



**Procesos rururbanos, gentrificación y transformaciones en las zonas cercanas a la
construcción y operación de la mega obra de infraestructura Autopista Mar 1.
El caso vereda El Pomar, San Jerónimo Antioquia**

John Alejandro Gallego Zapata

Trabajo de grado para optar por el título de Antropólogo

Asesora:

Erika Cristina Acevedo Mejía
Doctora en Ciencias Sociales

Universidad de Antioquia
Facultad de Ciencia Sociales y Humanas
Antropología
Medellín, Antioquia, Colombia
2025

Cita

(Gallego Zapata, 2025)

Referencia

Estilo APA 7 (2020)

Gallego Zapata, J. A. (2025). *Procesos rururbanos, gentrificación y transformaciones en las zonas cercanas a la construcción y operación de la mega obra de infraestructura Autopista Mar 1. El caso vereda El Pomar, San Jerónimo Antioquia*. [Trabajo de grado profesional]. Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia.



CRAI María Teresa Uribe (Facultad de Ciencias Sociales y Humanas)

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

Universidad de Antioquia - www.udea.edu.co

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

Dedicatoria

A Alicia, quien ha llegado en un año en el que me he prometido cambios en mi vida y ella ha simbolizado con su nacimiento un nuevo comienzo. A mis padres y hermanos que no han dejado de creer en mí para que este proceso formativo se consolidara con el título que ha dado lugar a una batalla en la que la resiliencia ha significado una búsqueda de su apoyo y escucha para revertir aquellos momentos difíciles que han llegado a este camino. A mis sobrinos que han sido fuente de amor en mi vida y me han revitalizado en los momentos compartidos y por último a mi compañera de vida que ha manifestado la mayor empatía frente a este deseo que ha traído abandonos, en los que ella ha sido un apoyo para no desfallecer y saber que hay una recompensa al final de cada día bajo su dulce abrazo.

Agradecimientos

Varias fueron las veces que pasaba de largo por esta sección cuando iniciaba la lectura de un trabajo similar o un libro, pensé por mucho tiempo que era algo inútil detenerme a husmear y conocer aquellas experiencias de los autores y sus agradecimientos sobre un proceso que he considerado es individual. Tristemente reflejaba en mi pensamiento esa idea de que un proceso académico o intelectual es un trabajo solitario ya que siempre o en su mayoría los rostros a los que se dirigen los reconocimientos son a una sola persona, es más, los diplomas tienen un solo nombre o por lo menos aquellos que yo he visto.

La manera en la que la educación se ha configurado nos adentra cada vez más en mundos individuales, desde muy pequeños nos hacen preguntas sobre qué deseamos ser cuando adultos y la tendencia de las respuestas no apunta a un proyecto en el que lo individual no sea aquello que prime, acompañado de procesos competitivos que nos escalafonan en quién es mejor y quién encaja en un modelo ideal.

La idea de ser alguien en la vida aun retumba en mi cabeza y ha sido difícil desembarazarme de ello que se volvió más intenso cuando inicié, hace ya casi 15 años, mi vida universitaria cuyo cierre se reducía a la obtención de un título universitario. Esto se fue convirtiendo en una obsesión y cuando los resultados no fueron favorables me llevaron a experimentar largos momentos de dolores y angustias que me impulsaron a abandonar y retomar, viviéndolos de manera aislada.

A ello se sumaba el complejo mandato de separar la vida académica del mundo laboral, familiar y sentimental, donde me sentía constantemente medido y pensaba no cumplir con las exigencias, lo cual, me hizo tener otros abandonos. Sin embargo, creo que por cierto sentido de conservación aprendí a expresar lo que sentía, me animé a no callar y en algunos compañeros, compañeras, profesionales e incluso familiares expresé ese sentimiento que me ahogaba, esa nostalgia e inseguridades que me han acompañado y que pensaba que era el único que las sentía.

Con el tiempo los resultados académicos fueron mejorando, quizás con altibajos pero considero que he construido una conciencia en la que, de a poco me he desprendiendo de esas ideas que en ocasiones son una piedra en el zapato y por eso hoy puedo estar culminando este largo proceso con este trabajo de grado que se ha convertido en un gran reto para mí, donde he emprendido luchas similares a las descritas inicialmente, pero el haberme atrevido a leer aquellos agradecimientos en las fuentes académicas a las que acudí, pude ver que no es un proceso fácil, pero sí es un objetivo que se puede lograr, además de que no es algo que se construye solo. Allí, más allá de la mente maestra que teoriza, encontré personas que en su ejercicio de escritura también tuvieron dificultades mostrando esa parte humana, sensible, que requiere un apoyo en otro, por ello agradezco por dejar asentada en esa sección esas experiencias.

También agradezco a los compañeros/as y amigos/as universitarios que en días o noches de café me escucharon y apoyaron, con especial cariño a Ana María Giraldo con quien aún comparto y sigue siendo una voz de

aliento y apoyo a pesar de la distancia que hoy tenemos, al igual doy mi gratitud a aquellos profesionales de bienestar universitario que fueron de mucha ayuda con su sabia y profesional orientación.

No puedo dejar de lado a mis familiares, mi madre y mi padre María Ligia y Carlos Alberto, que siempre con su amor han sido un apoyo incondicional, además que han vivido junto a mí este proceso con dolor cuando les expresaba mis sufrimientos, con alegría cuando les compartía mis éxitos. Quiénes más que ellos para desearme lo mejor y querer evitarme momentos de angustia, sin embargo, un abrazo y un beso de ellos fue lo que muchas veces necesité y mi gratitud por siempre corresponder.

A mi hermana mayor Leydi Viviana que ha sido esa persona que se ha sacrificado sin reparo alguno por el bienestar de nuestra familia, dejando de lado muchas veces sus sueños por no faltar con sus responsabilidades económicas y que fue durante mucho tiempo un apoyo económico para mí en mi formación académica. A mi hermano Juan Carlos que ha sido en su silencio característico esa persona audaz que, con determinación, ha sabido adaptarse a esos cambios que le ha presentado la vida y ha significado un apoyo invaluable durante mi vida académica escuchándome y brindándome su consejo.

A mis sobrinos Ivonne y Miguel que en sus abrazos, besos y juegos me divertía en los mundos que creaban, significando un descanso a la mente adulta que en tantos líos nos incursiona y a Thiago que con su ya primer año de nacimiento me ha permitido reflexionar lo valiosa que es la vida cuando se vive con detenimiento y simple contemplación. A mi primo Luis que ha sido ese otro hermano con quien hemos compartido innumerables horas de juegos, reflexiones, emprendimientos y ha significado ese apoyo en este último tramo del presente trabajo de grado, ya que fue, junto a mi tía Martha, quien me brindó su hospitalidad para alojarme en sus casas durante el trabajo de campo; además de ser los interlocutores con los que inicié la recopilación de información, abriendo un lugar en la comunidad.

Por supuesto agradezco a la profesora Erika Acevedo quien me ha guiado sabiamente en este trabajo y me ha escuchado en aquellas horas de asesoría brindándome su precisa orientación académica, además de darme ese consejo de vida frente aquellas experiencias que me llevaban a creer que no iba a poder culminar este proyecto y ser siempre empática frente a esas experiencias de vida que me ha permitido contarle.

