un lugar, así no sea protagónico, dentro de los hallazgos que se encuentren para el siguiente objetivo específico de la investigación.

6.2 Resultados con relación al Objetivo específico 2. Diagnosticar desde la perspectiva de las transformaciones territoriales a la vereda Abreito a través de una Escala Likert y algunas narrativas de sus habitantes

“I refuse, reject, resist your labels,
your judgments, documents, definitions,
your models, leaders and patrons,
because they deny me my existence, my vision, my space.”
(Fragmento de “I Am Not Your Data” de Abhay Flavian Xaxa).

“Me niego, rechazo, me resisto a tus etiquetas,
sus juicios, documentos, definiciones,
tus modelos, líderes y patrocinadores,
porque me niegan mi existencia, mi visión, mi espacio.”
(Xaxa, 2020).⁶

El presente apartado compila los hallazgos encontrados al implementar el segundo instrumento enfocado particularmente para el segundo objetivo de esta investigación, el cual consiste en *Diagnosticar desde la perspectiva de las transformaciones territoriales a la vereda Abreito a través de una Escala Likert y algunas narrativas de sus habitantes*. Para desarrollarlo, fue necesario realizar una serie de visitas a la vereda Abreito, como el contexto investigativo. Estas visitas, estuvieron orientadas bajo los criterios que se establecieron en la **Tabla I**; por lo anterior, siguiendo el enfoque integral del método de *Estudio de Caso*, se hace uso de dos técnicas de recolección de información. Por un lado, la *Escala Likert*, que, aunque usualmente es potencial para investigaciones cuantitativas, el estudio de caso es promisorio desde su misma naturaleza, para develar la experiencia completa de un caso específico desde la articulación de instrumentos cualitativos y cuantitativos. Por otro lado, se complementa la información de las percepciones de la población con dos ejercicios de entrevista para recolectar datos narrativos. La *Narrativa* complementa y enriquece la generalidad desde especificaciones concretas.

Siguiendo este orden, en principio serán presentados los hallazgos encontrados correspondientes a las narrativas de los actores clave del territorio (siendo estos un total de tres) y, posteriormente se explicarán, mediante algunos gráficos, el cruce de las variables y las tendencias

⁶ Este fragmento corresponde a la traducción propia realizada por parte del investigador al poema de (Xaxa, 2020).

observadas de acuerdo con la percepción de los habitantes de la vereda sobre los temas que se abordaron en la *Escala Likert*.

De acuerdo con las percepciones correspondientes a las narrativas por las cuales pudo indagar el investigador, se encontraron una serie de tópicos significativos, los cuales, fue transversal en las conversaciones que se sostuvieron con los tres actores clave lo siguiente: incertidumbre frente a lo que va a suceder con los habitantes de la vereda Abreito luego de que el proyecto para la ampliación de la segunda pista del AIJMC sea llevado a cabo, reconocimiento del AIJMC y la ZF como parte de la vereda por sus habitantes, asimismo, estos rescatan su importancia en términos de empleabilidad (más en el segundo que en el primero), inversiones en el territorio, alta ilegalidad sobre la tenencia de las tierras, asuntos por mejorar en términos de equipamiento urbano e infraestructura para la prestación de servicios públicos, inquietud sobre cómo las decisiones políticas y las inclinaciones de los gobiernos de turno puedan impactar la realidad de la vereda, incremento en la conurbación de la vereda, lo que aumentó otros asuntos como la inseguridad, las dificultades para la convivencia y la conciliación y el expendió de drogas, arraigo territorial por parte de los habitantes que residen en el territorio, aún más de quienes llevan mucho tiempo establecidos allí, pese a los obstáculos que se presentan para consolidar un tejido colectivo y social y, **la transición paulatina de las actividades tradicionales sobre el uso del suelo y su vocación; lo que, ya implica una transformación.**

Frente a estos temas, una de las preocupaciones recurrentes que manifestaron los tres narradores entrevistados fue el qué iba a suceder cuándo el proyecto de expansión de la segunda pista del AIJMC fuera llevado a cabo, enfatizando, en la incertidumbre frente a las personas que llevan radicadas durante vario tiempo en la vereda; asimismo, resaltando que allí existe presencia de personas que fueron desplazadas por el conflicto armado que ha permeado a Colombia, y que, en Abreito encontraron una nueva oportunidad. En consecuencia, uno de los narradores señala que “este proyecto está amenazando tanto a personas que no fueron desplazadas por el conflicto armado como a las que sí, las cuales serían nuevamente afectadas (esta vez por decisiones políticas y económicas) y se verían forzadas a migrar hacia otros territorios” (Sujeto narrador 1, 2024). Esta polémica, plantea la necesidad de una reevaluación de los impactos del proyecto de manera multidimensional y con énfasis interdisciplinar; porque, si bien existen consecuencias directas sobre la esfera social, uno de los narradores afirma que también estarían comprometidas diversos

recursos ambientales en especial fuentes hídricas, de las cuales el municipio de Rionegro se beneficia.

6.2.1 Eje problémico 1: Desarrollo y crecimiento económico e industrial

En la presente investigación, este tema es abordado desde el *Eje problémico 1: Desarrollo y crecimiento económico e industrial* debido a que, este hace alusión a los desafíos que debe afrontar el proyecto de expansión de la segunda pista del AIJMC en función de poder continuar con sus operaciones y desarrollar entornos cercanos que sirvan de soporte para las mismas; pero para poder concluirla a plenitud es necesario recurrir a métodos que mitiguen los múltiples impactos que se pueden generar luego de realizar estas acciones. Por lo tanto, y en este caso en particular, los anhelos por potencializar los sectores económicos van en detrimento de aspectos socioambientales, en donde, es probable que pesen más los beneficios percibidos en términos económicos que los mismos costos que puedan desprenderse desde allí hacia el territorio.

Además, estas decisiones políticas generan dudas con respecto a las motivaciones que puedan tener algunos dirigentes con respecto a la ejecución de este proyecto; según las ideas que sostienen los tres narradores si este acto estuviera en manos de la autoridad departamental y local, no existiría mucha vacilación a la hora de actuar sobre el territorio y poner en marcha las obras necesarias para que este sea llevado a cabo; sin embargo, resaltan que una de las razones por las cuales todavía no se ha llegado hasta ese punto, **es gracias al gobierno nacional que esta de turno para el momento en el que está siendo realizada esta investigación y, a los esfuerzos por hacerle contra a dicha ampliación del AIJMC por parte de la veeduría VIDA JMC.** También, una de las personas entrevistadas argumenta que, a pesar de los esfuerzos que se mantienen desde la veeduría aún falta camino por recorrer y es necesario que se adquiera un compromiso por parte de todas las veredas que resultarían afectadas con la ejecución de este proyecto; puesto que, la participación de personas tanto de Abreito, como de las veredas aledañas que caen dentro del polígono, en actividades y manifestaciones en contra de esto no es tanta, lo que evidencia la existencia de ciertas dificultades en relación con el tejido social.

Por otra parte, uno de los narradores argumenta que:

De hacerse el proyecto de la segunda pista habría 361 predios afectados, lo que corresponde aproximadamente a 412 hectáreas, desaparecerían 1.667 nacimientos de agua y 80.000 especies de árboles

nativos; lo que es preocupante teniendo en cuenta que Rionegro tiene problemas con respecto al acueducto y el abastecimiento de agua, entonces si acaban con el medio ambiente los árboles y las fuentes de agua ¿a dónde vamos a parar? ¿qué va a ser de las futuras generaciones? Y es que, muchas de las personas que tienen arraigo con el territorio y guardan una relación de tradición con el mismo, quieren que sus hijos se mantengan aquí; lo que quiere decir que hay otro impacto social a considerar, que recae de manera evidente sobre las personas que tienen más años en el territorio y de mayor edad (Sujeto narrador 1, 2024)⁷.

Con base en esto, se demuestra que las afectaciones resultantes de la ejecución de este proyecto no solo impactan sobre la población que reside en las veredas donde se estima este sea llevado a cabo, también, conllevaría a una pérdida significativa de recursos naturales; sin embargo, y como quedó evidenciado en los *1.1 Aspectos generales del estado de la cuestión* que transformaron el territorio. Hallazgos y percepciones, la historia del municipio de Rionegro se ha caracterizado por la prelación de los temas económicos sobre otros aspectos que componen la realidad del territorio, otorgándole a los mismos escenarios protagónicos dentro de la toma de decisiones y la injerencia sobre lo público.

No obstante, cabe resaltar que esas mismas acciones son las que han contribuido con la mejora en general que ha tenido el municipio en los últimos años, al menos en temas de infraestructura para la conectividad vial y digital; puesto que, los tres narradores que participaron en esta investigación sostienen que las intervenciones en búsqueda de una mejoría en la vereda si se han visto, e incluso, últimamente han sido recurrentes. Este escenario se complementa de manera sinérgica con las oportunidades de empleo que los mismos argumentan han incrementado para las personas de las veredas aledañas al AIJMC y la ZF; sin embargo, todos coinciden en que la mayoría de la población trabaja en la ZF y en los cultivos de flores cercanos, pero que, su participación dentro de la operación del AIJMC es considerablemente baja.

En consecuencia, una de las conclusiones preliminares frente a esto es que, si bien la presencia del AIJMC favorece e incentiva la inversión por parte de agentes privados y externos en sus intermediaciones, que a su vez, crean alternativas de empleo y focalizan acciones para concentrar recursos humanos y económicos; los nuevos entornos productivos que surgen a raíz de esto

⁷ En adelante, todas las citas que sean mencionadas del sujeto narrador 1 podrán ser consultadas en el **Anexo 4 Matriz de análisis coremático de doble entrada.**
Anexo 5 Relatoría Narrativa 1.

demandan una alta fuerza laboral, gracias a que, posiblemente sus funciones se basan en aspectos más operativos que tecnificados y cualificados; lo que en últimas sí genera empleo, algo que es importante, pero no otorga una trascendencia significativa frente a las oportunidades que son ofrecidas a la población. **Por lo tanto, sería necesario revisar en futuras investigaciones cuántas, de qué forma y en qué cargos son empleadas las personas aledañas a infraestructuras similares al AIJMC y la ZF o incluso tomando las mismas como referencia;** asimismo, cruzar esas variables con otros parámetros como el nivel de educación de la población y las ofertas académicas de los centros de estudio adyacentes, elementos clave para el desarrollo de la competitividad en los territorios. Este argumento resulta gracias a una de las personas entrevistadas que manifestó inconformidad al respecto de la empleabilidad de personas del municipio y la vereda en el AIJMC quién hacía hincapié en que esos puestos fueron ocupados por trabajadores de otros territorios como Medellín.

6.2.3 Eje problémico 2: Desarrollo Inmobiliario, Planeación, Infraestructura y Transformación del Paisaje

Desde el *Eje problémico 2: Desarrollo Inmobiliario, Planeación, Infraestructura y Transformación del Paisaje*, mediante la construcción de las narrativas realizadas con los tres habitantes de Abreito, se pudieron evidenciar asuntos como: la ilegalidad sobre la posesión de la tierra que existe en la vereda, algunas deficiencias con respecto a infraestructuras para la prestación de servicios públicos, particularmente los pozos sépticos (tema que se vincula con la declaratoria de utilidad pública sobre los predios en 2015 por parte de la Aerocivil), la conurbación y sus temas agregados como el aumento de la inseguridad, los arrendamientos (que se han convertido en un problema para los habitantes que residen en el territorio), **la necesidad de una planta de tratamiento y las supuestas arbitrariedades que se han cometido en contra de la población que vive en la vereda, de manera puntual**, sobre las alzas en el coste del agua como servicio público. Ante este panorama, las personas entrevistadas coincidieron en su incertidumbre, justificada por la serie de complejidades que los han acompañado y las que se mantienen en la actualidad.

En orden de enunciación, el primer tema a tratar con respecto a los hallazgos agrupados en este segundo *Eje problémico* es el tema de la ilegalidad sobre la propiedad presente en la vereda, ante la cual, uno de los narradores expresa que:

He estado intentando y tratando de convencer a las personas de que formalicen y legalicen ese tema de la sucesión y la propiedad sobre las viviendas, porque, llegado el caso de que el proyecto se dé y se proceda a la compra de los predios, todo se encuentre legal y no se generen más problemas; pero, lo que pasa es que la gente todavía no entiende que va a haber una segunda pista (Sujeto narrador 1, 2024).

Según los mismos argumentos de los narradores, esa situación se debe en parte a la compra y venta de predios a todas las personas que fueron llegando a vivir en Abreito; además, de la falta de interés de ambas partes por hacer una sucesión formal y legal de la tierra. Entre otras cosas, este panorama también genera duda, por parte de sus habitantes, frente a la idea de que esto hace vulnerable a la vereda en el momento que se inicien las negociaciones para adquirir los predios; sin embargo, existe un problema aún mayor y es la figura de extinción de dominios que está amparada por la constitución política de Colombia, la cual, privilegia el beneficio general sobre el particular.

También, las personas entrevistadas manifestaron estar preocupadas frente a escenarios como el de la infraestructura para la prestación de servicios públicos, en especial con respecto a los pozos sépticos, puesto que, **la lógica de reproducción del espacio que hay en Abreito** se sostiene bajo el tema de la herencia o sucesiones entre familias de la posesión de la tierra; no obstante, como esto no ha sido solucionado desde la raíz, la conurbación misma que experimenta la vereda hace que este proceso sea cada vez más complejo. Asimismo, quienes han podido sacar utilidades gracias a la venta de terrenos en Abreito, **tampoco han querido atender este problema, lo que implica que, si esa reproducción espacial continúa con su tendencia, es probable que esta problemática no encuentre una solución, al menos gracias a la intervención mediante los pozos sépticos.** Sumado a “hay otra cosa, y es que la situación con el congelamiento de las tierras nos tiene afectados en la cuestión de los pozos sépticos, no los quieren poner por el tema ese” (Sujeto narrador 2, 2024), cabe resaltar que, por vencimiento de términos esta debió haber sido eliminada en octubre del 2023, pero, según uno de los narradores no ha sucedido aún.

Existe otra problemática, y es que no todas las casas cuentan con pozo séptico, precisamente por las construcciones que hay, y otra de las razones es que como los predios siguen congelados eso nos ha impedido construir un pozo séptico veredal (Sujeto narrador 1, 2024).

