



**Discursos hegemónicos y contrahegemónicos en torno al túnel de
Oriente: Lógicas comunitarias y capitalistas en la concepción del
territorio.**

Luisa Fernanda Giraldo Guarín

Monografía de grado para optar al título de Socióloga

Asesor

Juan Guillermo Zapata Ávila

Universidad de Antioquia

Facultad de Ciencias Sociales y Humanas

Departamento de Sociología

El Carmen de Viboral

2021

Resumen:

Este trabajo investigativo es una monografía enfocada en explicar qué discursos hegemónicos y contrahegemónicos se presentan en el territorio a partir de la construcción del Túnel de Oriente. Para este fin, se hace inicialmente una ubicación espacio temporal del proyecto, permitiendo al lector contextualizarse con la problematización y el estado de la cuestión identificando los vacíos de investigación realizados en los últimos años acerca de megaproyectos desde un punto de vista sociológico; en una segunda instancia, se hace una reconstrucción de la idea de túnel de oriente, esto siendo un apartado descriptivo de la mera idea y como fue apareciendo a través de la prensa desde los años 60; el tercer capítulo se divide a su vez en tres subcapítulos, dando cuenta de: I) La lógica hegemónica en la planificación del territorio; II) La lógica comunitaria o contrahegemónica en la construcción del territorio; III) El proceso comunitario con los megaproyectos de la vereda Yarumal.

Palabras clave: Túnel de oriente, Discursos, Lógicas comunitarias, Lógicas capitalistas, Hegemonía, Contra hegemonía, Planificación, Territorio.

Abstract:

This research work is a monograph focused on explaining which hegemonic and counter-hegemonic discourses are present in the territory from the construction of the Túnel de Oriente. For this matter, a spatial-temporal location of the project is initially made allowing the reader to contextualize himself with the problematization and the state of the issue by identifying the research gaps carried out in recent years about mega projects from a sociological point of view. In a second instance, a reconstruction of the idea of Túnel de

Oriente is made, this being a descriptive section of the mere idea and how started appearing through the press since the 60s. The third chapter is divided into three sub-chapters, giving an account of: I) The hegemonic logic in the planning of the territory; II) Community or counter-hegemonic logic in the construction of the territory; III) The community process with the mega projects in the rural area of Yarumal.

Keywords: Túnel de Oriente, Discourses, Community logic, Capitalist logic, Hegemony, Counter-hegemony, Planning, Territory.

Tabla de contenido

Introducción	5
1. Ubicación espacio - temporal de la lucha hegemónica frente al Túnel de Oriente y la organización del territorio	9
1.1 Ubicación espacio – temporal del proyecto	9
1.2 Estado de la cuestión: megaproyectos y geografía del capital	13
2. Reconstrucción de la configuración de la idea del túnel de Oriente a través de la prensa local y nacional	18
3. Lucha hegemónica por la construcción y planificación del territorio: Lógicas hegemónicas y contrahegemónicas	28
3.1 Lógica hegemónica: racionalidad planificadora sobre el territorio	36
3.2 Lógica contrahegemónica: el territorio como un espacio de vida	49
3.3 La comunidad: Vereda Yarumal	61
Conclusiones	71
Bibliografía	79

Introducción

En este estudio se busca exponer el análisis de las racionalidades presentes en el territorio afectado por el megaproyecto Túnel de oriente, a partir de la pregunta ¿Qué discursos hegemónicos y contrahegemónicos se presentan en el territorio a partir de la construcción del Túnel de Oriente?, para esto se identificaron los discursos que tiene la comunidad frente al megaproyecto Túnel Aburrá - Oriente y la afectación en su territorio, siendo esta la lógica comunitaria, también se analizó la racionalidad planificadora en discursos y narrativas de planes que hacen referencia al Túnel de Oriente y la noción que tienen sobre el territorio, siendo está la lógica capitalista, en este mismo estudio se reconstruyó la configuración de la idea del túnel de Oriente a través de la prensa.

Se pretendió abordar esta problemática a través de investigación cualitativa, recurriendo a la pesquisa documental, entrevistas no direccionadas, observación participante, a personas de la comunidad directamente afectada por la construcción del túnel de Oriente, con estas se pretende dar cuenta de los discursos de la comunidad de la vereda Yarumal acerca del Túnel de Oriente, obra que los afecta directamente tanto espacial como ambiental, social y económicamente, además de la revisión de los discursos hegemónicos sobre el territorio en los planes oficiales referentes al Túnel de Oriente.

Estos discursos se basan en evidencias empíricas de que la comunidad tiene una representación social construida a través de creencias, opiniones y posturas sobre la obra de infraestructura, además de que es una posición que tiene que ver con los anteriores megaproyectos, Aeropuerto Internacional José María Córdova y la variante aeropuerto – Palmas, megaproyectos que han tenido una gran incidencia en las dinámicas de la comunidad.

En la búsqueda bibliográfica se encontró el caso de San Sebastián de Palmitas, que es la localidad en el cual se construyó el Túnel de Occidente, megaproyecto que hace parte del proyecto de Ciudad Región, que busca la articulación de los tres valles, el Valle de Aburrá, el del Cauca en el Occidente y en el Oriente con el Valle de San Nicolás. En el estudio realizado en esta localidad se dio cuenta de las transformaciones socioeconómicas y los nuevos escenarios para la comunidad luego de la construcción de la conexión vial Aburrá-río Cauca. En este sentido es importante resaltar que la investigadora llegó a la conclusión de que:

A los campesinos de San Sebastián de Palmitas solo les queda, como a muchas comunidades, aceptar el megaproyecto conexión vial Aburrá-río Cauca y el Túnel de Occidente y los cambios que con él vendrán en los próximos años. Así como ellos, muchas comunidades campesinas han visto desfilar proyectos y obras de infraestructura que en ocasiones les traen cambios positivos pero que en muchas otras minimizan las afectaciones negativas que al cabo de los años son las más costosas social y económicamente.

Esta conclusión tiene fuerte relación con lo que acontece con la construcción del Túnel de Oriente, el cual, la comunidad lo siente como un proyecto impuesto en el que su discurso no tiene cabida.

Los habitantes de la vereda Yarumal que fueron entrevistados han vivido toda su vida en la vereda o residen en ella hace más de 50 años, esto nos permite conocer a partir de su experiencia cuales han sido las incidencias de la construcción del aeropuerto y de la variante Las Palmas, las entrevistas realizadas fueron semi- estructuradas, dejando espacio para el

diálogo, en el cual los habitantes expresaron sus opiniones, creencias y posturas acerca de los megaproyectos y la construcción de la nueva infraestructura vial Túnel Aburrá – Oriente, en este sentido se identificaron los discursos que adoptan.

El acercamiento a la comunidad se inició con un primer contacto con alguien que conocía a algunas personas y este conectó con otras, de esta manera se logró crear una red entre los mismos habitantes los cuales direccionaron hacía las personas que se podía entrevistar, teniendo en cuenta que tuvieran un largo periodo viviendo en la vereda y que tuvieran un discurso u opinión frente al túnel.

En una segunda instancia se hizo una selección de los principales proyectos a nivel regional que contemplan el Túnel de Oriente, estos son el Plan tres Valles, Planes de Desarrollo, Plan Maestro de Movilidad, estos siendo los planes oficiales y que se generan desde el Estado.

En un tercer momento se hizo un análisis de la construcción de la idea de Túnel de Oriente desde 1963, cuando aún era embrionaria, esto permite reconocer como se va formando, sustentando y legitimando un megaproyecto.

La realización de las entrevistas, la revisión documental y de prensa y el análisis de su contenido bajo la perspectiva teórica de hegemonía y discurso permite dar cuenta de la percepción social y de la conformación de opinión pública y discurso de la comunidad y la hegemonía acerca del megaproyecto Túnel Aburrá – Oriente.

Sociológicamente esta investigación se hizo desde la perspectiva teórica de Antonio Gramsci, Chantal Mouffe, Ernesto Laclau, Norbert Elías, soportando los conceptos de discurso, lenguaje, hegemonía, que permiten dar una nueva mirada sobre los megaproyectos y como un discurso hegemónico sobre desarrollo, prosperidad, progreso, crecimiento acelerado y

transformación del paisaje, operan para organizar el territorio por medio del dinero y tomando al Estado como instrumento para sus fines de reproducción del capital y uso de sus territorios para trazar sus geografías del capital y conectar los territorios que ven potenciales para el mercado. Dentro del Estado del Arte no se encontró evidencia de que este fenómeno haya sido estudiado desde la formación de discursos y sustentación de la hegemonía y sus intereses, haciéndolos pasar como un interés común y público. Este análisis permite hacer consciente los discursos impuestos sobre la forma de actuar y de organizar los territorios y legitimando los megaproyectos como la bandera del bienestar, progreso y desarrollo social, los sujetos adoptan los discursos los respaldan y legitiman, pero al mismo tiempo surgen discursos contrahegemónicos que desde la hegemonía son desacreditados y deslegitimados como utopías y discursos flotantes sin un sustento y futuro.

Conforme con lo anterior se puede entender la importancia de analizar desde esta nueva perspectiva los megaproyectos que ya venían siendo analizados solo desde las comunidades y sus impactos y transformaciones, pero no se ha detenido en revisar los discursos que las sustentan y permiten que se sigan reproduciendo en los territorios.

1. Ubicación espacio - temporal de la lucha hegemónica frente al Túnel de Oriente y la organización del territorio

1.1 Ubicación espacio – temporal del proyecto

Dentro del municipio de Rionegro, en el departamento de Antioquia, se encuentra el Valle de Sajonia que se encuentra localizada cerca al aeropuerto José María Córdova, además de tener conexión directa con las vías Las Palmas, Autopista Medellín – Bogotá y Santa Elena, rutas que conducen a la ciudad de Medellín.

Sajonia se ha visto intervenida por algunos megaproyectos pensados a nivel departamental, uno de estos es el aeropuerto José María Córdova, inaugurado en 1985, por el presidente de la fecha Belisario Betancur; otra obra realizada sobre el lugar es la variante Las Palmas, inaugurada en el 2006 por el gobernador, en aquel entonces Aníbal Gaviria.¹

Actualmente está operando en el lugar un megaproyecto pensado hace décadas, el Túnel de Oriente. Al respecto de esta obra se plantea en la denominada cartilla, *Ruta Ambiental: Conexión vial Aburrá – Oriente*, que la obra sirve para: Conectar las subregiones de una forma rápida y segura, reduciendo los tiempos de recorrido, de esta manera se garantiza el acceso, a lo que ellos plantean, el segundo mercado más grande, el del Valle de Aburrá.

Este megaproyecto está conformado por túneles, viaductos, puentes y calzadas. Está integrado por cuatro sectores o fases que son:

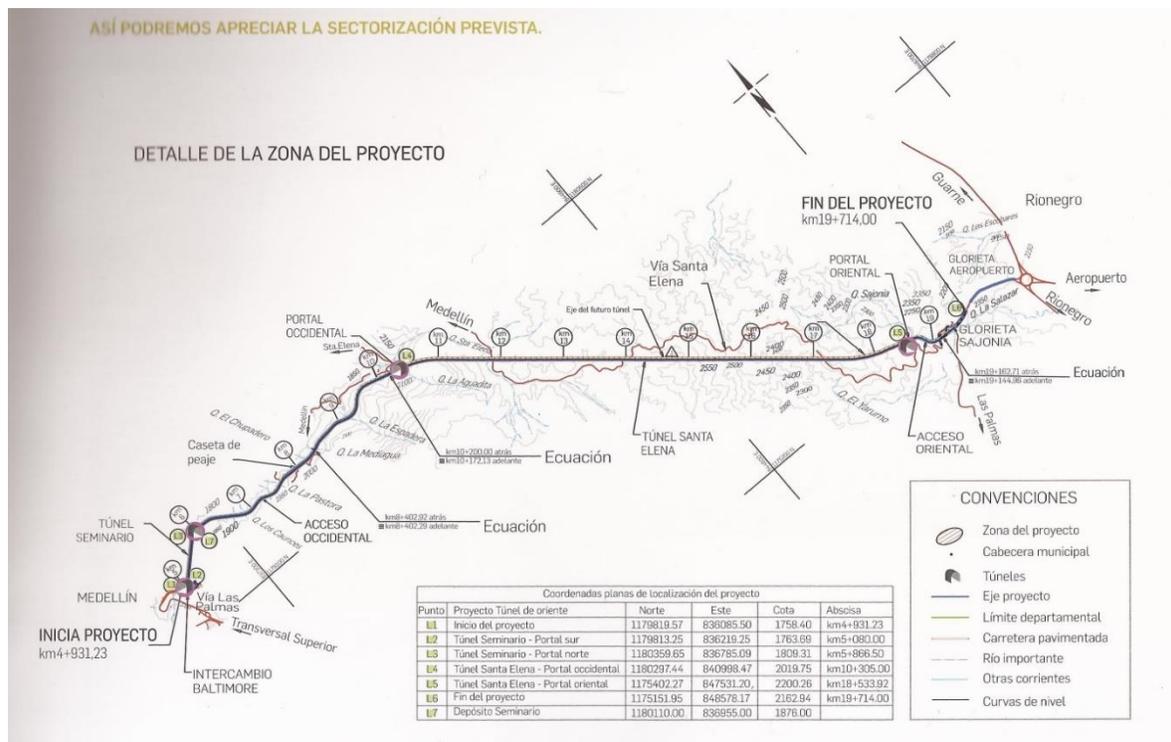
¹ Sacado de Eltiempo.com, Inauguran en Medellín la doble calzada de las Palmas, que reduce el tiempo al Aeropuerto.

Sector 1: intercambio vial Baltimore y Túnel Seminario.

Sector 2: Vía a cielo abierto y acceso occidental.

Sector 3: Túnel Santa Elena.

Sector 4: Portal oriental y conexión con la glorieta de Sajonia. (Ruta Ambiental, 2013)



(Imagen tomada de la cartilla Ruta Ambiental: conexión vial Aburrá – Oriente, página 9)

Los megaproyectos conllevan a producir cambios en los territorios, tanto en el paisaje como en un ámbito ambiental, económico y social. Es inevitable que un megaproyecto como este, ocasione cambios socioeconómicos en las poblaciones por las que cruza. Este tipo de obras son uno de los elementos que potencia las transformaciones en los grupos humanos que se ubican cerca. Algunas de esas transformaciones son sentidas por las comunidades como positivas, en cambio otras son vistas como negativas, pero en definitiva son determinantes en las modificaciones que van a vivir las comunidades. (Muñoz Ortiz, 2010)

Se configuran intereses capitalistas en los mismos megaproyectos, los cuales sirven a los intereses materiales de poderosos actores en el proceso: a saber, desde la teoría de la acumulación de capital, especialmente para los organismos financieros y las empresas constructoras, y las ambiciones de modernización y organización en forma territorial tratándose de los Estados. Tales intereses se reflejan en las ideologías de las comunidades de actores empeñados en el desarrollo de proyectos y son también un reflejo de estas. Esas ideologías informan una cultura optimista de adopción de decisiones favorables a la transformación masiva y acelerada del paisaje y que priva a las poblaciones potencialmente afectadas de intervenir en dichas decisiones. (Lynch & Gellert , 2003)

Por otra parte, existen lógicas comunitarias, en la cuales los seres humanos vivimos en condiciones materiales y culturales que no dominamos ni inventamos artificiosamente. Son las herencias de nuestra trayectoria antropológica, social e histórica que, en el mundo institucional y en el mundo cotidiano se traducen, toman la forma de principios, valores, reglas, frases, pautas o criterios que se anidan en las conciencias e intervienen, desde el inconsciente individual y colectivo, bajo la forma de modos de comprender, valorar y proceder. (Gómez, 2006)

Los actores que acometen y conforman los megaproyectos en determinados sectores e incluso en algunos que se oponen a ellos, componen “comunidades epistémicas” las cuales comparten una cultura de proyecto definida por los elementos ideológicos, es decir, el bien común, el progreso, la racionalidad y los prejuicios raciales. Dicha cultura inspira los valores de sus miembros y determinan en gran medida lo que verán y lo que no en el paisaje socio-natural. (Lynch & Gellert , 2003)

En la planificación del territorio se enfrentan dos racionalidades para su construcción por un lado encontramos la que ve al territorio como un recurso económico generador de riqueza y una segunda racionalidad que concibe al territorio como abrigo espacio de vida, de solidaridad y de encuentro comunitario. La una organiza el territorio por la violencia del dinero y la segunda, que es quien lo dota de vida, se resiste. (Jimenez & Novoa, 2014)

La comunidad, donde se construye el megaproyecto túnel Aburrá – Oriente, se resiste a las lógicas dominantes (capitalistas) que planifican el territorio para posibilitar la acumulación del capital, ya que estos conciben este espacio como productor y reproductor de vida y lo apropian material y simbólicamente.

Los conflictos infraestructurales no expresan simplemente: 1. Quién explota, 2. Quién posee la tierra, 3. Quién define el tipo de proyecto, 4. Por dónde pasa, 5. A quién beneficia; sino que también involucra una dimensión mucho más amplia y es la referente a las transformaciones de órdenes sociales de los territorios y comunidades que los habitan. (Jimenez & Novoa, 2014, pág. 78)

A partir de esto surge la pregunta, ¿Qué discursos hegemónicos y contrahegemónicos se presentan en el territorio a partir de la construcción del Túnel de Oriente?, entendiendo que en este contexto confluyen lógicas comunitarias y lógicas capitalistas, cada una de ellas interesadas de diversa forma en el megaproyecto en mención. En este orden, se pretende desarrollar esta pregunta a partir del análisis de la significación social que le atribuyen a este proceso los miembros de la comunidad afectada del Valle de San Nicolás y los municipios asociados, y lo que representa a la institucionalidad encargada del megaproyecto, a partir del discurso emitido en documentos oficiales. Todo esto debido a que existen dos lógicas

contrapuestas, la comunitaria perteneciente a quienes tienen una relación estrecha con el territorio mencionado, debido a su arraigo en el lugar; de otra parte, una lógica capitalista y externa, de aquellos que no tienen arraigo por el territorio que se presentan en esta relación exclusivamente por intereses económicos, en este caso representados por la institucionalidad estatal.