También doy unas palabras de gratitud a la profesora Luz Dary Muñoz quien me acompañó inicialmente en este proceso y durante ese tiempo fue una voz experta que me guio con profesionalidad en los avances que logré desarrollar bajo su asesoría, además de ser esa maestra que en el primer curso que tomé me brindó herramientas para continuar con mi formación académica. Igual que a ella, le agradezco a todos aquellos profesores que hicieron parte de los diversos cursos por los que pasé y que cumplen con su mayor compromiso esta labor tan linda.

Y por último y con mayor importancia agradezco a mi compañera de vida Maryory Benítez, quien desde que llegó a mi vida ha sido un apoyo integral, ella ha significado un punto de equilibrio en mi vida y siempre desde su sencillez y certeza en sus palabras y en las acciones me ha brindado la confianza de aventurarme a construir algo

diferente, algo en lo que se integren aquellos aspectos vitales que antes veía separados, como si yo fuera uno diferente en cada uno de ellos. A ella le expreso mi amor y gratitud por estar en mi vida, además de permitirme sonreír cada noche a su lado acompañados de nuestra pequeña Alicia que desde que estaba en su vientre respondía con sus ya fuertes movimientos a mis caricias y palabras, y que, en el poco tiempo que ha transcurrido desde su nacimiento, bajo sus llantos, sonrisas y ocurrencias me permite disfrutar de un gran amor.

Tabla de contenido

Resumen	12
Abstract	13
Introducción	14
1. Planteamiento del problema.....	19
2. Antecedentes	21
3. Justificación	28
4. Pregunta de Investigación	29
4.1. Objetivo general	29
4.2. Objetivos específicos.....	29
5. Marco teórico	30
5.1. El campo y el mundo rural:	30
5.2. La ciudad y la urbanidad	32
5.3. La rururbanidad	34
5.4. La gentrificación	38
5.4.1. La gentrificación: una mirada a su definición y su uso.....	39
5.4.2. La gentrificación en el espacio rural	41
5.5. El territorio	43
5.5.1. Relación espacio territorio.	46
5.6. El campesino	49
6. Metodología	56
7. Proyectos de conectividad en Antioquia.....	60
7.1. El ferrocarril: abriendo el territorio antioqueño	63
7.2. Las vías en el departamento	67
7.2.1. Transformaciones sociales tras las vías.....	69

7.3.	La salida al mar	71
7.3.1.	Aburrá Rio Cauca.....	74
8.	Caracterización del municipio y su población	79
8.1.	Ordenamiento territorial: Acuerdo 018 de 2020	84
8.1.1.	Definición de los suelos	92
	Suelo urbano.....	92
	Suelo de expansión urbana	94
	Suelo rural	95
	Usos del suelo rural	98
8.2.	Sistema de movilidad: la puerta de la transformación territorial	102
8.3.	El turismo: factor que transforma el uso del suelo.....	105
8.4.	Dimensión ecosistémica del municipio.....	109
9.	Percepción local sobre las transformaciones y el abandono bajo la influencia de la actual Autopista Mar 1. Vereda El Pomar.	114
9.1.	Comercio y agricultura.....	115
9.2.	Sobre la movilidad, producción y nuevas economías	120
9.3.	Nuevas formas de obtener ingresos.....	124
9.4.	Sobre los nuevos habitantes	129
9.5.	Sobre la prestación de los servicios básicos	131
9.6.	Sobre la educación	135
9.7.	Nuevos habitantes: sus viviendas y trabajos que desempeñan.....	137
9.8.	Relaciones entre habitantes	141
10.	Reflexiones.....	144
	Referencias	148

Lista de tablas

Tabla 1 Comparativa servicios domiciliarios censos 2005 2018.	81
Tabla 2 Número de personas por hogar según censos 2005 y 2018.....	99
Tabla 3 Clasificación usos del suelo rural según zona.....	100
Tabla 4 Clasificación usos del suelo rural según su naturaleza.	100

Lista de figuras

Figura 1 Interior Túnel Fernando Gómez Martínez y panorámica Autopista Mar 1.	21
Figura 2 Producción de alimentos por sector	50
Figura 3 Excavación Túnel del Toyo.	62
Figura 4 Estación Medellín.	64
Figura 5 Construcción Carretera al Mar.....	73
Figura 6 Mapa municipio de San Jerónimo con sus límites y veredas y corregimientos.	79
Figura 7 Pirámide poblacional por edad del municipio de San Jerónimo Antioquia; comparativa de los censos 2005 y 2018.....	80
Figura 8 Inversión per cápita por dimensión acumulada municipio de San Jerónimo periodo 2020 2021.....	91
Figura 9 Panorámica casco urbano de San Jerónimo.....	93
Figura 10 Vías de acceso a San Jerónimo.....	104
Figura 11 Mapa Político San Jerónimo.....	114
Figura 12 Vía Autopista Mar 1 fotografiada desde El Pomar y Antigua vía al mar.....	116
Figura 13 Cultivos de plátano y café.....	119
Figura 14 Estadero Puerto Nuevo.	120
Figura 15 Casas al borde de la antigua vía al mar El Pomar hacia San Jerónimo.	127
Figura 16 Publicidad venta de lotes.	129
Figura 17 Casa fincas límite vereda El Pomar con El Mestizal,	131
Figura 18 IER Benigno Mena González.	136
Figura 19 Vivienda nuevos habitantes.	138

Siglas, acrónimos y abreviaturas

AMVA:	Área Metropolitana del Valle de Aburrá
DANE:	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
Devimar:	Desarrollo Vial al Mar
EIA:	Esquema de Impacto Ambiental
EOT:	Esquema de Ordenamiento Territorial
EPM:	Empresas Públicas de Medellín
IER:	Institución Educativa Rural
INVIAS:	Instituto Nacional de Vías
IPC:	Índice de Precio al Consumidor
JAC:	Junta de Acción Comunal
LOTA:	Lineamientos de Ordenación Territorial para Antioquia
PMGRD:	Plan Municipal de Gestión del Riesgo de Desastres
SMLMV:	Salario Mínimo Legal Mensual Vigente

Resumen

El mundo actual ha procurado una integración global donde se den presencia elementos similares en los diferentes países; una homogenización de la población global es una premisa que no se detiene y se hace camino bajo modelos sociales, productivos y de mercado que aseguran ese trabajo de formas sutiles y casi imperceptibles, para que se asienten valores que permitan conquistas de formas efectivas y casi silenciosas. La conquista y reconfiguración de los espacios rurales se abren paso en esta empresa en donde los territorios y comunidades sufren transformaciones bajo influencias interpuestas por procesos abanderados del desarrollo económico dentro de los espacios nacionales, hoy la rururbanidad es una manifestación de una conquista de la ciudad sobre aquellos lugares rurales.

Pero la ciudad actual tuvo su proceso de maduración desde su nacimiento en la modernidad bajo procesos de industrialización que construyeron un espacio dinámico y que imprimía una velocidad diferente y un auge económico que interesó a muchos. La ciudad de Medellín a fines del siglo XIX e inicios del XX procura dar ese salto a la modernidad y bajo la consolidación de una conectividad al mundo que se desarrolló durante todo el siglo pasado, dio ese paso que la configuró como una ciudad moderna e industrial. Sin embargo, el mundo de fines del siglo cada vez más interconectado y ávido de llegar a nuevos mercados, llevó a la ciudad a abrirse espacio y así se consolidaron proyectos viales que permitieron una mayor incidencia en nuevos territorios.