Los habitantes de Abreito, al menos los que pudieron ser entrevistados para el desarrollo del diagnóstico que se propuso el presente objetivo, coincidían sobre el hecho de que la vereda ha sufrido un proceso de conurbación acelerado y que este, les ha generado problemas en temas de seguridad y tranquilidad. Tanto así que, en sus recuerdos, sobre todo en los de los sujetos narradores 2 y 3, se expresa la idea de las pocas viviendas que había en Abreito al momento en el que ellos llegaron al territorio; siendo, según lo que ellos afirmaban, entre 8 y 10 casas aproximadamente, la mayoría pertenecientes a la familia del sujeto narrador 3. Con el paso de los años, la conurbación se convirtió en un factor constante dentro de la lógica espacial de la vereda, esto motivado por lo que ellos reconocen, su ubicación estratégica, que comunica a otras veredas como: Abreo, El Carmín, entre otras, con el AIJMC, la ZF y El Porvenir; además los sujetos narradores 1, 2 y 3 sostienen que Abreito se encuentra a 10 minutos de varios entornos importantes como: el parque principal de Rionegro, el hospital San Vicente Fundación, centros comerciales, floristerías y empresas, entre otros, lo que, incentiva el asentamiento de nuevas personas en el territorio. Según el sujeto narrador 1, de las veredas que están involucradas dentro del polígono de expansión para la segunda pista del aeropuerto, Abreito es la que más población concentra; entre el 2020 y 2021 se construyeron 170 nuevas viviendas allí.

A pesar de que, todo este asunto se ha agudizado en los últimos años, es algo que se comenzó a gestar desde finales del siglo pasado; puesto que, como afirman los sujetos narradores 2 y 3, ellos fueron de las primeras personas que comenzaron a poblar la vereda, en especial el sujeto narrador 3, que ya vivía allí desde 1956, junto con sus padres y hermanos, pero que en algún momento dejó la vereda y posteriormente regresó junto con el sujeto narrador 2 en 1985, y desde entonces se radicaron en Abreito, tuvieron sus hijos y construyeron su familia. Y es que, ellos afirman haber sido de las primeras personas que comenzaron a poblar la vereda, gracias a que compraban y vendían derechos de propiedad entre la misma familia e incluso a otras personas que llegaban externas, entre estos últimos, se encontraban personas víctimas del conflicto armado y fueron desplazados de sus territorios; de acuerdo con esto, el sujeto narrador 1 resalta que estas personas cuando llegaron a la vereda encontraron una nueva oportunidad, un entorno tranquilo y un lugar en donde comenzar de nuevo.

Sin embargo, según afirma el sujeto narrador 2, en algunos casos en los que se desarrollaba el ejercicio de compra y venta de tierras en la vereda, no era claro a quién se le estaba dando la propiedad sobre la tierra, porque lo que ellos hacían era lotear la tierra y esperar a que les llegará

una oferta para entablar las negociaciones pertinentes y hacer la sucesión respectiva. En dichos casos, lo que realmente se consideraba relevante era poder llevar a feliz término la negociación y no tanto el saber quién iba a radicarse en la vereda; gracias a esto, se desarrolló una red de intercambio de flujos sobre los fijos del territorio, es decir, llegada de personas que en conjunto con quiénes ya estaban consolidarían la base social del territorio, y que, en su mayoría llegaron gracias a las negociaciones que se hicieron sobre el espacio de este, o su hijo. **Por lo tanto, a pesar de que en los últimos años las acciones residuales producto de la misma conurbación que experimenta el territorio son percibidas por parte de sus habitantes como afectaciones relacionadas con la inseguridad y la intranquilidad, estos son aspectos resultantes de la misma reproducción lógica que se dio sobre el espacio desde los momentos que** recuerdan los sujetos narradores 2 y 3; asimismo, el sujeto narrador 1 enfatiza en que los arrendamientos son un error en la vereda, puesto que, estos también incrementan la inseguridad.

Por otra parte, el sujeto narrador 1 indica que en los últimos años se han realizado una serie de intervenciones significativas en términos de infraestructura, lo que este relaciona con algo bastante lógico para él, puesto que “en los últimos años ha habido bastante interés por realizar inversiones en el municipio, en especial en sus veredas”. Al indagar por este tema con los sujetos narradores 2 y 3, ellos comentan que no tienen certeza sobre si estas acciones son motivadas por la presencia del AIJMC y la ZF en las inmediaciones de la vereda, o si es algo que la administración municipal ya tenía estimado y debía realizar; lo que sí es claro, así como lo afirma el sujeto narrador 1, es que esto es bien recibido por todos los habitantes de la vereda y sus tres centros poblados, gracias a que, esto contribuye en una mejora significativa en la calidad de vida de todos los habitantes que residen allí, en especial en asuntos como la conectividad física y digital. Ante esto, el sujeto narrador 1 complementa que, cuando el proyecto de ampliación para la segunda pista del AIJMC se lleve a cabo, lo ideal sería que en lugar de comprarles a las personas sus predios, estas sean reubicadas y que se les asegure el cumplimiento de garantías para dicho procedimiento; porque, en el caso de que se perdiera todo lo que se ha podido construir en la vereda a través de los años, “las personas más arraigadas con el territorio van a sufrir mucho las consecuencias”.

Por lo tanto, uno de los asuntos centrales que debería atender este proyecto de ampliación de la segunda pista del AIJMC es poder generar las garantías suficientes para la población que deba ser sacada de su territorio, procurando mantener espacios de dialogo, evaluación y seguimiento, tanto en los impactos ambientales que se presume esto puede ocasionar, como en los impactos

sociales y psicológicos de las personas que serán afectadas cuando este proyecto sea llevado a cabo; puesto que, es crucial comprender que tal imposición en términos sociales significa la fragmentación de un tejido social, en aspectos culturales conlleva a el deterioro de una identidad local e histórica, asimismo, amenaza otros asuntos como el arraigo y la salud de las personas afectadas, en especial, de quienes tienen más trascendencia sobre la reproducción social en la vereda, o cuya historia los vincula a procesos de *adaptación del entorno* y hacia el mismo. También, complejiza elementos socioeconómicos, que dependiendo de si se hace la reubicación y en dónde se haga, puede terminar por forzar a que varias personas que trabajan en los alrededores de la vereda deban abandonar dichas labores; lo que implica, un detrimento en el acceso al trabajo y las condiciones humanas que van vinculadas al mismo, además de la problemática ambiental que se ha enunciado en apartados anteriores.

6.2.3 Eje problémico 3: Ejercicios de poder y balance de posibilidades de cara a los procesos de reterritorialización y desterritorialización

El siguiente conjunto que propone la investigación corresponde al Eje problémico 3: Ejercicios de poder y balance de posibilidades de cara a los procesos de reterritorialización y desterritorialización, para esto, es necesario hacer la claridad de que dichos conceptos no son abordados desde el marco teórico contemplado; puesto que, a pesar de que en conjunto componen una concepción a cerca de las Transformaciones Territoriales, acá son abordados como procesos y no como conceptos, por tal motivo no se hizo alusión a estos en principio. **En consecuencia, es relevante comprenderlos como dos procesos que se dan en vías paralelas; es decir que, mientras una lógica de ocupación espacial es desterritorializada, otra es territorializada o retrerritorializada y viceversa**, todo esto depende de la función que se le otorgue al espacio en determinado momento y a una relación temporal sobre el mismo; además, aquí influyen temas como el porte del poder y su interacción genera conflictos entre lo endógeno y lo exógeno. En conclusión, ambos procesos pueden ser distinguidos como los pasos de distensión y conciliación frente a un postulado u otro dentro de la lógica espacial por parte de los actores que convergen y reproducen un mismo territorio.

Puntualmente, sobre este Eje problémico se comprenden asuntos tales como: la ocupación del espacio y los problemas asociados en función de la presencia de nuevos actores en el territorio y las actividades que estos desempeñan, la presión multisectorial, por parte de la administración

pública y actores externos sobre el territorio, la presencia de entidades y otros afines con los intereses del proyecto de la segunda pista del AIJMC, la incertidumbre de los habitantes de la vereda frente a quién y cómo van a ser tomadas las decisiones que afectan a la población de Abreito y, el desentendimiento por parte del poder institucional para hacerle frente a problemáticas relacionadas con el expendio de drogas en la vereda. **Todo estos temas obedecen a una disputa constante por el territorio, de una lado, está la estructura conservadora y tradicional que defienden los habitantes con procesos de trascendencia en el territorio; por el otro, está la presencia de nuevos habitantes en Abreito y su disputa por el control territorial en función de las nuevas lógicas espaciales y actividades desarrolladas,** y en otro punto de la ecuación, se ubican los intereses afines con el AIJMC y el proyecto de ampliación para su segunda pista, en donde en mayor medida se ubican los aspectos políticos y económicos.

En ese orden de ideas, el sujeto narrador 1 afirma que “en 13.000m hay concentración de aproximadamente 22 viviendas; es decir 22 familias con 3, 4 o más miembros por hogar”, lo que, multiplicado por la cantidad de predios que se pretenden intervenir para realizar el proyecto de ampliación de la segunda pista del AIJMC arrojaría múltiples afectaciones sobre los actuales habitantes de la vereda, y algunas otras aledañas. Y es que, a manera de rechazo frente a que estos hechos sean llevados a cabo, el sujeto narrador 2 sostiene que:

Cada vez que hay elecciones, empiezan a molestar con el tema de la pista, siempre ha sido así, pero nunca pasa nada; claro que, eso posiblemente sí se haga, pero ya no es tan fácil de sacar a la gente a la calle y ponerlos a aguantar hambre, como se hacía primero” (Sujeto narrador 2, 2024)⁸.

Bajo este argumento, se respaldan dos de las ideas que componen este *Eje problémico* de cara a los procesos de ocupación en la vereda y la presión multisectorial frente a los temas que la comprometen, en especial los asociados con el AIJMC y su segunda pista.

Sin embargo, esta situación ya cuenta con un antecedente, el cual rememora el sujeto narrador 2, refiriéndose a un proceso similar que ocurrió a finales del siglo XX; en donde, algunas

⁸ En adelante, todas las citas que sean mencionadas de los sujetos narradores 2 y 3 podrán ser consultadas en el **Anexo 5 Relatoría Narrativa 1.**
Anexo 6 Relatoría Narrativa 2.

empresas, entre esas una en donde laboraba el sujeto narrador 3, y que fueron sacadas del territorio y enviadas hacia sectores aledaños, como en el caso de Flores Medellín, que desplazó su operación hacia Llanogrande. Por lo tanto, el sujeto narrador 2 expresa entre sus preocupaciones, el hecho de lo que va a suceder cuando se ejecutó el proyecto y tengan que sacar nuevamente a las personas de su territorio; puesto que, según él mismo, cuando se hizo la compra de los predios para hacer el AIJMC, la gente manifestó sentirse a gusto con la decisión y la compensación recibida por abandonar su territorio. No obstante, según el sujeto narrador 2, pronto se darían cuenta que ese no fue el camino adecuado; debido a que, él no recuerda que eso produjera resultados satisfactorios en los expropietarios de los predios, gracias a la mala administración del dinero recibido, lo que ocasionó otra serie de problemas en la calidad de vida de esa población.

Dentro de las estructuras importantes que se perdieron en la vereda tras la llegada del AIJMC el sujeto narrador 2 alude a un acopio que servía para almacenar las producciones primarias que provenían de los cultivos propios de la vereda y de sectores aledaños; y a su vez, contribuía en los procesos de distribución de estos; algunas microempresas, dos empresas dedicadas al cultivo de flores y algunas cementeras. En consecuencia, y anclado a la incertidumbre que manifestaron sentir los sujetos narradores que aportaron a la construcción de este capítulo de resultados, el temor en general que perciben los habitantes de la vereda se centra justamente en esto; por un lado, no tener claridad sobre quién va a tomar las decisiones que van a impactar su territorio y como estas van a ser llevadas a cabo, y por el otro, la incertidumbre frente a qué resultados va a dejar esta acción sobre la población que reside en Abreito y va ser afectada.

Sumado a esto, el sujeto narrador 1, complementa que el pasado 3 de febrero del presente año:

Vino el consorcio Rionegro 30, que es de una compañía española y son los encargados de hacer el estudio del proyecto, a ellos se les ven las intenciones de hacer trabajo en campo; incluso, en la vereda hay presencia de drones sobrevolándola dos o tres veces por semana (Sujeto narrador 1, 2024).

Lo que, demuestra que la presión multisectorial que experimentan los habitantes de la vereda Abreito; esto, es algo que concuerda con el interés que hay sobre el territorio por parte de múltiples actores, tanto internos como externos. Asimismo, una de las razones que los tres sujetos narradores reconocen, es la ubicación estratégica que tiene la vereda, como se explicó

anteriormente, y que, según ellos, genera más atractivos para que cada vez, se radiquen otras personas dentro del territorio. En consecuencia, emergen conflictos sobre la ocupación y el uso del suelo, así como en la transición vocacional de las actividades que se desempeñan en el territorio y la adaptación que transitan los componentes sociales, ambientales, políticos y económicos frente a esto, los cuales, van a ser abordados en el último *Eje problemático* correspondiente a este apartado.

Por otra parte, los tres sujetos narradores coincidieron en los temas asociados a la ocupación de personas externas en el territorio y otros asuntos que se desprenden desde allí como la inseguridad y la convivencia al interior de la vereda. Desde la perspectiva del sujeto narrador 1 se expresa que:

Hay un sector en el que viven 60 personas, en aproximadamente 9 apartamentos y ahí es donde se generan constantemente conflictos de convivencia, lo preocupante es que hay 14 niños en medio de esa violencia intrafamiliar. Además, son entornos altamente inseguros por temas como el expendió y consumo de drogas (Sujeto narrador 1, 2024).

De acuerdo con los sujetos narradores 2 y 3, los temas relacionados con el expendió de drogas en la vereda aumentan considerablemente la inseguridad; gracias a que este mercado, genera inmersión constante de varias personas en el territorio y, de manera articulada fragmenta aspectos sociales internos, como el uso de poblaciones vulnerables pertenecientes a la vereda en las actividades propias que requieren para sus operaciones. Según ambos sujetos narradores, las viviendas que habitan estas personas no son propias, son alquiladas, lo que, el sujeto narrador 1 afirma “es un problema en Abreito”; dado que, origina conflictos y fragmenta el tejido social del territorio.