1.2 Estado de la cuestión: megaproyectos y geografía del capital

A continuación, se realizará un esbozo con respecto a los principales problemas planteados desde perspectivas teóricas y metodológicas con respecto a los impactos que han desencadenado los megaproyectos, cómo estos han contribuido a cambios económicos, culturales, territoriales entre otros. Esta recolección se hace mediante artículos científicos encontrados en varias bases de datos, tales como: Scielo, Dialnet, ProQuest, Jstore.

Las principales problemáticas encontradas durante la pesquisa se basan en las transformaciones territoriales, físicas y culturales por la incidencia de megaproyectos debido a la expansión urbana (Higuera, 2013) en el texto *Jóvenes del territorio Rural en el contexto de la Expansión Urbana*, los conflictos y afectaciones en los espacios de vida que han impactado, tanto los estilos, como las condiciones de vida (Silva, 2014), (Rodríguez, 2014), (Aguilar & Naredo, 2009) en los textos: *Ciudadanía Rural Y Nueva Ruralidad, Economía, poder y megaproyectos*. Entre los megaproyectos más mencionados se encuentran encabezando los proyectos hidroeléctricos y como estas impactan en las transformaciones socioeconómicas, puesto que implican una reubicación de las zonas en las cuales se va a intervenir, los cambios tanto territoriales, como socioambientales y las tensiones que hay

entre las comunidades y los encargados del proyecto, en la mayor parte de experiencias hay un desentendimiento por parte de las empresas encargadas para con la comunidad. Se da cuenta de que el conflicto sobre los megaproyectos ha implicado repercusiones significativas en el tejido social de las comunidades de la región, lo que representa un retroceso respecto a la meta de alcanzar un desarrollo sustentable. (Latta, 2011), (López, 2009), (Pérez, 2011), (Tejada, 2010), (Martín Andrade, 2015), en los textos: *Proyecto hidroeléctrico Aysén, Reflexiones Sobre El Proyecto Hidroelectrico El Diquis, Estudio De Poblaciones En Situacion De Desplazamiento A Causa de Megaproyectos, Río Magdalena.*

En la investigación hecha por Bohián Pérez, *Reflexiones Sobre El Proyecto Hidroelectrico El Diquis*, se vislumbran las tensiones entre los actores sociales implicados en el territorio donde se pretende construir un megaproyecto hidroeléctrico en Costa Rica, donde se espera aportar a la mejor y mayor comprensión de las dinámicas socioculturales y tensiones comunales que actualmente están surgiendo entre los diversos actores sociales a raíz del planteamiento de un megaproyecto hidroeléctrico en la zona sur de Costa Rica. (Pérez B., 2011)

Transformaciones en el paisaje

En segundo lugar, se presentan estudios de como los megaproyectos impactan sobre el paisaje urbano y rural, y los usos del suelo (Baer, 2010), (Pérez & López, 2015), (Ibarra, 2009), en los textos: *Transformaciones urbanas y de la estructura social de un barrio de la ciudad de Buenos Aires, Espacio elemento central de los movimientos sociales por Megaproyectos.* En tercer lugar, se encontró estudios sobre cómo, el paisaje, la funcionalidad y la conectividad urbana se vieron transformados a finales del siglo XX, con

el surgimiento de nuevas estructuras, en donde la vivienda se presenta como parte de unas miniciudades fortificadas y que son resultado de diversas fuerzas económico-culturales del capitalismo actual. (López & Rodríguez, 2004), en *Miedo y consumo: el encerramiento habitacional en México y Madrid*.

Es importante tener en cuenta investigaciones tales como la de Fernando Díaz Orueta, sobre el impacto de los megaproyectos, donde hace mención del papel que están jugando las ciudades en su organización socio-territorial para encajar en el proceso de globalización económica, uno de los conceptos fundamentales de esta investigación es el neoliberalismo y los procesos socio-territoriales. Se analiza el papel que desempeña el Estado, el sector privado y otros grupos sociales, políticos y económicos, se revela como fundamental para comprender el significado y consecuencias del desarrollo de megaproyectos urbanos. (Díaz, 2009), en: *Los impactos de los megaproyectos en las ciudades españolas. Hacia una agenda de investigación*. Margarita Pérez Negrete tiene un importante aporte a partir de un análisis de la consolidación de actores hegemónicos en el proceso de producción de la ciudad, el surgimiento de procesos de resistencia contra la instalación de megaproyectos; y la aparición de nuevas formas de desigualdad social. El análisis de estos elementos permite dimensionar los efectos más visibles de la instauración del modelo neoliberal y que ahora, como en el pasado, existe una relación directa entre el dinamismo de los procesos de cambio y la transformación urbana que imprime el proceso de globalización neoliberal, así como el creciente aumento de las desigualdades sociales. (Pérez M., 2011) en, *Ciudad de México: El camino recorrido hacia la conformación de una ciudad global*.

Dentro de la pesquisa bibliográfica se encontró una perspectiva novedosa desde la cual se plantea la opción de adoptar una perspectiva de sistemas socio-ecológicos que permita una

valoración integral del territorio y una construcción conjunta de alternativas que tengan en cuenta la intervención sobre el ecosistema y la cultura. (Andrade & García, 2015) en *Tiempo de vidrio y de abundancia. Saberes y oficios de la cultura fluvial en el Alto Magdalena*.

Por otro lado, aparece una investigación que propone al espacio como categoría central de los movimientos sociales por megaproyectos en cuatro movimientos sociales que se han desarrollado en el centro y sur de México, a partir de 1990. Este estudio se realiza desde la geografía política crítica. Se inicia con un recorrido del espacio como categoría desde esta ciencia desde siglo XIX hasta llegar a la visión crítica de la misma. (Ibarra M., 2012) en, *Los movimientos sociales por Megaproyectos*.

Para las anteriores problemáticas los autores esbozan varios planteamientos metodológicos para abordar los temas desde un enfoque cualitativo, revisión documental, la entrevista, y la etnografía. (Muñoz, 2012), (Pérez M., 2015), (Bello, 2004) en, *Ciudad de México: El camino recorrido hacia la conformación de una ciudad global*, También se encontraron investigaciones de tipo mixto, en las cuales se realizaba una integración de los enfoques cualitativos y cuantitativos (Rodríguez, 2014), (Sánchez, 2008) en, *Ciudadanía rural y nueva ruralidad*.

Entre las principales conclusiones que se encontraron son de destacar las siguientes: por medio de investigación documental y entrevistas ancladas a las teorías antropológicas de etnicidad se llega a que en el desarrollo de proyectos la interculturalidad se manifiesta como conflicto, puesto que la autodeterminación para decidir sobre el tipo de desarrollo y formar parte sobre intervenciones o sobre proyectos que van a transformar sus condiciones materiales de existencia y espacios de vida están lejos de ser una realidad para los colectivos.

La modificación de las estructuras por megaproyectos tuvo que acompañarse de un cambio de la imagen para captar ciertos patrones de consumo habitacional, de servicios y comercios. El cambio de usos de suelo generados por la renovación urbana fomentó de arriba nuevos habitantes y visitantes en las áreas intervenidas. Los megaproyectos encarnan una política socioambiental notable por su lejanía del alcance de la creatividad y opinión de la población local, mientras abren paso a procesos de contención aguda que dañan el mismo tejido social. (Hidalgo, Borsdorf, & Sánchez, 2006) en, *Hacia un nuevo tejido rururbano. Los megaproyectos de ciudades valladas en la periferia de Santiago de Chile*. Los beneficios económicos derivados de la explotación se han distribuido de forma desigual, lo que acabaría por derivar en conflictos de tipo social a corto y largo plazo. Igualmente, los indicadores sobre capital social, segregación y desempleo en el período post-minero muestran una menor resiliencia en un contexto de crisis y cambio global.

De acuerdo con el anterior panorama, radica la importancia del acercamiento a este fenómeno, lo cual permite develar y visibilizar las luchas territoriales, las formas de apropiación antagónicas que se tienen sobre el territorio y como el orden espacial expresa la correlación de fuerzas presentes en la sociedad y como se configura tanto desde las prácticas de dominación como de resistencia.

Como se evidencia en el Estado del Arte, este fenómeno no se ha abordado desde los conflictos de intereses presentes en el territorio, por tanto, dar esta mirada nos puede dar nuevos hallazgos acerca de la construcción del territorio y a través de esta develar desde que lógica dominante se está dando la producción del espacio, ya que, el proyecto del Túnel de Oriente afecta positiva o negativamente a todos los municipios del Altiplano del Oriente, debido a que, desde su concepción se pensó para que así fuera, por esta razón, su trazado fue

cambiado hasta conseguirlo. Se hace importante reportar las lógicas organizadoras del territorio donde se encuentra el megaproyecto.

2 Reconstrucción de la configuración de la idea del túnel de Oriente a través de la prensa local y nacional

Desde el año 1963 se hablaba de un megaproyecto que uniría el Valle de San Nicolás con el Valle de Aburra. En el año de 1985 fue en la época que más apogeo tuvo la idea de la mega obra Túnel de Oriente, el periódico El Colombiano fue el mayor recopilador de los acontecimientos desarrollados alrededor de la obra.

Antioquia, departamento rico y diverso, entre sus montañas, el Valle de Aburrá con la capital del departamento, Medellín, que si bien ha generado crecimiento y progreso también cuenta con muchos limitantes, entre ellos el suelo, en los 60 ya se hablaba de un agotamiento del suelo capitalino, y se planteaba la idea de desembotellarlo, con esto nace también la idea del túnel de Oriente, que hace parte del ideal de expansión del Valle de Aburra.

Con esta problemática del suelo, la capital miró hacia otras tierras, Oriente y Occidente, estas bellas zonas no podían ser más atractivas para su expansión, para constituir la articulación entre el Valle de Aburra, del Cauca en el Occidente y en el Oriente con el Valle de San Nicolás. Las propuestas y soluciones no se dieron a esperar desde el Valle de Aburrá; sus dirigentes vieron a Rionegro como el sitio más indicado para la continuidad de su desarrollo y “progreso”. Es por eso, que en 1966 “El concejal Jacques de Bedout Villa, presentó proyecto de acuerdo con el Cabildo de Medellín, en el cual se contemplara la

inmediata construcción del Túnel Medellín- Rionegro”² Fue esta la solución que se encontró frente a la problemática que sufría el Valle de Aburrá, un túnel que acortara el espacio y el tiempo con Rionegro y así seguir su desproporcionado crecimiento.

Jacques de Bedout Villa tenía claro la dimensión del problema, fue por eso, por lo que, el concejal invitó en su propuesta “a pensar desde ya en el Medellín del año 2000, lo cual hará inevitable y necesaria la construcción del túnel que una los valles de Medellín y Rionegro. La finalidad de dicha obra es desembotellar a Medellín hacia el oriente” Es evidente entonces lo que representa el túnel para Medellín, una salida para sanar la emergencia que tienen los medellinenses frente al exceso de población y de industria que presenta la capital de Antioquia.

Hay que tener en cuenta la dimensión del problema de hoy, pues desde 1966, Medellín viene con la emergencia de expandirse, de abrir puertas para seguir con su crecimiento, y apenas hoy, después de tantos años de crecimiento y desarrollo, el Túnel de Oriente emprendió sus primeros pasos. Si, desde 1966, Medellín viene presentando problemas de expansión, entonces ¿En qué condiciones está hoy? ¿Qué efectos traerá todo esto para Rionegro? Son preguntas que no vienen al caso para la investigación, pero que no está de más hacerlas y proponerlas para futuras investigaciones.

El médico y político Hernando Echeverri Mejía en el año 1963 en un artículo que escribió para El Colombiano “El Valle de Rionegro, futuro industrial de Antioquia”, él tenía muy

² En breve se construirá el túnel Medellín – Rionegro. En: La Mañana. Rionegro. Noviembre 26 de 1966. Página: 1

claro cuál sería el futuro de Rionegro, lo que escribió en su artículo, hoy 50 años después parece una descripción fiel de lo que acontece:

“Rionegro goza de un clima ejemplar, de un valle hermoso y amplio alejado de toda crisis endémica tropical. Sin embargo, el desarrollo industrial no se inició en Rionegro – a pesar de sus inmejorables condiciones – sino en el valle de Aburrá, donde empezó el desarrollo industrial y textil quedando Rionegro, entonces, viviendo de su pasado y de sus glorias. El Estado, aún no ha tenido en cuenta, que Rionegro es un territorio propicio para la universidad, pues su ambiente pacífico es el escenario ideal para el desarrollo del espíritu. Medellín es el epicentro de un desarrollo desmedido, vertiginoso, que pone al oriente antioqueño en las miras de una ampliación del desarrollo que es latente y desaforado en el valle de Aburrá. El crecimiento debe ser dinámico en todo el territorio antioqueño, no concentrado en una sola parte, debe ser parejo y armonioso.”³ (Echeverry Mejía, 1963, p.6)

En las dinámicas de conexión entre los Valles, hace parte fundamental la construcción de la autopista Medellín – Bogotá, los embalses y el aeropuerto internacional José María Córdova, estos megaproyectos cambiaron en gran medida las dinámicas del Oriente Antioqueño, constituyendo en esto un cambio de vocación, uso del suelo, relaciones sociales, megaproyectos que generaron desplazamiento, desarraigo además de crecimiento.

Para el 31 de marzo de 1985 en el periódico El Colombiano, el columnista Carlos Julio Calle J.⁴ plantea que el túnel necesita un especial trato en los corredores de ingreso que pueden llegar a formar parte de la misma concesión, ya que en esta zona se desarrolla la industria,

³ ECHEVERRI MEJÍA Hernando. El valle de Rionegro, futuro industrial de Antioquia. En: El Colombiano. Medellín. Lunes 4 de febrero de 1963. Página: 6

⁴ Calle, C.J. (1985,31 de marzo) Cornare y el nuevo aeropuerto. El colombiano, p.2^a

el aeropuerto y el resto de los usos, requieren una red de servicios de electricidad, agua y alcantarillado. En el mismo periódico, Catalina Villa Pérez en mayo 5 de 1985⁵, informa que mientras se construye la obra Túnel de Oriente, kilómetros más adelante de Guarne se está construyendo una vía que conducirá al Aeropuerto José María Córdova, cuando el aeropuerto entre en funcionamiento esta será la mejor vía mientras se termina con el túnel que será la solución definitiva al problema de comunicaciones.

El Oriente y especialmente Rionegro empieza a ser receptor de habitantes, su industrialización, aunque lenta, fue cambiando su paisaje, un cambio socioespacial donde la economía cambia, se transforma y el campesino asume el rol de obrero.

Camilo Escobar Villegas en su “Estudio Introdutorio a la vida social en Rionegro 1950-1985” en su apartado titulado “Su organización económica: otra acción de la burguesía de Medellín sumergida en la vida cotidiana” describe de la siguiente manera el proceso de industrialización de Rionegro: En 1960 cuando en una sesión del concejo su presidente dio vía libre a la industria diciendo “traer la industrialización a Rionegro, buscar los capitales foráneos, abrir las puertas a todo cuanto sea adelanto moral y material” Escobar nos describe el Rionegro de ese momento como un pueblo en el cual la vida giraba alrededor de las labores campesinas, los rionegreros tanto comerciantes como artesanos estaban en una relación con la producción de la tierra, produciendo para sí, los alimentos, se importaba solo leche, carne y huevos de los demás municipios vecinos, esta organización se empezó a transformar cuando los señores, como los llama Camilo Escobar (1988), nacidos y formados en el centro urbano más importante del departamento, Medellín. Estos hombres se adueñaron

⁵ Villa Pérez, C. (1985,5 de mayo) Y...mientras tenemos túnel de oriente esta es la vía para el José María. El colombiano, p.12 a.

de las tierras e introdujeron sin intervención del Estado, elementos tecnológicos para el campo como el tractor, abonos, químicos y plaguicidas, generando esto una transformación en la relación del campesino con su tierra.

Los elementos que hacían más atractiva esta tierra para la industria era su cercanía a Medellín, agua abundante, mano de obra barata, además los campesinos en general no tenían una viva o latente tradición revolucionaria que implicara problemas políticos dentro del funcionamiento y la producción de dichas empresas. (Villegas Escobar, 1988).

Con esta industrialización se dio paso a la construcción de barrios obreros como lo es, El Porvenir, además no se puede desconocer, que, si bien la industria buscó estas tierras por su condición sociopolítica y la falta del germen revolucionario en los obreros, en las fechas de 1973 y 1989 se dieron importantes luchas sindicales que buscaban mejorar las condiciones laborales.

Era necesario junto a esta industrialización, la autopista Medellín-Bogotá, obra que articuló a los pueblos, creando dinámicas diferentes a su paso, urbanizando y conectando también con todos los pros y contras del proyecto de modernidad, modernización.

