

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LV, N° 218, invierno 2023

Págs. 1155-1176

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2023.218.9>

CC BY-NC-ND



La expansión del proyecto Medellín: implicaciones territoriales para el Valle de San Nicolás y el Cauca Medio (Colombia)

Elkin MUÑOZ-ARROYAVE ⁽¹⁾Hernán PINEDA-GÓMEZ ⁽²⁾⁽¹⁾ Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín⁽²⁾ Docente Ocasional-Instituto de Estudios Regionales, Universidad de Antioquia, grupo Estudios del territorio

Resumen: El artículo discute los procesos de reconfiguración territorial de zonas cercanas al Valle de Aburrá como efecto de la expansión del proyecto político-económico con centralidad en la ciudad de Medellín. Esta ciudad se configuró como un centro de gravedad que alteró las trayectorias locales de lugares adyacentes, tanto por la fuerza de los procesos económicos forjados allí, como por las iniciativas de planeación e intervención desplegadas para consolidarlos. El resultado del artículo es que se implanta una funcionalidad específica en cada una de las zonas analizadas. El Valle de San Nicolás se configura como receptor de la industria, soportando la expansión del espacio de producción de Medellín. El Cauca Medio se consolida como el lugar de descanso y espacio para la construcción de viviendas campestres. Se concluye que el efecto de estas formas de relación es una configuración territorial dependiente, donde las dinámicas locales persisten en estas dos zonas, pero son moldeables por la expansión-contracción del proyecto Medellín.

Palabras clave: Medellín; Reconfiguración territorial; Industria; Turismo; Valle de San Nicolás; Cauca Medio.

Recibido: 01.08.2022; Revisado: 16.01.2023

Correo electrónico: elkin.munoz2015@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1667-5849>Correo electrónico: hernan.pineda@udea.edu.co ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5691-7390>

Los autores agradecen los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original

The mercantile expansion of the Medellín project: territorial implications for the San Nicolás Valley and Middle Cauca (Colombia)

Abstract: This article discusses the processes of territorial reconfiguration of areas near the Aburrá Valley as an effect of the expansion of the political-economic project centered in the city of Medellín. This city was configured as a center of gravity that altered the local trajectories of adjacent places, both because of the strength of the economic processes forged there, and because of the planning and intervention initiatives deployed to consolidate them. The result of the article is that a specific functionality is implanted in each of the areas analyzed. The San Nicolás Valley is configured as a recipient of industry, supporting the expansion of Medellín's production space. The Middle Cauca consolidates as a place of rest and a space for the construction of country houses. It is concluded that the effect of these forms of relationship is a dependent territorial configuration, where local dynamics persist in these two zones, but are moldable by the expansion-contraction of the Medellín project.

Keywords: Urban expansion; Land use planning; Road infrastructure; Industry; Tourism.

1. Introducción

La ciudad de Medellín, capital del departamento de Antioquia, junto al área metropolitana del Valle de Aburrá, configuran la principal centralidad urbana y económica del departamento de Antioquia¹, además, esta ciudad fue considerada a lo largo del siglo XX como un polo industrial del país y segunda con mayor aporte al Producto Interno Bruto nacional. Esta aglomeración presenta altos niveles de conectividad con el Valle de San Nicolás, en la subregión del Oriente Antioqueño y con los municipios turísticos del Cauca Medio, como se observa en la FIG. 1. Las tres zonas presentan hoy altas diferencias y desigualdades entre sí. De acuerdo con el Índice Multidimensional de Condiciones de Vida el Valle de Aburrá tiene un nivel promedio del 47,7%, el Oriente Antioqueño de 43,7% y los municipios turísticos del Cauca Medio un índice de 34,23% (GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA, 2021a). Asimismo, a nivel poblacional, el Valle de Aburrá concentra el 60.73% de la población departamental, donde la ciudad de Medellín tiene el 37,94%. El Oriente Antioqueño concentra un 10,42% y el Cauca Medio, el 3,18% (GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA, 2021b). En términos económicos, el Valle de Aburrá aportaba a 2020 el 64,39 % del PIB departamental, el Oriente Antioqueño el 10,49% y el Occidente el 2,43%, (GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA, 2021b),

tendencia que no ha variado significativamente en los últimos 40 años. Esta disparidad se traduce en una alta desigualdad entre las tres zonas. Además, las relaciones de poder tienden a centralizarse en la zona con mejores indicadores, haciendo que sus intereses, como se discutirá a lo largo del artículo, redefinan los procesos internos de organización territorial y desarrollo del Valle de San Nicolás y de los municipios turísticos del Cauca Medio.

La dinámica relacional entre la ciudad de Medellín con las dos zonas de interés no es espontánea, se remonta a los procesos coloniales y de configuración departamental en los siglos XVII y XVIII. Para este periodo, Santa Fe de Antioquia, en el Occidente Antioqueño, ejercía las funciones de la centralidad civil, eclesial y económica alrededor de la extracción del oro; por el contrario, la ciudad de Medellín en el Valle de Aburrá y Rionegro, en el Oriente Antioqueño, cumplían funciones de enlaces comerciales hacia el centro del país (MUÑOZ & LLANOS, 2022). Estas funciones se van a modificar con la llegada del siglo XIX. Para este periodo, Medellín, que ya había consolidado su centralidad económica fruto del aprovechamiento de los rendimientos del oro y la expansión de sus roles de comercio a través de la importación y exportación, fue nombrada como capital del departamento, ejerciendo también la centralidad burocrática, estos nuevos factores impulsaron

¹ El departamento de Antioquia, conformado por 125 municipios, se encuentra subdividido desde 1975 en 9 subregiones administrativas: 1. Valle de Aburrá, agrupa 10 municipios, siendo Medellín el núcleo principal. 2. El Oriente Antioqueño, integrada por 23 municipios, siendo Rionegro la centralidad;

3. El Occidente de Antioquia, integrado por 19 municipios, con Santafé de Antioquia como centralidad. 4. Norte; 5. Suroeste; 6. Urabá; 7. Magdalena Medio; 8. Nordeste; 9. Bajo Cauca.

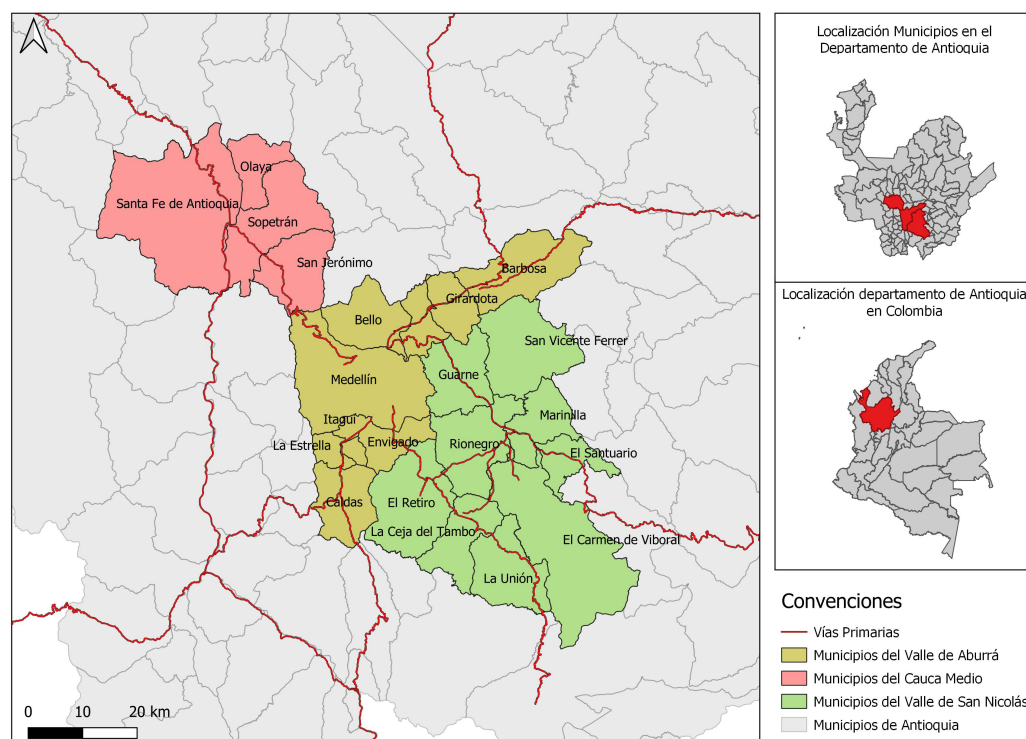


FIG. 1 / Unidad de Análisis

Fuente: Elaboración propia con base en Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC (2018)

una concentración demográfica, llevando a que la población de Medellín entre 1850 y 1870 se duplicara (GIRALDO & SCHNITZER, 2006). Esta concentración de funciones fracturó el equilibrio que en materia de ocupación territorial había existido entre las diferentes municipalidades, fenómeno que se intensificaría con la industrialización que experimentará Medellín a finales del siglo XIX y principios del XX, como resultado de la acumulación de excedentes de oro y el café en este periodo, lo que la consolidaría como la principal ciudad industrial del país, al menos hasta finales del siglo XX.

De esta forma, durante el siglo XIX y XX en Medellín se inicia un proceso de cambio, al pasar de ser un nodo secundario a convertirse en un núcleo en proceso de modernización y urbanización (GÓMEZ, 2012), epicentro de las apuestas de desarrollo a nivel departamental. Durante el siglo XIX y XX se empiezan a desarrollar una diversidad de iniciativas que tienen como centro de gravedad este núcleo –Medellín–, las cuales iban desde la demanda de bienes (agua, alimentos), la delimitación de espacios para la expansión urbana y los procesos de industrialización, así como las proyecciones de articulación

comercial, que incluyen vías, puertos, entre otros, los cuales van a envolver con diversa intensidad a las diferentes subregiones del departamento de Antioquia, sobre todo aquellas que estaban mejor conectadas con la capital, como el Occidente de Antioquia, principalmente el Cauca Medio y el Valle de San Nicolás en el Oriente Antioqueño.

Este proceso no es espontáneo, está vinculado a un amplio proceso de planeación e intervención territorial con centralidad en la ciudad de Medellín, pero con implicaciones para las demás subregiones de Antioquia. Se resaltan el Plan Medellín Futuro en 1913, el plan de Wiener y Sert en 1950, el Plan director para la ciudad en 1959, Municipios Asociados del Valle de Aburrá en 1966, la Oficina de Planeación Metropolitana en 1974, El Plan general para los Valles de Aburrá y del río Negro en 1974, ya en marcha el proceso de expansión de Medellín hacia el Oriente Antioqueño, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá en 1980 (ARBELÁEZ & CALDERÓN & GALEANO, 2010), así como procesos de intervención con el Plan de Ordenamiento espacial del Oriente Antioqueño en los años 80. Ya para los años 90 se consolidan iniciativas que amplían

el epicentro de Medellín sobre el Oriente Antioqueño y el Cauca Medio, como Planea o Antioquia 2020 en los años 90 e iniciativas como los Lineamientos de Ordenamiento Territorial de Antioquia-LOTA en los años 2006 y 2012, liderado por la Gobernación de Antioquia. Recientemente se han desarrollado nuevas iniciativas como Tres Valles, en 2012 y Metrópoli 2050, en 2019, liderados por la Gobernación de Antioquia y la Alcaldía de Medellín, desde los cuales se proyecta una organización espacial de las actividades económicas con centralidad en Medellín, pero con funciones para el Valle de San Nicolás con la industria y el Cauca Medio con la agroindustria.

Las proyecciones de expansión de Medellín hacia las subregiones adyacentes toman fuerza a mediados del siglo XX (PINEDA & PIMENTA, 2021). Durante este periodo, el crecimiento de la industria Antioqueña se va a fortalecer, al menos hasta la década de los 60, con una serie de intervenciones urbanas como la canalización del río Medellín, el cual atraviesa de sur a norte el Valle de Aburrá, al igual que la construcción de la avenida de Los Libertadores, hacia el sur de la ciudad de Medellín, que se efectúa a principios de la década de 1940. Con ello, se empieza a dar una localización relativamente dispersa de la industria alrededor del río Medellín, con empresas asentadas en municipios como Envigado, Itagüí, Bello, Sabaneta, que orbitan a su alrededor (PINEDA, 2022).