6.2.4 Eje problemático 4: Conflictos entre la vocación tradicional y el uso del suelo

El último apartado comprende el *Eje problemático 4: Conflictos entre la vocación tradicional y el uso del suelo*, el cual, se centró en indagar, de la mano con los sujetos narradores que colaboraron en esta labor, sobre temas como el arraigo y las transformaciones territoriales que se han vivido en la vereda y ellos aún recuerdan; asimismo, el ejercicio desempeñado en este apartado permitió explorar los cambios que ha tenido Abreito a través del tiempo, desde la perspectiva de los tres sujetos narradores, y cuáles fueron las consecuencias directas sobre su población y en las formas como esta se relaciona con su territorio. Por consiguiente, aquí se entrecruzan algunas de

los aspectos ya mencionados en los otros *Ejes problémicos* como: la ocupación del espacio, la adaptación del entorno, la incertidumbre frente a las decisiones políticas y en cómo impacten sus resultados a los habitantes de la vereda y, el arraigo; también, aparecen otros nuevos como los impactos ambientales directos estimados y los modos de vida.

Por lo anterior, y de acuerdo con el sujeto narrador 2, tras la llegada del AIJMC y la ZF los cultivos que existían en la vereda se comenzaron a perder; según su relato, antes existía un acopio, el cual quedaba ubicado cerca a la casa en la que actualmente vive el sujeto narrador 2, y en ella, se almacenaban productos como la papa, la mora y la lechuga, que eran cultivados allí anteriormente o provenía de zonas con características térmicas similares; y desde allí, eran distribuidos a otras centrales de abasto del país como la de Medellín, Barranquilla o Cartagena. Además, en la vereda existían otras fincas con casas pequeñas que se dedicaban a la producción de fresas y/o tenían ganado; por su parte, el sujeto narrador 2 argumenta que, para la época él también desempeñó labores similares de producción en la tierra, en su finca sembraba frijol y chόcolo, cuyos excedentes al igual que el de las demás producciones, eran dispuestos en el acopio que tenía la vereda en ese momento.

Por consiguiente, la llegada del AIJMC y posteriormente de la ZF implicó la sustitución de actividades que ya se venían desarrollando en el territorio, tanto de carácter empresarial o de emprendimiento como en funciones concretas que eran llevadas a cabo gracias a la producción de la tierra y sus afines; también, la imposición de ambas infraestructuras conlleva a un cambio paulatino en su medio circundante, por lo cual, la estructura de sus inmediaciones se transformó y transitó de sus labores productivas tradicionales a otras quizá con mayor grado de tecnificación o en función de algo operativo en procesos masivos de producción. **En consecuencia, esto funge como elemento catalizador que potencia la conurbación en los sectores aledaños a las mismas infraestructuras, asunto que en parte explica parte de las problemáticas que se han descrito a lo largo de este apartado, también, se puede estimar que esto generó una especie de incentivo en las personas que en ese entonces tenían posesión sobre la tierra,** para lotearla y venderla; puesto que, las labores de producción de alimentos ya no contaban con una infraestructura que les permitiera gestionar y negociar sus excedentes con el mercado, contribuyendo al desincentivo periódico generalizado que produce el establecimiento de grandes industrias y los espacios sacrificados para que estas se desempeñen sobre el uso tradicional y vocacional del suelo.

Eso fue horrible, la comida aquí sobraba, yo aquí mantenía de todo, y ahora, toca sacar plata para comprar una zanahoria, para comprar un plátano; acá no se compraba nada de eso antes, porque manteníamos de todo” (Sujeto narrador 2, 2024).

Asimismo, según el sujeto narrador 1, para hacer el proyecto de ampliación de la segunda pista del AIJMC se necesitaría mover cerca de 40'000.000 de toneladas de tierra, lo que afectaría a cerca de 50 familias de la vereda que pertenecen a la zona agrícola que **figura dentro del POT del municipio de Rionegro**. Según él mismo, Abreito cuenta con la porción más pequeña de esta zona con respecto a las otras veredas que podrían verse afectadas, y este tema, lo relaciona en función de la conurbación que ha experimentado la vereda en los últimos años. Además, su preocupación se extiende al replantearse preguntas como “¿de dónde se va a sacar la comida para alimentar a las poblaciones?”, asunto que el sujeto narrador 2 reflexiona que no solo va a generar impactos sobre las veredas involucradas; también, desborda en consecuencias sobre el municipio. Desde esta perspectiva, se estiman escenarios radicales y catastróficos con respecto a la producción de bienes para el consumo; puesto que, el sujeto narrador 2 afirma que si la tendencia continúa el problema se va a agravar con el tiempo. En ese sentido, su planteamiento puede ser entendido y respaldado si se estima el aumento en la dependencia del mercado nacional, regional o local de otros externos que provean bienes de primera necesidad como los alimentos, que, se podrían estar siendo producidos al interior del país.

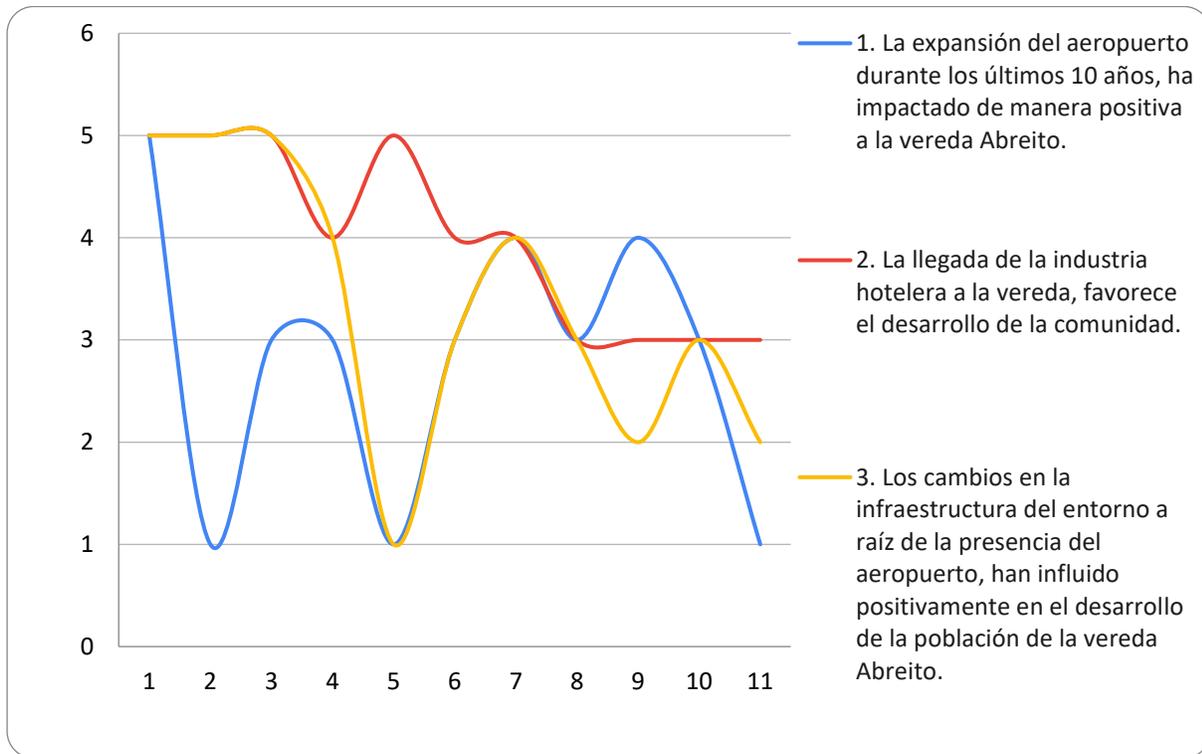
Por ende, desde la percepción de los tres sujetos narradores, nuevamente se hace evidente la incertidumbre frente a las decisiones políticas y económicas y quiénes las toman; dado que, en sus relatos se expresa la preocupación sobre el conflicto que existe entre la vocación y el uso del suelo, respaldando sus argumentos en las afectaciones que esto representa en su territorio y la evidente sustitución de algunas actividades sobre otras. Y es que, resulta interesante resaltar como el sujeto narrador 2 expresa unas labores en las que se remarca la producción de bienes primarios vinculados a aspectos agrícolas; que si bien, aún se conservan algunas de esas en la vereda, según lo contemplado por el sujeto narrador 1 son cada vez menos, y gracias a la amenaza actual que significa para ellos el proyecto de ampliación del AIJMC es propensa a que, para el caso de Abreito, estas desaparezcan.

6.2.5 Diagnóstico de las perspectivas a través de la Escala Likert

Hasta aquí, se ha explorado en este fragmento del informe de resultados las percepciones construidas gracias al trabajo colaborativo entre el investigador y los tres sujetos narradores pertenecientes a la vereda Abreito del municipio de Rionegro; con el fin de articular dichas percepciones, se hizo un *Análisis Coremático de Doble Entrada* que permitió cruzar los hallazgos encontrados mediante las visitas a campo con los *Ejes problemáticos* contemplados en el **Capítulo 4. MARCO TEÓRICO: UN TEJIDO CONCEPTUAL PARA PENSAR EL TERRITORIO**, y las categorías emergentes resultantes luego del *Análisis Cartográfico y Fotográfico*. Por lo tanto y siguiendo el orden propuesto, este apartado se centrará en exponer los resultados de la *Escala Likert* que fue aplicada en formato de encuesta de *Google Forms* a 12 personas aleatorias de la vereda, entre los 22 y 70 años, y cuya residencia en Abreito es superior a los 14 años; cuestión que se alinea de manera sinérgica con la temporalidad que plantea esta investigación.

Por lo tanto, a continuación, se presentan las gráficas resultantes del cruce y agrupación por temáticas de las preguntas o variables planteadas en la *Escala Likert* que fue aplicada a los 12 habitantes de la vereda y, las tendencias observadas de acuerdo con los consensos o disensos que resultaron allí. Dicho ejercicio fue medido en un rango valorativo entre 1 y 5, cuyas asignaciones cualitativas en orden ascendente correspondiente a su número corresponden a: *totalmente en desacuerdo, en desacuerdo, indiferente, de acuerdo y, totalmente de acuerdo*.

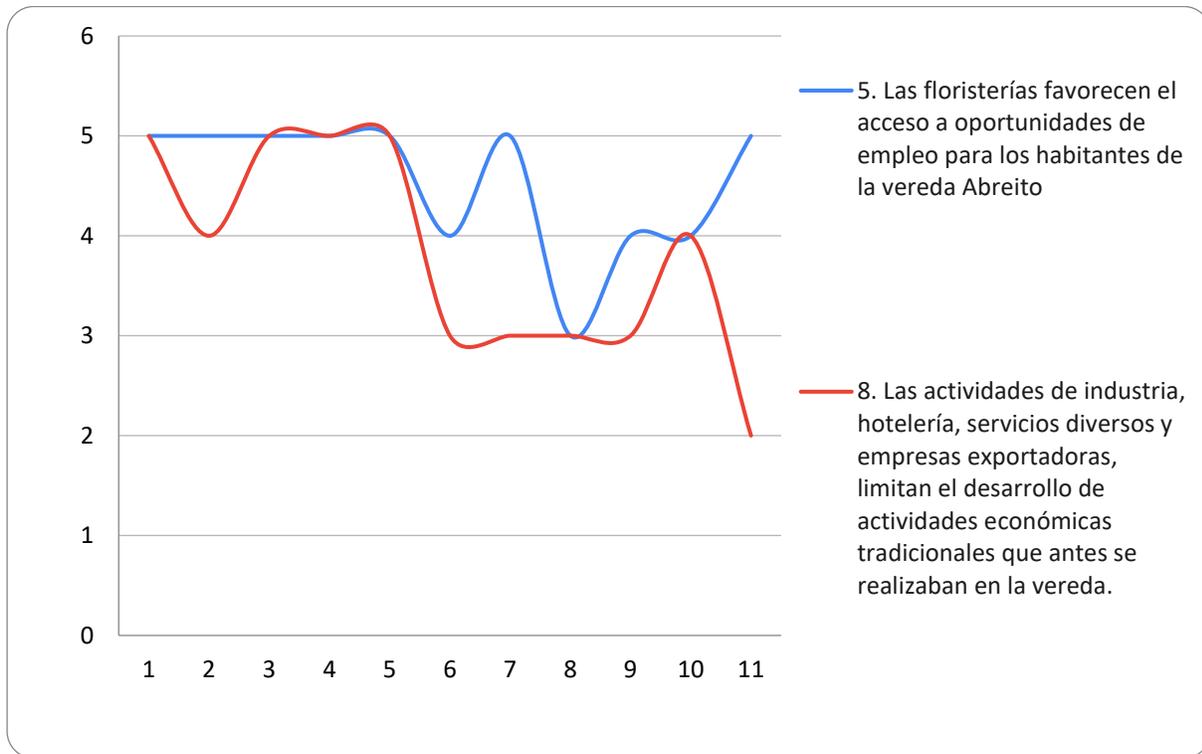
Gráfico 11 Percepciones sobre la influencia del AIJMC y el desarrollo de la comunidad en la vereda Abreito



Fuente. Elaboración propia.

En el **Gráfico 11** se observa una agrupación de percepciones que oscilan entre los valores 2 y 4 respectivamente para cada una de las variables agrupadas allí; lo que implica, un consenso parcial en cuanto a la indiferencia manifiesta por parte de las personas a las que se les realizó la encuesta con respecto a los temas que concierne a las oportunidades que se disgregan de la operación del AIJMC y un posible impacto positivo expresado sobre el desarrollo de la comunidad que habita en la vereda. Por consiguiente, se asocia que las actividades desempeñadas por el aeropuerto repercuten parcialmente en un beneficio que sea recepcionado por parte de las personas que diligenciaron la encuesta; a lo sumo, y a pesar de que no se encuentra un comportamiento de respuesta similar para cada una de las variables, se respalda la indiferencia frente a este tema, la cual se respalda en lo que expresa la gráfica.

Gráfico 12 Percepciones sobre el acceso a oportunidades de empleo y la sustitución de actividades tradicionales en la vereda Abreito



Fuente. Elaboración propia.