Con las características anteriores, Rionegro una ciudad con industria, mano de obra, recursos naturales, considerable extensión disponible de tierra, un clima favorable además de una zona franca y un aeropuerto internacional, con el cual Medellín no cuenta, incentivó más el deseo del Valle de Aburrá de articular sus dinámicas a este territorio, imponiendo su proyecto, que solo responde a intereses del sector capitalista más fuerte de Antioquia.

No bastando con las vías que unen al Valle de San Nicolás con el Valle de Aburrá, surge la idea del Túnel de Oriente en el año 1965, obra que ya se materializó, siendo esta mega obra

parte del proyecto hegemónico del Valle de Aburrá para su expansión y que en el Oriente Antioqueño se considera ni necesaria ni prioritaria.

En 1972 se elige el Valle de San Nicolás para construir el aeropuerto José María Córdova, la construcción de este aeropuerto es la antelación para pensar la ubicación del túnel de Oriente justo en esta zona, debido al incremento vehicular y la necesidad de conectar más rápido la capital con el aeropuerto internacional. “No hay una comunicación pronta y adecuada a las exigencias del nuevo aeropuerto, sobre todo por la demanda vehicular incrementada a partir de 1982.” (Villada & Gómez, 2003)⁶ El aeropuerto fue hecho sin un plan de vías que, al pasar de los tiempos, iba a generar problemas con el tráfico vehicular. Desde 1982 se presenta un exceso de tráfico en las vías que comunican a Medellín con Rionegro. El Túnel de oriente, parece ser, que es la solución para estabilizar el flujo vehicular entre las dos ciudades.; aunque el túnel se haya pensado antes que el aeropuerto y en condiciones diferentes, que antes se han mencionado, como es el hecho de generarle más espacio vital a Medellín.

¿Qué paso entonces con el proyecto del túnel si, desde esa época, ya presentaban problemas con el tráfico vehicular? Al parecer, se presentaron problemas de “financiación e incluso por la oposición planteada por algunos sectores de la sociedad que lo consideraron innecesario puesto que no representaba mayor ahorro de tiempo y sería una obra suntuaria que no

⁶ VILLADA GÓMEZ – MURILLO CÓRDOBA, Elkin Darío – Edison Enrique. Lineamiento para la determinación del área de manejo especial, vía parque Sajonia – santa Elena – Bocana, en jurisdicción de los municipios de Rionegro, Envigado, Guarne y Medellín. Rionegro: Universidad Católica de Oriente. 2003. Páginas: 51

justificaba la inversión de los 30 mil millones de pesos que se calculaba valía para 1984 frente a las necesidades sociales del departamento y del país.” (Villada & Gómez, 2003)

Pero existían otras razones que pesaron para la ejecución del proyecto: “– Necesidad de una mayor integración de los valles de la ciudad región. – Capacidad de movilización. – Saturación poblacional del valle de Aburrá. – Saturación e inestabilidad geológica de las vías existentes entre Medellín y Oriente. – Esta conexión vial será el eje motor del desarrollo económico y social del valle de San Nicolás.” (Villegas, 2011)

Belisario Betancourt el 27 de abril habla de su ejecución y esto se convierte en un hecho de coyuntura nacional y la clase dirigente se pronunció ante tal declaración dada por el presidente Belisario algunas de las reacciones fueron, que lo consideraran como un acto de justicia con esa región del país. (Betancur Hizo Honor a su Promesa, 1985)

Una vez más, los dirigentes aseguraron que con el túnel se incrementaría la integración no solo entre regiones antioqueñas sino nacionales, vinculadas a la economía de manera significativa.

En la revista SOFASA, Saulo Arboleda Gómez recordó que el túnel entraría a beneficiar en un 80% a personas vinculadas con las actividades comerciales y económicas de las regiones aledañas y sólo en un 20% a quienes utilicen el terminal aéreo José María Córdova. “Esto demuestra que la vía rápida cumplirá una función económica y de reactivación en la zona mucho más de lo pensado inicialmente, cuando se proyectó la obra sólo pensando en el aeropuerto.”

Esta obra lleva más de 50 años en la mente de los Antioqueños, la expectativa siempre estuvo ahí y más en el año 1986 en la presidencia de Belisario Betancur quien dio luz verde para la

construcción del túnel, pero que finalmente fue una falsa ilusión como muchas en el transcurso de los años, hasta que finalmente se inició su construcción en el año 2014.

Los promotores del proyecto defienden, que esta obra además de salvar a Antioquia de su atraso en infraestructura vial también evitará el colapso de Medellín, debido a su explosión demográfica que la ha llevado a expandirse más allá de sus límites, generando una zona metropolitana desordenada sin centros urbanos planificados, “Se busca darle expansión a Medellín, darle crecimiento a Antioquia en su parte oriental, darle mayor facilidad de movimiento ya que el crecimiento poblacional que se tiene previsto en los próximos años no lo aguantará la ciudad, por lo cual tendrá que crecer hacia afuera” afirma el ingeniero Jaime Ramírez Ossa. (Hernández Gaviría, 2009)

El proyecto también toma fuerza por las características que tiene el municipio de Rionegro, esto generó el desplazamiento de una gran cantidad de habitantes del Valle de Aburrá para el Valle de San Nicolás donde finalmente establecieron de forma indefinida sus residencias: “Las condiciones del Rionegro actuaban como motivadores del desplazamiento de la población del área metropolitana, en la búsqueda de recreación y mejor calidad ambiental lo que fue evolucionando a la residencia permanente” (Hernández Gaviría, 2009). Rionegro, entonces, es un lugar propicio para la extensión de la capital antioqueña que, entre sus soluciones, no está en prevenir la sobrepoblación, sino expandirse a territorios prósperos. Por eso, también se ha creado una polémica al respecto, “se vio en su momento como una amenaza porque de progresar terminaría convirtiendo el Valle del Rio Negro en un apéndice del área metropolitana y en una deformación de su base económica.” (Hernández Gaviría, 2009).

Se tiene entonces unos conceptos e ideas claras de lo que generó el megaproyecto Túnel de Oriente, un proyecto que busca solucionar una serie de problemas sociales, específicamente del Valle de Aburrá, evitando el colapso de una ciudad, capital de Antioquia, que por su desarrollo desaforado le ha tocado girar la vista a posibles soluciones, además se conjuga con la problemática de movilidad que se da a partir del Aeropuerto José María Córdova.

No se puede perder de vista que este proyecto hace parte del Plan Tres Valles, como lo afirma Jaime Ramírez

“El propósito de esta obra es construir una conexión rápida y segura entre el valle de Aburrá y el oriente Antioqueño, la ingeniería antioqueña ha venido impulsando la creación de una ciudad de “tres pisos” de tres plataformas: valle de Aburrá, valle de santa fe de Antioquia y valle de san Nicolás; por ejemplo, el túnel de occidente es hoy una realidad que tiende a la realización de este proyecto. La construcción de la construcción vial Aburrá- Oriente- Túnel de oriente- ha sido objeto de estudio y análisis desde hace 44 años. Desde entonces se han hecho más de 20 estudios desde 1966.” (Ramirez, 2011)

No todo era a favor de la urgencia de la construcción del túnel, por otro lado estaban, los que planteaban, como Henry Hernández en 1985, jefe de planeación de Rionegro: “el desarrollo del oriente cercano no puede ser el fruto del proceso expansivo del valle de Aburra, porque con esto se deforma su base económica regional y se convierte en un suburbio de Medellín .” (Hernández, 1985), pero el alcalde de la época, para el mes de abril del mismo año ya mencionado y en el periódico El Colombiano, el alcalde del municipio de Rionegro Pedro Pablo Betancur, manifestó que el túnel produciría grandes beneficios como complemento vial de la carretera Medellín-Turbo, además será motor de desarrollo del Oriente Antioqueño porque pondrá a Medellín a 21 minutos del Valle de Sajonia. Recordó que el área metropolitana de Medellín está prácticamente saturada con 11.000 hectáreas mientras que Sajonia tiene 44.000 hectáreas de las cuales quedarán 34.000 restándole las

compradas para la construcción del aeropuerto. El polo de desarrollo de Antioquia está en el Valle de Sajonia. El alcalde considero que de no adjudicarse la construcción del túnel en el mes de mayo de 1985, a corto plazo se tendría problemas de saturación de tráfico vehicular porque las vías existentes no suplen las necesidades del aeropuerto José María Córdova, sin el acceso adecuado la terminal no podría utilizarse en toda su capacidad ya que no sería atractivo para escalas internacionales, sin el túnel tampoco sería atractivo para establecimiento de nuevas empresas ni para atraer grandes inversiones como se espera.

Rionegro, la tierra de nadie, la segunda residencia de muchos se ha cumplido el cometido de la dinámica regional, captar en el Oriente cercano, el poblamiento de la zona metropolitana como plan de choque para mitigar la explosión demográfica del Valle de Aburrá, una reubicación para un sector con altos ingresos puesto que el Oriente es una de las zonas con el costo de tierra más alto. Pasa a ser una Ciudad dormitorio, pasan la noche en la paz que les brinda el municipio y al día siguiente vuelven a sus labores en Medellín, tal como ha sido el caso de Bello, solo con la diferencia que en este no se concentraron las clases altas sino el proletariado. Los que viven en Rionegro y trabajan en Medellín corresponde a un grupo empresarial que necesita vías rápidas de acceso a sus puestos de trabajo.

La llegada de población no agraria y ex-urbana choca con la solidaridad comunitaria, zonas en las cuales los habitantes compartían la cotidianidad con sus vecinos, donde el alambrado carecía de significado porque el otro no era enemigo, ni un extraño, ni un desconocido. Los foráneos llegan con otras dinámicas urbanas irrumpiendo con las formas de vida de una comunidad rural, llegan marcando su territorio de forma violenta con el alambrado y el gran letrero " Propiedad Privada". Esta forma de vida privada se ha instaurado en Rionegro con

fuerza, donde las parcelaciones y las unidades cerradas son cada vez más, con imponentes portones y la caseta con un vigilante siempre atento cuidando de la privacidad de los que allí habitan. (Giraldo, 2015)

3 Lucha hegemónica por la construcción y planificación del territorio: Lógicas hegemónicas y contrahegemónicas

Dado que la mira central de este análisis está puesta en los discursos que se han instaurado alrededor del megaproyecto “Túnel de Oriente”, se hace necesario plantear algunos parámetros que sirvan de ejes conceptuales para apoyar una lectura de los hallazgos encontrados sobre este megaproyecto y su formación discursiva desde la clase hegemónica que es quien ha generado el discurso sobre el desarrollo y porvenir de la región del Oriente Antioqueño, además como lo veremos en más detalle, frente a estos discursos aparecen las posiciones críticas y “contrahegemónicas” que plantean otra visión del desarrollo y de los megaproyectos.

Antes de comenzar con el análisis es preciso volver a señalar el contexto del megaproyecto en cuanto los intereses que se interrelacionan en el territorio, uno es el capitalista, los cuales sirven a los intereses materiales de los poderosos actores en el proceso que buscan la acumulación del capital, en esto aparecen los organismos financieros, las empresas constructoras, las ambiciones de modernización y organización de los territorios, en este último, tratándose de los Estados; el otro interés que se encuentra, es el de carácter comunitario que consideran el territorio como un abrigo de vida, solidaridad y encuentro

comunitario. La una organiza el territorio por la violencia del dinero y la segunda lo dota de vida y se resiste.

A partir de lo anterior, recordemos la pregunta, ¿Qué discursos hegemónicos y contrahegemónicos se presentan en el territorio a partir de la construcción del Túnel de Oriente?, para responderla nos remitiremos a la teoría de Hegemonía desde Antonio Gramsci, Chantal Mouffe y Ernesto Laclau, para comprender bien esto se hace menester entender y tener como punto de partida el análisis el discurso de la formación de ideologías y discursos que permiten instaurar las decisiones, proyectos, programas e intereses de la clase dominante, y así mismo como se gestan discursos contrahegemónicos, que hacen frente a la hegemonía, en un punto más específico llegaremos hasta el lenguaje retomando a Laclau y Mouffe, y adicional a Norbert Elías.

Partiremos con Hegemonía desde la construcción que hace Chantal Mouffe y Ernesto Laclau:

La hegemonía supone el carácter incompleto y abierto de lo social, que sólo puede constituirse en un campo dominado por prácticas articuladoras, para hablar de hegemonía, no es suficiente el momento articulador; es preciso, además, que la articulación se verifique a través de un enfrentamiento con prácticas articuladoras antagónicas. Es decir, que “la hegemonía se constituye en un campo surcado por antagonismos y supone, por tanto, fenómenos de equivalencia y efectos de frontera. Pero, a la inversa, no todo antagonismo supone prácticas hegemónicas.” (Laclau & Mouffe, 1987, pág. 231)

Ese carácter incompleto y abierto de lo social es lo que permite los antagonismos, si bien hay una clase que asume la dirección, no hay una sociedad homogénea, por lo tanto, son necesarias las prácticas articuladoras; en la construcción del territorio están presentes los antagonismos entre los agentes del capital y la comunidad que lo habita, como lo expresa

Laclau y Mouffe: “estrictamente hablando, los antagonismos no son interiores sino exteriores a la sociedad; o, mejor dicho, ellos establecen los límites de la sociedad, la imposibilidad de esta última de constituirse plenamente”. (Laclau & Mouffe, 1987, pág. 216). Más allá de la propia comunidad por donde es trazado un megaproyecto, la lógica de modernización y de cambio acelerado del paisaje es sustentado en el discurso del desarrollo y esto permite mantener la hegemonía ya que lo hace ver desde la discursividad como un bien y un progreso para la sociedad que no solo beneficia a la clase dominante y a sus intereses particulares de reproducción del capital, aunque han llegado al máximo de integración, como ya lo ha planteado la autora siempre existirán las voces que son críticas a estos discursos. “Una situación de hegemonía sería aquella en la que la gestión de la positividad de lo social y la articulación de las diversas demandas democráticas han llegado a un máximo de integración” (Laclau & Mouffe, 1987, pág. 314), aún así, podemos encontrar como los discursos contrahegemónicos siguen teniendo cabida, aunque en apariencia la clase dominante pretenda que se ha llegado a la integración total, inclusive de estos intereses.

De acuerdo a lo expresado anteriormente, es importante entender que los intereses nunca están explícitamente dados, la clase hegemónica que en este espacio se presenta como el Estado y los grupos privados nunca dejarán ver sus reales intereses al disponer de una u otra forma el territorio, esto se debe develar y hace parte de la hegemonía: “el campo de la política como espacio de un juego que no es nunca «suma-cero», porque las reglas y los jugadores no llegan a ser jamás plenamente explícitos. Este juego, que elude al concepto, tiene al menos un nombre: hegemonía.” (Laclau & Mouffe, 1987, pág. 320)

Para ampliar lo anterior podemos decir que, la hegemonía debe tener en cuenta los intereses de los grupos sobre los cuales se ejerce, aunque en este caso específico, esos intereses se expresen en meros eufemismos del camino al desarrollo y el bien “común”, Gramsci nos

permite entender que el grupo dirigente hace sacrificios para dar un cierto equilibrio, y como lo plantea Mouffe, la situación hegemónica es donde se da la articulación de las demandas democráticas, es decir sustenta lo anterior, se integran las demandas por los sacrificios que debe hacer la clase hegemónica, en esta cita de Anderson parafraseando a Gramsci lo podemos ver más claro:

“El hecho de que la hegemonía presupone que se tienen en cuenta los intereses y tendencias de los grupos sobre los cuales se va a ejercer la hegemonía, y que debe darse un cierto equilibrio de compromiso –en otras palabras, que el grupo dirigente debe hacer sacrificios de tipo económico-corporativos. Pero no hay duda de que, aunque la hegemonía es ético-política, también debe ser económica, debe basarse necesariamente en la función decisiva ejercida por el grupo dirigente en el núcleo decisivo de la actividad económica” (Anderson, 1981, pág. 15)

En el caso particular de esta investigación analizaremos como la hegemonía es ejercida desde los dos niveles, uno los privados, y dos la sociedad política o Estado. En este caso específico la sociedad civil o privados, usan el Estado y los recursos públicos para sus intereses particulares, privados y Estado están divididos ahora formalmente, pero operan paralelamente, el Estado se beneficia de los privados, y los privados del Estado, Gramsci lo expone así, “«Estos dos niveles corresponden, por una parte, a la función de la «hegemonía» que ejerce el grupo dominante a través de la sociedad, y, por otra, a la de la «dominación directa»» o mando ejercido a través del estado y del gobierno «jurídico»»” (Anderson, 1981, pág. 17). En este parafraseo que hace Anderson de Gramsci, se basa en que la clase es dominante en dos sentidos, domina y dirige, dirige a las aliadas y domina a las opuestas y se dieron en el Estado una base permanente. Para ser claros, con la investigación y lo que se

devela es que el Estado se presenta como el instrumento de un grupo particular que como Mouffe lo explica:

“Es destinado a crear condiciones favorables para una expansión máxima del grupo, pero a esta expansión máxima del grupo, y a este desarrollo se les ve como la fuerza motriz de una expansión universal, de un desarrollo de todas las energías “nacionales”. (Laclau & Mouffe, 1987, pág. 190)

Para mantenerse y sustentarse la hegemonía su base es el discurso, pero ¿Por qué es tan importante? Para poder entenderlo es necesario tener en cuenta primero el lenguaje, la revisión se hará desde Norbert Elias.