Sin embargo, este crecimiento industrial se va a ver limitado por el cercamiento a las empresas producto del nuevo tejido urbano, resultado de la movilización, migración y desplazamiento de población rural hacia las ciudades durante las primeras décadas del siglo XX (FRANCO, 2005), así como las restricciones al acceso a recursos naturales vitales para las operaciones industriales, como el agua y la electricidad. SALAZAR (2010) indica que las características topográficas de la ciudad de Medellín, donde más de la mitad del territorio presenta pendientes superiores al 25%, fueron moldeando y dándole forma a la ocupación y fue extendiendo parte de sus equipamientos, industrias y servicios hacia lugares vecinos, así como llevando a la población rural migrante hacia la periferia informal de la ciudad (RESTREPO, 2012). Este proceso de reorganización productiva tendrá un efecto sobre los municipios más cercanos y conectados con la ciudad de Medellín, asignándoles funciones dependientes de la capital, como se ampliará en apartados siguientes.

Para lograr este proceso analítico, el presente artículo se divide en cuatro apartados. En el

primero se presenta la aproximación teórica y metodológica de la que parte el análisis posterior. En el segundo se presentan las transformaciones territoriales de la expansión urbana del Valle de Aburrá sobre el Valle de San Nicolás. En el tercero se realiza este mismo análisis para el caso de los municipios turísticos del Cauca Medio. El artículo se cierra con unas conclusiones que permitan considerar las similitudes y diferencias del proceso de expansión urbana sobre una y otra región.

2. Aspectos teórico-metodológicos

Para comprender los procesos de reconfiguración territorial, como parte de la expansión de proyectos urbanos, es clave reflexionar sobre la expansión urbana y con ella, la inversión en infraestructura, ya que, a través de estas acciones, las ciudades centrales y los intereses de sus actores económicos y políticos tienen una intervención directa sobre otros territorios, una forma de recrear esos lugares para el hacer y lugares del mandar (SILVEIRA, 2013). Esa intervención se traduce en una transformación territorial y en la influencia sobre las formas locales de ordenamiento y planeación territorial, ya que el territorio objeto de la expansión se tiende a amoldar a las necesidades de la ciudad central, dejando de lado las locales. Es por ello que, mediamos las relaciones entre ambos conceptos, con la categoría de geometrías del poder, debido a que los espacios donde se experimenta esa expansión e infraestructura se adaptan a lo que desde la ciudad central se denomina desarrollo, aceptando las acciones de aquella con el fin de insertarse a esas supuestas nuevas dinámicas, aconteciendo una modernización selectiva de fragmentos del territorio.

2.1. Infraestructura y ordenamiento

El punto de partida en esta discusión se centra en comprender la relación entre nuevas infraestructuras y ritmos. Para entender esto, debemos partir de los ritmos sociales, los cuales se van construyendo a través de las relaciones entre actores, la apropiación del espacio y la construcción que se hace localmente de los momentos. Según LASÉN (1997): “los ritmos sociales [] contribuyen a la creación de un presente común gracias a la sincronización de individuos y grupos, o mejor, de presentes comunes de los grupos que comparten una rítmica particular en un momento dado” (p.187), (...) “el ritmo favorece las relaciones sociales de tipo comunitario. El

énfasis recae en la simetría de la relación, la similitud y el sentimiento de estar juntos” (p. 188). La medición del tiempo a través del reloj, empieza a generar esa concordancia, similitud y sincronización de los individuos; por tanto, cuando cambian los tiempos de realización de ciertas actividades, como los desplazamientos, esos ritmos sincronizados cambian.

Así, los ritmos sociales son diferenciados para espacios urbanos y rurales, las velocidades de las actividades, tanto económicas, como culturales y sociales son diferentes y de ahí que los ritmos también lo sean. Esto se debe a los modos de vida y los modos de producción, ya que en las zonas rurales se tiende a tener un ritmo social a la velocidad de los procesos agropecuarios, aunque con el contexto global esto ha venido cambiando. En las zonas urbanas suele ser un ritmo más rápido, debido a los modos de vida que se están imponiendo, con la mayor conectividad y consumismo que se presenta. De esto podemos concluir, que en las zonas rurales se va a presentar un mayor impacto por parte de la infraestructura de transporte que se construya, ya que es donde los tiempos de las relaciones y movimientos van a tener un mayor cambio, por tanto, los ritmos y las sincronizaciones también van a verse más afectados.

Se reconoce, entonces, que la infraestructura de transporte provoca cambios diferenciados según el tipo de actor y su construcción socioespacial involucrada. Adicionalmente, las decisiones de construcción de infraestructura suelen responder a la necesidad de ampliación de mercados, mejorar velocidades o conectar puntos estratégicos por actores que no se encuentran en donde estas se efectúan. En la mayoría de estos casos, el interés económico es el que prima para estas decisiones, por lo que es importante tener un análisis de las relaciones que se dan entre actores; en este se retoman las reflexiones sobre las geometrías del poder desarrolladas por Doreen Massey para analizarlas.

MASSEY (2012) argumenta que las relaciones presentes en cada lugar están llenas de poder y se expanden en diferentes niveles. En este sentido, el poder se convierte en un componente central en la manifestación de las relaciones sociales del lugar, implicando una geometría, una espacialidad. Este concepto tiene varias implicaciones, entre ellas, que el poder siempre es relacional, de modo que, no es que el poder se concentre en espacios como las ciudades globales o centrales para nuestro caso, sino que las relaciones de poder se dirigen desde allí. Lo que tienen estas ciudades, es la concentración

de gerencias, diversos recursos, peso económico, influencia política y cultural. Su poder es ejercido relacionadamente, en interacciones con otros lugares (MASSEY, 2009). Por ello, las ciudades centrales en su expansión se relacionan de diferentes maneras con los lugares sobre los cuales se expanden, dependiendo de formas de ocupación y funcionalidad a imponer.

2.2. La expansión y articulación territorial en condiciones de globalización

El actual periodo de globalización económica, caracterizado por una mayor flexibilización de los eslabones productivos, gerenciales u operaciones de las empresas, ya sea a través de la externalización o de la tercerización de funciones, han desencadenado procesos de desindustrialización, relocalización industrial, formas de especialización y espacialización de actividades productivas, impactando principalmente las áreas metropolitanas y las ciudades que habían concentrado el proceso de industrialización por sustitución de importaciones en el fordismo (LENCIONI, 2012; DE MATTOS, 2009).

Con ello, los procesos de reorganización productiva enmarcados en la nueva condición de flujos y conexiones globales han derivado en la producción de nuevas topologías, donde las empresas construyen una base material con diferentes principios de competitividad y conexiones. Esta lógica territorial de la industria, de acuerdo con SANTOS (2001), tiene una forma visible y otra invisible, que incluye el acceso a suministros, materias primas, compradores, distribuidoras, imponiendo un movimiento sobre el territorio que sirve para discutir que los procesos económicos tienen una base territorial y una serie de conexiones multiescales. No todos los eslabones del proceso productivo se encuentran en un mismo lugar, de allí la concentración de ciertas funciones y la expulsión de otras.

Esta posibilidad de movilidad industrial no ha implicado una desconcentración absoluta de las funciones arraigadas en las áreas metropolitanas principales y sus vínculos con las dinámicas de crecimiento urbano. Como es resaltado por SCOTT & STORPER (2003), la concentración geográfica tiene efectos importantes para la productividad industrial, ya que garantiza la posibilidad de accesos técnicos que no se encuentran distribuidos globalmente.

En este contexto, las dinámicas de reorganización productiva transforman la estructura espacial, dando origen a nuevos procesos de expansión, entre ellos, de las áreas urbanas centrales, incorporando áreas periurbanas, consideradas como periferias metropolitanas (MANSINI, 2016), pero articuladas a las dinámicas de las grandes megaciudades, resaltándose que en estas franjas es donde se presenta la dinámica de crecimiento metropolitano y de relocalización de las actividades productivas. Este proceso de expansión puede implicar procesos de metropolización expandida (DE MATTOS, 2009; LENCIONI, 2012), donde el área urbana se extiende, incorporando áreas rurales al proceso de transformación o estructurando procesos de borde de la metrópoli (PICCIANI, 2016), que, si bien están articulados a la dinámica urbana, tienen formas y dinámicas urbano-rurales diferenciadas. Estos procesos de expansión igualmente han forjado unas franjas periurbanas de transición, que funcionan como contacto entre los espacios metropolitanos con las periferias rurales circundantes.

Dependiendo de la intensidad, la articulación o dependencia con la metrópoli principal, las dinámicas pueden llevar a configurar archipiélagos metropolitanos, que son definidos como unas unidades funcionales, ligadas entre sí, especializadas y diversificadas, pudiendo ser pueblos, ciudades, núcleos aislados, pero articulados como un territorio-red (DE MATTOS, 2009). Estos procesos de expansión o tránsito desde la metrópoli, derivados en parte de la dinámica de reorganización productiva, dan cuenta de nuevos procesos territoriales, los cuales podemos considerar como nuevas formas de recortar (fragmentar) el territorio, permeados por la intensidad de flujos, asociados a nuevas prácticas y ritmos sociales.

2.3. Análisis documental - histórico

La investigación busca reflexionar sobre las transformaciones territoriales ocasionadas en espacios adyacentes a una gran concentración urbana en expansión y con un proyecto político y económico de inserción global. Tales transformaciones sólo podrán conocerse, en la medida que se comprende las dinámicas territoriales propias y aquellas impuestas o traídas desde intereses externos. En este sentido, es que se decide que la investigación sea de corte cualitativo con una postura epistemológica hermenéutica. La esencia de la metodología empleada está en la interpretación de hechos históricos, decisiones políticas, estadísticas, acciones cotidianas, movi­lidades entre los territorios, localización

y realización de actividades económicas y las interacciones entre actores de los diferentes territorios analizados. Siendo esta la manera definida para comprender las transformaciones territoriales ocasionadas por la expansión del proyecto político económico de la ciudad de Medellín y el Valle de Aburrá.

Es así como el punto de partida a nivel metodológico se centra en comprender ¿Cómo conocer problemáticas socio-territoriales en condiciones actuales de flujo de capitales?, ¿Cómo comprender esas reconfiguraciones acontecidas? Esto desde una mirada territorial que logre ampliar las discusiones más allá de lo físico-espacial y lo económico. Es por ello que se recurre como perspectiva metodológica al Análisis Territorial, a partir de tres grandes momentos:

1. Comprender de qué territorio estamos hablando, por ello se debe partir por discutir la configuración territorial del mismo.
2. Comprender qué actores y prácticas tienen incidencia sobre el territorio.
3. Se hace énfasis en las implicaciones y efectos, que posibilitan comprender el resultado de esa reconfiguración territorial por las nuevas variables presentes.

Para el desarrollo de estos tres momentos metodológicos, la investigación parte principal del uso de información secundaria, la cual fue acompañada a partir de recorridos territoriales realizados por los investigadores y una observación participante para contrastar la información recolectada. De esta forma, las técnicas aplicadas fue el análisis documental para lo cual se revisaron planes de desarrollo municipal, planes de ordenamiento territorial, planes subregionales y estudios sobre los cambios acontecidos en cada territorio. Esta información se organizó según las siguientes categorías de análisis: transformaciones territoriales, relaciones de poder, actividad industrial, promoción turística, cambios de uso de suelo y expansión urbana.

Posteriormente se realizó una triangulación entre los aspectos teóricos de los que partía la investigación, esta información secundaria construida y la observación participante realizada por los investigadores. Este trabajo de campo comprende viajes constantes a los municipios, el habitar uno de estos territorios por parte de uno de los investigadores, la participación en actividades de decisión territorial como formulación de políticas públicas locales; todo ello durante un periodo de tiempo amplio (2013-2021), lo cual consolida una visión amplia del territorio y sus dinámicas. En este sentido, es que la observación participante adquiere un rol

fundamental en el proceso de interpretación y análisis desarrollado en la investigación.

Finalmente, es de reconocer que la triangulación entre estos conocimientos empíricos, la información secundaria y teórica construida, permitió realizar la interpretación que se deseaba alcanzar sobre las dinámicas territoriales entre el Valle de Aburrá (encabezado por Medellín), el Cauca Medio y el Valle de San Nicolás y así discutir las transformaciones territoriales acontecidas por el proceso expansivo del proyecto Medellín.

3. Resultados

Antes de presentar en detalle las transformaciones territoriales de las dos zonas de estudio a

partir de la expansión del proyecto Medellín, es pertinente realizar una descripción general de los tres territorios analizados. Estos se localizan en el centro del departamento de Antioquia (FIG. 1), el Valle de Aburrá, donde se localiza Medellín, administrativamente se entiende como una de las nueve subregiones del departamento y adicionalmente, está constituido legalmente como un Área Metropolitana. El Valle de San Nicolás es una de las zonas que compone la subregión Oriente de Antioquia; mientras que el Cauca Medio también es una zona al interior de la subregión del Occidente del departamento. En la FIG. 2 se hace una descripción general de cada uno de los municipios que componen a estos tres territorios estudiados.