De esta forma Medellín se convierte en una ciudad con capacidad de recibir valores globales y replicarlos en territorios cercanos, de forma tal, que consolida procesos territoriales que se amparan en formas de ordenamiento y movilizan capitales e intereses que repercuten en cambios no necesariamente deseados por quienes los habitan. Al final son las voces de los que viven los procesos las que construyen narrativas que permiten identificar las formas reales en las que se han consolidado y vivido dichos procesos que han conllevado transformaciones en sus modos de vida.

Palabras clave: procesos rururbanos, gentrificación, transformaciones sociales, ordenamiento territorial, obras de infraestructura.

Abstract

The current world has sought global integration where similar elements are present in different countries; a homogenization of the global population is a premise that does not stop and makes its way under social, productive and market models that ensure this work in subtle and almost imperceptible ways, so that values are established that allow conquests in effective and almost silent ways. The conquest and reconfiguration of rural spaces make their way in this enterprise where territories and communities undergo transformations under the influences imposed by processes championed by economic development within national spaces; today, rururbanity is a manifestation of a conquest of the city over those rural places.

But the current city had its maturation process since its birth in modernity under industrialization processes that built a dynamic space and that printed a different speed and an economic boom that interested many. The city of Medellín at the end of the 19th century and beginning of the 20th century sought to make that leap towards modernity and, with the consolidation of connectivity to the world that developed throughout the last century, took that step that configured it as a modern and industrial city. However, the world of the end of the century, increasingly interconnected and eager to reach new markets, led the city to open up space and thus road projects were consolidated that allowed a greater impact on new territories.

In this way, Medellín becomes a city with the capacity to receive global values and replicate them in nearby territories, in such a way that it consolidates territorial processes that are protected by forms of ordering and mobilize capital and interests that have an impact on changes not necessarily desired by those who inhabit them. In the end, it is the voices of those who live the processes that build narratives that allow us to identify the real ways in which these processes have been consolidated and lived, which have led to transformations in their ways of life.

Keywords: rururban processes, gentrification, social transformations, territorial planning, infrastructure works.

Introducción

El mundo se ha regido por una serie de relaciones políticas, económicas y sociales a nivel mundial que, sin duda, han generado cambios significativos en las formas más particulares de relacionamiento entre los diversos grupos y comunidades humanas. La carrera en la búsqueda del progreso por parte de los gobiernos durante los siglos XIX y XX llevó, bajo un modelo de industrialización, a la formación de ciudades que demandaron parte del recurso humano que el campo no pudo ocupar. Esto contribuyó al detrimento de las actividades agrícolas tradicionales y al crecimiento de sociedades que comenzaron a consumir de forma masiva bienes y servicios provenientes de procesos cada vez más industrializados. Ante esto, la ciudad se abrió paso como “el motor del desarrollo social, económico y científico” (Méndez, 2005, p.5) generándose una relación con el campo, caracterizada por unas condiciones de interdependencia, sustentadas en el intercambio de bienes y servicios que han contribuido a ubicar la relación del campo con la ciudad como opuestos.

Para fines del siglo XX y lo transcurrido del XXI se da una nueva coyuntura en la que se generan flujos de diversa naturalidad entre las ciudades y el campo de forma que se genera una articulación entre ambos espacios a partir del cual surgen y se entretajan relaciones en las que, como lo señala Muñoz (2010), ya se torna difícil identificar las fronteras que diferencien o separen a uno del otro.

Estos espacios se ubican dentro de un todo conformado por un ecosistema amplio lleno de características geográficas singulares, paisajes formados con elementos particulares con una amplia presencia de flora y fauna diversa; una biodiversidad que da muestra de una adaptación natural a los espacios, representando una riqueza en sí misma que pasa a ser apropiada y transformada cuando se da la presencia de actividades humanas, lo que determina una serie de relaciones particulares con los diferentes actores que la circundan, cumpliendo “un papel muy importante, para el mantenimiento de los ecosistemas y en general para el mantenimiento de la vida, y es potencialmente un recurso estratégico para la riqueza de las naciones” (Organización de las Naciones Unidas [ONU], 1992 citado Desarrollo Vial al Mar [Devimar], 2017, p. 35).

De esta forma se da lugar a la manifestación y presencia de territorialidades desde las que se configura la construcción del territorio. El territorio, se define como un espacio físico en donde se dan relaciones de diferente orden ya sean políticas, económicas, sociales, culturales y

ambientales entre las diferentes comunidades, actores sociales y el mismo ecosistema que habitan, donde se ponen de manifiesto diferentes intereses e identidades, lo que acaece en procesos de territorialización, es decir, en formas particulares en las que los diferentes grupos o sectores se apropian del espacio y construyen territorio dando lugar a su presencia bajo “(...) ritmos de vida y formas de interactuar con lo ambiental y con otros, más o menos distintos, más o menos similares” (Ther Ríos, 2012, p. 498).

Esto implica la interacción de tipos de vida diferentes ya sea bajo aspectos urbanos, rurales o en una conjunción de ambos permitiendo la aparición dentro de la globalidad ecosistémica de una diversidad de territorios que tienen una vida propia, dándose lugar en el tiempo y en el espacio. Así pues:

El territorio se asocia a las apropiaciones de grupos determinados, lo que en definitiva implica tanto inclusión como exclusión de unos sobre otros. En este sentido, la territorialidad humana estaría en el vértice de un gran número de acciones humanas que implican entre otros, poder, redistribuciones, funcionalidad, dependencia, abrigo y conflicto. (Tizon, 1996 citado Ther Ríos, 2012, p. 498)

Lo anterior implica que el territorio puede ser ordenado por la acción humana de forma que es dividido en zonas determinadas según el tipo de ocupación y uso del suelo que se da sobre un espacio determinado, allí lo urbano y lo rural se adentran en un escenario de intereses políticos y económicos que abren paso a la creación, aprobación y ejecución de políticas públicas y de desarrollo que condicionan y transforman los modos de vida de los actores que habitan, circundan y configuran el territorio.

El territorio se convierte en un escenario móvil y cambiante, de forma tal que las relaciones presentes en él se ven igualmente afectadas por los diversos fenómenos allí presentes. Es así como, en la actualidad, han surgido otras formas de relación entre lo urbano y lo rural, que se manifiesta en otras formas de ocupación o expansión, llegando a configurar espacios, periurbanos, suburbanos, rururbanos, entre otros. La configuración del espacio rururbano es de especial interés para este trabajo, el cual se define cómo la influencia que ejerce la urbanidad sobre los espacios rurales; es el “(...) proceso de urbanización de lo rural donde hay una difusión de las dinámicas

metropolitanas hasta los antiguos espacios rurales, originando formas híbridas entre lo rural y lo urbano” (Bernal, 2013, p 16).