El Lenguaje para Elias es el prototipo por excelencia de lo que constituye un hecho social, es anterior, exterior y autónomo frente a cualquier individuo particular. El lenguaje presupone la existencia de un grupo, una pluralidad de individuos que lo usan e interactúan a través de él. Esta interrelación a través del lenguaje se va creando realidades que incluso en ocasiones se impone sobre la sociedad misma, a partir de lenguaje y quien impone el lenguaje tiene la capacidad de dirigir a través de los matices la realidad que se asume o no, esto no es absolutista, pero no se puede desconocer la importancia y su origen y preponderancia sobre lo social, Valencia parafraseando a Elías expone que:

“Cada idioma es una concepción del mundo, una cultura, una civilización. La experiencia que un grupo humano tiene del mundo se plasma y se expresa a través del lenguaje. La única razón que me permite asegurar que lo que yo emito puede ser comprendido y compartido por otros es el hecho de que la sociedad es la referencia fundamental que existe detrás del uso de los símbolos del lenguaje. El lenguaje no es el resultado de la actividad de un emisor aislado que produce un monólogo; para comprender el lenguaje debemos considerar, al mismo

tiempo, todas las funciones de la comunicación (el receptor, el emisor, el contacto, el medio y el mensaje) entendidas como un tejido de relaciones sociales y no como suma de actos individuales.” (Valencia, 2004, pág. 152)

Ahora, de acuerdo a lo anterior, se puede entender más de fondo la relación entre hegemonía y lenguaje, el lenguaje como hecho social y la hegemonía en su intento de dominar el campo de la discursividad, en su intento por constituir un centro, dan un punto privilegiado a ciertos discursos sobre el mundo, por ejemplo en el caso del túnel de Oriente se le da preponderancia desde la hegemonía a los discursos sobre progreso, desarrollo, desarrollo económico, vial e infraestructura; se subordinan o satanizan los discursos que aparecen sobre defensa del territorio, medio ambiente y patrimonio, estos son menospreciados y se anulan a través de las pronunciaciones oficiales. Ahora bien, podemos entrar al campo del discurso que no se desconecta del lenguaje y de la hegemonía, Chantal Mouffe y Laclau permiten entender de manera más amplia el discurso, su posición nos sitúa en que, toda configuración social es una configuración significativa que es construida socialmente, por esto es por lo que, una palabra no significa lo mismo en dos países con el mismo idioma, y no todas las palabras expresan lo mismo, depende del contexto. Los hombres construyen socialmente su mundo, y es a través de esta construcción, siempre precaria e incompleta, que dan a las cosas su ser, con esto se vuelve a constatar el carácter incompleto de la sociedad, por ello se hace presente la hegemonía, por esto, es por lo que deben acudir al lenguaje, a dominar el campo de la discursividad, de esta forma asumen la dirección ideológica para dirigir y someter. En concordancia Mouffe y Laclau amplían esta idea:

“El discurso se constituye como intento por dominar el campo de la discursividad, por detener el flujo de las diferencias, por constituir un centro. Los puntos discursivos privilegiados de

esta fijación parcial los denominaremos puntos nodales. (Lacan ha insistido en las fijaciones parciales a través de su concepto de *points de capito*, es decir, de ciertos significantes privilegiados que fijan el sentido de la cadena signifiante. Esta limitación de la productividad de la cadena signifiante es la que establece posiciones que hacen la predicación posible — un discurso incapaz de dar lugar a ninguna fijación de sentido es el discurso del psicótico)”. (Laclau & Mouffe, 1987, pág. 191)

Lo anterior es importante en la medida en que se entienda que el lenguaje y las acciones están entrelazadas. Las construcciones del discurso frente a determinada realidad posicionan a los sujetos ante el mundo, un modo de verlo y de actuarlo, pero no se queda solo en un sistema de ideas y el mero lenguaje, sino que se sustentan en las instituciones, discursos públicos y oficiales, la prensa, la propaganda, los rituales.

Recapitulando, ya veníamos hablando de hegemonía, lenguaje y discurso, todo esto enmarcado en la dominación del campo de la discursividad, de la hegemonía tanto en la dominación de una clase, como en la dirección de la aliada, pero hasta este punto se puede integrar, para un análisis más completo los Modelos de juego desarrollados por Norbert Elías cuando se habla del:

“Poder que *posee* un jugador sobre el otro, este concepto no alude, por tanto, a algo absoluto, sino a *la* diferencia -a su favor- que existe entre su fuerza en *el* juego y la del otro jugador. Esta diferencia, el *saldo* de las fuerzas en el juego, determina en qué medida el jugador A puede influir con sus jugadas sobre las de B y en qué medida es influido, a su vez, por estas. De acuerdo con el supuesto del modelo a el diferencial de fuerzas en el juego a favor de A es en este caso muy elevado. Igualmente, grande es su capacidad para imponer a su contrincante un determinado comportamiento”. (Elias, 1994, pág. 95)

Lo que se puede entender de este apartado es que A en este caso lo podemos ubicar en el puesto de la clase hegemónica, que es el poder que ejerce sobre el B que en este caso lo ubicamos en la comunidad del territorio donde es trazado el túnel de Oriente, la diferencia de la fuerza entre A y B, no es absoluta, es decir la clase hegemónica no es en lo absoluto sobre B, es decir sobre la comunidad, que tiene una posición, si bien A influye en B, B propone unas condiciones, lo cual puede plantear un escenario de equivalencias y diferencias, aunque queda claro que el juego está muy elevado en favor de A y es así como tiene una fuerte capacidad de imponer a B un determinado comportamiento, esto lo podemos develar en la imposibilidad que desde la oficialidad se le da a la comunidad frente a un megaproyecto que esta blindado desde el Estado y los privados.

De acuerdo al campo de juego que se expuso en el anterior párrafo, debemos pasar a las representaciones que se hacen los jugadores de su juego -sus «ideas», los medios conceptuales y lingüísticos con que tratan de elaborar y dominar sus experiencias de juego-, es decir frente a la realidad particular con la que se encuentra la clase hegemónica, es decir una comunidad epistémica en particular, en este caso el discurso cambia, los medios conceptuales y lingüísticos, para detener y contener las fuerzas contrarias que aparecen a sus intereses. En lugar de referir la marcha del juego solo a jugadas individuales de individuos aislados crece lentamente entre ellos la tendencia a desarrollar conceptos más impersonales para el dominio mental de sus experiencias de juego, conceptos que responden mejor a la autonomía relativa del proceso de juego frente a las intenciones de los jugadores individuales; en este sentido se podría hablar de la defensa de los conceptos de desarrollo y progreso, y no se queda el megaproyecto con un lineamiento de un gobernante en particular, sino que logra trascender en el tiempo porque la clase hegemónica la sigue dirigiendo.

Durante mucho tiempo es extraordinariamente difícil para los jugadores percibir con claridad que el hecho de que la marcha del juego no sea controlable por ellos, lo que fácilmente hace que éste aparezca como una especie de “super persona”, se deriva de su recíproca dependencia y vinculación en tanto que jugadores y de las tensiones y conflictos implícitos en este entramado. (p.106-107)

Finalmente podemos concluir que: Estado, megaproyecto, capitalismo, territorio, hegemonía y discurso serán las palabras que dan el recorrido por esta monografía permitiendo develar y encontrar puntos focales que tiene la hegemonía regional a través de la organización del territorio, iniciando por la dominación del discurso sobre desarrollo, y como dice Gramsci: “El capitalismo explota y especula —*debe* especular y explotar, padece su ruina— siempre, tanto en tiempos de guerra como de paz. El capitalismo busca mercados para sus productos y beneficios para sus accionistas, cómo y dónde puede. Es su naturaleza, su misión, su destino.” (Gramsci, 1917, pág. 34)

3.1 Lógica hegemónica: racionalidad planificadora sobre el territorio

En este apartado se desarrollará la lógica hegemónica y la racionalidad planificadora de la élite antioqueña sobre el territorio del Oriente, iniciando con la idea de “progreso” o “desarrollo”, que se instauró en los años 60, pasando por el discurso planificador de los tres valles o idea de ciudad de tres pisos, la ejecución de los proyectos que preparan el territorio, el asentamiento de las elites y la legitimación de la planeación con la sociedad civil para permitir obras del capital financiadas con recursos públicos.

Para hablar del discurso del desarrollo nos podemos remitir a la investigación hecha por el MOVETE en su libro memorias y resistencia donde nos ubican en 1960, año en el cual alianza para el progreso, política exterior de Norteamérica con el presidente John F. Kennedy, que destinó alrededor de 20.000 millones de dólares para invertir en infraestructura, desarrollo industrial, modernización de las instituciones estatales, reforma agraria, intervención social, educación y salud. Los presidentes Alberto Lleras Camargo y Guillermo León Valencia fueron los encargados de implementar la política. Esta política pretendía tener nuevos territorios a los cuales pudiera llegar la inversión extranjera para continuar su acumulación excesiva de capital saqueando y aprovechándose de los recursos de los que disponían los territorios. Una de las regiones colombianas que sirvió de laboratorio para la implementación de dicho modelo fue la del Oriente antioqueño, catalogada como polo de desarrollo, ese paso a ser un territorio geoestratégico para la consolidación del desarrollo económico en Colombia durante las décadas de los 60 y 70 y se eligió como conejillo de indias en el país, donde se aplicó la planificación del desarrollo e incluso fue la primera región en Colombia que contó desde 1964 con un plan de Desarrollo Regional, aun cuando no existía un plan de desarrollo departamental de Antioquia, en parte ello obedecía a la élite industrial del Valle de Aburrá, sector de gran poder político del departamento y del país que había visto agrado por territorio, como un espacio natural de expansión de su actividad. Desde allí la región oriental del departamento de Antioquia se empezó a pensar y planear desde afuera y desde arriba es decir desde el poder central y las empresas con sus intereses económicos sin ningún tipo de reconocimiento consideración o mediación con las comunidades que tradicionalmente habían habitado y construido el territorio. (MOVETE, 2018)

El INCORA, el ICA, el IDEMA, Son todas instituciones creadas en la década de 1960. Son ellas las que van a canalizar y ejecutar los primeros planes nacionales de desarrollo.

“Planeación Departamental, Codesarrollo, Incolplán, Son las entidades que, al interior de Antioquia en los comienzos de los años 60, adelantarán los primeros planes para el Oriente antioqueño, esas instituciones se verán apoyadas por muchos estudios e investigación provenientes de las universidades, especialmente de las facultades de minas agropecuarias y sociología.” (Escobar, 1988, pág. 32)

Pero, 1960 no es solo el año de las reformas y proyectos nacionales, es también al interior de Antioquia la época de los primeros planes regionales para el Oriente antioqueño, es el comienzo de una marcada y abundante preocupación por el futuro, el comienzo de la integración de este en el presente: “A Occidente había llegado desde la Unión Soviética con este tipo de intervención estatal de la organización económica, es decir, un absoluto convencimiento en planificar, en proyectar la producción y la productividad, este fenómeno es algo que podríamos llamar el surgimiento de la conciencia planificadora.” (Escobar, 1988, pág. 32)

Aterriza la idea de progreso, pero esta idea por sí sola no surge ningún efecto sobre el territorio, para que el germen de esta idea tenga un suelo fértil, fue necesario acompañarlo de un discurso planificador, bien aprendido por la elite antioqueña. Volviendo sobre Norbert Elías entendemos la importancia del discurso para la élite antioqueña, ya que el lenguaje es el prototipo por excelencia de lo que constituye un hecho social. Este lenguaje presupone la existencia de un grupo, en este caso la élite, y este lenguaje va creando realidades que en ocasiones se impone sobre la sociedad misma, el discurso planificador sobre el Oriente Antioqueño se ha repetido tantas veces que ha creado y se ha impuesto sobre la realidad

social, lo importante no es solo el lenguaje y el discurso que se ha creado, si no la consistencia y perseverancia que ha tenido la dirigencia antioqueña, no solo manejando un lenguaje, si no un discurso desde lo enunciativo y desde la acción.

“Todos los planes de desarrollo son concebidos y trasladados a los campesinos desde afuera, en ningún momento ha habido una intervención directa de estos últimos en la formulación de los proyectos, sólo se ha logrado que ellos intervengan como buenos asimiladores de tecnología o como excelentes colaboradores cuando facilitan sus fincas para las parcelas demostrativas.” (Escobar, 1988, pág. 34)

Para ubicarnos en un contexto sociohistórico, encontramos en el texto de historia de las mentalidades de Camilo Escobar, publicado en 1988, donde el presenta que una vez más, los capitales, las iniciativas, los esfuerzos y la dirección del desarrollo de Rionegro, vienen desde afuera, desde la capital del departamento. El desarrollo económico en los pequeños municipios está condicionado por la excesiva importancia dada a la capital departamental dentro de nuestros programas nacionales. El poco desarrollo de las vías de comunicación no permite que los pequeños municipios agilicen sus intercambios comerciales con la capital. sólo cuando la burguesía de las capitales departamentales cuenta con excedentes monetarios y algunas condiciones geográficas favorables invierten dinero en las pobres economías de los pequeños municipios.

“Rionegro ha venido recibiendo el rebote el desarrollo económico de Medellín y además tiene un futuro, en este sentido bastante claro: será parte del área metropolitana dentro de unas cuantas décadas sus recursos se confundirán con los de los demás municipios metropolitanos y lo que hoy es extranjero por el hecho de venir de Medellín será su propia producción.” (Escobar, 1988, pág. 28)

La cita anterior es importante para reforzar la idea de la importancia del discurso, una idea no solo aparece en un momento coyuntural, sino que se viene gestando desde años precedentes, por eso no es raro que en la actualidad se esté dado el debate sobre la construcción del área metropolitana en el Oriente Antioqueño, y es apenas consecuente que se piense en Rionegro como centro del área metropolitana, pues ya el territorio está organizado frente a las necesidades de Medellín, es más viable tener un segundo centro comandable, ya que Medellín no se puede saturar como único centro de poder.

Hasta aquí se ha hecho el recuento de la idea de progreso o desarrollo, como desde instituciones internacionales, nacionales y departamentales se instauró y se convirtió en una apuesta por el futuro y la planificación de Antioquia, luego aparece la idea de tres valles, la ciudad de tres pisos nace como una idea planificadora se instaura, se incuba y se queda.

Desde 1990, La zona central del departamento de Antioquia ha sufrido un fuerte proceso de integración que ha incrementado la conectividad entre tres zonas geográficas adyacentes permitiendo fortalecer otras dinámicas: el Valle de Aburrá, en el cual se ubica la capital del departamento y la segunda ciudad del país: Medellín, el altiplano del Oriente, una de las principales son las de ocupación en el centro de Antioquia durante la colonia, la cual presenta una fuerte dinámica industrial y de producción de alimentos, y por último el Valle del río Cauca, lugar de las primeras fundaciones del territorio en la época de la conquista y que de manera reciente ha fortalecido su vocación turística.

En el caso de la expansión de la urbanización en la región central de Antioquia se observa que este fenómeno desborda los límites y el área metropolitana está rodeada por varias regiones con centros urbanos importantes como son Rionegro en Oriente y Santa Fe de Antioquia en Occidente. entre los procesos de difusión económica hacia la subregión de

Oriente se destaca, la relocalización de actividades industriales ubicadas antes en los municipios centrales del Valle de Aburrá, principalmente hacia los municipios de Rionegro, Guarne y Marinilla; la relocalización y cambios acelerados en la clasificación del suelo, la disminución de las áreas agrícolas productivas; el aumento de la inversión inmobiliaria con alta participación de oferta y demanda de parcelaciones y condominios bien sea para vivienda permanente o como segunda residencia, además dinamización de las operaciones inmobiliarias con destino a fincas de recreo, centro de esparcimiento, actividades de Comercio y servicios complementarios a los nuevos usos. (Alcaldía de Medellín, 2011)

La idea de ciudad de tres pisos es la planificación perfecta para responder a las necesidades del centro, como se vio en el segundo capítulo, con el nacimiento de la idea de Túnel de Oriente, es la necesidad de desembotellar a la capital antioqueña, ya hemos hablado de dos pasos de la élite, 1) la idea de progreso, desde lo internacional, nacional y departamental; 2) el plan tres valles, como discurso planificador y creador de la realidad. El discurso no es solo la anunciación si no la acción y el poder de la élite antioqueña da un tercer paso que es la ejecución de los proyectos y megaproyectos de infraestructura, que no solo reconfiguran espacialmente, si no, social y económicamente.