Municipio	Población	Participación en el PIB departamental	Crecimiento poblacional	Índice de envejecimiento
Valle de Aburrá				
Barbosa	54 347	1,24%	2,05%	56
Bello	552 154	5,90%	2,50%	42
Caldas	83 423	1,16%	2,14%	63
Copacabana	81 820	1,07%	2,25%	60
Envigado	242 197	3,68%	2,54%	98
Girardota	54 439	1,70%	2,37%	53
Itagüí	289 994	4,67%	2,16%	60
La Estrella	75 517	1,32%	2,44%	57
Medellín	2 533 424	41,67%	1,99%	58
Sabaneta	87 981	1,94%	2,88%	64
Cauca Medio				
Olaya	3 175	0,03%	0,79%	58
Santa Fe de Antioquia	27 002	0,29%	1,51%	44
San Jerónimo	16 017	0,18%	1,94%	46
Sopetrán	15 512	0,13%	1,42%	55
Valle de San Nicolás				
El Carmen de Viboral	62 581	0,81%	2,36%	35
El Retiro	24 757	0,36%	2,34%	65
El Santuario	36 605	0,47%	1,55%	35
Guarne	58 159	0,77%	2,41%	59
La Ceja	68 325	0,72%	2,34%	53
La Unión	22 391	0,39%	1,93%	40
Marinilla	67 893	0,78%	2,23%	38
Rionegro	142 995	2,57%	2,44%	57
San Vicente Ferrer	22 469	0,20%	0,94%	48

FIG. 2 / Caracterización municipios de cada territorio de análisis, 2020

Fuente: Elaboración propia con base en Gobernación de Antioquia & Departamento Administrativo de Planeación (2021)

3.1. La expansión del proyecto Medellín a través del asentamiento industrial hacia el Valle de San Nicolás

Comprender como la expansión del proyecto Medellín ha reconfigurado el Valle de San Nicolás, parte por discutir como este proceso, que se ha extendido en el tiempo, ha involucrado la adecuación del espacio geográfico para la llegada de la industria a partir de un amplio proceso de planificación junto al desarrollo de infraestructura soporte, además de la comprensión de la misma topología que las empresas industriales han producido y que las conecta con la centralidad metropolitana, que vinculan el movimiento de los trabajadores, los centros de gerencia y producción, el destino de las mercancías, el origen de las materias primas, como las formas de recorte que produce cada polígono industrial.

Para el caso de análisis, la configuración territorial del Valle de San Nicolás ha estado estrechamente vinculada a los procesos sociales, políticos y económicos asentados en la ciudad de Medellín y las apuestas de expansión que desde allí se han trazado, fundamentalmente, las proyecciones de articulación a mercados y soporte a su expansión urbana y del espacio de producción (PINEDA & PIMIENTA, 2021; PINEDA, 2022). Los inicios de esta dinámica relacional se remontan a la colonización Antioqueña en el siglo XVIII, bajo la cual, el municipio de Sonsón, en el Oriente Antioqueño era el punto de conexión de Medellín hacia el viejo Caldas (URIBE, 1988); ya en el Siglo XIX esa relación entre territorios se basa en la articulación hacia el centro del país, lo que propició una dinámica comercial e industrial, en municipios como Rionegro, Sonsón, Marinilla y Guarne.

La estructuración de este eje de movilidad, Medellín-Rionegro-Sonsón, alcanzó grados de representatividad en la cotidianidad subregional del Oriente Antioqueño, forjando dinámicas comerciales e industriales –poco tecnificadas– al interior de los municipios. Rionegro se desarrolló asociado al cuero y calzado, en Guarne lana y cabuya, en el Carmen de Viboral cerámica, en el Retiro: muebles, siendo principalmente pequeñas y medianas empresas (CODESARROLLO, 1976) con importante auge a finales del siglo XIX, principalmente en Rionegro (URIBE, 1988), pero se fue debilitando con la llegada del siglo XX. La apuesta por la industrialización de Antioquia con epicentro al interior del eje Bello-Medellín-Itagüí-Envigado, pertenecientes al Valle de Aburrá y el Área Metropolitana, centralizados desde la capital –Medellín–, sumado al inicio de

operaciones a comienzos del siglo XX del ferrocarril de Antioquia, movió el eje de conexión y la movilidad de las mercancías hacia el centro del país por el municipio de Puerto Berrio, desestructurando la conexión Medellín-Rionegro y de paso, produjo una marginalización espacial de Sonsón y parte del Valle de San Nicolás. De esta forma, Medellín se configuró como epicentro industrial logrando atracción para la fuerza de trabajo, incluyendo la que se había forjado en el Oriente Antioqueño, parte de la cual se fue a vivir en Medellín. De esta forma, el proceso de industrialización del Valle de Aburrá a inicios del siglo XX tensionó el poco desarrollo industrial que se había producido en el Oriente, ante una mayor tecnificación en la capital.

Años más tarde, década de los 60 del siglo XX, ante la crisis en el proceso de industrialización en Antioquia y las restricciones para la inversión extranjera en la capital, como las limitaciones para la expansión de esta actividad en Medellín forjaron un proceso de retorno condicionado de actividades industriales (VILLEGAS, 1988, Centro de Investigaciones sociales Universidad de Antioquia [CENICS], 1988). Actividades más tecnificadas se empiezan a desplazar desde la ciudad de Medellín hacia el Oriente Antioqueño, fundamentalmente industria madura, la cual se va a ubicar en el espacio rural de municipios del Valle de San Nicolás, donde la procedencia de capital y la demanda de tierras obedecía a un proceso externo –no eran capitales locales retornando– (CENICS, 1988; MONTOYA & AGUDELO, 2016). URÁN & BETANCUR & STIENEN (2001) argumentan que esta trayectoria de industrialización hacia el Oriente Antioqueño, se explica por una búsqueda de reducción de costos de los inversionistas asentados en Medellín y el Valle de Aburrá, y se expresa más como un proceso de desconcentración industrial que de descentralización, en la medida en que se mantiene en los diferentes períodos una dependencia importante, ya que el control del proceso, es decir, la apertura de mercados, destinos de las mercancías, ampliación o cambios en la actividad productiva se encuentran concentrados en Medellín.

Este “regreso” al Oriente, en especial al Valle de San Nicolás, se enmarca en el interés de sectores políticos y económicos de ensanchar esta subregión a las dinámicas industriales, políticas y económicas asentadas en la capital, configurándose, al menos en los discursos e imaginarios de planeadores, políticos y actores sociales, como el segundo piso de Medellín (PINEDA, 2022). Este renovado interés por lo que podría ofertar el Oriente, se ve materializado en grandes proyectos como la construcción

de grandes infraestructuras soportes de la actividad industrial, entre las cuales se resalta la autopista Medellín-Bogotá y el aeropuerto José María Córdova en los años 80 y la Zona franca de Rionegro a inicios de los 90, proyectos planeados desde la década de los 60 (CODESARROLLO & INSTITUTO COLOMBIANO DE PLANEACIÓN INTEGRAL, 1963). La presencia de estas infraestructuras fortalecerá los procesos de traslado de industria a finales del siglo XX (FRANCO, 2005).

A nivel discursivo y en los procesos de planificación se identifica al Oriente como la subregión “mejor conectada” y la más próxima a la metrópoli, además con una tradición industrial artesanal, “gente sana”, ser punto de comunicación entre Medellín y Bogotá, disponer de terrenos para la expansión y un aeropuerto con potencial de articular mercados internacionales, elementos que fueron anclando los procesos de intervención en fragmentos de municipios del Altiplano, sobre todo entre los municipios de Guarne-Rionegro-Marinilla-La Ceja-El Carmen a la expansión y dinámica del proyecto Medellín. Si bien algunos estudios sobre localización industrial pensaban al Altiplano como el “otro” Centro Industrial del Departamento, en las proyecciones públicas y privadas no se contempló un ejercicio de desindustrializar Medellín, por el contrario, políticas como las de reindustrialización del departamento en los años 80 y 90 fortalecieron al Valle de Aburra como epicentro industrial. Cómo lo ha resaltado PINEDA (2022), la llegada de la industria no implicó una disputa de orden político o económico con la ciudad de Medellín, por el contrario, desconcentrar las funciones industriales, pero conservando los centros de direccionamiento estratégico de las empresas, las mayores capacidades técnicas, como la gerencia, la articulación global, con la apertura de mercados o la conexión a puntos de interés para obtener mercancías, han fortalecido a la expansión del espacio de producción, pero ha conservado el direccionamiento estratégico del proyecto en Medellín, al punto que el Oriente Antioqueño no cuenta con un proyecto industrial propio, aun cuando la industria tiene más de 50 años de presencia allí.

Este proceso no ha sido espontáneo, por el contrario, ha sido altamente regulado (PINEDA, 2022). Si bien esta planeación e intervención del Oriente no ha sido un proceso lineal, ni estático, incluso, ha logrado superar los traslados de competencias entre entidades públicas y la descentralización administrativa en el país. En un primer momento, la planeación e intervención de la subregión era liderada desde la oficina de Planeación departamental, con la Dirección de desarrollo del Oriente Cercano, llegando incluso

crearse paralelamente a esta dirección, los Centros administrativos y de servicios regionales-CASER- desde los cuales se buscó dinamizar el desarrollo regional, planear usos del suelo, organizar las inversiones contempladas en planes trazados –funcionó aproximadamente hasta 1985–, luego este rol es asumido por la Corporación Autónoma y Regional de las Cuencas de los Ríos Negro y Nare-CORNARE–, entidad creada en 1983 a través de la ley 60, como establecimiento descentralizado del orden nacional, con la función específica de la planeación del desarrollo regional, la cual ejerce hasta 1993 cuando pasa a ser autoridad ambiental; para este periodo se crea la asociación de municipios del altiplano-MASORA (1992), entidad que ha pretendido coordinar acciones tendientes a propiciar un modelo de ocupación regional, a través del acuerdo de simultaneidad en el ordenamiento territorial. En los últimos años, esta entidad actúa más como catalizadora y/o ejecutora de proyectos de intervención, que como entidad para planear el desarrollo regional, de allí el interés de actores públicos y privados en figuras como el área metropolitana del Valle de San Nicolás.

Este tránsito de competencias entre entidades también se ha desarrollado a través de empujes de apuestas estratégicas supramunicipales como: el Plan de Ordenamiento Espacial (1983), El Oriente Antioqueño hacia el siglo XXI: construcción concertada del futuro (1990), Protocolo para el desarrollo regional (1991) el Proyecto Pueblos (1993-1996), el Acuerdo para simultaneidad en el ordenamiento territorial (1997) y recientemente iniciativas como Tres Valles (2012). El movimiento de la industria y los procesos de intervención para organizar de forma funcional el espacio geográfico en el Valle de San Nicolás y en el Oriente Antioqueño ilustran cómo las dinámicas de reorganización productiva han tenido un efecto en los nuevos usos anclados a la centralidad metropolitana y con ellos, nuevas formas de recorte espacial, nuevos objetos, otros contenidos (PINEDA & PIMENTA, 2021).

Este nivel de dependencia, al considerar al Oriente Antioqueño como un ensanche para las actividades asentadas en la capital y centralizadas en su dirección desde allí, soportada en la nueva infraestructura, desvertebraron a esta subregión, sometida a la volatilidad del proyecto Medellín (PINEDA & PIMENTA, 2021). De esta forma, las proyecciones expansivas del proyecto industrial se forjaron sobre una visión de región competitiva, que tenía su núcleo central en el Valle del Aburra (BETANCUR & al., 2001, MONTOYA & AGUDELO, 2016), forjándose el centro de gravedad sobre el cual empiezan a orbitar las dinámicas del Oriente Antioqueño en

este periodo. Esta perspectiva de desarrollo, cimentada en visiones de actores empresariales e institucionalidad pública asentada en Medellín (MONTROYA & AGUDELO, 2016; VILLEGAS, 1988; PINEDA & PIMIENTA, 2021), ha conllevado a que la interlocución y la planeación de la localización industrial se realizan en otras escalas del poder político y económico, allí se toman las decisiones para ser ejecutadas en sus entornos rurales, convirtiéndose estos en lugares del hacer y no del mandar (SANTOS, 2000 y SILVEIRA, 2013, citado por PICCIANI, 2016), incluso hoy, el Oriente Antioqueño no cuenta con una propuesta industrial, sea en distritos, encadenamientos productivos o clúster (PINEDA, 2022).