En el *Gráfico 12*, se presentan las percepciones resultantes de acuerdo con las respuestas otorgadas por los habitantes de Abreito que participaron en la encuesta, frente al acceso a oportunidades de empleo y las limitaciones que pueden generar las nuevas actividades económicas que se instauran en el territorio sobre las tradicionales que ya se realizaban. Allí, se observa una concentración de respuestas entre los valores 3 y 5, lo que indica una recepción parcialmente positiva de cara a los nuevos centros productivos y las oportunidades que generan para la población de la vereda; no obstante, es pertinente señalar que, según la perspectiva de las personas encuestadas, estas acciones no ponen en amenaza o son indiferentes en relación con los obstáculos que significan para el desempeño de otras labores típicas en Abreito. Por consiguiente, el acceso a nuevas oportunidades de empleo es beneficio para la comunidad; y al parecer, no está estrechamente vinculado con el detrimento de las ocupaciones típicas de esta.

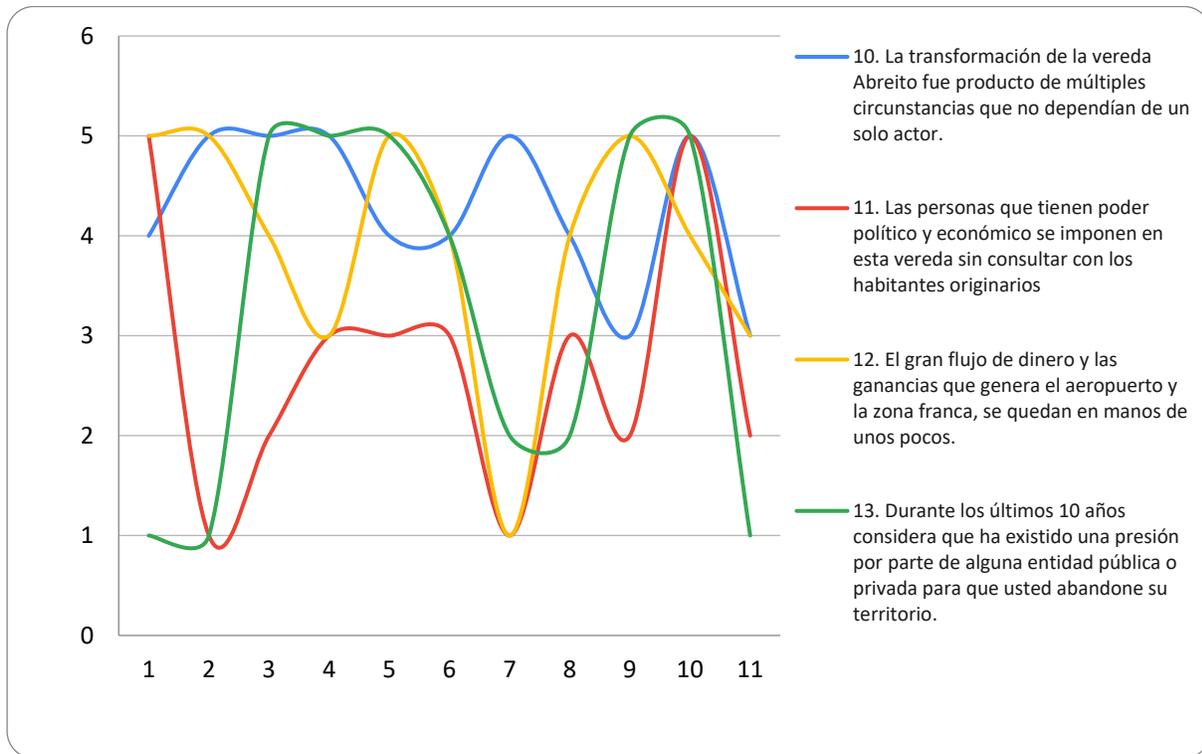
Gráfico 13 Percepciones sobre la condición de las viviendas y la atención prestada en Abreito



Fuente. Elaboración propia.

En el *Gráfico 13* se encuentran las percepciones de las personas que participaron en la encuesta frente al cuestionamiento por el papel protagónico que desempeña la ZF y el AIJMC y cómo estos acaparan gran parte de la atención prestada por las entidades públicas y, la calidad de vida en función del tipo de viviendas para los habitantes de Abreito. En el cruce de ambas variables, se expone un disenso significativo, en el cual, se resalta que para el primer postulado los rangos de respuestas oscilan de manera preponderante entre 4 y 5; mientras que, para el segundo caso, se distribuye en todos los valores, siendo los valores 3 y 5 los únicos que comparten mismo número de respuestas. En consecuencia, este gráfico exhibe cierto grado de indiferencia frente a las tipologías de vivienda y su relación con la calidad de vida, como, una relación directa entre ambas; por otra parte, manifiesta la afirmación de que tanto el AIJMC como la ZF son fuertes receptores de atención por parte de las administraciones públicas, lo que invisibiliza las condiciones de la vereda.

Gráfico 14 Percepciones frente al poder político y económico, la captación de recursos y la presión multisectorial en la vereda Abreito

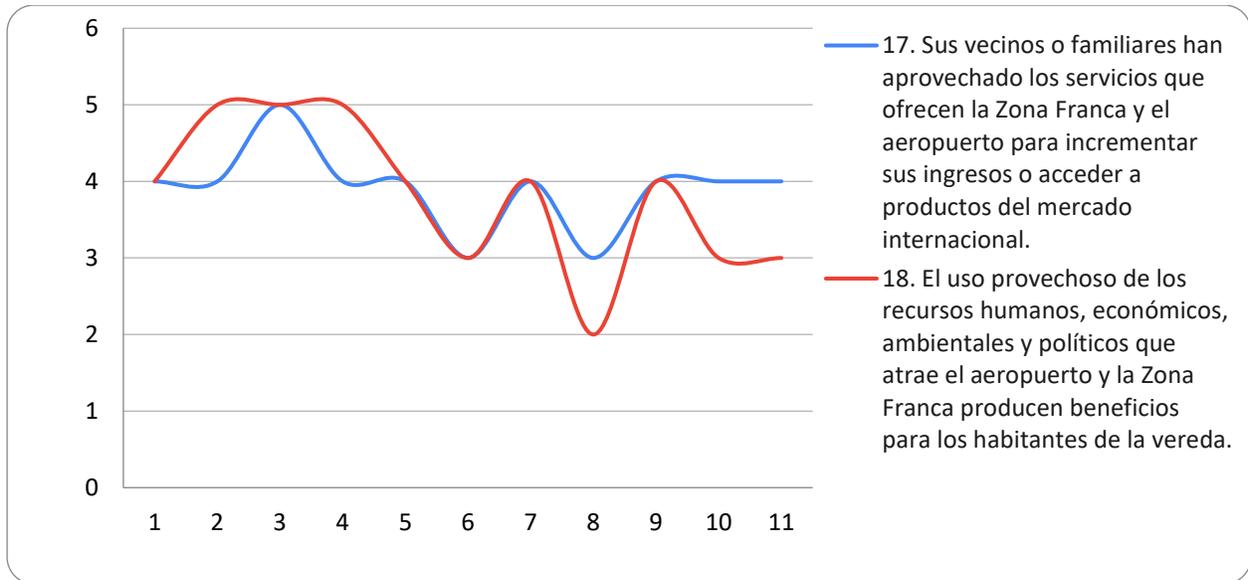


Fuente. Elaboración propia.

El *Gráfico 14* contiene las percepciones resultantes de acuerdo con la agrupación de temas que indagaron sobre el poder político y económico, la captación de recursos y la presión multisectorial en la vereda Abreito, elementos que contribuyen a su transformación; allí, se encuentra una diversidad de respuestas en función de las variables que componen el gráfico, entre las cuales no se observa un consenso. Sin embargo, se entiende, de acuerdo con lo que ahí se expresa, que las personas encuestadas reconocen que la transformación que ha tenido la vereda fue multicircunstancial y no implicó en las decisiones de un solo actor; dado que, de todas las variables es la única que se ubica en rangos con valores entre 3 y 5, lo cual es una relación lógica teniendo en cuenta sus antecedentes. Por otra parte, quienes respondieron la Escala Likert asumen que las personas con poder político y económico no se imponen en la vereda sin consultar, gracias a que la mayoría de sus respuestas oscilan entre 1 y 3; por consiguiente, no se contempla dicha idea. Lo cual, aparentemente no concuerda con la presión por parte de entidades externas tanto públicas

como privadas, que es una variable con más de 4 respuestas ubicadas sobre 5; es decir que, las personas encuestadas perciben una fuerza interesada en qué estos abandonen su territorio.

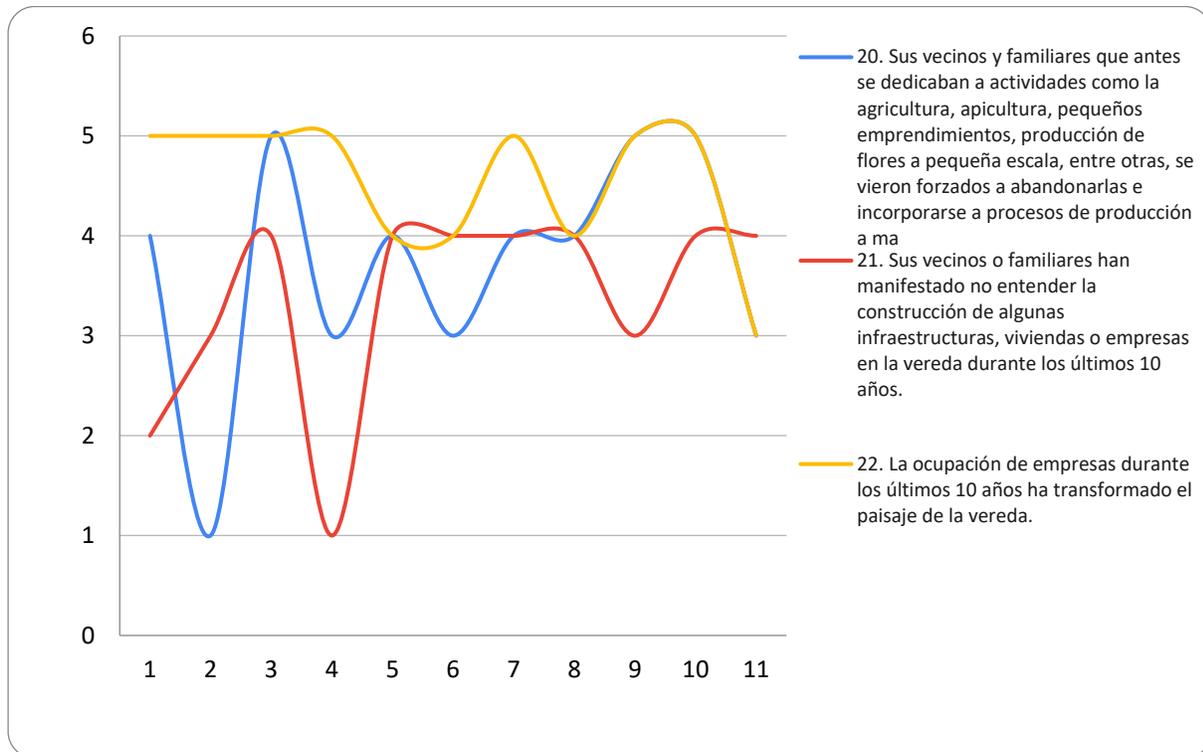
Gráfico 15 Percepciones sobre el acceso a oportunidades en el mercado exterior y los beneficios percibidos por el uso provechoso de recursos en la vereda Abreito



Fuente. Elaboración propia.

El **Gráfico 15** contempla dos conjuntos de respuestas en relativa sincronía con respecto a el acceso a oportunidades que ofrece la operación del AIJMC y la ZF, y la recepción de beneficios para la población, producto del uso provechoso de recursos. De este gráfico se resalta que la mayor parte de las respuestas se ubican entre los valores 3 y 5, lo que indica una inclinación parcialmente positiva por parte de las personas que respondieron la encuesta frente a los beneficios que generan tanto el AIJMC y la ZF para ellos en temas como el acceso a alternativas que aumenten sus ingresos o a productos del mercado internacional; también, resaltando que el uso provechoso de recursos aunque si conciben que les genera beneficios, sus puntos tienden a estar más cerca del 3, lo que indica que sigue generando incertidumbres.

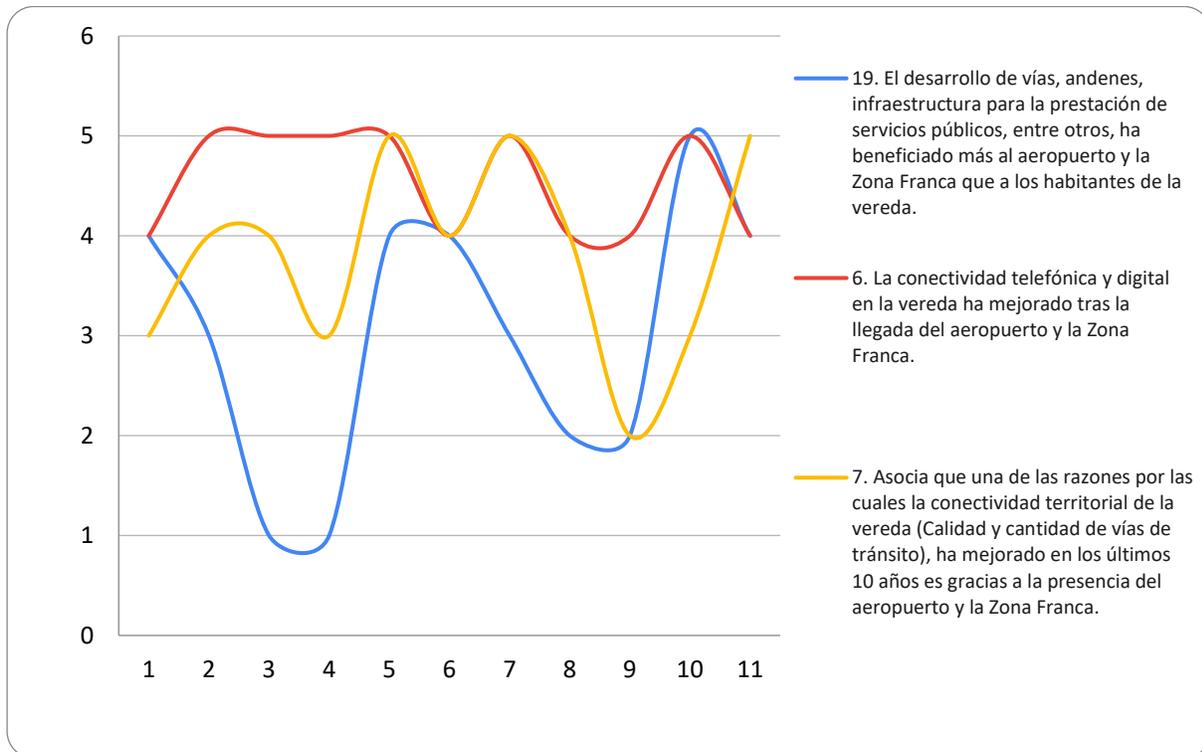
Gráfico 16 Percepciones sobre la sustitución de actividades económicas y la transformación del paisaje en la vereda Abreito



Fuente. Elaboración propia.