En los territorios, Oriente y Occidente, se han dado diferentes procesos como: la construcción de nuevas infraestructuras como el túnel de Occidente, que reduce el tiempo de desplazamiento entre el centro del departamento con las zonas de Urabá y el Occidente antioqueño, el túnel de Oriente y la proyección de otras como autopistas de la prosperidad que a través de túneles y puentes pretende conectar a Colombia y Antioquia con los océanos Pacífico y Atlántico. La presión que ejerce el área metropolitana, casi totalmente conurbada, sobre suelos y calidades ambientales y paisajísticas de territorios vecinos han acentuado en

las últimas dos décadas la ocupación del territorio y las interdependencias e interconexiones entre los municipios que conforman la zona central del departamento. (Alcaldía de Medellín, 2011)

“Las transformaciones territoriales han sido el resultado de la expansión físico espacial de la periferia urbana de los municipios y el cambio de las actividades productivas, una expansión que trajo consigo la construcción de viviendas de recreo y residencia, el desplazamiento de la frontera agrícola sobre zonas frágiles con el deterioro de los recursos naturales y las condiciones de vida de la población cambio en el proceso de urbanización, población, industrialización, vías y equipamiento que repercuten en la economía campesina” (Schnitter, 2009, pág. 55)

Este proceso de ejecución de proyectos empezó a cambiar el uso del suelo en la región del Oriente Antioqueño, las zonas con mayor incremento en el valor del suelo están en el Valle de Aburrá, en Envigado, Las Palmas y el corregimiento de Santa Elena y en segundo lugar se encuentra Rionegro y El Retiro. (Alcaldía de Medellín, 2011), este proceso de reconfiguración del uso del suelo, da la entrada para entender un cuarto punto en el proceso a saber de la configuración del territorio del capital y este cuarto punto es: el asentamiento de la elite sobre el territorio, por eso parten de la estrategia de la gentrificación, aumentando el valor del uso del suelo, generando valorización con proyectos de infraestructura, los capitales en la zona Oriente son atraídas por las diferencias en el valor del suelo para localización industrial, la cercanía con el área metropolitana, los costos de vida, los paisajes y su medio ambiente, así como la posibilidad de inversión en diferentes renglones de la actividad agropecuaria, industrial y de servicios, esto último, dado que municipios como Rionegro, La Ceja, El Carmen de Viboral, Marinilla y El Santuario tienen dotación de recursos para producción a bajos costos comparativos con aquellos dados en la zona sur del

Valle de Aburrá. (Alcaldía de Medellín, 2011) autores como Bustamante expuso en su momento que:

“Este proceso se puede caracterizar desde la perspectiva regional como asimétrico dado que depende de una dinámica relativa exógena y que no ha generado significativas demandas privadas, se trata de industrias no industrializantes, insumos importados en las industrias de mayor peso, lo que significa que la región no recibe todos los beneficios que debiera asimilar recibiendo sí en cambio el impacto ambiental.” (Bustamante, 1989, pág. 51)

Sin embargo, en Rionegro y como normalmente sucede en las economías capitalistas dependientes, los perjuicios son también muchos por la falta de una adecuada planeación.

“Las regulaciones relativas a la industrialización quisieron primero garantizar todo a las nuevas empresas, las dejaron comprar terrenos en cualquier sitio, utilizar de cualquier manera las aguas de la región y las eximieron de impuestos municipales”. (Escobar, 1988, pág. 27)

La élite ya radico sus empresas, ya generó su geografía, ya que, uno de los factores que determinaron la vinculación industrial del Oriente cercano con el área metropolitana del Valle de Aburrá, fue la decisión de localización derivada de la racionalidad empresarial: optimizar ganancias. “Las expectativas generadas por las obras de infraestructura, las ventajas comparativas, mano de obra, tierra, impuestos baratos, las restricciones a la localización en el Valle de Aburrá, la apertura a la inversión extranjera directa y la inexistencia de planeación y control sobre el medio ambiente.” (Bustamante, 1989, pág. 50), ahora se da su asentamiento, la movilidad de la población metropolitana de estratos socioeconómicos altos y medio -altos, van hacia la región del Oriente antioqueño y tiene como destino las parcelaciones campestres y segundas residencias, este flujo toma fuerza en la década de los 80 en particular en 1985 con la construcción del aeropuerto internacional

José María Córdova en el municipio de Rionegro qué fortaleció el creciente desarrollo económico de esta sub región y trajo consigo una nueva población de altos ingresos producto de actividades lícitas e ilícitas que anteriormente decidían en barrios de estratificación socioeconómica alta en el Valle de Aburrá y actualmente se localizan en suelos suburbanos y rurales de los municipios del Valle San Nicolás con el propósito de recibir de forma permanente o estacionalmente en segunda residencia conformando espacios cerrados como condominios y parcelas , los cuales se han constituido en zonas que albergan y reproducen muchas de las formas de vida que antes reproducían en el Valle de Aburrá. (Alcaldía de Medellín, 2011)

A partir del Plan Tres Valles se empiezan a generar las condiciones propicias, como anteriormente se expuso, pero ¿Dónde se sustenta el discurso configurado?, se sustenta en la opinión pública, la prensa, los pronunciamientos oficiales, en los planes nacionales y departamentales. ¿Qué genera la ejecución del plan?, el plan se empieza a materializar, la hegemonía entra en acción con: 1) Reorganización del territorio con megaproyectos que impactan en lo social, económico y espacial; 2) Asentamiento del capital, con la llegada de las nuevas empresas, se instaura una lógica industrial sobre el territorio reorganizando la vida de las comunidades a su alrededor, esto genera el cambio en el uso del suelo que ahora es: industrial, comercial y residencial, se da una valorización del uso del suelo abriendo un ambicioso mercado de la tierra, además de la inversión extranjera, que en el discurso se hace ver como bien común, cuando la realidad es el bienestar para los particulares y crecimiento del sistema capitalista; 3) El asentamiento de las elites, se da en la migración de la población de ingresos altos y medio – altos, se instauran con sus equipamientos y forma de vida sobre el territorio que se está configurando con la geografía del capital.

Este proceso descrito no es homogéneo, ya que, la hegemonía supone el carácter incompleto y abierto de lo social, si bien hay una clase que asume la dirección, no es homogéneo, por lo tanto son necesarias las prácticas articuladoras; en la construcción del territorio están presentes los antagonismos entre los agentes del capital y la comunidad que lo habita, por esto mismo es que se le hace necesario a la élite dar paso a la “legitimación”, que puede ser una suerte más de legalidad, y ¿cómo se legitima?, con una falsa participación ciudadana, informando del proyecto.

En el año 2001 la administración del gobernador Guillermo Gaviria Correa, asumió el compromiso de consultar la opinión de las comunidades regionales, de esto surgió un documento “Interconexión vial Aburrá – Oriente”, a través de unas mesas de trabajo.

Esto es un documento donde no se consultan las opiniones de la comunidad o movimientos del Oriente antioqueño, es la misma hegemonía consultándose a sí misma, ya que las mesas de trabajo estaban conformadas solo por los representantes a los concejos municipales, si bien hay opiniones a favor y en contra, éstas no pasan de ser entorno al mismo discurso hegemónico de planeación. En palabras del gerente del proyecto Luis Alberto García Bolívar:

“El pasado 5 de mayo en el municipio de El Carmen de Viboral, se inició la primera etapa de un proceso que va a permitirnos saber a los antioqueños, cuál es la percepción que del túnel de Oriente tiene la región directamente intervenida por el proyecto. Este es un ejercicio que marca el comienzo del proceso más amplio de consulta de la opinión general que justamente partirá del conocimiento y análisis generalizando la expresión de las mesas. Vamos a iniciar la segunda etapa como un acto de democracia participativa que incorpore la expresión de la gente de la región al análisis y revisión del contrato y el proyecto que de manera conjunta y concertada iniciaremos con el concesionario en los próximos días no hay

decisiones tomadas vamos a construirla con la participación de todos.” (Mesas de trabajo interconexión vial Aburrá - Oriente, 2001)

Desde El Carmen de Viboral se tuvo respuesta a este planteamiento:

“Es necesario cambiar la concepción de los procesos de participación hasta el momento se ha entendido la participación como un acto voluntario de informar y conocer un proceso o una actuación, se cree que comunicar el hecho, recibir, responder preguntas elaboradas por las partes, escucharlo sin la obligación de tener en cuenta lo concertado consume el proceso de participación. la participación es un proceso continuo autónomo, responsable, sin manipulación de intereses, que se debe mantener antes durante y posterior a la gestación ejecución y operación de la obra pública y aún debe mantener durante el tiempo que dure la garantía de cumplimiento y calidad.” (Mesas de trabajo interconexión vial Aburrá - Oriente, 2001)

Desde la contraparte, que no es necesariamente la contrahegemonía, se hacen planteamientos entorno a lo económico, exponen que: Se está violando la equidad y lo planteado inicialmente como beneficio común para ambas regiones toda vez que la presión urbana del Valle de Aburrá es diferente a la necesidad de expansión del Valle de San Nicolás, presión que se refleja en la misma localización de los peajes cuando se ubican no a la salida de Medellín, sino en las puertas del Oriente. También tienen en cuenta que el sentido Aburrá – Aeropuerto se hace en automóvil, en el sentido contrario se hace en camiones cargados de frutas, verduras y hortalizas que no pueden transitar por el túnel. (Mesas de trabajo interconexión vial Aburrá - Oriente, 2001)

En una comunicación oficial del Concejo de Rionegro, al gobernador de turno Guillermo Gaviria, dicen que:

“Después de discutir y analizar a fondo con la comunidad rionegrera, la conveniencia o no de construir el túnel de Oriente, manifestamos al igual que la administración municipal que la voluntad del pueblo, debido a las condiciones sociales económicas y políticas del momento y en especial por las que atraviesa el Oriente Antioqueño, no es ni necesaria, ni prioritaria, ni conveniente su construcción al menos por mucho tiempo y máxime que a casi nadie beneficia” (Mesas de trabajo interconexión vial Aburrá - Oriente, 2001)

Quienes están a favor del Túnel de Oriente en las mesas de trabajo exponen que: Creen que aparece en hora buena para desarrollar la región y reactivar la ingeniería antioqueña, porque el oriente antioqueño es actualmente la zona del departamento que menos inversión tiene por parte del gobierno nacional, la conexión del del túnel sería una ventaja comparativa más que contraria a la zona y los intercambios viales que ellos se derivan, modernizarían la malla y recortarían los tiempos de tráfico entre los valles haciendo mayores flujos de tránsito, el proyecto enmarca la zona dentro del concepto de ciudad región de tres pisos térmicos que une al Valle de Aburrá, con el Valle San Nicolás y el Occidente generando una mayor comunicación geográfica entre la zona, el proyecto está considerado en los planes estratégicos de inversiones del departamento, además la visión Antioquia siglo XXI, que sugiere que esos megaproyectos sean ejecutados por el sector privado que garantiza una mayor viabilidad para la consecución de recursos que dejan entrever a sí mismo que la modalidad de contrato de concesión es la recomendable para estos efectos, la expansión de vuelos internacionales y de rutas nacionales que hoy operan desde Medellín, con lo cual se lograría un resalto en las operaciones del aeropuerto José María Córdova que tendría una verdadera ocasión internacional, además desarrollaría una mayor visión competitiva de las concesiones en el Oriente, con lo cual el usuario de las vías tendría una mayor garantía al

acceso a grúas, ambulancias y servicios de iluminación, señalización y comunicaciones en las carreteras.

Los impactos del túnel de Oriente sobre la zona, no contempla a las personas que actualmente viven en la zona si no a los extranjeros y su inversión: El impacto del túnel de Oriente sería un acelerador de procesos y desarrollos en cuanto a la zona industrial del Oriente incrementando el asentamiento y desarrollo de futuras empresas productivas que ayudarían a resolver la crisis social otorgando mayores garantías a los inversionistas extranjeros, reduce el tiempo de tránsito de los valles que aumenta la productividad del ejercicio laboral, y crear mecanismos para menguar los efectos de la conurbación, aportando elementos para el manejo y la posible formación de grupos metropolitanos en la región poniendo en igualdad de condiciones competitivas los predios de la región con respecto al Valle de Aburrá y la zona metropolitana, los predios de la zona alcanzaría un notable efecto en su valorización por la aplicación de la figura de la plusvalía que le reconoce mayor valor por efecto de la construcción de la obra, aporta una mayor posibilidad de uso de los desarrollos viales para potenciar el mercado de la tierra de tal suerte que los sectores hoteleros, comercial y de servicios encontrarían una ventaja comparativa para acelerar sus ofertas.

En este ejercicio podemos encontrar que lo favorable del túnel está entorno a los poderosos capitales que operan en el territorio, además el proyecto no muestra preocupación por el sector rural y la población campesina sólo se preocupa por el aprovechamiento del suelo para la expansión urbana desplazando el campesino a tierras menos productivas teniendo en cuenta que el Gobierno nacional y departamental han demostrado su baja capacidad para incentivar el desarrollo rural y social de esas comunidades, lo cual va a generar valorización

y presión sobre los recursos naturales que requieren ser protegidos como la tierra productiva y el bosque.

La interpretación de lo anteriormente expuesto se puede hacer en el marco de Mouffe y Laclau, donde la hegemonía debe tener en cuenta los intereses de los grupos sobre los cuales se ejerce, aunque aquí solo se queda en la consulta, no hay una negociación y mucho menos la élite o el grupo dirigente sacrifica algo para lograr el equilibrio. Volvemos a la cita de Gramsci:

“El hecho de que la hegemonía presupone que se tienen en cuenta los intereses y tendencias de los grupos sobre los cuales se va a ejercer la hegemonía, y que debe darse un cierto equilibrio de compromiso –en otras palabras, que el grupo dirigente debe hacer sacrificios de tipo económico-corporativos. Pero no hay duda de que, aunque la hegemonía es ético-política, también debe ser económica, debe basarse necesariamente en la función decisiva ejercida por el grupo dirigente en el núcleo decisivo de la actividad económica” (Anderson, 1981, pág. 15)

En este punto encontramos que la clase dirigente solo consulta a los grupos sobre los cuales ejerce, pero esto de manera formal, mientras que su función decisiva, fundamentalmente económica se centra en el núcleo de la actividad económica.

3.2 Lógica contrahegemónica: el territorio como un espacio de vida

En este subcapítulo se analiza el discurso “contrahegemónico”, que en adelante estará en comillas debido a que, desde la teoría de la hegemonía, lo contrahegemónico es todo discurso construido en la capacidad de reemplazar el hegemónico y establecer una hegemonía, como

se verá en los siguientes hallazgos, no existe tal, por este motivo la referencia se hará en este sentido.

Los dos grandes discursos críticos o “contrahegemónicos”, que se han evidenciado en el territorio se han generado a partir de dos premisas, lo ambiental o lo económico, estos mismos discursos han sido generados desde la misma hegemonía y reproducidos por las comunidades, se generó un campo cultural económico, y la comunidad se aliena a este campo y no crean otro discurso. Lo que veremos es que la comunidad o la “contrahegemonía” se enfrentan a problemas materiales, que afectan directamente a la reproducción de la vida como lo ambiental o en lo económico, que no deja de ser importante, pero que no constituye una contrahegemonía, las comunidades se quedan en la infraestructura de la geografía material del capital, pero no hay una apropiación y configuración ideológica del territorio, que se instaura como una idea, en la superestructura y se manifiesta en la infraestructura; aunque se debe tener en cuenta que en los 60, hubo un movimiento social que se empezó a posicionar como contrahegemónico, un movimiento político que tenía posibilidades y ponía en jaque a la elite antioqueña y a sus propósitos de planeación. Estas intervenciones en el territorio fueron agencia de actores externos en alianza con las élites regionales y locales, políticos tradicionales de los municipios, esas imposiciones violentaron excesivamente la población y generaron como respuesta protestas dando apertura a un ciclo de movilizaciones sociales y fortalecimiento de la organización popular en el Oriente antioqueño.

“Como consecuencia de las transformaciones de las estructuras económicas y sociales en el ámbito de los cambios políticos, surgieron a partir de la década de los 60 unas formas de organización y movilización de la población cualitativamente diferentes de las del pasado fuerzas sociales y políticas en emergencia anteriormente excluidas lucharon contra los

poderes locales en busca de formas de inserción en la sociedad donde no tenían representación acudiendo al potencial participativo de la población.” (Bustamante, 1989, pág. 51)

En la década de los 60 el territorio se convirtió en una de las regiones más codiciadas y atractivas para imposición del desarrollo y la implementación de los megaproyectos para la generación de energía eléctrica, “en esa época no era fácil para las comunidades visualizar la importancia que para el empresario tenía la región y mucho menos entender los rendimientos económicos que el negocio les produciría sin embargo las dinámicas asumidas en la región fueron dando cuenta ello.” (MOVETE, 2018)

Volviendo a Bustamante, explica que, los movimientos sociales que surgieron en el Oriente antioqueño como un intento para sentar las bases de una expresión social permanente, articuladas a las instituciones del Estado, están constituidos por los movimientos cívicos, campesino y obrero de los cuales el más relevante ha sido el primero. Tal movimiento cívico fundamentalmente heterogéneo y pluralista y en diferentes localidades y momentos como respuesta a diversos problemas: las deficiencias de servicios públicos, los problemas de transporte, las demandas de compensación por los efectos negativos derivados de la construcción de las obras civiles, los tributos y la valorización. Los movimientos cívicos han sido formas de organización transitoria de carácter coyuntural y alcance local, pero con proyección regional, en ellos además de la población participaron algunos actores de la Iglesia y los medios de comunicación presentándose entre 1980 y 1986 unos 15 paros cívicos agrupados en torno al movimiento comunal. (Bustamante, 1989)

La fuerte represión que hubo por parte del Estado sobre estos movimientos, puede ser la causa de que los movimientos cívicos o la emergencia de una contrahegemonía en este territorio sea restringida y por esto se quedarán en la defensa ambiental y económica.