Esta industria asentada, constituida en mayor medida por unidades de producción y en pocas ocasiones la gerencia, ha operado como un ensanche de actividades económicas asentadas en Medellín y parcialmente de empresas multinacionales. Estas, se han ubicado siguiendo proyecciones de expansión de sus actividades económicas, apropiando esos fragmentos donde se han instalado de forma individual, usándolos como nodo en los circuitos de producción (llega materia prima, se transforma, se producen ciertas mercancías y luego utiliza la infraestructura y conexión a mercados nacionales e internacionales para distribuirlos). La articulación a circuitos globales es trazada por actores que orbitan sobre la metrópoli central – Medellín– y con capacidad de transitar múltiples redes, ya que allí residen los centros gerenciales, convirtiendo estos fragmentos, en espacios funcionales de estos circuitos e intereses (PINEDA, 2022). Esta lógica de funcionamiento ha estructurado esos recortes industriales a lógicas y flujos externos. Los polígonos industriales y la infraestructura soporte, han agenciado nuevas formas de usar este espacio, nuevas representaciones, como unos y funcionalidades para otras formas territoriales, así como cambios en las densidades y estructuras municipales.

Esta (re)localización industrial se ha convertido en uno de los detonantes de la transformación territorial de la subregión del Oriente. Las formas de recorte por la industria, si bien en un principio se pueden ver como independientes de cada empresa, en su conjunto representan una forma particular de territorializar que tiene como eje central la búsqueda de una productividad espacial, por ello las espacialidades producidas obedecen a un híbrido entre prácticas, instituciones, relaciones de poder y anclajes para la rentabilidad del capital. De esta forma, las territorialidades en torno a la industria han fragmentado el espacio rural del Oriente Cercano, a partir de grandes predios de uso industrial, parques industriales

y bodegas para el almacenamiento de mercancías, configurando unos recortes que operan de forma dependiente de la dinámica económica-industrial extra local (como una forma de apropiación), pero que no se entrelazan a las dinámicas productivas locales, forjando una especie de enclave territorial. Esta ubicación desigual ha incidido en disparidades al interior del Valle de San Nicolás, como se observa en los índices de pobreza multidimensional en la FIG. 3, pero a su vez en alternación en los patrones de crecimiento, como se observa en la FIG. 4 en los municipios de Rionegro y Marinilla, incluso, la década de los años 70 se consolida como un punto de inflexión en el crecimiento poblacional.

En municipios como Rionegro, Marinilla, la Ceja, El Carmen, se ha transitado de una población con predominancia rural, a una urbana, por el contrario, municipios como Guarne y El Retiro, ubicándose en los ejes de asentamiento industrial, su población sigue siendo mayoritariamente rural, aunque mucha de ella, en fincas de recreo y parcelaciones, formando corredores suburbanos y procesos de urbanización dispersa, llevando a configurar núcleos urbanizados, como se observa en la FIG. 3. PINEDA (2022) identifica que la llegada de la industria está asociada a una serie de cambios a nivel demográficos, del tejido empresarial, dinámica económica, así como dinámicas de urbanización, cobertura de servicios, entre otros, y las respectivas disparidades que se presentan aún al interior del Valle de San Nicolás.

Si bien, el proceso de asentamiento industrial y el proyecto competitivo inmerso, envuelve, al menos, discursivamente, esta zona del Oriente Antioqueño, también es importante destacar, a partir de los datos registrados, que los efectos varían a nivel municipal y no es una zona homogénea (PINEDA, 2022).

Diversos estudios (VILLEGAS, 1988; CENICS, 1988; PINEDA & VALENCIA, 2022) establecen que para el Oriente la llegada de la industria conllevó a una descomposición de la economía campesina y migración de parte de esta población a áreas urbanas. Aunque durante los años 80 e inicios de los 90, las diversas apuestas estratégicas trazadas, plantearon la división de zona del Altiplano del Oriente Antioqueño en dos grandes fragmentos: una en proceso de urbanización, bajo la influencia del proceso expansivo del Valle de Aburra, que afecta a Rionegro, Guarne, La Ceja y El Retiro, la entrada a Marinilla y el Carmen; el segundo, con proyección hacia un Distrito Agrario, principalmente el sector más oriental del Altiplano comprendido por El Santuario, San Vicente, El Carmen de Viboral, La Unión y Marinilla

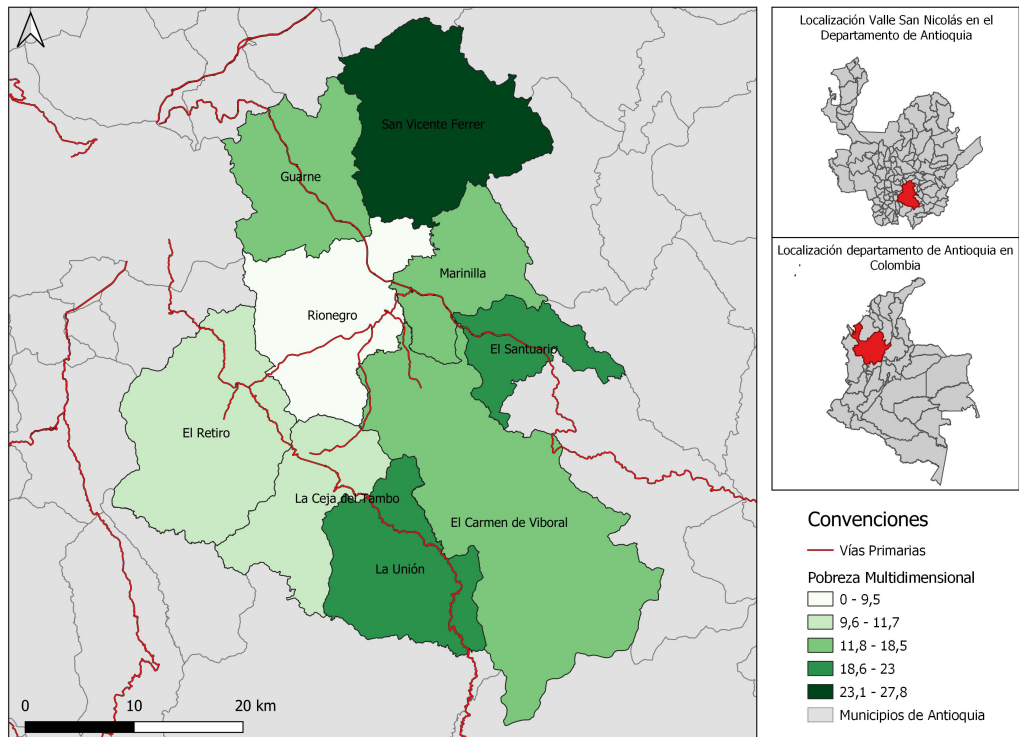


FIG. 3 / Pobreza Multidimensional en el Valle de San Nicolás, 2018

Fuente: Elaboración propia con base en Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas -DANE- (2019)

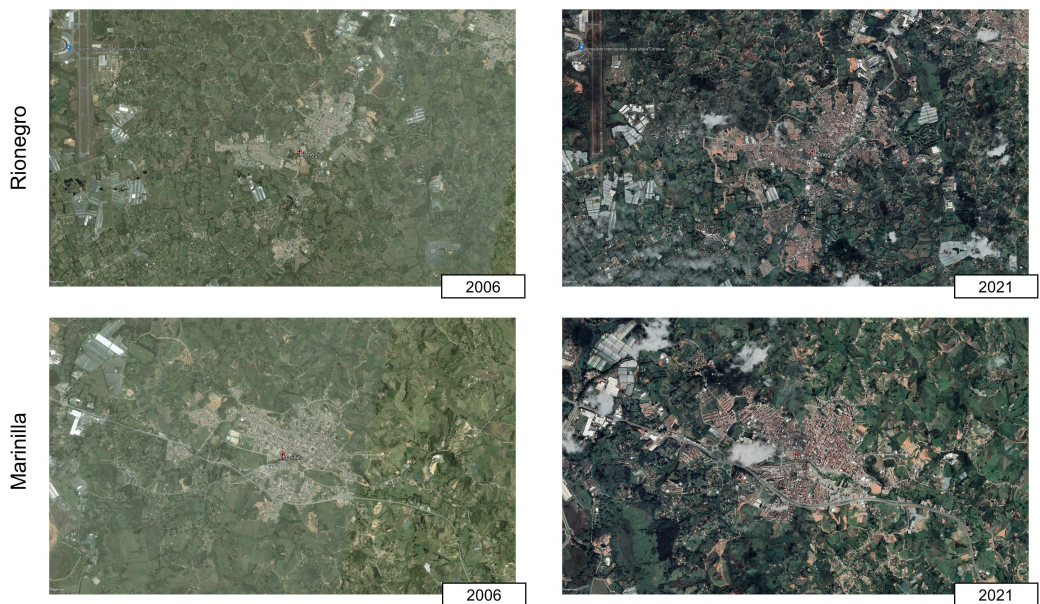


FIG. 4 / Transformaciones espaciales en Rionegro y Marinilla, 2006-2020

Fuente: Elaboración propia con base en Google (n.d.)

(CORNARE, 1991), pero en la práctica, la disponibilidad de suelos urbanizables y los pocos controles, no lograron la armonización planteada (UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, 2009). De esta forma, las disparidades que se presentan son a su vez, un reflejo de la inestabilidad territorial producida por los diversos proyectos urbano-industriales, los cuales no dependen en su existencia, de decisiones subregionales o zonales, generando con ello impactos, tanto económicos, como a nivel físico espacial y territoriales (PINEDA, 2022; PINEDA & VALENCIA, 2022).

3.1.1. La formación de una institucionalidad privada que interviene el Valle de San Nicolás

El proyecto político para el Valle de San Nicolás ha tenido como actores a grupos de poder con centralidad en la ciudad de Medellín, pero con incidencia en la dinámica política y económica nacional e, incluso, ha sido atravesado por un relevo del actor económico hegemónico, inicialmente asociado a familias ligadas a grandes industrias de producción textil y a otras como el Grupo Empresarial Antioqueño (GEA), el grupo Orbis y otras empresas extranjeras representativas en el proceso de asentamiento industrial y en la dirección de la institucionalidad privada creada para ello (BETANCUR & al., 2001; FRANCO, 2005; MONTOYA, 2016). En cerca de 50 años, han emergido las siguientes instituciones y actores en este proceso:

1. Asociación Nacional de industriales (ANDI). Desde los años 60 participaban en la elaboración de estudios sobre localización industrial y políticas para la creación de parques industriales en el Oriente, así como en políticas nacionales de reconversión productiva en décadas siguientes. Ejemplo de ello, se ilustra en impulso de la ANDI por la reorganización del espacio de producción desde la década de los 60, que propiciara la creación de otros polos de desarrollo y permitiera controlar el crecimiento urbano. Esta apuesta, que luego fue integrada en la política industrial del gobierno nacional, se tradujo en un proceso de desconcentración industrial hacia la subregión del Oriente cercano (FRANCO, 2005).
2. Codesarrollo. Entidad creada en los años 60 ligada al empresariado, que va a incidir en procesos de planeación y estudios que refuerzan el movimiento industrial al Oriente hasta los años 90.
3. Comité Cívico de Plan Metropolitano en 1974: “conformado por los presidentes de Fabricato, Coltejer, Sofasa y Coltabaco, por los gerentes de Polímeros, Banco Ganadero, Fondo Ganadero de Antioquia y por el director de Instituto de Integración Cultural” (FRANCO, 2005, p. 17). Este comité concurría con el Estado en la dinamización de un plan para el desarrollo de estrategias del proceso de urbanización en el Valle de Aburrá y la conectividad con el Valle del Oriente, de acuerdo con FRANCO (2005).
4. Movimiento en Defensa de la Sociedad Anónima y el Patrimonio Industrial Antioqueño, 1978, o Grupo Empresarial Antioqueño. Las empresas pilares de este conglomerado son: Argos, Suramericana de Seguros y Nacional de Chocolates (RESTREPO, 2009), las cuales han impulsado escenarios desde donde proyecta el desarrollo competitivo de la subregión.
5. La Corporación Empresarial del Oriente Antioqueño (CEO): institución privada creada en 1984. Su surgimiento tiene raíces en una preocupación muy fuerte por la seguridad en la zona del Oriente para la época (C. Escobar, comunicación personal, 16 de noviembre, 2018). Fue impulsada por empresas representativas en la localización industrial como: la multinacional Arclad, Postobón, Riotex, Fabricato, New Stetic, Papeles Suaves de Colombia, Fatelares, Laboratorios Griffith, Imusa, Coltejer, Compañía Nacional de Chocolates, entre otros. De acuerdo con información suministrada por el CEO, su surgimiento se orienta a fortalecer la productividad y competitividad de actividades industriales en el Valle de San Nicolás, así como a armonizar el asentamiento industrial con las dinámicas culturales del Oriente (PINEDA, 2022).
6. Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño (CCOA), creada en 1988 como institución para facilitar los procesos empresariales en la subregión. Se destaca que sólo existen 4 Cámaras de Comercio en Antioquia: dos con sede en Medellín, una en la subregión del Urabá y la última en el Oriente antioqueño. Actualmente, ejerce la secretaría técnica de la Comisión Subregional de Competitividad y, además, participa de la comisión Intergremial de Antioquia. La CCOA actúa como un articulador y representante bidireccional del estado y del empresariado (Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, comunicación personal, 14 de junio de 2019).
7. Promotora Nacional de Zonas Francas S.A. Surge en 1993 como el usuario operador de la zona franca de Rionegro. Dentro de las