El **Gráfico 16** muestra una relación entre la sustitución de actividades económicas y la transformación del paisaje en la vereda Abreito; resaltando que, a pesar de la varianza presentada en algunos de los puntos del gráfico, en otros presenta parcial estabilidad, al menos concentrando sus respuestas en rangos de valores entre 3 y 5. Lo que, indica que si existe una inclinación que relaciona a la operación de las empresas en los últimos 10 en la vereda Abreito con la transformación del paisaje de esta; además, la sustitución de actividades que antes se desempeñaban allí, pareciera estar vinculada a dichas intervenciones sobre el paisaje, lo cual, guardaría una especie de relación con la forma en cómo se reproduce el espacio y por quién. Por consiguiente, se respalda la última variable, sobre la base de las otras dos; y es que, ante la alteración del paisaje y el cambio de actividades económicas, el reconocimiento de estas nuevas lógicas espaciales por parte de algunos habitantes de Abreito puede incurrir en confusiones.

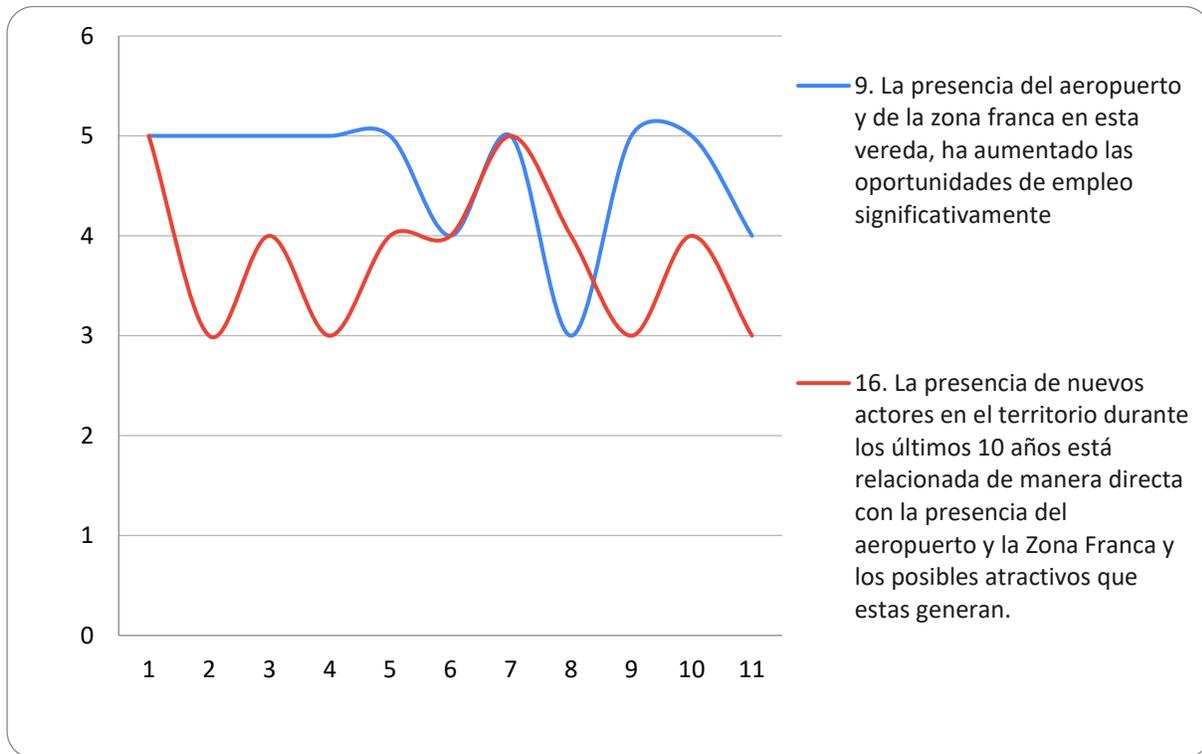
Gráfico 17 Percepciones sobre la incidencia del AIJMC y la ZF en el desarrollo de infraestructura para la conectividad (física y digital), y sus beneficios en la vereda Abreito



Fuente. Elaboración propia.

En el **Gráfico 17** se cruzan aspectos relacionados con la infraestructura vial, de conectividad (física y digital), el espacio público y el equipamiento con la incidencia que tienen el AIJMC y la ZF para que estos sean dispuestos en el territorio; además, cuestiona por la recepción de dichos beneficios en Abreito. En cuanto a esto, las personas que contestaron la encuesta, en su mayoría contemplan la idea de que la presencia del AIJMC y la ZF incide en la realización de todas las obras relacionadas con los elementos que se dispusieron con anterioridad; además, perciben mejoras en asuntos puntuales como las conexiones telefónicas y digitales. Por otra parte, no se observa un consenso sobre si estas infraestructuras benefician en mayor medida al AIJMC y la ZF o a la vereda; no obstante, se resalta que esta variable es la que presenta el mayor número de valores cercanos a 1, indicando un desacuerdo parcial frente a esta relación.

Gráfico 18 Percepciones sobre el AIJMC y la ZF y el incremento en las oportunidades de empleo y actores en la vereda Abreito



Fuente. Elaboración propia.

Por último, el **Gráfico 18** expone la percepción de las personas que participaron del ejercicio, frente al aumento en las oportunidades de empleo y la llegada de actores al territorio, gracias a la incidencia del AIJMC y la ZF; ambas variables ubican todos sus puntos en los rangos de valores entre 3 y 5, resaltando que, la primera, en comparación con la segunda, posee el mayor número de puntos sobre 5, indicando que hay una inclinación positiva frente al enunciado y su relevancia en términos del aumento en la empleabilidad para la comunidad. Por otro lado, el incremento en la cantidad de actores que existe en la vereda no guarda una relación estrechamente directa con las oportunidades que pueda generar la ZF y el AIJMC; lo cual, respalda lo que se abordó en la primera parte de este apartado, en donde, las narrativas condujeron a reflexionar sobre los atractivos propios con los que cuenta la vereda para la radicación de nuevos habitantes allí, como su ubicación estratégica.

Capítulo 7. RESULTADOS CON RELACIÓN AL OBJETIVO ESPECÍFICO 3. INTERPRETAR LAS VARIABLES DE LA TRANSFORMACIÓN TERRITORIAL EN FUNCIÓN DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y LA ZONA FRANCA EN LA VEREDA ABREITO

Este capítulo contiene las representaciones cartográficas producto de la compilación de la información que fue obtenida para los dos objetivos específicos anteriormente descritos. Para dicha elaboración, se asociaron los resultados con elementos disponibles y susceptibles a la elaboración y posterior interpretación mediante ilustraciones cartográficas; por lo tanto, se tomaron en cuenta variables como: el uso y vocación del suelo rural en el municipio, los conflictos por el uso del suelo en Rionegro, el uso del suelo en la vereda Abreito, Aeropueto y Chachafruto (en dónde se encuentra la Zona Franca); en el caso puntual de Abreito, para realizar el mapa de calor solo se tuvo en cuenta el dato de construcciones rurales de tipo residencial, debido a que fue el que más se repitió y abarcó espacio dentro de la cartografía. Por último, se llevó a cabo un ejercicio en *Google Earth Pro*, tipo *collage* en donde se seleccionaron 5 polígonos pertenecientes a la vereda Abreito y en función de los puntos de calor observados en la **Figura 4**; con la idea, de visualizar mediante imágenes satelitales las *transformaciones territoriales* de Abreito en una relación espacio temporal.

A continuación, se presentan tres mapas que van a ser analizados en conjunto porque constituyen un contexto de aproximación hacia la realidad que experimenta el municipio de Rionegro en función de los usos y la vocación de su suelo; además, se exponen los conflictos resultantes interpretados desde cuatro categorías: usos adecuados o sin conflicto, subutilización, sobreutilización y otras coberturas artificiales (urbanas y suburbanas). Aunque el análisis de dichos conflictos para todo el municipio sirve de complemento a la investigación, se hará especial énfasis sobre los correspondientes al contexto y objeto de esta.

Figura 2

Mapa vocación del suelo en el municipio de Rionegro

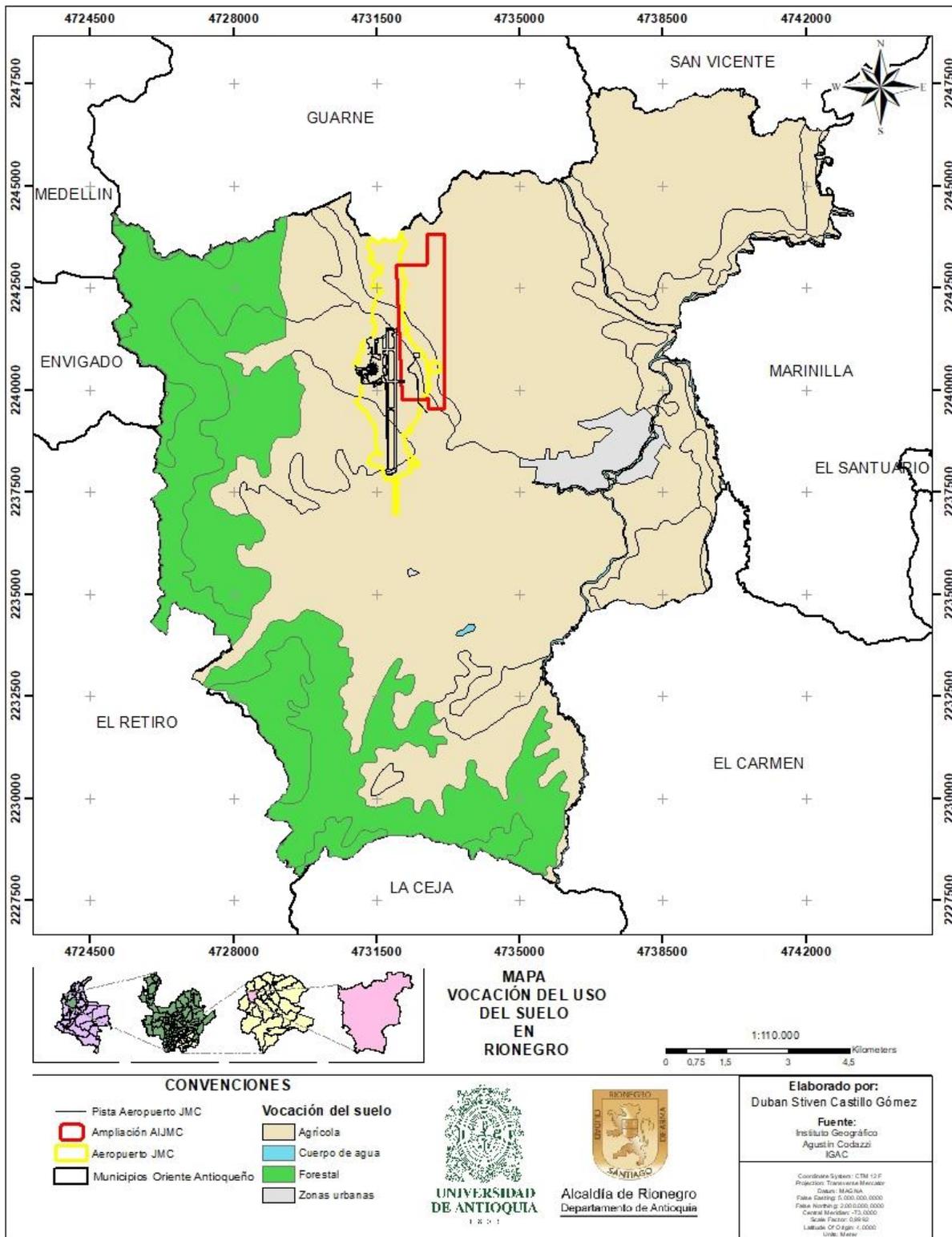
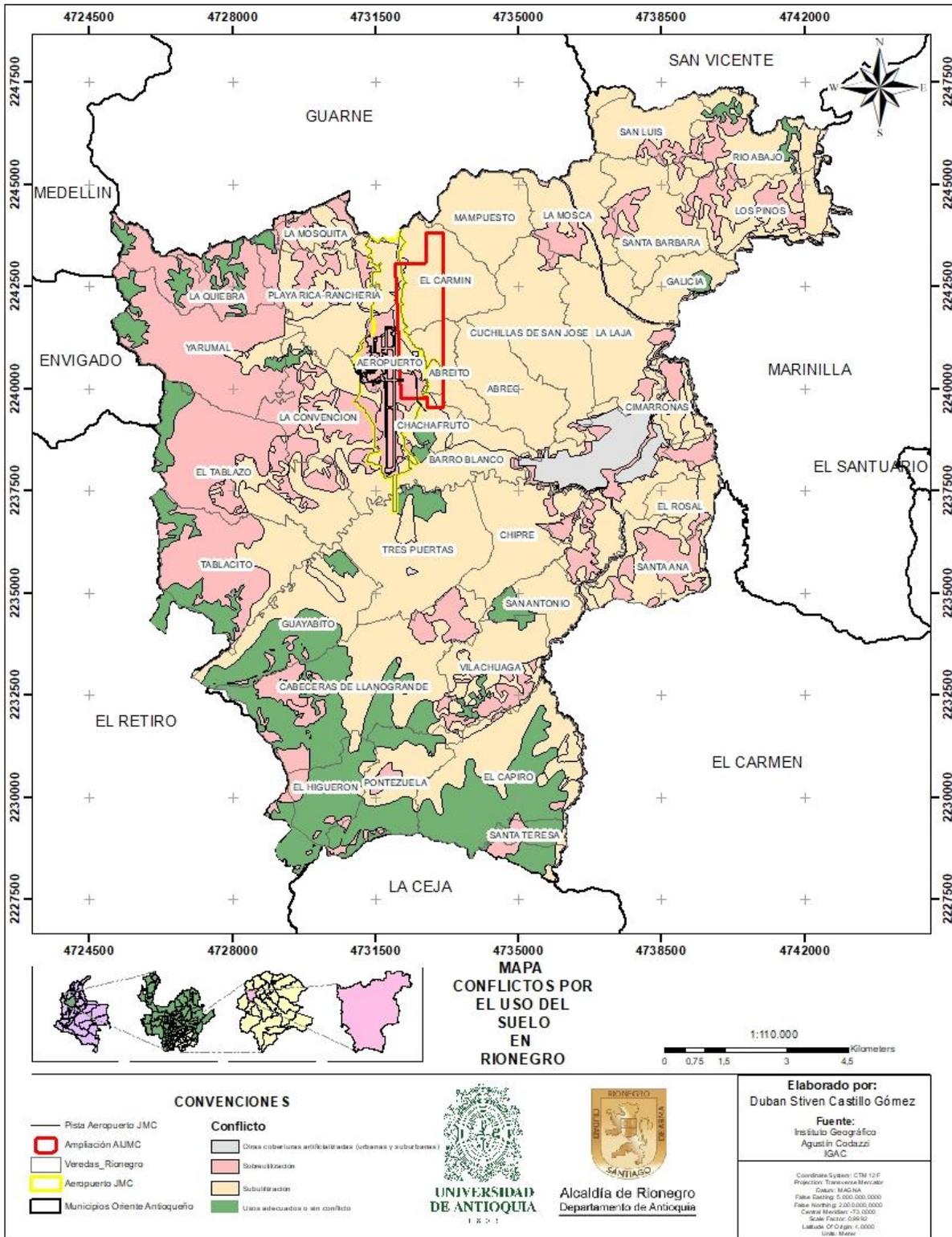