Estos cambios se construyen y se van consolidando bajo acciones de diferentes actores como por ejemplo los entes gubernamentales y administrativos que, con iniciativas que apuntan a supuestos de progreso, consolidan diversidad de acciones y estrategias entre las que podemos destacar proyectos de infraestructura (Muñoz, 2010) que generan un acercamiento entre diferentes zonas productivas y de consumo. Así es como el espacio rural se presta para convertirse en zona de expansión metropolitana (Bernal, 2013), significando para las ciudades y sus habitantes, la posibilidad de conversión de áreas bajo el uso residencial, el uso turístico, industrial, entre otros, generando en muchos casos el desplazamiento de habitantes propios del lugar.

La revalorización de lo rural ejerce nuevas presiones, su carácter natural atrae poblaciones metropolitanas que ven en los espacios rurales una alternativa diferente a la ciudad, ya sea como un espacio residencial permanente, de segunda vivienda, como una zona de descanso o de recreo, al igual que para el comercio, convirtiéndose en una amplia zona de explotación con la consolidación de nuevos espacios (Bernal, 2013, Fioravanti et al., 2016). Estas dinámicas se prestan bajo diferentes procesos que desarticulan lazos sociales existentes y desplazan comunidades, entrando en disputa intereses de aquellas poblaciones nativas y de los nuevos habitantes; tal como lo señala Fioravanti et al (2016) “(...) podemos señalar que la gentrificación rururbana se presenta cuando se encuentran en un mismo territorio rururbano poblaciones “nativas” y migrantes de origen urbano con intereses y estilos de vida disímiles que entran en disputa” (p. 100).

Las diferentes formas de rururbanización conllevan a la desterritorialización, lo que genera en los territorios la consolidación de nuevos límites entre lo público y lo privado bajo cerramientos que aíslan a las poblaciones foráneas y flotantes, al igual que privan a las nativas de espacios antes comunes, experimentando transformaciones y especialmente desplazamientos. Allí se generan dinámicas que se envuelven en un escenario que enfrenta los valores tradicionales con los valores urbanos que empiezan a circundar el territorio.

En lo que se refiere a las comunidades rurales, la desterritorialización puede ser entendida como una situación en la que, en gran medida, las estrategias de acción colectiva y las relaciones entre las clases que se desarrollan en ellas cada vez dependen menos de la voluntad de los actores sociales endógenos de su territorio y más de intereses exógenos o

de decisiones, adoptadas, por lo general, desde bastante distancia. Como consecuencia, las poblaciones rurales ven disminuir, poco a poco, sus posibilidades de controlar los procesos socioeconómicos globales que determinan la organización y gestión de su territorio. En otras palabras, la acción productiva, organizativa, relacional y cultural que decide la construcción social de lo rural tiene lugar, cada vez más frecuentemente, en un escenario de alcance global o, por lo menos, está altamente condicionada por lo que acontece en dicho escenario. De este modo, en muchos casos, lo rural ya no constituye un orden social con capacidad y autonomía (en realidad, ésta no fue nunca completa) para decidir la gestión socioeconómica de su territorio, o para conservar o desarrollar en él una cultura netamente local y autóctona generadora de unos referentes de sentido e identidad acordes con la forma de vida que propicia. (Entrena, 1999, p. 31)

En ese escenario es donde las grandes obras de Infraestructura aparecen como parte de procesos de desarrollo y forman parte de métodos de desterritorialización que impactan y transforman los territorios. En esta tesis se evidencia cómo, en un territorio rural, en el que se dio paso a una mega obra vial, la Autopista Mar 1, se ha dado la influencia de la Ciudad de Medellín sobre aquellas localidades y municipalidades que se ubican al occidente. La construcción del primer tramo dio lugar al Túnel de Occidente “Fernando Gómez Martínez” y a la Conexión vial Aburrá Río Cauca inaugurados en el año 2006 ha generado facilidades de acceso a un territorio propicio para atraer la atención de habitantes urbanos y que se despliegan sobre él con el ánimo de consolidar y consumir bienes y servicios que representan otras formas de apropiación del espacio rural.

Cabe resaltar, que dicha obra es una de tantas que se han ejecutado en el departamento de Antioquia, que para fines del siglo XIX e inicios del siglo XX se introducen con el fin de conectar a la ciudad de Medellín con sus subregiones, el resto del país y el mundo, por ello se proyecta y ejecuta inicialmente una conexión, bajo lo que fue el Ferrocarril de Antioquia, y junto a él, fueron desarrollándose una serie de obras viales que significaron integración y competencia, ayudando a complementar una conectividad regional que ha representado transformaciones sociales, económicas, territoriales y aún culturales, bajo la adopción, creación y abandono de ocupaciones, formas productivas, territorialidades y conquista de nuevos espacios.

Así pues, se problematizan las relaciones territoriales que se ven atravesadas por procesos propios y ajenos que se hacen interesantes tras los choques y los procesos de identificación que suponen.

1. Planteamiento del problema

La ciudad moderna ha sido edificada bajo valores monetarios, cuyo impulso inicial estuvo dado por el desarrollo de la industria, generando un éxodo a gran escala desde los sectores rurales hacia esas ciudades nacientes, que prometían unos estilos de vida con un mayor bienestar. Allí la fuerza de trabajo de nuevos habitantes fue empleada en fábricas contribuyendo a la rápida densificación poblacional de la ciudad, lo que empezó a demandar una gran cantidad de bienes y servicios de alimentación e infraestructura para la población naciente (Méndez, 2005).

En Ramírez (2011) se presenta a la ciudad de Medellín durante la primera mitad del siglo XX como una ciudad que construyó una identidad alrededor de su industria, lo que la posiciona frente las otras ciudades del país como referente, atrayendo así cada vez más grupos humanos de otras zonas del territorio nacional, que se fueron alojando en laderas y periferias tras diferentes causas y motivos que generaron sus desplazamientos hacia ella. Ante esta nueva población las autoridades de la ciudad debían responder por la prestación de servicios que los conectaran con las zonas céntricas e industriales, así como servicios básicos y esenciales como son la conectividad a acueducto, alcantarillado, energía y saneamiento básico. La ciudad también priorizó una conectividad con el resto del país que, en ese periodo de tiempo, se dio por la construcción y puesta en funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia como principal obra que impulsó la industria local, además de servir como eje para la construcción de vías carreteables para movilizar los diferentes sectores económicos y sociales, no obstante, en la actualidad se ha priorizado la construcción de grandes autopistas que no solo la conectan con otras zonas nacionales, sino también con el mundo.

En lo referente a los adelantos que permiten la conectividad de una ciudad con el mercado global por medio de una infraestructura eficiente, se demanda de una serie de procesos de diverso orden que tienen un amplio impacto dentro de los diferentes territorios, que se ven influidos por el alcance que tenga dicha infraestructura. La conectividad que debe tener la urbe para abrirse al mundo, demanda de una infraestructura acorde con las demandas mundiales que permita altos flujos en los mercados; es así como una ciudad como Medellín, ubicada a varios kilómetros de fronteras de países vecinos y de puertos marítimos internacionales, acude a la construcción de grandes autopistas que la acercan con el mundo.