- empresas que configuraron esta entidad, se encuentran Suramericana, Argos, Coltejer, Fabricato, Leonisa, lo que denota una fuerte presencia del Grupo Empresarial Antioqueño a partir de las empresas que la conforman.
8. Consejo Subregional de Empleo del Oriente Antioqueño (CSE). Entidad creada en 2003, liderada desde la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño la cual tiene el propósito de promover proyectos en clave del desarrollo económico: “() a instancias del Consejo Subregional se consolidaron otros espacios como el Comité Regional de Turismo, el Comité Asesor Regional de Comercio Exterior (CARCE), y el Comité de Centros y Pasajes Comerciales del Oriente” (COMISIÓN SUBREGIONAL DE COMPETITIVIDAD & CÁMARA DE COMERCIO DEL ORIENTE ANTIOQUEÑO, 2010, p. 26).
 9. Comisión Subregional de Competitividad del Oriente Antioqueño: Instancia de articulación regional en materia de productividad y competitividad creada en 2009 replicando las iniciativas del Sistema Nacional de Competitividad y los ejes de la Comisión Departamental de Antioquia. Su objetivo es proyectar la apuesta competitiva para el Oriente desde los mismos actores económicos. Actualmente, desarrolla cinco líneas (iguales al sistema nacional de competitividad): formalización, innovación y desarrollo empresarial, talento humano, internacionalización e infraestructura, de donde se despliegan actualmente 29 iniciativas con impacto directo en la competitividad del Oriente antioqueño.
 10. Instituciones de Educación Superior de la región: Aparecen la Universidad Católica de Oriente (años 80), Eafit y la Universidad de Antioquia como instituciones importantes en la construcción de diagnósticos y de instrumentos de planificación, como se resaltó en la Tabla 16.

Estos actores han logrado incidir en las apuestas de intervención para el Valle de San Nicolás en diferentes temporalidades, configurando una institucionalidad que logra dinamizar las acciones políticas en la subregión (FRANCO, 2005; PINEDA, 2022). Un primer elemento que emerge en este proceso está relacionado con las acciones de planificación estatal para la relocalización industrial y la definición de modelos para la ocupación territorial. Como ha señalado FRANCO (2005) y PINEDA (2022), se puede afirmar que la intervención territorial, la organización espacial y la dotación de infraestructuras han estado supeditadas a generar condiciones para el desarrollo económico, han sido altamente reguladas. Por el contrario, el traslado empresarial ha

quedado en la voluntad privada del empresariado o en las mismas restricciones que la ciudad de Medellín ha instaurado a través de los procesos de planeación u ordenamiento territorial.

Un segundo elemento se configura alrededor de la permanencia de una institucionalidad centrada en el desarrollo competitivo, como el CEO y la CCOA, las cuales ejercen incidencia en las decisiones políticas en el Valle de San Nicolás y en las proyecciones de organización funcional (PINEDA, 2022). Esto permite discutir sobre qué tan colectivo y colectivizado es el proyecto político para el Oriente; es decir, quiénes intervienen definiendo las políticas y quiénes solo participan o se mueven con los cambios desplegados, lo cual se desprende del análisis de los grados de articulación del empresariado con la institucionalidad pública y privada. PINEDA (2022) resalta esta situación cuando se analiza la interacción entre el empresariado y la institucionalidad privada en el Oriente, dónde los mayores grados de interacción se dan con la Corporación Empresarial del Oriente (CEO), principalmente empresas que provienen de Medellín.

Los elementos expuestos resaltan cómo la localización industrial en el altiplano está vinculada a una serie de planes, discursos, espacios de direccionamiento de las políticas y tensión entre actores, produciendo tanto tiempos y discursos del desarrollo, así como unas espacialidades propias del proceso. De esta forma, el asentamiento de industria, cuyos centros de direccionamiento estratégico, como la gerencia no se ha desplazado al Oriente Antioqueño, sino que continúa en Medellín (PINEDA, 2022), terminó estructurando un centro de gravedad sobre el cual se direcciona la fragmentación territorial del Valle de San Nicolás, que tiene como eje principal una relación Medellín-Rionegro como núcleos principales y desde allí se propician nueva periferias y marginalización espacial. A través de este proceso, ha tenido lugar una progresiva expansión del Valle de Aburrá sobre partes de los municipios del Valle de San Nicolás, la cual es incompleta, opera sobre fragmentos, siendo un rasgo particular de la estructuración de este tipo espacios particulares de la globalización (PINEDA, 2022).

3.2. La expansión hacia el mar y la ordenación turística del Cauca Medio

Los municipios turísticos del Cauca Medio son Santa Fe de Antioquia, San Jerónimo, Sopetrán y Olaya. Estos cuatro municipios se localizan en la subregión Occidente del departamento de

Antioquia. Su potencial turístico radica principalmente en el clima cálido, la cercanía con el Valle de Aburrá y la historia y arquitectura con la que cuenta específicamente Santa Fe de Antioquia. Un aspecto relacionado con esta localización geográfica tiene que ver con que es el paso obligado para salir del Valle de Aburrá hacia el Urabá antioqueño, región donde se ubica el mar que está en jurisdicción del departamento de Antioquia, para ello se debe tener en cuenta que Urabá solamente se anexa oficialmente a Antioquia en 1905 (JARAMILLO, 1991) (FIG. 5). Tal ubicación hace que estos municipios experimenten constantemente intervenciones viales con la finalidad de acercar más al Valle de Aburrá a los mercados internacionales. Así, el hecho que une la historia de Santa Fe y Urabá es la construcción de la vía al mar, que sólo hasta 1955 llega a Urabá, aunque su construcción se remontaba a 1920 (BOTERO, 1991).

La consolidación de Medellín como una ciudad inserta en las dinámicas globales necesita fortalecer la exportación e importación de bienes y servicios. No obstante, esto en la actualidad no se desarrolla adecuadamente debido a las limitaciones de infraestructura que ha tenido

históricamente Colombia. Tales limitaciones hacen que los productores nacionales sean menos competitivos en la medida que los costos de transporte se convierten en un costo alto para los empresarios colombianos. Los principales puertos de comercialización internacional del país se localizan en Buenaventura (en el Pacífico), Cartagena y Barranquilla (en el Atlántico); pero el transporte a estos lugares desde Medellín de camiones de carga sobrepasa las 15 horas (AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI, 2013). Mientras que a Urabá son alrededor de 8 horas (GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA & DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN, 2017).

Tal cercanía de Urabá ha impulsado que ese transporte sea cada vez más eficiente. De esta forma se están construyendo las concesiones Mar 1, Túnel del Toyo y Mar 2, que en conjunto permitirían transportar de Medellín a Urabá mercancía en aproximadamente 4 horas (AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI, 2019). Adicionalmente, en esa región se están construyendo nuevos puertos más competitivos que permitan aprovechar la cercanía con el canal de Panamá para que la logística del comercio internacional sea cada vez menos costosa.

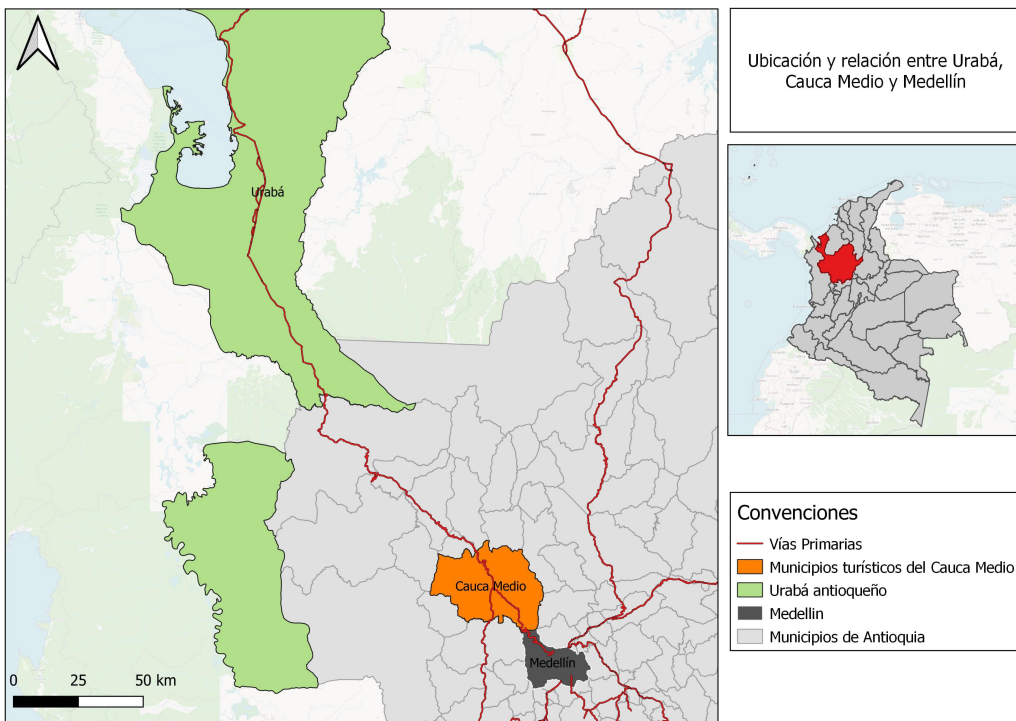


FIG. 5 / Localización geoestratégica del Cauca Medio entre Urabá y Medellín

Fuente: Elaboración propia con base en Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC (2018)

En este sentido, las inversiones realizadas en los municipios del Occidente y específicamente en los municipios turísticos, no tienen como finalidad aportar a la consolidación económica, social y territorial de estos, sino beneficiar los intereses económicos de Medellín y su Área Metropolitana. Por lo que estas intervenciones y las transformaciones territoriales provocadas están pensadas desde una lógica externa al territorio. Estas son las razones por las que se plantea que en el Cauca Medio se está experimentando un ordenamiento territorial mercantilizado que no se articula a las necesidades y conflictos locales, sino que responde a una escala regional, nacional e inclusive internacional (debido a la alta participación de empresas chinas en la construcción de todos estos proyectos de infraestructura vial y fluvial).

Centrándonos en estos cuatro municipios es posible afirmar que están habitados por poblaciones cada vez más urbanas, pero que continúan con tradiciones campesinas. Se dedican principalmente a la siembra del café, frutales, turismo y en menor medida a la ganadería. Pero sin duda alguna, la actividad que más ha transformado estos territorios es el turismo, ya que limita usos tradicionales del suelo, expulsa población campesina, eleva precios de alimentos y suelos y atrae prácticas sociales que no se desarrollaban con tanta intensidad en los municipios, como la drogadicción y la prostitución (LONDOÑO CARVAJAL, 2016; MUÑOZ, 2017, 2018, 2020; MUÑOZ & LLANOS, 2021).

Esa consolidación del turismo ha respondido a la creciente necesidad de esparcimiento del Valle de Aburrá. No ha sido ni una iniciativa totalmente externa al territorio, ni tampoco algo autóctono. Se parte de transformar las casas tradicionales del Centro Histórico de Santa Fe de Antioquia en hoteles durante la década de los 50 del siglo XX, lo cual se observa como una necesidad para visitantes ocasionales que hacían parte de las actividades de construcción de la primera vía al Urabá antioqueño (MUÑOZ & LLANOS, 2022). En la década de los 80, con la transformación del modelo industrial de la ciudad de Medellín y su proceso de internacionalización, actores del poder con centralidad metropolitana estructuraron un proceso de relocalización hacia el Oriente antioqueño, mientras en el Occidente se comienza a consolidar el sector de los servicios con la construcción de Hosterías. Inicialmente se concentran en Santa Fe de Antioquia, ya que por su arquitectura es el centro natural del turismo en el Cauca Medio y se van expandiendo alrededor de la vía Medellín-Urabá.