Figura 3

Mapa conflictos por el uso del suelo en el municipio de Rionegro



En la **Figura 1** se encuentran los usos del suelo rural para el municipio de Rionegro; además, se ubica el polígono del actual AIJMC, y se dispone el polígono de expansión para su segunda pista, con el fin de englobar una visión compleja del uso que se le está dando al suelo del municipio, y en especial al que resulta de interés para esta investigación. En consecuencia, en principio se entiende que el proyecto de ampliación para la segunda pista del AIJMC amenaza en gran parte con suelo catalogado como *zona de producción agropecuaria* en función a la clasificación que le otorga el POT de Rionegro; y es que, este uso corresponde a 98ha aproximadamente en la vereda Abreito, en donde también existe suelo de *zona agroforestal* (62,7ha)⁹, de *protección* (44,4ha), de *actividad equipamientos (dotacional)* (2,05ha) y *zona de uso aeroportuario* (0,08ha). En consecuencia, se entiende que el uso del suelo principal en la vereda se centra en la *producción agropecuaria* abarcando cerca del 47,3% del total del suelo de la vereda; también, llama la atención que los mayores datos que le siguen sean precisamente el de *zona agroforestal* y suelo de *protección*, con un 30,3% y un 21,4% respectivamente.

Por su parte, en el AIJMC predomina la *zona de uso aeroportuario* (428,3ha), con algunas áreas distinguidas como *protección* (109,7ha) y otras como de *actividad equipamientos (dotacional)* (39,7ha), *zona de restauración de servicios ecosistémicos* (27,3ha), *zona de producción agropecuaria* (1,3ha), *zona de actividad de terminales de pasajeros y estaciones de transferencia* (0,79ha), *zona de actividad de servicios especializados – Turismo de negocios* (0,59ha), *zona de actividad de industria especializada* (0,52ha) y *zona de actividad de servicios especializados – Actividades complementarias al aeropuerto* (0,36ha). Además, la vereda de Chachafruto, en la cual se encuentra la ZF tiene la *zona de actividad de industria especializada* (47,6ha) la *zona de producción agropecuaria* (38,5ha), suelo de *protección* (26,7ha), *zona agroforestal* (1,25ha), *zona residencial suburbana* (0,91ha) y *zona de actividad equipamientos (dotacional)* (0,37ha). Para estos dos casos, el aeropuerto es quién más cuenta con suelo de protección dentro de su área (incluso comparado con el de la vereda Abreito), siendo este alrededor de 18,02% del total del suelo del aeropuerto; y en el caso de la vereda Chachafruto es de 23,15% sobre el total de su suelo; en ambos casos, el mayor porcentaje de uso de suelo se concentra en la actividad económica principal, contemplando alrededor de 70,4% para el caso del aeropuerto y 41,3% para el caso de la ZF sobre el total del suelo de Chachafruto.

⁹ En adelante todos los valores, incluyendo el anterior, que se expresan en (ha) son aproximados de acuerdo con la información que se encuentra en el shapefile para Rionegro.

En la **Figura 2** se encuentra la vocación del uso del suelo para el municipio de Rionegro, en función de sus usos potenciales, entre los cuales se encuentran tres: agrícola, forestal y cuerpos de agua; el último atributo corresponde a la zona urbana, el cual no se considera relevante por no ser un uso establecido. Según eso, en Rionegro 14.036,5ha corresponden a suelo con vocación *agrícola*, 5.080ha a *forestal*, 360, 7 a *zonas urbanas*, y 110ha a *cuerpo de agua* aproximadamente; lo que presume la capacidad y calidad del suelo con el que cuenta el municipio para protección y producciones afines con lo agropecuario. En este caso, el contraste entre la **Figura 1** y **Figura 2** representan los conflictos por el uso del suelo correspondientes a la **Figura 3**; en donde, se evidencia que, para el caso del aeropuerto hay una *sobreutilización* del suelo en relación con su vocación preponderantemente *agrícola* y su uso actual relacionado con el AIJMC, en la vereda Chachafruto se presenta tanto el *uso adecuado o sin conflicto*, como la *subutilización*, pese a que la ZF funciona allí.

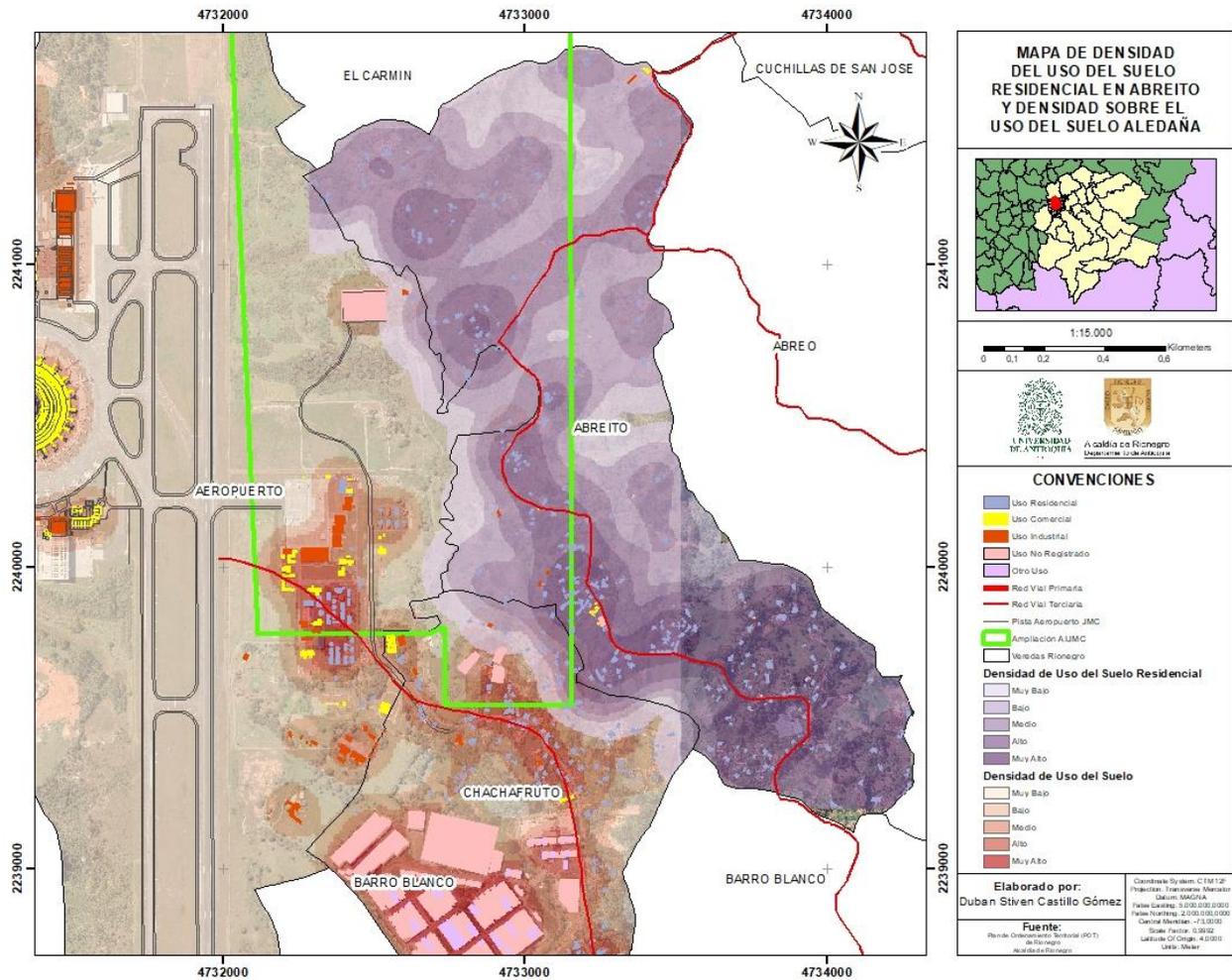
Además, en la vereda Abreito se observa que existe una remarcada *subutilización* del suelo, asunto que cobra más sentido al observar la **Figura 4**, en donde se expresa mediante un mapa de calor que contrasta la *densidad de uso del suelo residencial*¹⁰ en Abreito con la de sus alrededores¹¹, de acuerdo con los intereses de la investigación. Puesto que, el uso del suelo en la vereda contiene las condiciones necesarias para ser dispuesto para los temas *agrícolas*; sin embargo, esto poco o nada se relaciona con el uso real que se le da a este suelo, gracias a que, en mayor medida es utilizado para la construcción de unidades residenciales. Por ende, el grado de *subutilización* de dicho suelo es elevado, llegando a permear a toda la vereda; gracias a la conurbación que ha experimentado durante varios años y que se ha agudizado recientemente según fue constatado por los actores que hicieron parte de la construcción de las narrativas del apartado anterior, asimismo, esto demuestra la *transición vocacional y práctica* sobre los usos y la vocación del suelo a la que hizo alusión el sujeto narrador 2.

¹⁰ Solo se tomó este valor por ser el que más protagonismo presentaba.

¹¹ En este caso fueron utilizados todos los valores: *residencial, comercial, industrial, otro y no registra* para hacer los cálculos pertinentes.

Figura 4

Mapa de calor en función de la densidad del uso del suelo residencial en Abreito y la densidad sobre el uso del suelo aledaña

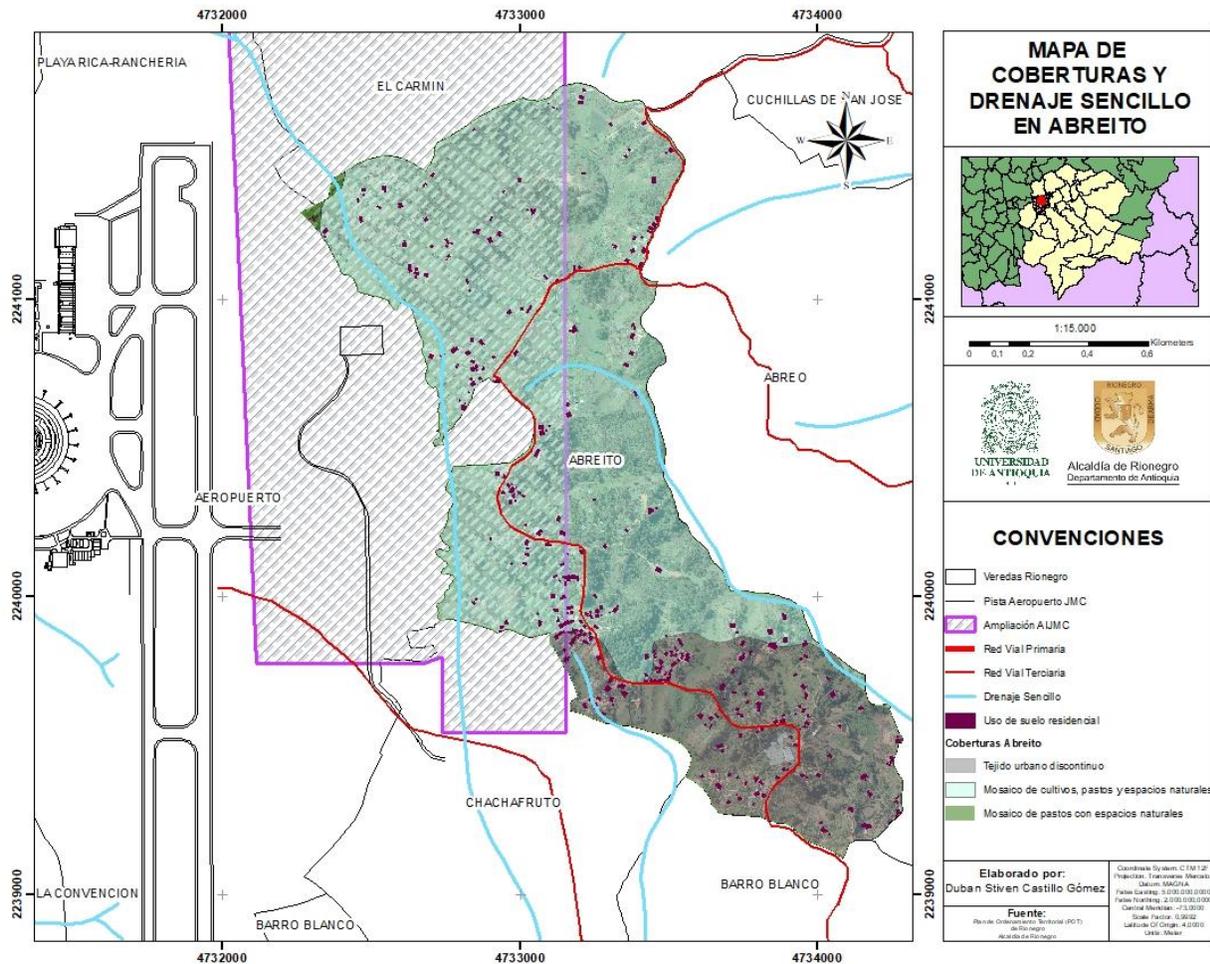


Y es que, la **Figura 4** resulta de especial interés para esta investigación por cuánto permite generar un contraste entre la *densidad del uso del suelo residencial* en la vereda Abreito y la *densidad del uso del suelo* en el aeropuerto y Chachafruto; haciendo la salvedad de que el foco de interés se centra en el AIJMC, la ZF y Abreito principalmente. Por lo tanto, uno de los hallazgos fundamentales indica que si llegará a realizar la segunda pista del AIJMC se estaría amenazando con varios sectores en la vereda que concentran algunas unidades residenciales; además, se puede observar que la mayor concentración residencial se ubica en la zona suroriental de la vereda, lo que podría estar relacionado con la presencia del AIJMC y la ZF hacia el costado occidental, noroccidental y suroccidental de la vereda, aunque, se resalta que para el último sector mencionado,

también existe una concentración considerable de viviendas. Lo que, en últimas reafirma lo expresado por los sujetos narradores en el capítulo anterior y otro de los incentivos para que las personas se fueran asentando en la vereda, la cercanía con sus espacios de trabajo; por otra parte, es relevante resaltar que, en el área de estudio, la mayoría de los usos del suelo están relacionados con lo residencial, a excepción de los casos especiales como el de la ZF, el AIJMC o la Base Aérea.