En lo referente a adelantos que permiten la conectividad de una ciudad con el mercado global por medio de una infraestructura eficiente, demanda de una serie de procesos de diverso

orden que tienen un amplio impacto dentro de los diferentes territorios que se ven influidos por el alcance que tenga dicha infraestructura; es así cómo una ciudad como Medellín, ubicada a varios kilómetros de fronteras de países vecinos y de puertos marítimos internacionales, acude a la construcción de grandes autopistas que la acercan con el mundo.

De esta forma se proyecta y ejecuta la conexión vial Aburra Rio Cauca, hoy Autopista Mar 1, que conecta a Medellín con el Occidente antioqueño, un proyecto que se complementa principalmente con una salida al mar bajo los proyectos Túnel del Toyo y Autopista al Mar 2 y se une a un entramado de vías que la conecta con otras regiones del país, lo que la dinamiza en materia económica y social, generando una valorización de los territorios que se ubican como área de influencia de la construcción e impactando la vida de sus pobladores. Así pues, el crecimiento físico, económico, social y cultural al que apunta la ciudad, desata varios fenómenos que transforman la vida de sus pobladores y la de aquellos que habitan los lugares con los que pasan a relacionarse de una forma cada vez más estrecha, gracias a la influencia de su infraestructura, para este caso vial.

Ante este espectro que se abre, es oportuno preguntarnos; ¿Qué tipo de impactos ya sean directos o indirectos se experimentan en los territorios aledaños o cercanos a la obra? ¿Qué ocurre en los lugares en los que no se ejecuta la obra directamente, pero que resultan influenciados por su presencia? ¿Qué papel cumple la especulación y los imaginarios de los residentes, los visitantes y los potenciales nuevos habitantes?

Estas y más preguntas que surjan en el presente trabajo investigativo, procuran ser contestadas mediante un acercamiento a una parte de la zona de influencia de la Autopista Mar 1, concretamente en la vereda El Pomar de San Jerónimo Antioquia, la cual, si bien no está en inmediaciones de la vía, sí se ve atravesada por la antigua vía al mar, corredor vial que representó por casi todo el siglo XX el más ambicioso proyecto de conectividad con el mar para el departamento, y en concreto, con la ciudad de Medellín. Actualmente, esta vía antigua, experimentó una reducción significativa de su uso como paso vehicular, el cual se realiza actualmente por medio del tramo que conecta a Medellín con Santa Fe de Antioquia en la actual Autopista Mar 1 y el Túnel de Occidente inaugurado en el año 2006. Ese abandono ha representado una transformación en diferente orden para aquellas comunidades y territorios que experimentaban buena parte de sus dinámicas sociales y económicas en torno a la carretera.

2. Antecedentes

La salida al mar representó un gran interés para el departamento de Antioquia durante el siglo XIX, la construcción de una conexión entre Medellín y el Mar Caribe, resultó ser una labor tediosa que se consolidó con lo que hoy es la Antigua Vía al Mar y que ha resultado en el abandono de algunos de los tramos iniciales por el mejoramiento de la conexión vial Aburrá río Cauca. Actualmente, el megaproyecto se compone de las autopistas Mar 1, Mar 2 y Túnel del Toyo. La vía antigua al Mar fue una obra que dinamizó economías locales y le permitió a la ciudad de Medellín seguir en su carrera de desarrollo al conectarse al mundo, acción que se ha mejorado en términos de progreso regional y nacional al dar paso a nuevos tramos y trayectos dotados de tecnologías y mejores especificaciones técnicas que permiten un tránsito más fluido y eficaz a mayores velocidades y distancias más cortas, además de ser parte de un entramado de conexiones que hacen del departamento un corredor vial que se une a las diferentes regiones del país (Londoño et al., 2014).

Toda obra de infraestructura supone transformaciones a nivel local, y lo que es esta secuencia de proyectos adelantados desde La conexión vial Aburrá río Cuaca y Túnel de Occidente que hoy hacen parte de la autopista Mar 1 no son la excepción. Estos cambios a nivel local suponen transformaciones paisajísticas, ambientales, sociales, culturales, económicas, etc., las cuales producen nuevas apropiaciones territoriales debido a la diversidad de agentes que tienen una mayor libertad al movilizarse en la vía, acercándolos a espacios susceptibles de ser influenciados por dinámicas externas, y en ocasiones, conflictivas.

Figura 1

Interior Túnel Fernando Gómez Martínez y panorámica Autopista Mar 1.



Nota: Fuente <https://surl.li/fbmyfd>

Con el fin de comprender las percepciones locales y los impactos que ha supuesto la construcción y entrada en operación de este proyecto desde el año 2006, se realizó un acercamiento a estudios adelantados que dieran cuenta, bajo diferentes espectros, de las transformaciones que han tenido los territorios y comunidades locales aledañas al proyecto.

Con el ánimo de conocer aquellas transformaciones que se han dado en el municipio de San Jerónimo, se realizó un acercamiento a la tesis de maestría de Nidia Granda Flores del año 2021, donde toma el factor demográfico como una herramienta de análisis que permite medir su fluctuación en determinada zona afectada por la proyección, construcción y operación de un megaproyecto de infraestructura. No obstante, estos cambios demográficos acaecen por dinámicas asociadas con estos proyectos y generan una movilización de grupos humanos que terminan por impactar en el nivel poblacional de las zonas de influencia. En ese orden de ideas, el componente demográfico, como factor que se afecta mediante este tipo de intervenciones, se configura como un elemento a tener presente dentro de los Estudios de Impacto Ambiental (EIA).

La conexión vial Aburrá Rio Cauca, es percibida como un factor que impacta en la demografía de varios municipios (San Jerónimo, Sopetrán, Santa Fe de Antioquia) generando un proceso migratorio que, de forma directa e indirecta, impacta en dinámicas socio económicas que son demandadas por los pobladores nuevos y por una población flotante (turistas).

En su proceso de investigación Granda (2021) analizó cómo los cambios en ciertas variables como la generación de residuos sólidos (basura) y el tamaño de los predios, dan cuenta de una transformación en el nivel demográfico del territorio. Dichas variables, propone, aumentan o fluctúan con mayor dinamismo a partir de la puesta en funcionamiento de la conexión vial. Lo anterior, genera una reacción en cadena respecto al impacto ambiental toda vez que entran en proyección y operación estas obras viales.

Granda (2021) eleva a nivel latinoamericano y del Caribe la preocupación o necesidad de estudiar las relaciones existentes entre operaciones de desarrollo (entre ellas las obras de infraestructura) y el impacto que de ellas se deriva en los movimientos y cambios demográficos, consolidándose como factor que no solo impacta a las poblaciones o comunidades en las que se da lugar, sino que acarrea un impacto en las diversas dimensiones ambientales, ya que, a corto, mediano y largo plazo, la presión demográfica y sus flujos impactan los suelos, los recursos naturales y ecosistemas.

Granda (2021) sugiere que la forma en la que se abordan los EIA, tienen presente el factor demográfico en la fase previa a la construcción, pero su forma de abordarlo no se proyecta sobre aquellos impactos que se pueden generar en materia ambiental por parte de este factor, desentendiéndose la agencia pública de aquellos que puedan experimentarse en las zonas de influencia en términos demográficos una vez instaurada la infraestructura.