Es importante mencionar que la finalidad de esta infraestructura de ocio era la de impulsar un turismo de veraneo y no patrimonial ni histórico,

sólo se tomó lo histórico como una característica previa que hacía más llamativo el turismo que querían desarrollar. En este sentido, durante los 80 y 90 se construyen estas hosterías con piscinas, ya que es el elemento diferenciador del destino turístico, dado el clima con el que cuentan. Esta dinámica poco a poco se fue ampliando hacia los municipios de San Jerónimo y Sopetrán, también alrededor de la vía.

El año 2006 es trascendental para los procesos de transformación territorial en el Cauca Medio, debido a que ese año se da la apertura del Túnel de Occidente, en su momento, el más largo de Suramérica. Este túnel está localizado en jurisdicción del municipio de Medellín, aunque su influencia y sus efectos más directos han sido sobre Santa Fe de Antioquia y los municipios turísticos cercanos como Sopetrán y San Jerónimo (UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, 2006). Esto redujo el tiempo de viaje entre Medellín y Santa Fe de Antioquia a menos de una hora y a San Jerónimo y Sopetrán aproximadamente a 40 minutos. Tal construcción, pensada en seguir acercando a Medellín al Urabá, tuvo consecuencias considerables sobre estos municipios, ya que aceleró la construcción de fincahoteles, hosterías y de piscinas al interior de hoteles tradicionales e incluso casas de los centros históricos. Esto se debe a que la reducción de tiempo (antes el recorrido era aproximadamente de dos horas) permite que turistas del Valle de Aburrá lleguen en las mañanas y regresen a sus hogares en las tardes, consolidándose los servicios de día de sol; ya no es tan importante la estadía en los municipios sino disfrutar de la piscina durante el sol, almorzar allí y regresar en las tardes-noches.

Esta nueva demanda de servicios turísticos transforma sustancialmente las construcciones y el territorio en general de estos municipios. En las Figs. 6 y 7 se muestra cómo cambian específicamente los municipios de Santa Fe de Antioquia y Sopetrán, donde alrededor de las vías de ingreso se consolidan las fincas, hosterías y urbanizaciones campestres dedicadas a la segunda vivienda. Este último fenómeno ha crecido ampliamente en estos municipios, a excepción de Olaya, a tal punto de convertir zonas rurales habitadas por campesinos, en una especie de barrio deshabitado que es sobrehabitado los fines de semana cuando visitan sus viviendas los propietarios de Medellín y sus amigos.

Estas intervenciones han profundizado una serie de articulaciones históricas entre el Valle de Aburrá y el Cauca Medio y en especial entre Medellín y Santa Fe de Antioquia. Esto se debe a que Santa Fe como antigua capital del departamento, alberga una historia que ayuda a construir el mito de la cultura paisa (MUÑOZ & LLANOS,

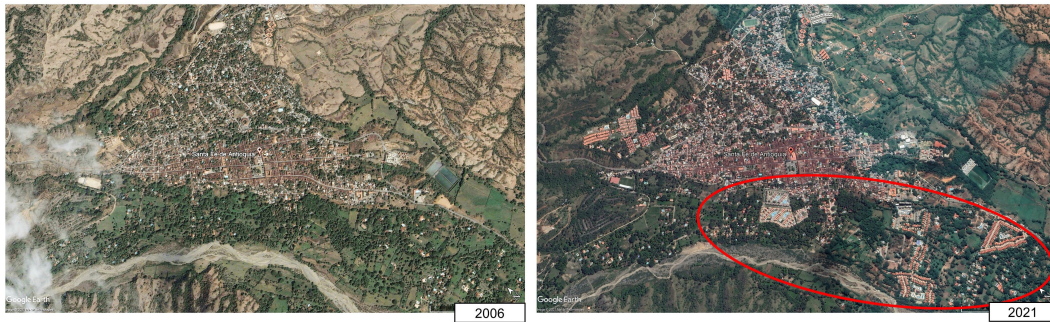


FIG. 6 / Transformaciones espaciales de Santa Fe de Antioquia, 2006-2021

Fuente: Elaboración propia con base en Google (n.d.)

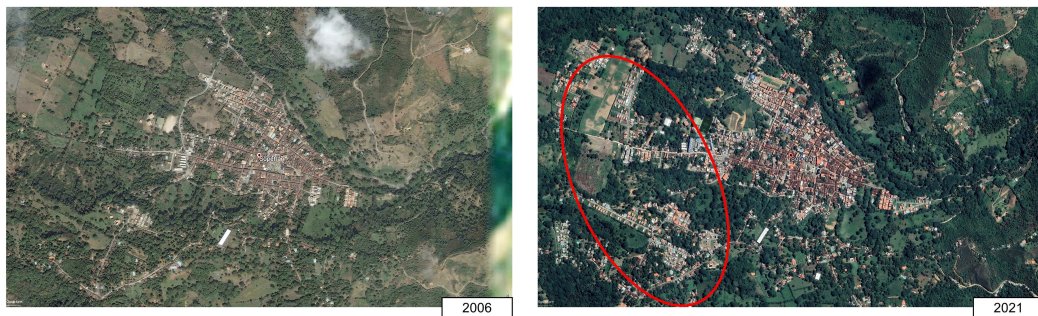


FIG. 7 / Transformaciones espaciales de Sopetrán, 2006-2021

Fuente: Elaboración propia con base en Google (n.d.)

2022). Es decir, si bien Medellín desea insertarse al mercado global como una ciudad moderna, también es cierto que las ciudades deben generar o poseer distintivos o particularidades que permitan diferenciarlas del resto de ciudades que están en el mismo proceso de consolidación. En este caso esa arquitectura e historia toma ese papel de diferenciador hacia afuera y de atractor turístico al interior de la región; todo ello con sendas consecuencias sobre el territorio de los municipios turísticos del Cauca Medio.

Pero este proceso es de doble vía, ya que los actores sociales del Cauca Medio “identifican en Medellín la posibilidad de satisfacer diferentes necesidades que en su municipio no lo logran hacer. Tal es el caso de la salud, la educación superior, el empleo, la localización de los turistas que los visitan y, en general, una fuente de oportunidades cercana.” (MUÑOZ & LLANOS, 2022, p. 282). En esta medida, si bien es cierto que tal expansión urbana de Medellín hacia el Cauca Medio ha transformado el territorio en favor de sus intereses de inserción global y de satisfacer la necesidad de ocio de sus habitantes; también es cierto que los actores de estos municipios han sabido adaptarse, hasta cierto punto, y satisfacer

algunas necesidades que sin esa expansión urbana no tendrían la capacidad propia ni el acceso a esas oportunidades. Por esta razón, se plantea una relación compleja que responde más a procesos de transformación territorial que a simples relaciones de centro-periferia.

El potencial turístico ha propiciado un despliegue del mercado inmobiliario, lo que ha implicado “un cambio en la actividad económica local, pues personas que se dedicaban a la producción agropecuaria han tenido que vender sus tierras, desplazarse a otros lugares, o convertirse en mayordomos de las nuevas fincas de recreo” (MUÑOZ, 2017, p. 164). Esto se debe al aumento del precio del suelo que provoca la actividad turística que es más rentable que la producción agropecuaria. Es decir, no solo se presenta directamente la compra de los terrenos, sino que también indirectamente se ven desplazados por ese aumento de costos que ya no son capaces de compensar con su actividad económica tradicional.

Se presentan transformaciones territoriales en pos de la mejora turística, tal como se ha mencionado en MUÑOZ (2017), se logra la construcción

de un Territorio de Postal, donde la imagen e imaginario turístico es el que lidera los procesos de ordenamiento territorial. Se hacen intervenciones que moldean el espacio hacia la imagen turística promocionada y se ocultan aquellos lugares que no responden a esa imagen.

El interés del capital se ve reflejado en el sector inmobiliario del turismo, que desplaza al campesino de las mejores tierras, para convertirlas en espacios para la recreación. Así, aquellas familias que venden sus tierras a las inmobiliarias presentan transformaciones importantes en su organización, que van a depender del tipo de transacción que lleven a cabo. En algunos casos, estas empresas les pagaban con apartamentos en Medellín (INER & ALCALDÍA DE MEDELLÍN, 2011), lo que transforma de manera importante su actividad económica, aunque en algunos casos, debido a su conexión identitaria con la actividad agropecuaria, alquilan dicho apartamento para continuar produciendo la tierra. Serían entonces unidades económicas que transforman las fuentes de sus ingresos, pero quieren continuar con sus actividades tradicionales. En la mayoría de los casos, cuando el pago de las tierras tiene que ver con un apartamento en Medellín, las familias definitivamente se desplazan allí y cambian su actividad productiva tradicional, lográndose concretar una desterritorialización en palabras de MANÇANO (2009).

A aquellos que les pagan con dinero, en ocasiones deciden irse a vivir a barrios periféricos de Medellín o a barrios del casco urbano del municipio. En estos casos podríamos hablar que son actores que presentan un cambio en sus factores productivos, dificultando su continuidad como productores agropecuarios, ya que pierden la tierra como factor de producción. Pero estas unidades tenderían a diversificar sus fuentes de ingresos debido a la pérdida de su principal factor de producción, por lo general alguno de sus miembros trabaja por jornales en fincas, los jóvenes en alguno de los hoteles del territorio durante un fin de semana o cuando sean llamados durante la semana. Mostrando la capacidad adaptativa que caracteriza a estas unidades y que les permite su reproducción (FORERO, 2013)

El turismo también provoca otras transformaciones en las que se genera una proletarización del campesino. El aumento del precio del suelo por las construcciones y el alto precio de los fertilizantes, han derivado en deudas para los campesinos y en ocasiones, inversionistas independientes negocian el traspaso de la propiedad a cambio de pagar sus deudas, entregarles algún dinero y les permiten la estancia del campesino y su familia como mayordomos de la finca que ahora tiene un carácter recreativo y los

frutales y el café sembrado adquieren más un papel decorativo. Así, el campesino es despojado de sus tierras, aunque adquiere un nuevo ingreso por el turismo, que ya debe ser compartido con el dueño de la finca. Lo que podría ser un ejemplo del papel del capital en la desterritorialización y reterritorialización del campesino según Mançano, ya que en un primer momento lo despoja de sus relaciones tradicionales de producción y posteriormente, lo reintroduce en unas nuevas relaciones.

Pero el turismo no sólo implica estos cambios en cuanto a la propiedad de la tierra, también lo hace dentro del comportamiento de las personas, en las transformaciones de las instituciones informales y en las formas de producción de territorio. Esto se debe a que al campesino observar el flujo permanente de individuos con alto poder adquisitivo, que muchas veces no encuentran instalaciones para alojarse, el bajo esfuerzo que debe realizar al solamente alquilar su finca por días y el dinero que puede obtener rápidamente; decide invertir más en convertir su finca en recreativa y dejar su producción agropecuaria, que requiere mayor esfuerzo, mayor inversión y le retorna menores ingresos.

En el caso de los productores más alejados de la cabecera municipal y que no sufren una presión tan fuerte sobre el precio de la tierra, también se presenta una transformación en su organización productiva. En este caso, las transformaciones tienen que ver más con el cambio territorial que provoca el turismo, pues lo hacen más por mejorar sus ingresos, ante menores esfuerzos físicos. Por lo general el turista llega con sus propios medios de transporte y ello elimina esta dificultad de la unidad productiva, que no era tan fácilmente superada con la actividad agropecuaria y sí aumentaba los costos. De esta forma, podríamos decir que la diversificación hacia actividades turísticas sería una decisión racional económicamente, lo cual no implica que necesariamente deban dejar la producción agropecuaria.

En la FIG. 8 se muestran tres tipos de paisajes que se han venido presentando en el Cauca Medio y, en especial en Santa Fe de Antioquia, a causa de la intervención del capital, en este caso no por un agronegocio, como lo plantea Mançano, pero sí son un reflejo de las disputas entre el campesino y el capital, enmarcado aquí en el turismo. En el paisaje homogéneo se encuentran las urbanizaciones, mostrando el extremo donde el capital es dominante. En el paisaje del campesino, donde se presenta una producción heterogénea, es el campesino quien tiene la primacía. Por último, el paisaje del campesino monopolizado, es donde ya el campesino comienza a adaptarse a esas directrices del capital y de allí que



Paisaje homogéneo del capital

Paisaje campesino heterogéneo

Paisaje campesino monopolizado por el capital

FIG. 8 / Paisajes de los territorios en el Cauca Medio

Fuente: Elaboración propia a partir de Alcaldía de Santa Fe de Antioquia (2010)

adapte su finca para la actividad turística también, aunque con presencia de ciertos espacios para continuar la actividad agrícola.