“Hay una imposición violenta de dicho modelo económico que arrasa con las construcciones de las comunidades y territorios, por ejemplo el caso concreto que sufrió la región del Oriente antioqueño en Colombia a partir de la década de 1960, ajustes dolorosos se llamó entonces al proceso de comunidades y sectores, que debían ver frustradas sus expectativas, es decir abandonar sus prácticas culturales, económicas, políticas y sociales para lograr aquello que los expertos creían como progreso económico pero ¿sí ese desarrollo no obedecía a las necesidades e intereses de las poblaciones, entonces para quién era dicho progreso? El discurso del desarrollo se convirtió en una suerte de parodia del cuento de la cenicienta donde de la nada aparece un hada madrina que por arte de magia te transforma de sirvienta a princesa.” (MOVETE, 2018, pág. 25)

Los procesos que mayormente han impactado el Oriente antioqueño a partir de los 60 son: la construcción del complejo hidroeléctrico con el represamiento de los ríos más caudalosos del Oriente antioqueño, la construcción de la autopista Medellín Bogotá, el aeropuerto internacional José María Córdova que conecta a la región con Medellín y el mercado internacional, la urbanización e industrialización del Oriente cercano en la zona aledaña al Valle de Aburrá y la implementación del programa de desarrollo integral rural en el Oriente antioqueño, esto ya se había reseñado con anterioridad, pero un matiz adicional que es importante tener en cuenta es que las comunidades no solo se relegan a los proyectos, no son simples “víctimas”, también se reorganizan con el territorio, lo apropian y aprovechan material y simbólicamente, por ejemplo podemos pensar en las personas que están a portas del aeropuerto internacional José María Córdova, el intercambio simbólico y cultural, además de como esta organización del territorio genera un status en el individuo.

Continuando con el estudio de MOVETE, Se debe reconocer en el Oriente antioqueño se han instalado unas élites y las formas hegemónicas de habitar y proyectar el territorio a la acumulación de capitales y tierra, el proyecto estas élites se fijó en un territorio con una geomorfología andina, hidrología abundante, estratégicamente ubicado entre el mar Pacífico y el Atlántico. Se configuraron proyectos territoriales para la acumulación de capital de mineros, comerciantes, e industriales que posicionaron formas coloniales de habitar y reproducir la naturaleza del Oriente antioqueño, pensado desde las élites como lugares de extracción para beneficiar intereses foráneos.

En cuanto a lo económico, hubo una voz que se hizo oír y generó algunas movilizaciones respecto a la valorización en algunos municipios del Oriente Antioqueño, y es el diputado de Antioquia Jorge Gómez, quien plantea que este, como todos los contratos de concesión, es una efectiva herramienta para enriquecer a los poderosos contratistas y a monopolios financieros de una forma que se encarecen las obras de manera superlativa, encarecimiento que pagamos sin excepción todos los usuarios directos e indirectos, sucede que además de los costos indispensables para ejecutar el proyecto como estudios de licencia ambiental, y equipos mecánicos, utilidad de los constructores, administración e intereses de los créditos, aquí se pacta una enorme injustificada utilidad para el concesionario, la tasa interna de retorno que se liquida sobre todo los anteriores, catalogados como inversión pero qué es ejecutado con dinero público y no con su propio patrimonio, aparte de eso pagan comisiones comunales para las entidades fiduciarias que manejan los recursos, que son subsidiarias de monopolios financieros, comisiones sobre las que también se reconoce la tasa interna de retorno al concesionario. Un proyecto que responde realmente a los intereses capitalistas:

“Los principales socios del túnel de Oriente son William Vélez Sierra y Jairo Correa Gómez que son los poseedores de la mayor tajada del ponqué del negocio de las concesiones de infraestructura en Colombia incluyendo el aeropuerto El Dorado también incursionan en negocios como Transmilenio, servicios públicos, recolección de residuos sólidos y hasta en latifundios en la altillanura. Ellos irrumpieron en el negocio de las concesiones viales en el mandato de su gran amigo Álvaro Uribe en la Gobernación de Antioquia y sus patrimonios se robustecieron durante sus periodos presidenciales pero en este caso concreto la coincidencia contenía además las siguientes perlas, todos los riesgos de construcción estaba en cabeza del concedente, es decir, el departamento de Antioquia, la indefinición de la tasa interna de retorno de la utilidad del concesionario la convertía en infinita, el concedente el dueño del proyecto no tenía otra, el comité pide al usuario encargado de administrar los recursos, incluso se entregaron los derechos de recaude de peaje sin tener diseños ni presupuesto definitivo.” (Gómez, 2013, pág. 45)

Lo importante de estos apartados es reconocer que en lo que realmente se interesa, Jorge Gómez, que sería la oposición al Gobierno, se queda en la posición económica de los recursos macros sobre el proyecto, habla de cifras, recaudos y los dueños del proyecto, aunque es importante que señale los actores que están tras el Túnel de Oriente y las ganancias e intereses privados y de la reproducción del capital, no va más allá de poder develar unas intenciones que son trascendentales para el futuro de la región. Jorge Gómez continúa:

“En el caso de túnel de Oriente la firma concesión túnel Aburrá - Oriente S.A. se van a embolsillar al final del contrato como mínimo 600 millones de pesos, lo que contrasta enormemente con su capital autorizado que es de 2000 millones de los cuales únicamente suscrito 800 millones, llamó poderosamente la atención que la última asamblea de accionistas realizada para autorizar un aumento del capital del 51% de las acciones, estuvo representado por la Secretaría general y jurídica de inversiones y construcciones El Cóndor, firma que es una de las dos mayores accionistas del afortunado consorcio y una de las mayores favorecidas con las concesiones de

todo tipo en Colombia. Las fiduciarias que administran los recursos en este caso son fidupopular de Luis Carlos Sarmiento Angulo y FiduColombia del sindicato antioqueño, cobran un 10% de los rendimientos obtenidos por las inversiones hechas con los recursos de peajes, y el 0.5% sobre cualquier valor que se les consigne, esos tiburones del capital financiero ganan entonces doblemente sobre los recaudos de los peajes y aparte prestan plata al proyecto para hacer pagar con la misma que recaudan y manejan, por este solo concepto pueden obtener mal contados 350.000 millones.” (Gómez, 2013)

Lo importante en las afirmaciones del diputado es que deja en evidencia a los sujetos que hace parte de los modelos de juegos, y que el Estado no es solo una especie de super persona, si no que hay sujetos con nombres propios en una época determinada, con unas condiciones y una clase social, es por esto, que los jugadores, en este caso la clase hegemónica, y que le interesa aumentar sus ganancias, estos son capitalistas y entran a jugar con los recursos públicos y cómo logran captar recursos públicos y concesiones públicas para la reproducción del capital.

Desde las alcaldías abordan el discurso de lo económico, enfatizando en la inversión de los recursos públicos en otras obras de infraestructura, la alcaldía de El Carmen de Viboral se pronunció frente al proyecto argumentando la no viabilidad de la construcción del túnel de Oriente debido a que, los municipios del Oriente no están preparados para recibir un flujo poblacional del Valle de Aburrá, que se verían atraídos con la ejecución de la obra, la infraestructura en educación, salud, servicios públicos no se ajusta para atender a una mayor población producto del desplazamiento del Valle de Aburrá. El túnel no puede ser una obra aislada y por el contrario debe armonizar con otras obras para poder dar solución a los problemas sociales de la región y no contempla un estudio de impacto social serio sobre la

región, además de que solo beneficia a los usuarios del Aeropuerto José María Córdova que se desplazan desde la ciudad de Medellín.

“En la forma en que está concebido el proyecto actualmente, demuestra la manera como se están afianzando la ciudad capital lucrándose con los aportes que se le quiere cobrar a los municipios para la construcción de obras que como ésta seguirá desarrollando y fortaleciendo económicamente la capital antioqueña y lo más lamentable es el perjuicio que se hará a una región por la manera tan discriminatoria y de poca atención que se invierte en ella, o de qué otra manera se puede entender el esfuerzo de toda una región para solo embellecer al Valle de Aburrá con un túnel pagado por todos nosotros mientras que en otros municipios no poseen vías de acceso en óptimas condiciones o puentes veredales que le permitan a los campesinos un desplazamiento más fácil a las cabeceras municipales. Obras como ésta no hacen más que generar resistencia, escepticismo y división entre Antioquia que queremos unida pero que con propuestas de esta envergadura desune y pierde credibilidad en los programas de desarrollo que plantean desde la instancia oficial.” (Mesas de trabajo interconexión vial Aburrá - Oriente, 2001)

Todo el tiempo hay una crítica desde lo económico y la planeación exógena de la región y la priorización de proyectos que los mandatarios locales no reconocen como importantes para el momento de la región, pero no hay una real construcción de discurso contrahegemónico que pare las decisiones de planeación desde el centro, no hay planes alternos y no hay una movilización clara para instaurar una autonomía territorial clara, lo más cercano es el pronunciamiento del alcalde de Rionegro, Hernán Ospina (2011- 2015), sobre el proyecto Túnel Aburrá-Oriente planteando que es una amenaza a la autonomía territorial, defendiendo que la oposición de Rionegro es un acto de responsabilidad frente al futuro de la ciudad y la región, ya que otros proyectos como el Aeropuerto José María

Córdova, centrales hidroeléctricas, el embalse de La Fe, la autopista Medellín-Bogotá, y la misma expansión de algunos procesos industriales del Área Metropolitana, han dejado la enseñanza de que nunca se separan de su centralidad y se mantienen distantes de posibilidades y responsabilidades de participar del desarrollo del municipio.

El proyecto Túnel de Oriente fue concebido por un pequeño grupo capitalista que vio las posibilidades económicas en una conexión rápida hacia el Valle de San Nicolás, este proyecto no respeta los principios básicos de participación, derecho otorgado en la constitución de 1991, que define la República unitaria descentralizada participativa, esta obra solo se socializó pero nunca se concertó con las comunidades, dejando así la participación como un protocolo y como lo define María Teresa Uribe como una participación sin dimensión política que carece de capacidad real.

Las comunidades afectadas por el trazado del túnel también se manifestaron, su principal preocupación es el recurso hídrico y que, aunque Cornare nació en 1983 para proteger lo ambiental, en este sentido no les ayudó mucho, dando la licencia ambiental al proyecto, licencia que causó más adelante la destitución de las facultades a Cornare, pasando el proceso a manos de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA).

La experiencia de lo ocurrido en el Túnel de Occidente, en términos de las negociaciones de predios, valorizaciones, afectaciones por voladuras en el proceso de construcción de las obras del túnel y pérdidas de agua, son argumentos de la comunidad de Santa Elena para mirar con temor y prevención este proyecto. (Elkin Darío Villada, 2003). Así expresó su preocupación por los efectos de la obra una habitante de las zonas de influencia directa del proyecto:

“El territorio está en venta, no tienen en cuenta lo que la comunidad piensa del territorio y la oposición que tienen para la construcción del túnel, no han tenido en cuenta las afectaciones del territorio y las comunidades que están cerca de la obra, es una obra donde prima lo económico sobre lo que piensan las comunidades y el valor del territorio, el valor del territorio no tiene nada que ver con el costo, nuestro territorio es invaluable y eso los economistas no lo entienden.” (Marta Lucia, Comunicación personal, Vereda El Progreso, marzo 30 de 2015)

Frente a lo ambiental las generalidades se dan sobre estos discursos por parte de las comunidades, donde ante la aprobación del Túnel de Oriente, las organizaciones ambientales el 25 de agosto protestaron en Sajonia.

“Una de las quejas, quizá la más fuerte en la que se escudan los ambientalistas es que las excavaciones para conocer el abatimiento de agua se hicieron a solo 100 metros de profundidad, por donde el túnel pasará a más de 500.” “Parra explicó que desde el punto de vista técnico es muy complejo porque es un macizo rocoso, pero más allá es porque, según él, no hay garantía de que una perforación de esa magnitud llegue hacia el eje del túnel.” “Pero lo que sí se hizo, que es lo que no dicen ellos, es que se desarrollaron pruebas que en Colombia nunca han utilizado como las tomografías eléctricas que bajan mucho más allá, 1.000 metros, y que dan garantía de conocimiento de los factores fundamentales de permeabilidad y conductividad del macizo” (Cock, 2015)

El reclamo comunitario que asumió el Ministerio de Ambiente para suspender la obra fue la afectación sobre los recursos hídricos que perjudicaría la actividad agrícola.

“El 1 de julio del 2011 en la sesión del Concejo de Medellín sobre el túnel, el gerente de Aguas de EPM, Francisco Piedrahíta, reiteró la existencia del peligro de las pérdidas de aguas superficiales, como consecuencia de la construcción del túnel, que puede llegar a los 200

litros por segundo o 17.28 millones de litros/día. El túnel, por otro lado, si se construye a pesar del riesgo ambiental, debería ser para el transporte público masivo, eléctrico, sin consumo de gasolina, y de baja contaminación, como un tren o un metro, que conectaría tanto al aeropuerto y su zona de influencia al sistema metro en Medellín, sin causar tacos o congestiones viales. Sin embargo, el proyecto es un túnel para automotores privados, principalmente, cuyos dueños sustentan el mercado inmobiliario de estratos altos, que no caben en el rango 1-6, mientras los inversionistas inmobiliarios rentabilizarán las tierras que se compraron baratas, por cuadras, para ser vendidas a precios astronómicos, por metros, con altas ganancias y bajos impuestos.” (Maya, 2014)

En la región además de las preguntas de las comunidades también hay una preocupación académica que se pregunta por la cuestión del desarrollo del Oriente y la relación que tiene con el Valle de Aburrá, ¿Quién está planificando el Oriente Antioqueño?, ¿Las dinámicas que se están dando en el territorio en realidad responden a lo que queremos en el Oriente Antioqueño?

El docente investigador Erney Montoya Gallego en su investigación para maestría “Estado, Capital y territorio” logra obtener resultados que dan respuesta a este tipo de interrogantes.

Erney encuentra dentro de su investigación, la cual enmarca del año 1991 al 2012, que MASORA, la asociación de municipios del Altiplano nace en el año de 1991 con el "Protocolo para el Desarrollo" se une con Cornare justamente para liderar algunos procesos de planeación en el Oriente, sin embargo lo que se evidencia en el discurso de la planeación es que se siguen generando procesos que tienen una fuerte influencia de Medellín y Área Metropolitana, esto se evidencia en que muchos de los procesos de infraestructura vial que se han logrado en el Oriente responde a que Medellín en los años 90 establece un cambio de

vocación económica, dejando atrás la ciudad industrial para pasar a ser la ciudad de los servicios logísticos y eventos internacionales, en este proceso empieza a sacar el parque industrial de su territorio reubicándolo en el Oriente Cercano, debido a que es el punto más apto para su ubicación, de ahí que en los años 70 se empiece a hacer infraestructura vial, en los 80 y 90 la doble calzada de la autopista Medellín- Bogotá, las palmas y todo el anillo vial del Altiplano, la variante Autopista- Aeropuerto, esto tiene mucha relación con la construcción del aeropuerto y la industrialización ya que la industria tiene que estar cerca de las vías, cerca al transporte y dentro de ese transporte está el aéreo que permite conectar este territorio con el mundo.

Medellín buscaba integrar otros territorios a su dinámica, para esto necesita vías ya habían algunos adelantos mencionados anteriormente, y no contentos con este adelante entonces el túnel de Oriente entra en esa dinámica de construir infraestructura vial y de transporte para poder integrar estos territorios, de esto viene un concepto que es fundamental, plataforma territorial para la competitividad, Medellín está buscando favorecer su propia dinámica económica, no solo en conectarse con el Altiplano y el Occidente si no también con el mundo a través del aeropuerto, y con la autopista Medellín- Bogotá en la cual se encuentra la vía hacia el Magdalena para la parte fluvial y con la ciudad capital, además en el Oriente lejano con los embalses también se beneficia esa dinámica.

Para poder legitimar todo este grupo de acciones se trae un concepto de Barcelona que es, el de gran región metropolitana, con esa idea nos integran en su dinámica, desde la Cámara de Comercio se habla de crear la zona metropolitana con los municipios del altiplano, esto respondiendo a la necesidad de expansión urbanística de Medellín, también para poder incidir en los otros municipios crea otro concepto que es, la comisión tripartita, como

acuerdo de voluntades entre Alcaldía de Medellín, área metropolitana del Valle de Aburrá y la gobernación de Antioquia, de esta manera logra incidir en territorios que no son de su jurisdicción. (Erney Montoya Gallego, Comunicación Personal, 04 de noviembre de 2015)

El análisis crítico de este apartado es reconocer cómo a través del discurso “contrahegemónico” se sigue reproduciendo la lógica hegemónica de dominación sobre las comunidades. ¿Qué discurso se está instaurando sobre la resistencia?, ¿víctima o sujeto político?

3.3 La comunidad: Vereda Yarumal

La comunidad de la vereda Yarumal del municipio de Rionegro, se ha visto afectada por el megaproyecto Túnel de Oriente. Este tipo de obras impactan en las representaciones de las personas que viven en el entorno. El presente subcapítulo da cuenta de las lógicas comunitarias acerca de la obra; para esto se implementaron cinco entrevistas con personas de la comunidad, en las cuales se procuró dar cuenta de sus posturas, opiniones y creencias que tienen sobre el Túnel de Oriente, en estas se pudo identificar que las personas comparten una idea semejante acerca de lo que significa la obra en términos de costos (ambientales, sociales, económicos) y beneficios entre los diferentes implicados.

Sajonia es una zona con alta intervención de megaproyectos departamentales, el aeropuerto José María Córdova, que fue inaugurado en el año 1985 y la variante aeropuerto – Palmas en el 2006, estos dos megaproyectos han incidido en las características tanto paisajísticas como socioeconómicas de la comunidad, convirtiendo esta zona en un centro de desarrollo que además de los megaproyectos mencionados anteriormente, también cuenta con la

intervención de un tercero que es la conexión vial Túnel Aburrá – Oriente y con el Hospital Universitario San Vicente de Paúl, y está cerca la Base Aérea y la Zona Franca.

En los años sesenta la zona era habitada por aproximadamente cuatro familias, como lo afirman habitantes del sector cuyos ascendientes vivían allí; con el paso del tiempo, las familias fueron poblando la zona, pero también a partir de diferentes transacciones llegaron foráneos en búsqueda de un lugar tranquilo y lleno de naturaleza. No obstante, es posible identificar, que aún hay familias tradicionales en el lugar.