La estrategia de Colombia de integrar regiones y ciudades implica una adecuación y reestructuración de las vías de comunicación entre ciudades y subregiones al igual que entre departamentos. Granda (2021), procura responder a preguntas sobre los efectos ambientales del componente demográfico a partir de la construcción de Aburra Río-Cauca y su ampliación Mar 1, en los municipios de San Jerónimo, Sopetrán y Santa Fe de Antioquia.

La investigadora realiza un acercamiento a los cambios demográficos en aspectos de tamaño, estructura y los flujos de ella, además de observar el alcance que se tiene más allá de la jurisdicción -otros municipios aledaños- de aquellos lugares que tocan directamente las obras y que forman el núcleo de su investigación. En este análisis se vinculó un componente migratorio como un factor que permite observar aquellos movimientos poblacionales que terminan generando concentraciones o abandonos que dan cuenta de elecciones de la población en relación con sus asentamientos, respondiendo esto a una influencia de las obras de infraestructura, e implicando ese factor de impacto ambiental.

Otro trabajo que expone transformaciones en San Jerónimo es la tesis de maestría realizada por Bernal (2013), quien realiza un acercamiento al campo con el fin de detectar allí la relación que se da entre la expansión metropolitana, en la que una ciudad como Medellín tiene la capacidad de influir y ser referente en otro territorio distante, como lo es San Jerónimo y las nuevas formas de ocupación del territorio rural impulsadas por la dinámica inmobiliaria que se asocian a lo que reconoce como “turismo residencial”.

De esta forma analiza las tensiones entre actores sociales en el territorio como el comunitario, el gubernamental y el sector inmobiliario, ayudando a la comprensión de las nuevas formas de producción del espacio ancladas al ordenamiento territorial.

Para Bernal (2013), las dinámicas inmobiliarias en el territorio rural se presentan como un motor que impulsa a la expansión metropolitana, donde el espacio conquistado adquiere nuevas formas de ocupación y se convierte en “suelo abonado” para un mercado inmobiliario que está influenciado por las prácticas urbanas. La expansión metropolitana y la suburbanización, logran

una conquista de zonas locales bajo los mandatos de la globalización en donde el espacio se valoriza y logra movilizar capitales a través de la “(...) implementación de políticas de liberalización económica, desregulación, flujo de capitales y desarrollo de nuevas tecnologías de la información y la comunicación (...)” (Bernal, 2013, p.7).

La proliferación de otras actividades económicas dentro de las comunidades resulta del aumento de un mercado inmobiliario que es impulsado por el turismo, en donde el suelo se convierte en mercancía que trae consigo otras formas de consumo de bienes y servicios que son demandados por aquella población flotante, resultante de la actividad turística. Esto configura nuevas formas de relacionamiento entre los diversos agentes sociales que ocupan y circundan el espacio propiciando la construcción y transformación del territorio.

En su trabajo Bernal (2013) procura el acercamiento a un estudio de caso ubicado en el municipio de San Jerónimo Antioquia, el cual, de la mano del mercado inmobiliario naciente del turismo y bajo el marco normativo, ha visto la transformación del territorio en variables como cambios del uso del suelo, formas de ocupación, tipo de construcciones y valor del suelo.

En Bernal (2013), se presenta la globalización como un fenómeno que se ampara en una estructura urbana, en donde la conquista de espacios se facilita por la influencia de ciudades tipo metrópoli en las dinámicas de aquellos lugares a los que se expande. Su expansión supone una conjunción de espacios rurales y urbanos (con ellos sus dinámicas) donde la discontinuidad conlleva a una configuración de centros urbanos conectados bajo el desarrollo de grandes autopistas y avances tecnológicos que permiten la estructuración de un entorno urbano más amplio donde se acentúan tendencias suburbanas que permiten el consumo del suelo.

Bajo las nuevas formas de ocupación y las dinámicas globalizantes, se hace evidente un crecimiento confuso, donde las centralidades emergen de forma espontánea y se generan contrastes bajo una conjugación de una periferia ordenada vs espacios construidos y motivados por la necesidad que configura una ocupación desordenada. Así, la integración de nuevos actores a los diferentes lugares levanta una ciudad de límites confusos bajo formas de apropiación conceptualizadas como suburbanización, periurbanización y rururbanización, las cuales desarrollan y ejemplifican en qué espacios y bajo qué características se expresan en el territorio estudiado (Bernal, 2013).

Otro trabajo que expone transformaciones y problemáticas vinculadas con la comunidades aledañas y cercanas al proyecto vial es el de Muñoz (2009) en su tesis de maestría denominada,

“San Sebastián de Palmitas: Cambios socioeconómicos a partir de la construcción de la Conexión Vial Aburrá-río Cauca y el Túnel de Occidente. Periodo 1996-2009” en donde arguye que la principal causa de la transformación de las comunidades son los proyectos de infraestructura. Estos cambios vividos por proyectos de movilidad, como es el caso de la Conexión Vial Aburrá río Cauca procuran una transformación en aspectos económicos y sociales, toda vez que se “(...) generan nuevas vías de comunicación de intercambio y otros patrones de producción y de mercado” (Muñoz, 2010, p. 354).

Allí expresa que este tipo de obras, por su magnitud, atraviesan vastas zonas dentro de las cuales se tocan territorios urbanos, que se consideran de alto consumo y que son con los que se procuran dichas conexiones, además de zonas rurales que dan paso a las construcciones, lo que las atraviesa y acarrea cambios en diversos ámbitos, entre ellos la relación que se entabla con la urbanidad. En aspectos generales las zonas rurales son las que aguardan poblaciones de carácter campesino manteniendo una relación directa y de interdependencia con las ciudades, donde disponen de un mercado para la venta de sus excedentes; lo que según (Wolf, citado por Muñoz; 2010) las sitúa en el seno de una sociedad más amplia.

De la mano de estos proyectos, aparecen en el escenario categorías que hablan de aquellas transformaciones socioeconómicas denominadas como nuevas ruralidades, en donde la apropiación del territorio y de los recursos naturales se realizan bajo otro tipo de actividades sociales y económicas dando paso a diferentes reglones económicos, además de desplazamientos a las poblaciones de carácter rural, por parte de población externa, con fines de asentamiento habitacional, dando paso a fenómenos como la rururbanización y generando una relación estrecha donde las fronteras son difíciles de detectar entre lo urbano y lo rural.

Podemos hablar de que los flujos de actores sociales entre los espacios rurales y urbanos y las actividades que estos desarrollan son las causas que le dan el carácter difuso a esta relación, donde una identidad campesina se diluye en medio de unas dinámicas cada vez más urbanas en el propio suelo rural

Es importante reconocer que cada vez son más personas, familias y regiones, que antes eran campesinas, y que ahora están incursionando en otras opciones laborales, diferentes a las del campo, y en muchas ocasiones las realizan fuera de su región de origen para insertarse en actividades en un mundo urbano. (Muñoz, 2010, p 355)

Por otra parte en Muñoz et al., (2021) exponen un panorama en el que los gobiernos han promulgado el crecimiento económico bajo la efectiva integración del país a los mercados internacionales, de forma tal que han procurado y planeado una reestructuración y remodelación de los sistemas de transporte interviniendo las vías en la ejecución de megaproyectos que incluyen miles de kilómetros de carreteras que conectan los centros productivos del país con los diferentes puertos fluviales que conectan acercan la economía al mundo, generando un aminoramiento de los costos productivos y de transporte, expresándose intereses nacionales y regionales donde se integran a los planes de desarrollo locales.