Por otra parte, la construcción de urbanizaciones, fincahoteles y demás, ha permitido el arribo de nuevos actores al municipio, modificando formas de comportamiento locales (FIG. 9). Estos actores, llegan por lo general los fines de semana, lo que provoca que estos espacios permanezcan vacíos durante la semana, en algunos casos, en semana son alquilados a mineros que han llegado del

municipio de Buriticá. Así, los residentes han comenzado a alejarse de ciertos lugares dentro del municipio porque los reconocen como espacios dedicados para el turismo y los turistas, como el parque principal en las noches, algunos restaurantes que por sus precios no son asequibles para los residentes, espacios cerrados que antes eran frecuentados y que ahora son urbanizaciones, entre otros (MUÑOZ, 2017).

Siendo esto el reflejo de los territorios materiales e inmateriales que ha sido capaz de construir el

Parcelación	Dirección	Número de lotes	Año
Pangordito	Vereda Paso Real	69	2004
Valle del Tonusco	Vereda el Espinal	53	2004
Halcones	Vereda Obregón	62	2007
Manantiales	Predio la Bolsa Paso Real	47	2005
Los cedros	Vereda el Espinal	69	2006
Valle del Tonusco. II Etapa	Vereda el Espinal	211	2006
LA Antigua	La Guanábana	58	2006
Los Robles	Vereda el Espinal	31	2006
La Casucha	Vereda Obregón	83	2006
Balcones del Cauca	Vereda Paso Real	18	2006
Palmar Santa Fe	Sector los Tanques	120	2006
Santa Fe Campestre	Sector los Tanques	86	2006
Casas de Verano	Vereda Paso Real	112	2007
Urbanización Villas de Gualy	Sector Barranca	22	2007
Parcelación la India	Vereda Obregón	57	2009
Finca la Meriza	Vereda Obregón	18	2009
Quinta Linda	Sector los Tanques	-	-
José Antonio Martínez Arango	Predio el llano - Paraje La Chorquina El tunal	5 etapas	2010
Promotora Ciudadela San Jerónimo	Calle 8 No. 10-33 El Cuido - Barrio La Barranca	62	2010
Parcelación el Refugio de Luna	Predio La Playita	27	2010

FIG. 9 / Parcelaciones y urbanizaciones en Santa Fe de Antioquia

Fuente: Alcaldía de Santa Fe de Antioquia (2010)

turismo en el municipio. “La construcción de un territorio material es el resultado de una relación de poder que está sustentada por el territorio inmaterial como conocimiento, teoría o ideología.” (MANÇANO, 2009, p. 7). En este caso, el territorio material sería todo ese dedicado al turismo y al turista y que responde a la ideología de las agencias de viajes e inmobiliarias, que a través de su poder fueron capaces de crear ese territorio material.

Los fines de semana se han convertido en los momentos más dinámicos económicamente para el municipio, los campesinos destinan estos días para comercializar sus productos y por tanto, esto tiene un efecto sobre la vida cotidiana de las personas. Normalmente el fin de semana era dedicado para el descanso y compartir en familia, pero ahora esto cambia ya que es el momento en el que pueden dar salida a sus productos, siendo ésta una transformación importante en la organización doméstica.

En general podemos hablar de unas conexiones y relaciones altas entre los diferentes actores del municipio. El turismo es el que ha permitido ese fuerte intercambio entre los actores, si bien ha provocado que la economía campesina tenga altas presiones y viva transformaciones

importantes, también ha ayudado a que tenga algunas opciones, que aprovechando la flexibilidad de estas unidades productivas, les ha permitido su supervivencia en el mercado y su reproducción. Es de reconocer que no son las mejores condiciones para la reproducción de los hogares, pero les ha generado opciones que antes no eran posibles y que les ha ayudado a mejorar sus ingresos, pues la agricultura no es demasiado rentable en el Cauca Medio.

Todas estas transformaciones territoriales causadas por intereses externos, muestran una dinámica económica interesante en los municipios, de hecho, han crecido la cantidad de empresas en estos municipios y se consolidan como unos de los que más localizan empresas en el Occidente de Antioquia (CÁMARA DE COMERCIO DE MEDELLÍN, 2019). Sin embargo, eso no se ha plasmado en iguales resultados sociales. Por ejemplo, en la FIG. 10 se muestra los niveles de pobreza multidimensional a nivel municipal y de manzana urbana en el Cauca Medio. Como se observa la mayoría de los municipios se encuentran en un promedio del 30% de pobreza multidimensional, mientras que el promedio departamental es de 17,1% y el nacional de

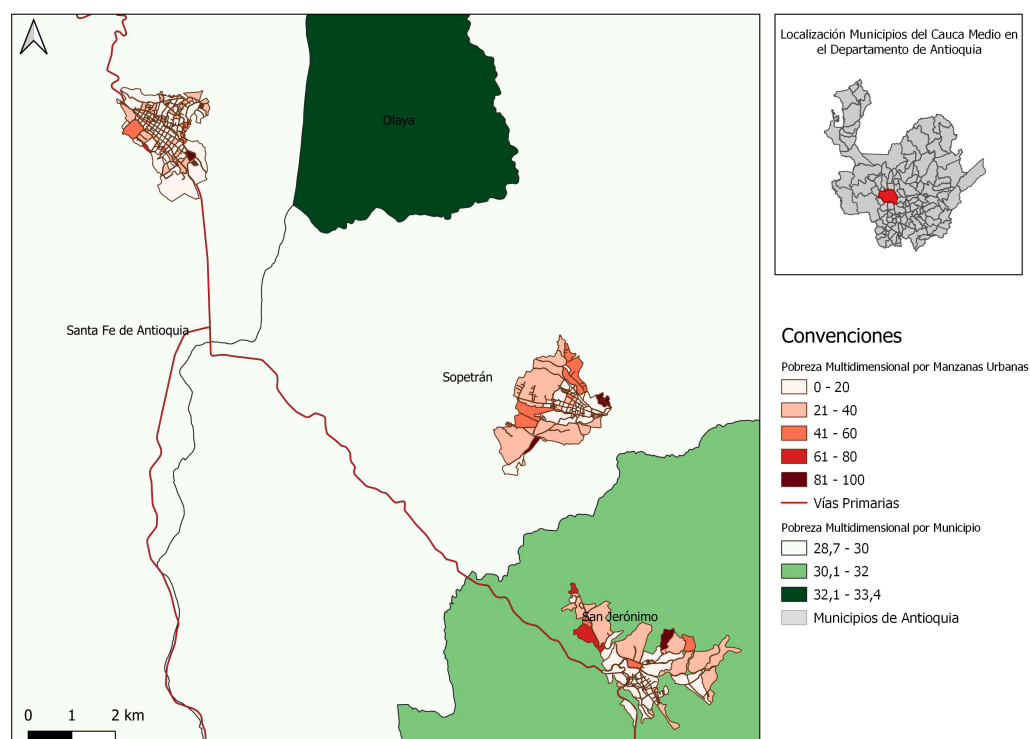


FIG. 10 / Pobreza Multidimensional en el Cauca Medio, 2018

Fuente: Elaboración propia con base en Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas -DANE- (2019)

19,6%. Esto significa que están muy por debajo de las condiciones regionales y nacionales.

En definitiva, para el caso del Cauca Medio, la imposición del modelo de globalización de Medellín, ha traído como resultado un sistema económico pensado desde afuera, que aprovecha las potencialidades con una mirada netamente económica sin pensar en la redistribución de los ingresos. Asimismo, unos espacios pensados para disfrute de los visitantes, sin pensar en las necesidades de la comunidad local. El territorio se ha planificado y ordenado también a favor del turismo, restringiendo los terrenos usados para la agricultura. Las consecuencias de esto es un territorio fragmentado, estéticamente construido, con características del efecto túnel (GUTIÉRREZ, 2004), ya que son atravesados por vías que conectan un origen y un destino, pero que no le interesa lo que está en medio, tal como ocurre en los túneles que no se mira ni interesa ese momento y espacio que se atraviesa.

4. Conclusiones

La consolidación de la ciudad de Medellín, como núcleo urbano, económico, político y demográfico de Antioquia ha producido una configuración dependiente en parte de las subregiones administrativas adyacentes, como en el Oriente Antioqueño y el Occidente de Antioquia. La construcción de una infraestructura soporte ha propiciado diversas formas de incidencia sobre las regiones vecinas, estableciendo unos vínculos más estrechos que no sólo las ha conectado, también las moldea. Esta serie de articulaciones, intencionalidades y usos direccionados del territorio no son estáticos, pero tienen como epicentro las proyecciones particulares de la capital, cómo núcleo direccionador. Esta lógica de funcionamiento ha estructurado recortes territoriales por lógicas y flujos externos. Es clave resaltar que esta forma de usar el territorio, direccionado desde actores externos, propicia una desterritorialización, fenómeno observado en cada zona, ya que dinámicas y prácticas más horizontales, como la economía campesina, la industria artesanal, la cultura e identidad tradicional, se han desplazado o reinventado en este contexto, ante la hegemonía de las nuevas formas de territorialización.

En el caso del Oriente Antioqueño y en particular el Valle de San Nicolás, el movimiento de la industria produjo una serie de recortes territoriales, esos lugares donde se asentó la industria, los cuales operan de forma articulada a una serie de órdenes y topologías, cuya dirección en su mayoría se encuentra en Medellín o en las sedes de

las empresas multinacionales, configurándose el oriente como un territorio particular de borde de la metrópoli (PINEDA & PIMENTA, 2021; PINEDA, 2022). Ya que la existencia de la industria no depende de condiciones locales del Valle de San Nicolás, como políticas de desarrollo empresarial, internacionalización, materias primas o fuerza de trabajo (PINEDA, 2022), por el contrario, se mueven por demandas con centralidad en Medellín y las mismas fluctuaciones globales. De esta forma, la industria ha propiciado nuevos ritmos, fortaleciendo la fragmentación del Oriente en dos zonas muy diferenciadas, un Oriente Lejano, para referenciar las zonas más rurales y un Oriente Cercano –Valle de San Nicolás–, con mayor articulación a los flujos de la metrópoli-Medellín, más urbanizado y con mayores vínculos globales.

El acontecer en los municipios turísticos del Cauca Medio ha tenido una configuración diferente, porque crea un territorio basado en la imagen, deteriora relaciones sociales locales, usos del suelo tradicionales y dinámicas propias del territorio, en pos de las necesidades recreativas de la población del Valle de Aburrá. La configuración histórica de las relaciones entre ambos municipios y el peso histórico de la arquitectura colonial en Santa Fe de Antioquia son vendidos desde los actores económicos del Valle de Aburrá como el gran potencial de desarrollo para Santa Fe, Sopetrán, Olaya y San Jerónimo; pero ese potencial también es una forma de persuadir a las autoridades locales para permitir la intervención espacial con nuevas construcciones para el disfrute de turistas regionales. Estas intervenciones fragmentan el territorio en favor de lugares hipermodernos, vacíos la mayoría del tiempo, que excluyen a los locales.

La reconfiguración del Valle de San Nicolás y parte del Cauca Medio se ha desarrollado en una dinámica relacional con el acontecer de la metrópoli sobre la que gravitan. Los actores públicos y privados agenciadores de esta dinámica han logrado forjar una formación institucional particular que les ha posibilitado las intervenciones y esta forma de producir el espacio. A través de este proceso, ha tenido lugar una progresiva expansión de Medellín y el Valle de Aburrá sobre partes de los municipios de estas subregiones, la cual es incompleta, ya que ha operado sólo sobre determinados fragmentos y de forma paralela a una dinámica local, siendo un rasgo particular de la estructuración de este tipo de configuraciones territoriales, a partir de la expresión de una múltiple territorialidad que ilustra tensión entre la dominación y la apropiación, que modifica los espacios locales.

La apertura de flujos de movilidad, asociado a procesos de expansión económica, la búsqueda de formas de articulación a la economía global,

direccionadas desde la capital del departamento, han forjado unas formas de relación/dependencia de Medellín con las subregiones mejor conectadas, donde la volatilidad de su proyecto, sus auges y tensiones, se han entrelazado con las dinámicas locales, forjando una configuración territorial dependiente, que han configurado una serie de transformaciones territoriales, representadas en formas de planeación, ritmos sociales, actividades económicas en transición, un paisaje más urbano, siendo manifestaciones de formas de expansión de la metrópoli.