Figura 5

Mapa de coberturas y drenaje sencillo en la vereda Abreito



De acuerdo con la **Figura 5**, en donde se encuentran las coberturas y el drenaje sencillo de la vereda Abreito, se demuestra que el sector conurbado de la zona suroriente de la vereda corresponde a la categoría de *tejido urbano discontinuo* (50,48ha), mientras que, el *mosaico de cultivos, pastos y espacios naturales* (156,22ha) abarca la mayor proporción del territorio de

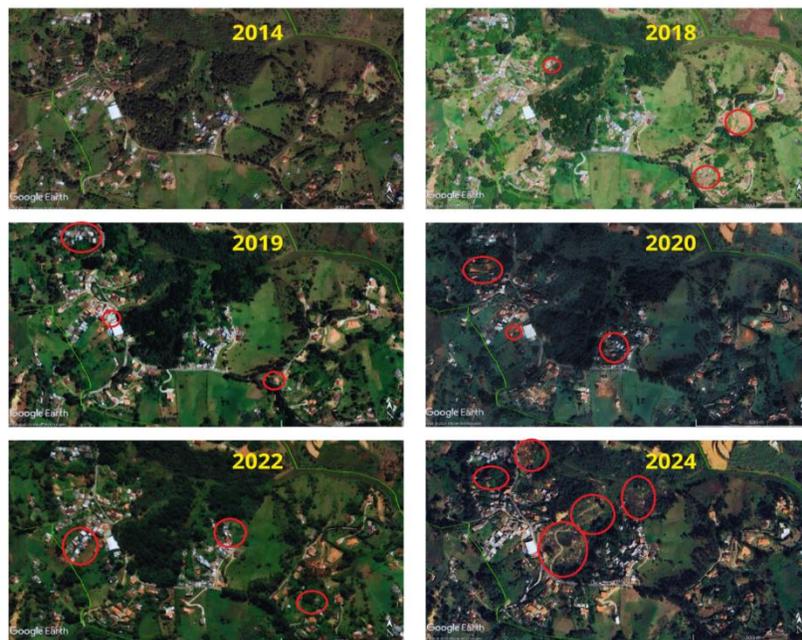
Abreito y el *mosaico de pastos con espacios naturales* (0,57ha) es el de menor protagonismo. Por ende, esta información respalda lo expresado por los sujetos narradores que contribuyeron a la construcción del capítulo anterior y concuerda con su preocupación frente a la pérdida de cobertura natural que significa la ejecución de la segunda pista del AIJMC sobre la vereda Abreito; no obstante, es relevante resaltar que el uso que se le da en la actualidad al suelo no corresponde con su vocación agrícola, puesto que, en mayor medida es utilizado con fines residenciales.

Por último, las figuras **Figura 6**,

Figura 7, **Figura 8**, **Figura 9** y **Figura 10** presentan las principales *transformaciones territoriales* identificadas en los respectivos polígonos de la vereda Abreito, de acuerdo con los hallazgos contemplados en la **Figura 4** y la *densidad del uso del suelo residencial* en la vereda; dichas imágenes, fueron interpretadas conforme a los cambios físicos percibidos en Abreito en función de lo espacio-temporal. Además, se exponen imágenes para cada polígono del 2024, las cuales si bien desbordan la temporalidad que plantea la investigación, sirven para dar un acercamiento con la realidad próxima al momento que se realizó esta investigación y ayudan a ejemplificar el contraste de las *transformaciones territoriales* en Abreito.

Figura 6

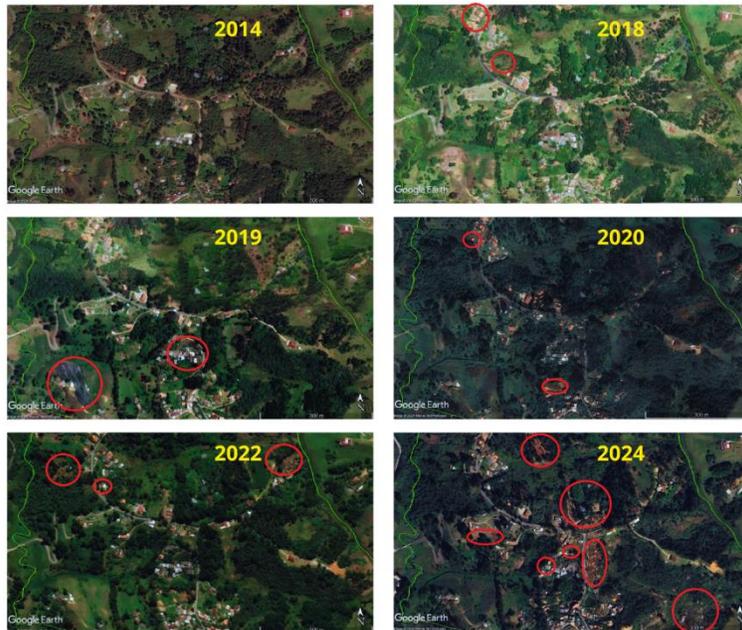
Principales transformaciones identificadas en el polígono 1 (sur) entre 2014 y 2024 en Abreito



Fuente. Elaboración propia con base en imágenes tomadas de Google Earth Pro.

Figura 7

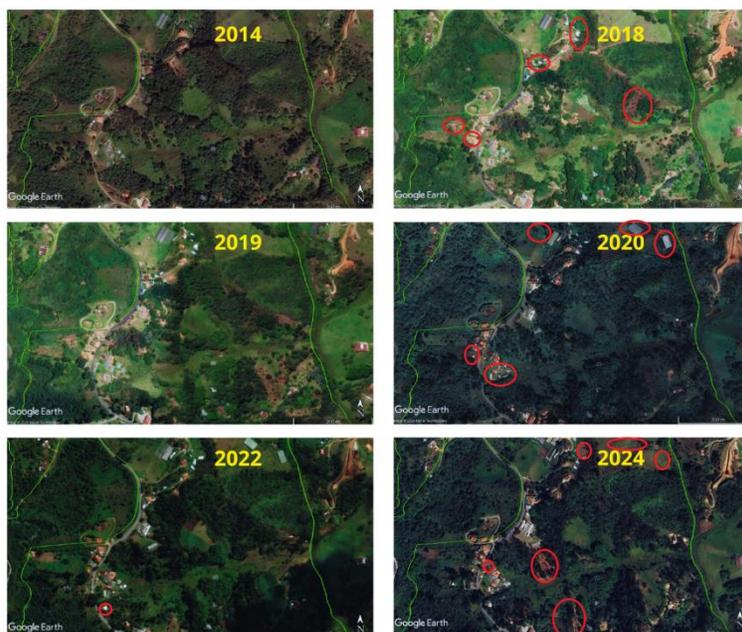
Principales transformaciones identificadas en el polígono 2 (centro-sur) entre 2014 y 2024 en Abreito



Fuente. Elaboración propia con base en imágenes tomadas de Google Earth Pro.

Figura 8

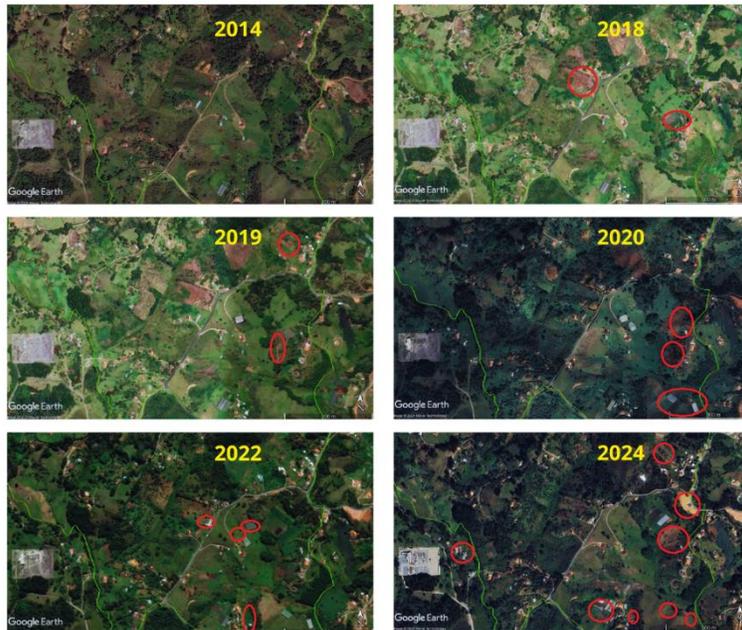
Principales transformaciones identificadas en el polígono 3 (centro) entre 2014 y 2024 en Abreito



Fuente. Elaboración propia con base en imágenes tomadas de Google Earth Pro.

Figura 9

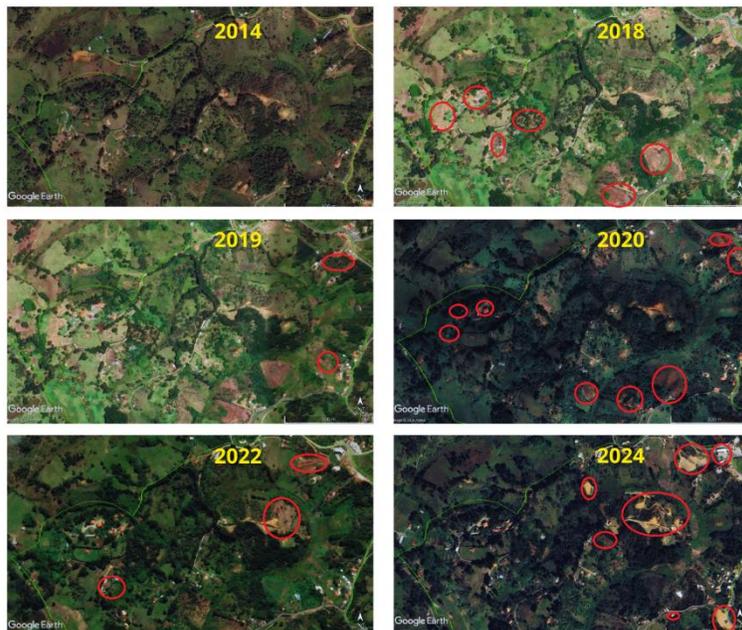
Principales transformaciones identificadas en el polígono 4 (centro-norte) entre 2014 y 2024 en Abreito



Fuente. Elaboración propia con base en imágenes tomadas de Google Earth Pro.

Figura 10

Principales transformaciones identificadas en el polígono 5 (norte) entre el 2014 y 2024 en Abreito



Fuente. Elaboración propia con base en imágenes tomadas de Google Earth Pro.

Capítulo. 8 CONCLUSIONES

La presente investigación se centró en comprender la *incidencia del Aeropuerto José María Córdoba y la Zona Franca del municipio de Rionegro sobre las transformaciones territoriales de la vereda Abreito entre el 2012 y el 2022*; para lo cual, fue necesario hacer un rastreo histórico que permitiera construir los antecedentes de la investigación y encaminar el planteamiento del problema. Conforme se realizó este ejercicio, se encontraron conclusiones apresuradas relacionadas con los usos prohibidos, permitidos y promovidos del suelo en el módulo de interés del AIJMC; además, se pudo construir unos antecedentes con los que se identificó varias etapas que significaron hitos dentro de la transformación y desarrollo de Rionegro como uno de los municipios que presenta mayor crecimiento e intervenciones con respecto a los demás del valle de San Nicolás, esto gracias a las apuestas por la industrialización y los incentivos para la misma que se otorgaron en la segunda mitad del siglo XX con el Acuerdo 043 de 1960 que exoneraban de impuestos a las empresas que se instauraron en el territorio por 15 años, y que fue emitido por parte del concejo municipal de aquel entonces.

Además, la construcción del *tejido conceptual* correspondiente al marco teórico de esta investigación permitió determinar, entre otras cosas, que el concepto de *transformaciones territoriales* aún no cuenta con un conceso académico dentro de las ciencias sociales; sin embargo, desde aquí se propone que este podría ser entendido como las acciones que se materializan en un territorio concreto en función de los intereses de los actores que cuentan con la suficiente gestión e injerencia sobre el mismo, y que estos, no necesariamente deben habitarlo; puesto que, las *transformaciones territoriales* provienen tanto de apuestas endógenas como exógenas. Asimismo, los conflictos sociales y en especial sobre el uso del suelo son un producto de estas *transformaciones* lo que implica que sería pertinente hacer un fortalecimiento riguroso en las especificaciones concernientes a los usos del suelo; también que, el ordenamiento y la planeación de los territorios requiere de una articulación sinérgica con las herramientas y disposiciones que los complementan como el caso de la cartografía y la normativa pertinente.