Muñoz et al., (2021), muestran las formas en las que se conciben y se van asentando “los impactos, choques, articulaciones y resistencias” (p 284) por parte de las comunidades, luego de la puesta en funcionamiento de la Conexión vial Aburrá Río Cauca, dando paso a cambios en materia social, política, económica y cultural. Este análisis se da bajo el conocimiento previo de aquellas zonas de impacto del proyecto, reconociendo en ellas su vocación tradicional y la caracterización de su población como campesina, para quienes los procesos de socialización y presentación del proyecto no fueron más que informativos, es decir, esta población no fue tomada en cuenta para tomar decisiones, además de entablar con ellos negociaciones desfavorables para las comunidades. Expresan que los habitantes de Palmitas conviven con la sensación de que no fueron ni han sido escuchados, ya que la participación sobre el proyecto no fue más que procesos de socialización, no de verdadera participación, lo que denota en una deuda social del proyecto para con esta comunidad.

Queda la sensación por lo expuesto en los estudios de impacto ambiental que Palmitas no estuviera en el mapa, al considerar zona de influencia directa San Cristóbal, pasando por San Jerónimo, lo que despliega una participación de la comunidad enfocada en aquellos actores locales de zonas de influencia directa y de quienes iniciaron, por medio de vías de hecho, reclamaciones de sus derechos a participar, aunque en la práctica no fueron escuchados todos.

A su vez abordan el concepto de impacto, del cual se desprenden las nociones de impacto directo o indirecto, lo que incide en el reconocimiento de los derechos de los individuos y los colectivos particulares, lo que en el caso concreto de San Sebastián de Palmitas primó para definir tanto a quiénes se convocaban para la socialización del proyecto, como para el reconocimiento de indemnizaciones y obras de mitigación. De esa forma, proponen una elaboración conjunta para este tipo de proyectos de un EIA como herramienta participativa en la que, de forma consensuada se

asienten parámetros o puntos de partida que permitan el actuar de los sujetos sociales y el control a la obra y, a su vez, se proceda con la mitigación y prevención de impactos que se ubican en el futuro mismo de la obra, es decir, luego de su puesta en funcionamiento, más que durante la construcción de la obra misma.

Dentro de los antecedentes también se acudió a artículos de prensa en los que se exponen las diferentes problemáticas de las comunidades impactadas por esta obra. Entre los artículos se cita a Henao (2021a)¹ en un artículo del 12 de abril en el que se expone que el paso del proyecto ha desencadenado varias luchas por parte de las comunidades de la zona, las cuales, a la fecha, siguen presentando dificultades que se vinculan a la solución en pasos peatonales que reduzcan la accidentalidad en la vía, además, de que se acuerde un cobro diferencial del 90% en el peaje para los habitantes del corregimiento de Palmitas. También se denuncia la ausencia de pagos de varios predios durante la proyección y construcción de la obra, donde se pide que, además del pago por el predio, se realice un reajuste al índice de precio al consumidor, en forma de intereses, por el tiempo transcurrido sin el debido desembolso. La percepción que se tiene es que se avanzó en la construcción de un gran proyecto en el que no se tuvo en cuenta a las comunidades.

De esta forma se exponen una serie de acercamientos con fines teóricos, periodísticos e investigativos donde se muestran una diversidad de procesos de diferente orden, que dan cuenta de transformaciones que son consecuencia de la proyección y puesta en funcionamiento de las obras Aburrá Rio Cauca y su ampliación y mejoramiento, por parte del consorcio Devimar Autopista Mar 1. A continuación, se realiza la presentación de las preguntas y objetivos que se pretendieron responder y alcanzar bajo el presente trabajo investigativo.

¹ Ver <https://surl.li/lkjnre>

3. Justificación

El presente trabajo pretendió realizar un análisis de las nuevas formas de ocupación en territorio rural, específicamente en la presencia de una rururbanidad construida a partir de procesos de gentrificación que ampliaron la frontera urbana a través de una movilidad más eficiente bajo la construcción y puesta en operación de la actual Autopista Mar 1, que forma parte de un proceso de conectividad que se adelanta en el departamento de Antioquia, a nivel general, desde inicios del siglo XX. Inicialmente se buscó que estas construcciones condujeran al desarrollo social y económico en materia productiva de la región y específicamente, el de la ciudad de Medellín, bajo un enfoque principalmente industrial, característico de las grandes metrópolis modernas. A principios del siglo XXI, tras procesos de apertura económica a nivel nacional, se incursionó en el mejoramiento de la conectividad de la ciudad con el resto del país y el mundo, dando lugar a la proyección y construcción de grandes obras para garantizar mayor eficiencia en materia de movilidad.

Su ejecución y puesta en funcionamiento desde el año 2006, inicialmente como Aburrá Rio Cauca, transformó las dinámicas de los territorios que atraviesa, entre ellos la vereda El Pomar de San Jerónimo Antioquia, la cual, ha experimentado procesos territoriales en los que sus actividades más tradicionales se han visto influenciadas, transformadas y en gran parte desplazadas por dinámicas urbanas que se han dado lugar por la cercanía que representa la ciudad de Medellín, desde donde se movilizan nuevos y diversos habitantes que bajo narrativas y discursos de sectores económicos como el turístico y el inmobiliario encuentran, en los espacios rurales, comodidades que no tienen en la ciudad.

El interés por la presente investigación nace sobre mi cuestionamiento en relación con cómo los imaginarios que se construyen sobre el espacio rural por parte de los nuevos habitantes que provienen de la ciudad, entran a interactuar con las comunidades que lo han habitado. Para ello se asienta el interés en desarrollar la investigación en la vereda El Pomar, donde, con el tiempo, se ha visto un aumento poblacional y una transformación en el paisaje que puede obedecer a una construcción diferente del territorio, donde se han hibridado valores urbanos y rurales bajo esas nuevas formas de ocupación que revalorizan el espacio y permiten mayores flujos ante los cuales los territorios rurales se transforman generando abandonos y desplazamientos en diferentes sentidos.

4. Pregunta de Investigación

¿Cuáles han sido los procesos rururbanos, de gentrificación y de transformaciones en las zonas cercanas a la construcción y operación de la mega obra de infraestructura Autopista Mar 1?
¿El caso vereda El Pomar, San Jerónimo Antioquia?

4.1. Objetivo general

Analizar los procesos rururbanos, de gentrificación y transformaciones en las zonas cercanas a la construcción y operación de la mega obra de infraestructura Autopista Mar 1. El caso vereda El Pomar, San Jerónimo Antioquia

4.2. Objetivos específicos

- Identificar la forma en que se presentan los procesos de gentrificación y la relación de éstos con la rururbanidad en La vereda El Pomar.
- Discutir la transformación del territorio en la vereda El Pomar a partir de las dinámicas propiciadas por el proceso de rururbanidad.
- Debatir el papel que cumple la población campesina en la actualidad en la zona de estudio bajo la influencia de la rururbanidad.