5. Bibliografía

- ALCALDÍA DE SANTA FE DE ANTIOQUIA (2010): *Revisión del Esquema de Ordenamiento Territorial del Municipio de Santa Fe de Antioquia con enfoque estratégico: vocación económica*. Santa Fe de Antioquia, Colombia, Escuela de Ingeniería de Antioquia.
- ARBELÁEZ, A. (2001): El despegue de la industria en Antioquia (1915-1930). *Semestre Económico*, 4 (7), pp. 1-10.
- AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI. (2013): Conexión pacífico de Autopistas para la prosperidad: enorme progreso para Colombia. <https://www.ani.gov.co/article/conexion-pacifico-de-autopistas-para-la-prosperidad-enorme-progreso-para-colombia-5155>
- _____ (2019): El proyecto 4G Autopista al Mar 2 ya cuenta con cierre financiero por 652 millones de dólares. <https://www.ani.gov.co/el-proyecto-4g-autopista-al-mar-2-ya-cuenta-con-cierre-financiero-por-652-millones-de-dolares>
- ARBELÁEZ, L. F. & CALDERÓN, L. F. & GALEANO, L. (2010): La región metropolitana. Una nueva dimensión. <http://hdl.handle.net/20.500.12622/1828>
- BETANCUR, M.S. & STIENEN, A. & URÁN, O.A. (2001): *Globalización: cadenas productivas y redes de acción colectiva: reconfiguración territorial y nuevas formas de pobreza y riqueza en Medellín y el Valle de Aburrá*. Santafé de Bogotá, Colombia, Tercer Mundo.
- BOTERO, F. (1991): Las vías de comunicación y el transporte. En J. Melo (Ed.), *Historia de Antioquia* (pp. 286-298). Medellín, Colombia, Suramericana de Seguros.
- CÁMARA DE COMERCIO DE MEDELLÍN (2019): *Perfiles socioeconómicos de las subregiones de Antioquia*. Medellín, Colombia, Cámara de Comercio de Medellín.
- CENTRO DE INVESTIGACIONES SOCIALES UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA, CENICS (1988): *Determinantes sociales y culturales de la planeación en la región Rionegro-Nare-FASE I*. Medellín, Colombia, Universidad de Antioquia.
- CODESARROLLO (1976): *Oriente Cercano un polo de desarrollo*. Bogotá, Colombia, Codesarrollo.
- _____ & INSTITUTO COLOMBIANO DE PLANEACIÓN INTEGRAL (1963): *Primer plan regional de desarrollo para el oriente antioqueño 1963-1970*. Bogotá, Colombia, Codesarrollo.
- CORPORACIÓN AUTÓNOMA Y REGIONAL DE LAS CUENCAS DE LOS RÍOS NEGRO Y NARE, CORNARE (1991): *Protocolo para el desarrollo regional*. Rionegro, Colombia, CORNARE.
- COMISIÓN SUBREGIONAL DE COMPETITIVIDAD Y CÁMARA DE COMERCIO DEL ORIENTE ANTIOQUEÑO (2010). *Iniciativas subregionales de competitividad para el oriente antioqueño 2012-2020* Documento de Trabajo. https://www.tecnologicocoredi.edu.co/images/articulos_pdf/Iniciativas_subregionales_de_competitividad_para_Oriente_Antioque%C3%B1o.pdf
- DE MATTOS, C. (2009): Modernización capitalista y revolución urbana en América Latina: 5 tendencias genéricas. En Peter Brand (ed) *La ciudad latinoamericana en el siglo XXI: Globalización, neoliberalismo, planeación* (pp. 37-82). Medellín, Colombia, Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Arquitectura, Escuela de Planeación Urbano-Regional.
- DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS, DANE (2019): Censo Nacional de Población y Vivienda 2018-Colombia. Demografía y Población. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivienda-2018>
- FORERO, J. (2013): *Agricultura familiar y campesinado en el mundo rural contemporáneo*. Bogotá, Colombia, Facultad de Estudios Ambientales y Rurales, Universidad Javeriana.
- FRANCO, V. L. (2005): *Poder regional y proyecto hegemónico: el caso de la ciudad metropolitana de Medellín y su entorno regional 1970-2000*. Medellín, Colombia, Instituto Popular de Capacitación -IPC-. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/Colombia/ipc/20121207053216/poderregional.pdf>
- GIRALDO, J. & SCHNITTER, P. (2006): La ocupación del territorio en el proceso de urbanización del área metropolitana del Valle de Aburrá, Colombia. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 10 (218), pp. 1-83.
- GÓMEZ, J. (2012): Del olvido a la modernidad: Medellín (Colombia) en los inicios de la transformación urbana, 1890-1930. *Historiolo: Revista de Historia Regional y Local*, 4 (7), pp. 112-128.
- GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA (2021a): Encuesta de Calidad de Vida 2021. <https://antioquiadatos.gov.co/index.php/calidad-de-vida-2021/>
- _____ (2021b): Anuario Estadístico de Antioquia 2020. Medellín. <https://antioquiadatos.gov.co/index.php/geoportall/indicadores/>
- GOOGLE. (n.d.). Google Earth Pro.
- GUTIÉRREZ, J. (2004): El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales. *Investigaciones Regionales*, 5, pp. 199-221.
- INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI, IGAC. (2018): Sistema de información geográfica para la planeación y el ordenamiento territorial nacional SIG-OT. Recuperado el 20 de febrero de 2020, a partir de <http://sigotvg.igac.gov.co:8080/>
- INER & ALCALDÍA DE MEDELLÍN (2011): *Dinámicas de articulación regional entre los Valle de Aburrá, San Nicolás y Rio Cauca*. Medellín, Colombia, Universidad de Antioquia.
- JARAMILLO, R. (1991). La colonización antioqueña. En J. Melo (Ed.), *Historia de Antioquia* (pp. 177-208). Medellín, Colombia, :suramericana de Seguros.
- LASÉN DÍAZ, A. (1997): Ritmos sociales y aritmia de la modernidad. *Política y Sociedad*, 25, 185-203
- LENCIONI, S. (2012): A metamorfose de São Paulo O anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. *Revista paranaense de desenvolvimento*, 120, pp.133-148.
- LONDOÑO CARVAJAL, J. D. (2016): La declaratoria del centro histórico y el marketing turístico como indicadores de la gentrificación en Santa Fe de Antioquia, una lectura desde el paisaje artificial. *Iconofacto*, 12(19), pp. 43-64.
- MANÇANO, B. (2009): Territorio Teoría y Política. En Fabio Lozano Velásquez y Juan Guillermo Ferro

- (editores). *Las configuraciones de los territorios rurales en el siglo XXI* (pp. 35-66). Bogotá, Colombia, Pontificia Universidad Javeriana.
- MASSEY, D. (2009): Concepts of space and power in theory and in political practice. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, (55), pp. 15-26.
- _____. (2012): Un sentido global del lugar. En *Doreen Massey: un sentido global del lugar* (pp. 112-129). España, Icaria Editorial.
- MASSINI, T. (2016): Un espacio productivo metropolitano: el caso del territorio intermedio entre Buenos Aires y Rosario (Argentina). *Cuadernos de Geografía*, 25(2), pp. 59-74.
- MONTOYA, J. W. & AGUDELO, J. A. (2016): Políticas urbanas y regionales y la construcción del espacio metropolitano de Medellín. *Perspectiva Geográfica*, 19(1), pp. 29-60.
- MUÑOZ, E. (2017): Territorio de postal: la dualidad del turismo en Santa Fe de Antioquia (Colombia). *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 26(2), pp. 153-174. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v26n2.59237>
- _____. (2018): Procesos de territorialización de la globalización a través del turismo. Análisis de las relaciones global-local que promueve este fenómeno. *El Ágora USB*, 18(2), pp. 557-572. <https://doi.org/10.21500/16578031.3835>
- _____. (2020): Gentrificación y Obsolescencia territorial en los procesos turísticos de Santa Fe de Antioquia. En E. Muñoz, A. Martínez, & M. Espinosa (Eds.), *Dinámicas y Conflictos Territoriales. Relaciones urbano - rurales, desarrollo, desigualdades y segregación en ciudades intermedias y pequeñas*. Medellín, Colombia, Tecnológico de Antioquia.
- _____. & LLANOS HERNÁNDEZ, L. (2021): Destinos turísticos patrimoniales y la museificación del territorio. Estudio comparativo entre Santa Fe de Antioquia (Colombia) y San Cristóbal de Las Casas (México). *EURE*, 47(141), pp. 49-70. <https://doi.org/10.7764/EURE.47.141.03>
- _____. (2022): Relaciones contemporáneas entre Santa Fe de Antioquia y Medellín (Colombia) y sus transformaciones históricas. *Notas Históricas y Geográficas*, 28, pp. 263-285. <https://revistanotas-historicasygeograficas.cl/index.php/nhyg/article/view/401>
- PICCIANI, A. L. (2016): Discusiones teóricas sobre la dinámica funcional en el vínculo espacial urbano y rural. *Revista Pampa*, 14, pp. 9-28.
- PINEDA GÓMEZ, H. D. (septiembre 26-28, 2018): *Transformaciones territoriales en el oriente antioqueño a partir de la (re) localización de la industria manufacturera. Periodo 1990-2016* (Ponencia). Mesa 11: Ciudad y Región. Barranquilla, Colombia. <https://aciur.net/xiii-seminario-aciur-2018/memorias-seminario-2018/category/ mesa-11-ciudad-y-region>
- _____. (2022): *Territorialidades de la globalización: Movimiento espacial de la industria manufacturera, apuestas políticas y reconfiguraciones en el Valle de San Nicolás, Colombia* [Tesis doctoral, Universidad de Antioquia]. Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia
- _____. & PIMENTA BETANCUR, A. (2021): Recortes espaciales que configuran el Oriente antioqueño: de la región a la superposición de territorialidades. *Territorios*, 45, pp. 41-62. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.9946>
- _____. & VALENCIA-CASTRO, S. (2022): Territorialidad campesina, ausente en proyectos políticos para el Oriente antioqueño. *Bitácora Urbano Territorial*, 32(1), pp. 135-148. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v32n1.97962>
- RESTREPO CADAVID, P. (2012): La inclusión de la ciudad informal en el territorio urbano: una comparación entre Medellín y Mumbai. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 44(172), 335-334. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76130>
- SANTOS, M. (2000): *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Madrid, España, Ariel.
- _____. (2001): Uma Ordem Espacial: A Economia Política do Território. *Revista GeolNova*, 3, pp. 33-48.
- SILVEIRA, M. L. (2013): Tiempo y espacio en geografía: dilemas y reflexiones. *Revista de Geografía Norte Grande*, 54, pp. 9-29.
- SALAZAR, S. (2010): *Agentes industriales y cultivo de flores en la expansión metropolitana de Medellín, Colombia* (IV Jornadas de Geografía Económica - Grupo de Geografía Económica de la AGE). Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín, Colombia.
- SCOTT, A. & STORPER, M. (2003): Regions, globalization, development. *Regional Studies*, 37(6-7), pp. 579-593.
- SITUR (2017): Estadísticas Departamentales.
- UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA (2006): *Plan director para la ordenación territorial del área de influencia de la Conexión Vial valle de Aburrá-Río Cauca en la Región del Occidente Antioqueño. Tomo III. Formulación*. Medellín, Colombia, Gobernación de Antioquia - Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín.
- _____. (2009): *Directrices para el ordenamiento territorial de la región del Altiplano del Oriente Antioqueño*. Medellín, Colombia, Universidad Nacional de Colombia.
- URIBE, J.G. (1988): La industrialización en el Oriente Antioqueño, anexo 3. En *Determinantes sociales y culturales de la planeación de la región Río Negro-Nare*. Centro de Investigaciones sociales Universidad de Antioquia.
- VÉLEZ TAMAYO, J. M. (2016): La industrialización de Medellín en el siglo XIX: construcción de un paradigma productivo en una zona poco industrializable. *Revista LOGOS CIENCIA & TECNOLOGÍA*, 7(2), pp. 124-131.
- VILLEGAS, L.C. (1988): *La industria manufacturera en el oriente antioqueño*. Medellín, Colombia, Centro de Investigaciones Sociales, Universidad de Antioquia; CORNARE.

6. Listado de Acrónimos/Siglas

ANDI	Asociación Nacional de industriales
ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
CARCE	Comité Asesor Regional de Comercio Exterior
CCOA	Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño
CENICS	Centro de Investigaciones sociales Universidad de Antioquia
CEO	La Corporación Empresarial del Oriente Antioqueño
CORNARE	Corporación Autónoma y Regional de las Cuencas de los Ríos Negro y Nare
CSE	Consejo Subregional de Empleo del Oriente Antioqueño
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
IGAC	Instituto Geográfico Agustín Codazzi
GEA	Grupo Empresarial Antioqueño