En este contexto puede observarse un tránsito de la estructura económica, antes de las intervenciones, la economía se basaba en la agricultura, pero esta se fue diversificando con la instalación de las empresas y el aeropuerto, dejando a un lado la labor agrícola para convertirse en operarios. Los megaproyectos incidieron en este cambio de vocación y diversificación de la economía, puesto que, para la construcción del aeropuerto se utilizó material de las areneras de la zona.

Como ya se ha dicho esta es una zona con alta influencia de intervención, debido a las proyecciones de la Ciudad Región, Sajonia es un punto estratégico para generar dinámicas de integración de las subregiones, la conexión vial Túnel Aburrá - Oriente permite la integración de estas dos subregiones, reduciendo la longitud de los trazados disminuyendo los recorridos, mejorando las especificaciones viales para lograr un fácil acceso al segundo mercado más grande del país, el del Valle de Aburrá, para los productos agrícolas, industriales y semi-industriales y permitir una descongestión vial.

Cuando las comunidades consideran un hecho como significativo para ellos, que afecta la dinámica colectiva, las personas se ven en la obligación de emitir opiniones, sacar conclusiones o fijar posiciones respecto al tema.

Socialmente se da una presión que reclama opiniones, posturas, y acciones acerca de los hechos que están focalizados por el interés público. (Moscovici, 1979)

Los discursos de la comunidad se basan en evidencias empíricas de que la comunidad tiene una representación social construida a través de creencias, opiniones y posturas sobre la obra de infraestructura, además de que es una posición que tiene que ver con los anteriores megaproyectos, Aeropuerto Internacional José María Córdova y el variante aeropuerto – Palmas, megaproyectos que han tenido una gran incidencia en las dinámicas de la comunidad.

Por ejemplo, en el caso de San Sebastián de Palmitas, que es la localidad en el cual se construyó el Túnel de Occidente, megaproyecto que hace parte del proyecto de Ciudad Región, que busca la articulación de los tres valles, el Valle de Aburrá, el del Cauca en el Occidente y en el Oriente con el Valle de San Nicolás. En el estudio realizado en esta localidad se dio cuenta de las transformaciones socioeconómicas y los nuevos escenarios para la comunidad luego de la construcción de la conexión vial Aburrá- río Cauca. En este sentido es importante resaltar que la investigadora llegó a la siguiente conclusión: “A los campesinos de San Sebastián de Palmitas solo les queda, como a muchas comunidades, aceptar el megaproyecto conexión vial Aburrá-río Cauca y el Túnel de Occidente y los cambios que con él vendrán en los próximos años. Así como ellos, muchas comunidades campesinas han visto desfilar proyectos y obras de infraestructura que en ocasiones les traen cambios positivos pero que en muchas otras minimizan las afectaciones negativas que al cabo de los años son las más costosas social y económicamente.” (Muñoz, 2010)

Esta conclusión tiene fuerte relación con lo que acontece con el Túnel de Oriente, con el cual la comunidad lo siente como un proyecto impuesto en el cual su postura no tiene cabida.

Los habitantes de la vereda Yarumal que fueron entrevistados han vivido toda su vida en la vereda o residen en ella hace más de 50 años, esto permitió conocer a partir de su experiencia cuales han sido las incidencias de la construcción del aeropuerto y la variante Las Palmas, las entrevistas fueron semi- estructuradas, dejando espacio para el dialogo, en el cual los habitantes expresaban cuales eran sus opiniones, creencias y posturas acerca de los megaproyectos y la construcción de la nueva infraestructura vial Túnel Aburrá – Oriente. Dentro de la muestra también incluimos a una pareja que tenía su finca de recreo hace 20 años en la vereda y con su posición se logró contrastar la investigación.

El sentido común se impone como la explicación más extendida y determinante de las relaciones de intercambio social. Por ello su análisis y deconstrucción se presenta como una vía de abordaje deseable y pertinente. (Mora, 2002) Por tanto la realización de las entrevistas y el análisis de su contenido bajo una perspectiva teórica permite dar cuenta de la percepción social, de discursos y de la conformación de opinión pública de la comunidad acerca del megaproyecto Túnel Aburrá – Oriente.

Un túnel en su dimensión física no pasa de ser una obra de infraestructura, una conexión vial, pero esta obra física representa un objeto que para la comunidad de la vereda Yarumal, tiene una significación en su dinámica social, representa grandes transformaciones en su relación con el territorio, que requiere cambios en las formas de vida y en las prácticas cotidianas. Los habitantes de la zona intervenida por este megaproyecto, han tomado posturas frente a la obra, estas posturas influenciadas por megaproyectos como el Aeropuerto Internacional José María Córdova y la vía Las Palmas, dos megaproyectos que ha configurado en los habitantes

una posición de que, contra el Estado no tiene sentido luchar y que los megaproyectos han sido una imposición, que pese a su organización social para presentar alternativas a estos, sus voces no han sido escuchadas y solo deben asumir las consecuencias que acarrea consigo estas obras de infraestructura.

La experiencia con el aeropuerto y Las Palmas ha dejado a los habitantes con un sinsabor, con un desarrollo impuesto y no conciliado con las realidades del campesino y con las dinámicas de la comunidad. Con la construcción del aeropuerto José María Córdova las prácticas de los habitantes comenzaron a cambiar.

Hace aproximadamente cincuenta años en la vereda habitaban cuatro familias. La vereda se fue poblando con la partición de tierras entre los hijos y con otras personas que llegaban a la localidad que se dedicaban a la agricultura y a la prestación de servicios entre ellos, en la construcción y trabajo en los cultivos de los vecinos. Una de las principales causas de la transición económica de la comunidad, fue el decaimiento de la agricultura, la tierra ya no era rentable para el sostenimiento de las familias, los productos los compraban a muy bajo precio, el trabajo que requería la siembra no se veía remunerado en los ingresos, los fertilizantes que debían utilizar para el cultivo superaban cada vez más el precio del producto.

La construcción del aeropuerto dio las condiciones precisas para el asentamiento de empresas, esto constituyó una nueva alternativa de ingresos para los habitantes. El campesino ahora asumía el rol de obrero.

Pero esto no fue el único cambio que produjo el aeropuerto. Para su construcción se extrajo material de una de las montañas que rodea la vereda, produciendo un agrietamiento en ella causado por la dinamita utilizada. Aunque la constructora había realizado visitas a la

comunidad para verificar el estado de las casas y responder por posibles daños. Tiempo después de terminado el aeropuerto en la vereda hubo tres avalanchas, producto del daño causado en la montaña.

“Por experiencia, aquí cuando sacaron el material para el aeropuerto que fue todo de esta zona de aquí parte alta de Yarumal, lo vimos, de que eso afectó. Claro que en ese tiempo como no había control de nada, de poner la carga de dinamita al amaño de ellos, la casa mía, pues esta hace poquito nos pasamos acá, ¿cierto? la casa donde yo vivía, allí, esa casa es de plancha, no tenía una sola grieta la plancha, y le digo, empezó esa dinamita, empezó la plancha a dilatar, a dilatar, a dilatar y cada rato tenemos que salir, estando uno adentro, volado, pensando que la casa se iba a caer.

Se averió demasiado, demasiado la plancha, no tuve ningún beneficio, ¿sí? vinieron los ingenieros, tomaron fotos, pero no me dijeron, vea, tome veinte pesos para que la arreglé, nada.” (Diego Echeverri, Comunicación personal, Vereda Yarumal, febrero 29 de 2016)

Este evento generó desconfianza entre los habitantes. Los megaproyectos empezaron a significar costos ambientales y sociales. La comunidad se vio damnificada luego de prestar un beneficio para la construcción del megaproyecto.

La vereda Yarumal se iba a ver nuevamente intervenida por una conexión vial. El variante aeropuerto – Palmas. En esta ocasión y por la experiencia con el aeropuerto, la vereda se movilizó y se organizó. Tenían una postura clara, si inicialmente con el aeropuerto se dejaron afectar, con esta vía no pasaría igual. La comunidad propuso que se hiciera un trazado diferente para la vía y el no cobro de valorización. Lograron el no cobro de valorización, pero el trazado de la vía no cambio.

Esta segunda experiencia con megaproyectos, configuro en los habitantes un sentimiento de impotencia, se sintieron vulnerados. La postura que desde ese momento se generó en los habitantes frente a los megaproyectos fue pasiva. Este proceder de las administraciones indujo a las comunidades a no tomar un papel activo con la configuración de sus territorios.

“Eso se ha hecho de todo, protestas, pero esos no tienen sentido, es más yo no he querido participar en eso En esta obra de ahora porque yo participe muy activamente contra la vía Palmas - aeropuerto que no fuera por este lado propusimos que fuera por la parte de atrás, se peleó, eso fue un desgaste terrible” (Agustín, Comunicación personal, vereda Yarumal, febrero 18 de 2016)

Esto pasa con la mayoría de los megaproyectos, las comunidades se reducen solo a ser receptoras de estos, no cuentan con recursos que realmente las empoderen, donde la participación queda como un protocolo, pero sin una dimensión política que los doté de una toma real de decisiones.

Los habitantes de la comunidad creen que en contra los poderes políticos y económicos que están interesados en el desarrollo de estos megaproyectos, no se puede luchar, no se puede negociar, creen que estos están por encima de las comunidades y las administraciones municipales y del poder que tienen para la configuración de los territorios.

“Es que un alcalde elegido por voto popular que puede hacer contra un monstruo de esos como lo es la gobernación y poderes tan grandes como Álvaro Uribe Vélez, que puede hacer contra un poder de esos, ah!; no se puede hacer nada ... ahora está Rendón y pues Rendón está de lado de Uribe y como Rendón trabajó en la Gobernación cuando perdió la alcaldía y como allá lo acobijaron entonces él tiene deudas políticas, y esas deudas políticas son fatales,

ahí no hay pueblo, ahí no hay nada, al papá hay que cumplirle.” (Agustín, Comunicación personal, vereda Yarumal, febrero 18 de 2016)

Los habitantes de la vereda Yarumal han configurado una realidad política, a partir de las creencias, que tienen debido a experiencias pasadas, la democracia empieza a carecer de sentido, el poder ya no es del pueblo ni de los gobernantes al que se lo han otorgado, el poder se lo han transferido a los grandes capitalistas, en quienes ven la toma de decisiones reales.

“No es algo nuevo que la construcción de grandes obras de infraestructura se haga en función de objetivos económicos y políticos, donde prima la óptica de la ingeniería y la economía a expensas de las situaciones sociales y ecológicas que de allí surgen, y que generalmente son relegadas a un segundo plano, por ser consideradas como gastos excesivos e innecesarios que impiden el desarrollo normal y rápido de las obras; de allí que muchos de los impactos predecibles y mitigables se dejen de lado para dar paso a lo que muchos han denominado desarrollo”. (Muñoz, 2010)

La relación del concesionario de la conexión vial Túnel Aburrá – Oriente, no dista mucho de las anteriores experiencias de intervención en la vereda. Se ha basado en una comunicación técnica. No se han interesado en interpretar los temores de la comunidad acerca de la obra, las posiciones que tienen frente a esta. No se les ha dado la suficiente claridad a los habitantes acerca de la obra. La comunidad considera que no se ha hecho lo suficiente para conciliar el tema ambiental y social con el megaproyecto.

“Yo fui a una que nos hicieron aquí y no me gustó, porque vienen sino a lavar el cerebro no más a la población ellos no vienen con la idea de recibir las quejas de la comunidad a ellos les interesa es lavar el cerebro al campesino para que acepte la obra.” (Agustín, Comunicación personal, vereda Yarumal, febrero 18 de 2016)

No hay una equidad de saberes, entre el discurso técnico de los especialistas y el discurso de las comunidades. La manera en la cual se ha socializado la obra no ha dado claridad a los habitantes, los cuales miran la obra con recelo y no creen mucho en lo que el concesionario les dice.

Los habitantes de la vereda Yarumal no se sienten incluidos en esta dinámica del desarrollo. El túnel beneficia principalmente a Medellín y a los habitantes que necesitan desplazarse hacia el aeropuerto internacional José María Córdova y con el túnel lo pueden hacer en menor tiempo que por las vías alternas, el túnel está directamente relacionado con el aeropuerto, por la congestión que se presenta en las demás vías, es que se pensó en una nueva vía rápida que uniera a los dos Valles, además los habitantes de la vereda plantean que la Ciudad de Medellín ya no tiene para donde expandirse, su suelo vital se agotó, por lo tanto la Capital necesita de las tierras del Oriente Antioqueño para continuar con su expansión por este motivo el aeropuerto internacional se planificó en el municipio de Rionegro.

El túnel no representa un beneficio para los habitantes de Yarumal ni de Rionegro porque no requieren viajar con mucha frecuencia a Medellín y el aeropuerto es muy cercano, además no tendrán un transporte público por el túnel, para viajar por este necesitan hacerlo en vehículo particular o en taxi considerando que las tarifas serán altas debido al costo del peaje, esto mismo consideran que paso con la vía Las Palmas, les incrementaron el impuesto por la concesión de dicha vía cuando no tienen posibilidad de utilizarla porque no existe un transporte público en esta.

La postura frente a la valorización es que es inequitativo. Pagan quienes son afectados y no quienes se benefician. La valorización del suelo a través de los megaproyectos lo que ha generado es la gentrificación de los sectores más ricos en los polos de mayor desarrollo, generando un desplazamiento del campesino porque no cuentan con los ingresos para pagar los costos de la tierra.

Otras de las cuestiones que preocupa a los habitantes es la gentrificación. En las inferencias que han hecho sobre la tierra y sus costos, quienes finalmente van a poder acceder a ellas son las clases altas.

Los habitantes de Medellín quieren vivir en el Oriente, por la calidad de vida, un habitante de la zona que trabaja con propiedad raíz le ha permitido conocer las dinámicas en este sector en el cual muchas personas preguntan semanalmente por tierras cerca al aeropuerto las cuales son muy costosas. La presión de la tierra en el Oriente cercano es muy alta y una obra como el túnel de Oriente logra incrementarla.

“Al fin ese tal túnel ese va a ser el problema de la vereda, más tarde cuando los viejos van muriendo entonces las fincas no son partibles porque hay unos acuerdos por el POT que no permiten seleccionar un terreno en menos de una hectárea para dar escrituras, entonces si ella fallece o yo fallezco quedan tres hijos y este terreno tiene 12000 metros entonces no es partible, entonces venden y se divide la plata y a los cuatro o cinco años están en la ruina y la finca está convertida en la casa finca de un rico y es una finca donde ninguno de la Vereda de los nativos va a poder entrar como perro por su casa, como se dice, llegar y tocarle la puerta como es normal aquí no, ya no, ya tiene que ser con permiso o con cita con el señor y si se entra lo despedazan los perros y allá vamos con el famoso túnel, la única esperanza que me da a mí es que yo no voy a alcanzar a ver eso, que vea el túnel puede que lo vea pero que

alcancé a ver la destrucción que le va a traer a la Vereda de pronto no me va a tocar.” (Agustín, Comunicación personal, vereda Yarumal, febrero 18 de 2016)

La llegada de población no agraria y ex urbana choca con la solidaridad comunitaria. Zonas en las cuales los habitantes compartían una cotidianidad con sus vecinos, donde el alambrado carecía de significado porque el otro no era un extraño. Los foráneos llegan con otras dinámicas urbanas irrumpiendo con las formas de vida de una comunidad rural, llegan marcando su territorio de forma violenta con el alambrado y el gran letrero “Propiedad Privada”.

En la experiencia del túnel de Occidente las familias empezaron a migrar por las presiones. Por una parte, la decadencia de los cultivos, los bajos precios de los productos y las dificultades para producir nuevos productos y el incremento con las obligaciones económicas con el Estado.

Los megaproyectos por los que se ha visto influenciada la comunidad no le han dejado las mejores experiencias. La comunidad ha tomado una posición pasiva frente a estos, esperando solo pagar las consecuencias sociales, ambientales y económicas que éstas obras de infraestructura han dejado a su paso.

Conclusiones

Podemos concluir que los intereses que se interrelacionan en el territorio son: el capitalista, los cuales sirven a los intereses materiales de los poderosos actores en el proceso que buscan la acumulación del capital, en esto aparecen los organismos financieros, las empresas constructoras, las ambiciones de modernización y organización de los territorios, en este

último, tratándose de los Estados; el otro interés que se encuentra, es el de carácter comunitario que consideran el territorio como un abrigo de vida, solidaridad y encuentro comunitario. La una organiza el territorio por la violencia del dinero y la segunda lo dota de vida y se resiste.

La hegemonía es ejercida desde los dos niveles, uno los privados, y dos la sociedad política o Estado. En este caso específico la sociedad civil o privados, usan el Estado y los recursos públicos para sus intereses particulares, privados y Estado, están divididos ahora formalmente, pero operan paralelamente, el Estado se beneficia de los privados, y los privados del Estado.

Para mantenerse y sustentarse la hegemonía su base es el discurso, el lenguaje para Elias es el prototipo por excelencia de lo que constituye un hecho social, es anterior, exterior y autónomo frente a cualquier individuo particular. El lenguaje presupone la existencia de un grupo, una pluralidad de individuos que lo usan e interactúan a través de él. Esta interrelación a través del lenguaje se va creando realidades que incluso en ocasiones se impone sobre la sociedad misma, a partir de lenguaje y quien impone el lenguaje tiene la capacidad de dirigir a través de los matices la realidad que se asume o no, esto no es absolutista, pero no se puede desconocer la importancia y su origen y preponderancia sobre lo social.