Por otra parte, y aunque la presente investigación no tuvo el alcance suficiente para determinar el impacto de las dinámicas globales en el espacio local, sus hallazgos resultan relevantes para comprender que los intentos por articular ambas dinámicas se centran en aspectos políticos y económicos que en conjunto simbolizan ejercicios de porte del poder y que, terminan

afectando aspectos sociales, ambientales y culturales. Por lo tanto, plantear escenarios en los que se realicen balances pertinentes con enfoque cuantitativo que permitan estimar los costos y beneficios de manera interdisciplinar de los proyectos que se idealizan para los territorios, es vital para apuntar a un desarrollo sostenible y sustentable en el tiempo.

También, es preciso señalar que existe una desarticulación por parte de la administración municipal con la información cartográfica de origen nacional; por ende, hacer uso de dichas herramientas para enfocar el desarrollo venidero de los territorios es fundamental y requiere de análisis pertinentes llevados a cabo por profesionales competentes en pro de un fortalecimiento equitativo e incluyente del territorio. Asimismo, es relevante señalar que tanto los POT como los planes de desarrollo correspondientes deben perseguir propósitos comunes y trazar objetivos grupales, de acuerdo con las disposiciones de mayor jerarquía, con el fin de alcanzar un desarrollo acertado; es por esto, que los ejercicios de planeación deben ser soportados sobre bases *reales* y no *ideales*, sin dejar de lado los planteamientos prospectivos, pero procurando tener en cuenta el mayor número de variables de carácter interdisciplinar que se encuentran en un territorio.

Por último, se plantea que el enfoque *cualitativo*, y el *estudio de caso* como método es pertinente para realizar investigaciones similares a esta; puesto que, permite emplear instrumentos tanto de sí mismo como del enfoque *cuantitativo*, lo que resulta interesante para fortalecer sus análisis y hallazgos. Por consiguiente, se cree que el modelo planteado en este trabajo investigativo podría llegar a ser una herramienta de utilidad para el futuro académico de quién se interese por estos temas; puesto que, contempla una mirada desde la abstracción fundamentada en fuentes secundarias de información, las cuales permitieron construir un *cronotopo* narrado, también, complejiza el foco de análisis al acudir a las fuentes primarias de información que ayudaron a construir las *narrativas* del objetivo específico 2, que, a su vez, fueron contrastadas con los resultados provenientes de la *Escala Likert*, diseñada en función de los hallazgos del *cronotopo*; permitiendo así complementar la subjetividad y agudizar la sensibilidad del investigador con su trabajo. Asimismo, la agrupación de los resultados para los dos objetivos específicos antes mencionados, posibilitaron la elaboración de la cartografía que fue presentada en el **Capítulo 7. RESULTADOS CON RELACIÓN AL OBJETIVO ESPECÍFICO 3. INTERPRETAR LAS VARIABLES DE LA TRANSFORMACIÓN TERRITORIAL EN FUNCIÓN DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y LA ZONA FRANCA EN LA VEREDA ABREITO**, como una aproximación visual a la realidad del territorio y una comparación técnica ante lo subjetivo.

Capítulo 9. RECOMENDACIONES

Entre tanto, se recomienda que una línea de trabajo interesante para las futuras investigaciones que aboguen por estos temas sería la de realizar un caso de estudio comparado entre lo que se está planeando actualmente para el municipio de Rionegro, y un escenario donde ya se haya desarrollado la ampliación de un aeropuerto; para el caso colombiano, este podría ser el aeropuerto El Dorado. Dado que, esa investigación permitiría tomar un ejemplo, para comprender problemáticas similares, alternativas y soluciones a las mismas, los resultados obtenidos y los retos y oportunidades que consecuentemente emergieron desde allí; con el fin, de poder contemplar un marco de referencia que contribuya a mejorar la rigurosidad con la que son diseñados los planes destinados para estos proyectos. También, los resultados de dicho trabajo podrían llegar a ser una herramienta que sirva para fomentar el argumento crítico frente a proyectos similares tanto en las poblaciones afectas como en los distintos ámbitos pertinentes e interesados, sobre todo en los políticos, económicos y académicos en función del servicio por la sociedad.

Asimismo, se recomienda que, en este caso particular, es pertinente desarrollar un estudio de impactos ambientales, en función de una relación costo – beneficio, en el que se incluyan variables sociales, económicas y ambientales; con el fin de estimar los posibles riesgos y la disposición a asumirlos, así como los perjuicios o posibles oportunidades que se desprendan del proyecto. Para esto, se puede hacer uso de herramientas concernientes al campo de la *Economía Ambiental*; puesto que, estos contribuirían de manera acertada en la elaboración del *Plan Maestro* para la ampliación de la segunda pista del AIJMC. Además, y gracias a que el *Estudio de Caso* se puede emplear tanto en el enfoque *cuantitativo* como en el *cualitativo*, dicha investigación puede generar contrastes interesantes entre los datos y las percepciones; es decir, entre lo objetivo y lo subjetivo como un mismo complemento.

Igualmente, se recomienda al pregrado en Desarrollo Territorial, a sus profesionales, a los futuros colegas y egresados, seguir profundizando en la definición conceptual de las *transformaciones territoriales*; dado que, esto simboliza un reto académico a superar y para el cual, quienes se interesen por los estudios afines al mismo, cuentan con las capacidades suficientes para contribuir al debate sobre este concepto. Aunque, quizá no se llegue a un consenso teórico y académico, el incremento en trabajos de este estilo que permitan indagar sobre las *transformaciones territoriales*, y conceptos relacionados que se escaparon a los alcances de la

presente investigación, son elementos clave para fortalecer la discusión y pulir sus definiciones. Todo esto, enmarcado en la razón de ser de todo profesional, el servicio y el interés por la sociedad, por diseñar estrategias que brillen por su inclusión e igualdad; sobre la base del respeto, el reconocimiento de la otredad y el uso eficiente de los recursos.

Para finalizar, se recomienda seguir fortaleciendo el modelo que en esta investigación fue empleado; puesto que, quizá esto solo constituya los primeros esbozos de algo más significativo y que se convierta en una herramienta de peso para los estudios afines a este dentro de las ciencias, en especial las ciencias sociales. Por lo tanto, es necesario que el mismo sea criticado, complementado, puesto a prueba, rechazado y reafirmado, dependiendo de cuál sea el caso; para así, poder llegar a nuevas conclusiones y extender los límites del entendimiento académico sobre los fenómenos sociales.

Referencias:

- Aguilera Oyarzún, S. (2020). *Entre lo urbano y lo rural: Redefiniendo los límites periurbanos de Santiago a través de la extensión de la red de metro hacia Bajos de Mena*. Santiago de Chile, Región Metropolitana de Santiago, Chile.
- Albertoni, N., & Horta, R. (2021). Análisis de la evolución teórica de estudios vinculados a la internacionalización de la empresa. *Estudios de Administración*, 28(2), 76-96. <https://doi.org/https://doi.org/10.5354/0719-0816.2021.64571>
- Alcaldía de Rionegro. (2021). *Escenarios de Riesgo. Plan Municipal de Gestión del Riesgo de Desastres Municipio de Rionegro - PMGRD*. Plan Municipal de Gestión del Riesgo de Desastres (PMGRD), Universidad EAFIT y Alcaldía de Rionegro, Rionegro.
- Alcaldía de Rionegro. (s/f). *Mgeorio*. Retrieved 22 de Abril de 2024, from <https://rionegro.gov.co/es/mapas/>
- Arroyave Giraldo, R. (2020). *Transformaciones territoriales en los procesos de crecimiento urbano en el municipio de Rionegro, Antioquia (1998-2018)*. Trabajo de grado, Universidad de Antioquia, Facultad de Ciencias Económicas, El Carmen de Viboral.
- Blanco, M. (2011). Investigación narrativa: una forma de generación de conocimientos. *Argumentos*, 24(67), 135-156.
- Cardona Grisales, O. (2020). *Desterritorialización en el asentamiento Alto Bonito del municipio de Rionegro, Antioquia. Determinantes de su fragmentación territorial*. Trabajo de Grado, Universidad de Antioquia, Facultad de Ciencias Económicas, El Carmen de Viboral.
- Congreso de Colombia. (1997). *Ley 388 de 1997*. Ley, Función Pública, Departamento Administrativo de la Función Pública, Bogotá D.C.
- Departamento Administrativo de Planeación (DAP). (2020). *Rionegro. Ficha Municipal 2019-2020*. Gobernación de Antioquia, Dirección Información Departamental, Medellín.
- Departamento Administrativo de Planeación. (2020). *Rionegro. Ficha Municipal 2019 - 2020*. Gobernación de Antioquia, Antioquia, Medellín.
- Duque, P., Meza, O., Zapata, G., & Giraldo, J. (2021). Internacionalización de empresas latinas: evolución y tendencias. *Económicas CUC*, 42(1), 122-152. <https://doi.org/https://doi.org/10.17981/econcuc.42.1.2021.Org.1>

- Freire, M., & Gonçalves, J. (28 de Octubre de 2014). Transformação territorial: do lugar ao não-lugar. *Sebentas d'Arquitectura*(3), 27-33. Retrieved 5 de Octubre de 2023, from <http://revistas.lis.ulusiada.pt/index.php/sa/article/view/1803>
- Galeano Marín, M. (2007). *Estrategias de investigación social cualitativa. El giro en la mirada.* (C. A. Orozco, Ed.) Medellín, Antioquia, Colombia: La Carreta Editores E. U.
- García Espinosa, L., & Sánchez Martínez, J. (2020). *Efectividad de las veedurías ciudadanas como mecanismo de control social : caso de estudio veeduría VIDA JMC y segunda pista Aeropuerto José María Córdova de Rionegro, 2016-2019.* Universidad Eafit, Escuela de Finanzas, Economía y Gobierno, Medellín.
- García, C. I. (2007). Conflicto, discursos y reconfiguración regional. El oriente antioqueño: de la Violencia de los cincuenta al Laboratorio de Paz. *Controversia no. 189. (diciembre 2007).* Bogotá : IPC, FNC, CINEP, CR, ENS, 2007., 129-145.
- Gómez Vélez, L. (2016). Aerópolis: un territorio aeroportuario, hacia un plan integral. *Revista Universidad Católica de Oriente*, 29(42), 8-12.
- Gudiño, M. (2015). Transformaciones territoriales asociadas a la globalización. *Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Universidad Nacional de Cuyo*, 22.
- Guerra Peña, V. (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 de Maestría, Universidad Pontificia Bolivariana, Escuela de Ciencias Sociales, Medellín.
- Kennedy, D. (1995). La Internacionalización. En M. Escamilla, & J. Jiménez Sánchez (Ed.), *Conferencia de apertura Elihu Burrit.* 32, págs. 49-72. Connecticut: Anales de la Cátedra Francisco Suárez.
- Macheca-Ramírez, C. (3 de Junio de 2016). Transformaciones Territoriales: una categoría para explicar las dinámicas de conformación territorial. *Bitácora*(2), 113-120. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.15446/bitacora.v26n2.57671>
- Marín Salazar, S. (2017). *Proyección internacional de las Zonas Francas. La dinámica comercial en la Zona Franca de Rionegro y su impacto en el contexto colombiano.* Trabajo de grado, Tecnológico de Antioquia, Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas, Medellín.

- Matas, A. (2018). Diseño del formato de escalas tipo Likert: un estado de la cuestión. *Revista Electrónica de Investigación Educativa*, 20(1), 38-47. <https://doi.org/10.24320/redie.20.2018.1.1347>
- Pérez Zapata, S. (2010). *Territorio y Desarrollo. Análisis de percepción en los municipios Rionegro y Sonsón – Oriente Antioqueño*. Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de Estudios Ambientales y Rurales, Santa fé de Bogotá.
- Qué dice el oriente. (18 de Febrero de 2019). *Movilización social en la Vereda Abreito, municipio de Rionegro*. Retrieved 23 de Abril de 2024, from <https://quediceeloriente.wordpress.com/2019/02/18/movilizacion-social-en-la-vereda-abreito-en-el-municipio-de-rionegro/>
- Ramírez Díaz, E., Martínez Muñoz, L., & Ospina Meneses, K. (2020). *Estrategias de participación comunitaria implementadas en la región del Oriente Antioqueño frente a la construcción de la segunda pista del aeropuerto José María Córdoba*. Trabajo de grado, Corporación Universitaria Minuto de Dios, Bello.
- Ramírez López, C., Morales Grazón, J., Betancur López, M., & Torres Aguilar, N. (2017). *Municipio de Rionegro, Antioquia*. Universidad Cooperativa de Colombia, Facultad de Odontología, Envigado.
- Reyes Salazar, B. (2019). *Dialéctica socio-espacial y normativa en la configuración territorial del municipio de Rionegro*. Trabajo de grado, Universidad de Antioquia, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, El Carmen de Viboral.
- Ríos Fernández, A. (21 de Noviembre de 2022). El lado oscuro de la construcción de la segunda pista del José María Córdoba. *Las 2 Orillas*. Retrieved 6 de Junio de 2023, from <https://www.las2orillas.co/el-lado-oscuro-de-la-construccion-de-la-segunda-pista-del-jose-maria-cordova/>
- Salcedo Ayala, R. (2021). *La planificación del desarrollo: ordenamiento socioespacial en el cercano Oriente Antioqueño*. Trabajo de grado, Universidad de Antioquia, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, Medellín.
- Vásquez Santos, K., & Mosquera Téllez, J. (2023). Aportes conceptuales al diagnóstico para el ordenamiento territorial periurbano desde un abordaje sistémico y transdisciplinar. *Investigación & Desarrollo*, XXXI(2), 161-191. <https://doi.org/10.14482/INDES.31.02.604.248>

Xaxa, A. F. (2020). "I Am Not Your Data". (A. Borges, Ed.) *AGITATE*, 2.
[Http://Agitatejournal.Org/Article/I-Am-Not-Your-Data/](http://Agitatejournal.Org/Article/I-Am-Not-Your-Data/).

Anexos

Anexo 1 Matriz de Antecedentes.

Anexo 2 Matriz -Revisión fotográfica y cartográfica.

Anexo 3 Escala Likert (respuestas).

Anexo 4 Matriz de análisis coremático de doble entrada.

Anexo 5 Relatoría Narrativa 1.

Anexo 6 Relatoría Narrativa 2.

Anexo 7 Consentimientos.