En el caso del túnel de Oriente se le da preponderancia desde la hegemonía a los discursos sobre progreso, desarrollo, desarrollo económico, vial e infraestructura; se subordinan o satanizan los discursos que aparecen sobre defensa del territorio, medio ambiente y patrimonio, estos son menospreciados y se anulan a través de las pronunciaciones oficiales.

Los hombres construyen socialmente su mundo, y es a través de esta construcción, siempre precaria e incompleta, que dan a las cosas su ser, con esto se vuelve a constatar el carácter incompleto de la sociedad, por ello se hace presente la hegemonía, por esto, es por lo que deben acudir al lenguaje, a dominar el campo de la discursividad, de esta forma asumen la dirección ideológica para dirigir y someter.

Lo anterior es importante en la medida en que se entienda que el lenguaje y las acciones están entretreídas. Las construcciones del discurso frente a determinada realidad posicionan a los sujetos ante el mundo, un modo de verlo y de actuarlo, pero no se queda solo en un sistema de ideas y el mero lenguaje, sino que se sustentan en las instituciones, discursos públicos y oficiales, la prensa, la propaganda, los rituales.

Hegemonía, lenguaje y discurso, todo esto enmarcado en la dominación del campo de la discursividad, de la hegemonía tanto en la dominación de una clase, como en la dirección de la aliada, pero hasta este punto se puede integrar, para un análisis más completo los Modelos de juego desarrollados por Norbert Elías:

“El poder que *posee* un jugador sobre el otro, este concepto no alude, por tanto, a algo absoluto, sino a *la* diferencia -a su favor- que existe entre su fuerza en *el* juego y la del otro jugador. Esta diferencia, el *saldo* de las fuerzas en el juego, determina en qué medida el jugador A puede influir con sus jugadas sobre las de B y en qué medida es influido, a su vez, por estas. De acuerdo con el supuesto del modelo a el diferencial de fuerzas en el juego a favor de A es en este caso muy elevado. Igualmente, grande es su capacidad para imponer a su contrincante un determinado comportamiento”. (Elias, 1994, pág. 95)

Lo que se puede entender de este apartado es que A en este caso lo podemos ubicar en el puesto de la clase hegemónica, que es el poder que ejerce sobre el B que en este caso lo ubicamos en la comunidad del territorio donde es trazado el túnel de Oriente, la diferencia

de la fuerza entre A y B, no es absoluta, es decir la clase hegemónica no es en lo absoluto sobre B, es decir sobre la comunidad, que tiene una posición, si bien A influye en B, B propone unas condiciones, lo cual puede plantear un escenario de equivalencias y diferencias, aunque queda claro que el juego está muy elevado en favor de A y es así como tiene una fuerte capacidad de imponer a B un determinado comportamiento, esto lo podemos develar en la imposibilidad que desde la oficialidad se le da a la comunidad frente a un megaproyecto que esta blindado desde el Estado y los privados.

De acuerdo al campo de juego que se expuso en el anterior párrafo, debemos pasar a las representaciones que se hacen los jugadores de su juego -sus «ideas», los medios conceptuales y lingüísticos con que tratan de elaborar y dominar sus experiencias de juego-, es decir frente a la realidad particular con la que se encuentra la clase hegemónica, es decir una comunidad epistémica en particular, en este caso el discurso cambia, los medios conceptuales y lingüísticos, para detener y contener las fuerzas contrarias que aparecen a sus intereses. En lugar de referir la marcha del juego solo a jugadas individuales de individuos aislados crece lentamente entre ellos la tendencia a desarrollar conceptos más impersonales para el dominio mental de sus experiencias de juego, conceptos que responden mejor a la autonomía relativa del proceso de juego frente a las intenciones de los jugadores individuales; en este sentido se podría hablar de la defensa de los conceptos de desarrollo y progreso, y no se queda el megaproyecto con un lineamiento de un gobernante en particular, sino que logra trascender en el tiempo porque la clase hegemónica la sigue dirigiendo.

La lógica hegemónica y la racionalidad planificadora de la élite antioqueña sobre el territorio del Oriente, inició con la idea de “progreso” o “desarrollo”, que se instauró en los años 60, pasando por el discurso planificador de los tres valles o idea de ciudad de tres pisos, la ejecución de los proyectos que preparan el territorio, el asentamiento de las elites y la

legitimación de la planeación con la sociedad civil para permitir obras del capital financiadas con recursos públicos.

la idea de progreso por sí sola no surge ningún efecto sobre el territorio, para que el germen de esta idea tenga un suelo fértil, fue necesario acompañarlo de un discurso planificador, bien aprendido por la elite antioqueña. Volviendo sobre Norbert Elías entendemos la importancia del discurso para la élite antioqueña, ya que el lenguaje es el prototipo por excelencia de lo que constituye un hecho social. Este lenguaje presupone la existencia de un grupo, en este caso la élite, y este lenguaje va creando realidades que en ocasiones se impone sobre la sociedad misma, el discurso planificador sobre el Oriente Antioqueño se ha repetido tantas veces que ha creado y se ha impuesto sobre la realidad social, lo importante no es solo el lenguaje y el discurso que se ha creado, si no la consistencia y perseverancia que ha tenido la dirigencia antioqueña, no solo manejando un lenguaje, si no un discurso desde lo enunciativo y desde la acción.

Una idea no solo aparece en un momento coyuntural, sino que se viene gestando desde años precedentes, por eso no es raro que en la actualidad se esté dado el debate sobre la construcción del área metropolitana en el Oriente Antioqueño, y es apenas consecuente que se piense en Rionegro como centro del área metropolitana, pues ya el territorio está organizado frente a las necesidades de Medellín, es más viable tener un segundo centro comandable, ya que Medellín no se puede saturar como único centro de poder. La idea de progreso o desarrollo desde instituciones internacionales, nacionales y departamentales se instauró y se convirtió en una apuesta por el futuro y la planificación de Antioquia, luego aparece la idea de tres valles, la ciudad de tres pisos nace como una idea planificadora se instaura, se incuba y se queda.

¿Dónde se sustenta el discurso configurado?, se sustenta en la opinión pública, la prensa, los pronunciamientos oficiales, en los planes nacionales y departamentales. ¿Qué genera la ejecución del plan? La hegemonía entra en acción con, 1) Reorganización del territorio con megaproyectos que impactan en lo social, económico y espacial; 2) Asentamiento del capital, con la llegada de las nuevas empresas, se instaura una lógica industrial sobre el territorio reorganizando la vida de las comunidades a su alrededor, esto genera el cambio en el uso del suelo que ahora es: industrial, comercial y residencial, se da una valorización del uso del suelo abriendo un ambicioso mercado de la tierra, además de la inversión extranjera, que en el discurso se hace ver como bien común, cuando la realidad es el bienestar para los particulares y crecimiento del sistema capitalista; 3) El asentamiento de las elites, se da en la migración de la población de ingresos altos y medio – altos, se instauran con sus equipamientos y forma de vida sobre el territorio que se está configurando con la geografía del capital.

Este proceso descrito no es homogéneo, ya que, la hegemonía supone el carácter incompleto y abierto de lo social, si bien hay una clase que asume la dirección, no es homogéneo, por lo tanto son necesarias las prácticas articuladoras; en la construcción del territorio están presentes los antagonismos entre los agentes del capital y la comunidad que lo habita, por esto mismo es que se le hace necesario a la élite dar paso a la “legitimación”, que puede ser una suerte más de legalidad, y ¿cómo se legitima?, con una falsa participación ciudadana, informando del proyecto.

El discurso “contrahegemónico”, está en comillas debido a que, desde la teoría de la hegemonía, lo contrahegemónico es todo discurso construido en la capacidad de reemplazar

el hegemónico y establecer una hegemonía, y como lo vimos no existe tal, por este motivo la referencia se hace en este sentido.

Los dos grandes discursos críticos o “contrahegemónicos”, que se han evidenciado en el territorio se han generado a partir de dos premisas, lo ambiental o lo económico, estos mismos discursos han sido generados desde la misma hegemonía y reproducidos por las comunidades, se generó un campo cultural económico, y la comunidad se aliena a este campo y no crean otro discurso. la comunidad o la “contrahegemonía” se enfrentan a problemas materiales, que afectan directamente a la reproducción de la vida como lo ambiental o en lo económico, que no deja de ser importante, pero que no constituye una contrahegemonía, las comunidades se quedan en la infraestructura de la geografía material del capital, pero no hay una apropiación y configuración ideológica del territorio, que se instaura como una idea, en la superestructura y se manifiesta en la infraestructura; aunque se debe tener en cuenta que en los 60, hubo un movimiento social que se empezó a posicionar como contrahegemónico, un movimiento político que tenía posibilidades y ponía en jaque a la elite antioqueña y a sus propósitos de planeación. Estas intervenciones en el territorio fueron agencia de actores externos en alianza con las élites regionales y locales, políticos tradicionales de los municipios, esas imposiciones violentaron excesivamente la población y generaron como respuesta protestas dando apertura a un ciclo de movilizaciones sociales y fortalecimiento de la organización popular en el Oriente antioqueño. La fuerte represión que hubo por parte del Estado sobre estos movimientos, puede ser la causa de que los movimientos cívicos o la emergencia de una contrahegemonía en este territorio sea restringida y por esto se quedarán en la defensa ambiental y económica.

El proyecto Túnel de Oriente fue concebido por un pequeño grupo capitalista que vio las posibilidades económicas en una conexión rápida hacia el Valle de San Nicolás, este proyecto no respeta los principios básicos de participación, derecho otorgado en la constitución de 1991, que define la República unitaria descentralizada participativa, esta obra solo se socializó pero nunca se concertó con las comunidades, dejando así la participación como un protocolo y como lo define María Teresa Uribe como una participación sin dimensión política que carece de capacidad real.

El Oriente Antioqueño lejano y cercano deben confluir fuerzas para un proyecto regional que sea motor de desarrollo para todos y cada uno de los municipios, que no busque intereses particulares, que surjan procesos en conjunto, con un proyecto de sociedad, aquel que nos arrebató la propiedad privada y el individualismo, con alternativas diferentes a las que nos ofrece el capitalismo que no nos pone la mirada más allá del horizonte del crecimiento económico.

Bibliografía

Lynch, B., & Gellert , P. (Marzo de 2003). Los megaproyectos como desplazamientos. *Revista internacional de ciencias sociales*, 175, 11-25.

Aguilar, F., & Naredo, J. M. (2009). *Dialnet*. Recuperado el 15 de 08 de 2016, de Dialnet:
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=548331>

Alcaldía de Medellín. (2011). *Dinámicas de articulación regional entre los valles de Aburrá, San Nicolas y Río Cauca*. Medellín: Alcaldía de Medellín.

Anderson, P. (1981). *Las antinomias de Antonio Gramsci*. Barcelona: Editorial Fontamara.

Andrade, M., & García, M. (2015). Tiempo de vidrio y de abundancia. Saberes y oficios de la cultura fluvial en el Alto Magdalena, Colombia .

Baer, L. (2010). *Scielo*. Recuperado el 16 de 08 de 2016, de Scielo:
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212010000200002&lng=es&tlng=es

Bello, M. N. (2004). *Google Académico* . Recuperado el 15 de 08 de 2016, de Google Académico: www.uasb.edu.ec/padh

Bustamante, S. (1989). Todos los caminos conducían a Rionegro. *Revista Antioqueña de economía y desarrollo*, 43 - 52.

Díaz, F. (2009). Los impactos de los megaproyectos en las ciudades españolas. Hacia una agenda de investigación . *Estudios demográficos y Urbanos* , 193 - 218.

Echeverry Mejía, H. (1963). El Valle de Rionegro, futuro industrial de Antioquia. *El Colombiano*, 6.

Elias, N. (1994). *Teoría del símbolo*. Barcelona: Ediciones Península.

Escobar, C. (1988). *Estudio introductorio a la vida social en Rionegro 1950 - 1985. Un ensayo de historia de las mentalidades*. Medellín: Instituto de integración cultural Quirama.

Gómez, E. D. (2006). Representaciones colectivas, episteme y conocimientos. *Universidad EAFIT*, 42(144), 69-80.

Gramsci, A. (1917). *Odio a los indiferentes*. Epulibre.

Hidaalgo, R., Borsdorf, A., & Sánchez, R. (21 de 03 de 2006). *Cytet*. Recuperado el 15 de 08 de 2016, de <https://www.uibk.ac.at/geographie/personal/borsdorf/pdfs/cytet-151-07.pdf>

Higuita, K. (2013). *Jovenes del territorio Rural en el contexto de la Expansión Urbana*. Recuperado el 17 de 08 de 2016, de ProQuest: <http://search.proquest.com/docview/1676570140?accountid=43551>

Ibarra, M. (2012). Espacio: elemento central en los movimientos sociales por megaproyectos. *Desacatos*, 141 - 158.

Ibarra, M. V. (30 de 11 de 2009). *Dialnet*. Recuperado el 15 de 08 de 2016, de Dialnet: [file:///D:/Downloads/Dialnet-EspacioElementoCentralEnLosMovimientosSocialesPorM-4004167%20\(1\).pdf](file:///D:/Downloads/Dialnet-EspacioElementoCentralEnLosMovimientosSocialesPorM-4004167%20(1).pdf)

- Jimenez, C., & Novoa, E. (2014). *Producción social del espacio: El capital y las luchas sociales en la disputa territorial*. Bogotá: Ediciones desde abajo.
- Laclau, E., & Mouffe, C. (1987). *Hegemonía y Estrategia socialista*. Madrid: Siglo XXI.
- Latta, A. (2011). *Dialnet*. Recuperado el 16 de 08 de 2016, de Dialnet: file:///D:/Downloads/hidroelectrica%20aysen.pdf
- López, J. C. (03 de 04 de 2009). *Dialnet*. Recuperado el 16 de 08 de 2016, de Dialnet: file:///D:/Downloads/Dialnet-
- López, L., & Rodríguez, I. (2004). *universidad politecnica de Catalunya*. Recuperado el 18 de 08 de 2016, de <http://upcommons.upc.edu/handle/2099/588>
- Martín Andrade, M. C. (28 de 02 de 2015). *Scielo*. Recuperado el 16 de 08 de 2016, de Scielo: file:///J:/documentos%20cuantitativa/Rio%20Magdalena.pdf
- Mesas de trabajo interconexión vial Aburrá - Oriente. (2001). *Interconexión vial Aburrá - Oriente*. Medellín.
- MOVETE. (2018). *Memorias y resistencias: las luchas por la vida y la defensa del territorio en el Oriente antioqueño*. Rionegro: Periferia.
- Muñoz Ortiz, L. D. (2010). Nuevos escenarios para la comunidad campesina de San Sebastián de Palmitas luego de la construcción de la Conexión Vial aburrá-río Cauca y el Túnel de Occidente. *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*, 24(41), 353-375.

- Muñoz, I. D. (2012). *Udea*. Recuperado el 16 de 08 de 2016, de Udea:
<http://aprendeenlinea.udea.edu.co/revistas/index.php/boletin/article/view/15620/135>
75
- Pérez, B. (2011). *Dialnet*. Recuperado el 16 de 08 de 2016, de Dialnet:
<file:///D:/Downloads/Dialnet-ReflexionesSobreElProyectoHidroelectricoElDiquisYS-4796179.pdf>
- Pérez, M. (2011). Ciudad de México: El camino recorrido hacia la conformación de una ciudad global. *Revista Mexicana de Ciencias políticas y sociales* , 331 -352.
- Pérez, M. (15 de 06 de 2015). *Dialnet*. Recuperado el 16 de 08 de 2016, de Dialnet:
<file:///D:/Downloads/Mexico-%20transformacion%20urbana.pdf>
- pérez, X., & López, S. (2015). *Dialnet*. Recuperado el 16 de 08 de 2016, de Dialnet:
<https://mail.google.com/mail/u/0/#sent/156ccef595506702?projector=1>
- Rodríguez, S. G. (2014). *Diealnet* . Recuperado el 2016 de 08 de 17, de Dialnet:
[file:///D:/Downloads/Dialnet-CiudadaniaRuralYNuevaRuralidad-5427166%20\(1\).pdf](file:///D:/Downloads/Dialnet-CiudadaniaRuralYNuevaRuralidad-5427166%20(1).pdf)
- Sánchez, F. V. (2008). *ProQuest*. Recuperado el 15 de 08 de 2016, de Peoquest:
<http://search.proquest.com/openview/6364669cca78db4917f27b725c4e6194/1?pq-origsite=gscholar>
- Schnitter, P. (2009). Impacto del Valle de Aburrá en su entorno: aproximación a las transformaciones territoriales entre los Valles de Aburrá y San Nicolás. *Universitas Científica*, 50 - 56.

Silva, C. P. (2014). *ProQuest*. Recuperado el 17 de 08 de 2016, de ProQuest:
<http://search.proquest.com/docview/1651870489?accountid=43551>

Tejada, A. (25 de 08 de 2010). *Dialnet*. Recuperado el 16 de 08 de 2016, de Dialnet:
[file:///D:/Downloads/Dialnet-
EstudioDePoblacionesEnSituacionDeDesplazamientoACa-4929275.pdf](file:///D:/Downloads/Dialnet-EstudioDePoblacionesEnSituacionDeDesplazamientoACa-4929275.pdf)

Valencia, A. (2004). Norbert Elías y la teoría del símbolo. *Revista Sociedad y Economía*, 135
- 157.