5. Marco teórico

Bajo este escenario, se procura un acercamiento a categorías de análisis como la rururbanidad siendo una nueva forma de relación campo ciudad que se evidencia en torno a las dinámicas de la vía, marcando un eje central al cual se articula la categoría de gentrificación como una pieza clave para comprender el movimiento poblacional de la ciudad al campo. A esta categoría se unen, de forma transversal, las categorías de territorio y campesino o campesinado; la primera al relacionarse y definirse desde el espacio y las poblaciones, hace que su comprensión se convierte en pieza fundamental para entender la forma en la que se trenzan las nuevas relaciones entre lo rural y lo urbano y, la segunda, al estar asociada a un sujeto social que dinamiza un territorio, así como su transformación y percepción se convierte en la fuente de interpretación de los cambios que se darán en el espacio por medio de las nuevas relaciones que se construyen en su territorio.

Allí se hace oportuno un acercamiento a la definición de lo rural y lo urbano, donde ambos conceptos entran a definir dos mundos que se han comprendido desde términos económicos, sociales, políticos y culturales, y que aportan a la construcción de la territorialidad, pautando la manera en la que se identifican los sujetos que habitan los espacios, así como las formas en las que disponen de los recursos.

5.1. El campo y el mundo rural:

En lo que respecta al espacio rural, su vínculo con la tierra construye una relación económica que se enlaza al trabajo en ella. Desde allí, se da la producción de alimentos y materias primas o insumos que se usan para sí y para otros sectores. Lo rural generalmente se asocia a la producción campesina que se caracteriza por hacer uso de la familia como parte de la mano de obra utilizada en la unidad productiva, usando técnicas tradicionales de cultivo y dando lugar también a modos de producción más tecnificados, donde se implementa el uso de tecnologías que propician una mayor producción.

Pero el mundo rural no es solo producción primaria, no se vincula solo a una dimensión agrícola; por el contrario, tiene una amplia opción de actividades a desarrollar que lo convierten en un escenario diverso en el que se da la interacción de múltiples lugares.

Lo rural no es exclusivamente lo agrícola, ni lo atrasado, ni la sola expresión de la producción primaria. Se entiende, entonces, el medio rural como el conjunto de regiones o zonas en las que se asientan pueblos, aldeas, pequeñas ciudades y centros regionales, espacios naturales y cultivados y en donde se desarrolla una gran diversidad de actividades como la agricultura, industria pequeña y mediana, comercio, servicios, ganadería, pesca, minería, turismo y extracción de recursos naturales. (Ceña, 1993, citado Pérez & Farah 2002, p. 12)

Lo rural tampoco se reduce a un mundo de relaciones económicas, sino que, este contexto, propicia la consolidación de territorialidades que se encuentran en un espacio geográfico donde las poblaciones que lo circundan, se abren espacio por medio de formas de apropiación y encuentran su apoyo en una serie de aspectos públicos y privados bajo institucionalidades que median y estructuran relaciones.

En lo que expresan Pérez & Farah (2002) los espacios rurales se han comprendido de formas distintas según el lugar que aborda las problemáticas y la heterogeneidad que en él suscitan y buscan su desarrollo. Para América Latina los espacios rurales se entienden como zonas de marginalidad donde los grupos vulnerables tienen lugar, lo que acarrea procesos que se vinculan con el empoderamiento de éstos con la intención de reducir la pobreza, mientras, en Europa, se aborda como un espacio de potencial económico, social y medio ambiental, para ambos se fomenta la participación de todos los agentes sociales.

Por otra parte, Llambí & Pérez (2007) describen cómo lo rural se ha presentado como un opuesto de lo urbano, su dicotomía lo ha ubicado como antagonistas en donde lo rural se relaciona con “(...) una baja densidad demográfica, el predominio de la agricultura en la estructura productiva de una localidad o región, y unos rasgos culturales (valores, creencias y conductas) diferentes a los que caracterizan a la población de las grandes ciudades” (Llambí & Pérez, 2007, p. 40). Ante ello, la definición de zonas rurales se torna problemática al momento de considerar aspectos como la cantidad de habitantes por kilómetro cuadrado que ha de existir en determinado lugar, además de las actividades que desarrollan sus habitantes, la diversidad de elementos que pueden ocupar una zona, y si hay o no actividad humana.

Dado lo anterior, la dicotomía entre lo rural y lo urbano como un supuesto basado en una “simplificación” se agudiza por los cambios estructurales tras entablarse nuevas relaciones con lo

urbano, donde las actividades se diversifican entre agrícolas y no agrícolas. Así, con la cercanía a la ciudad aparecen nuevos espacios y conexiones que permiten un flujo más constante y veloz que los acerca cada vez más, marcando influencias que tienden a procesos de “des-agrarización”, dando paso a lo que se comprende como nuevas ruralidades.

En las nuevas ruralidades la dicotomía rural urbana se diluye gracias a la diversificación de las actividades que se abren espacio en las zonas rurales.

Desde el paradigma de las nuevas ruralidades lo rural se entiende como regiones o lugares que pueden ser espacios naturales y recreados en donde existe una amplia diversidad de actividades económicas como la pesca, la ganadería, la minería, la pequeña industria, el ecoturismo, etc. Por tanto, los programas definidos para las nuevas ruralidades no pueden ser solo agropecuarios, sino que deben involucrar todas las actividades rurales. (Muñoz, 2010, p 357)

Según Muñoz (2010) la reconfiguración de esas relaciones campo ciudad, propicia un nuevo escenario en donde lo rural, que se observaba en ocasiones como opuesto a lo urbano, o en medio de una relación de interdependencia, ya se observa como un espacio articulado a la ciudad, en donde ya no se comprende como proveedor de alimentos de la ciudad, sino que las actividades tradicionales se entremezclan con aquellas propias del espacio urbano logrando una adaptación a ellas, dando paso a la configuración de una nueva territorialidad.

5.2. La ciudad y la urbanidad

En lo que respecta a la ciudad, esta constituye una diversidad en sí misma; su densidad poblacional propicia el encuentro y la relación de una masa caracterizada por la diferencia de sus gentes. La ciudad es un constructo social amplio que ha sido considerado por algunos como un resultado de la civilización, entendiendo ésta como esa etapa evolutiva altamente valorada y que da cuenta del más alto grado de grandeza cultural.

Es un hecho cierto, aunque nunca enteramente admitido -dice Spengler- que todas las grandes culturas son ciudadanas. El hombre superior de la segunda era es un animal constructor de ciudades. Este es el auténtico rasgo distintivo de la historia mundial en

cuanto algo diferente de la historia de la humanidad: la historia universal es la historia de los ciudadanos. Naciones, gobiernos, políticas y religiones descansan sobre ese fenómeno fundamental de la existencia humana: la ciudad. (Spengler citado Park, 1999, p. 50)

La ciudad nace como resultado de diversos procesos que convergen, lo que la convierte en un espacio móvil que se amplía desde las dinámicas que impone, mutando en el tiempo y en el espacio, al igual que dota de unas características a quienes la habitan. Según Wolf (1974) desde la aparición de las primeras ciudades se ha evidenciado la formación de éstas alrededor de centros religiosos, militares o administrativos, entre otros, representado tradiciones por las que se han conocido y se han contado sus historias.

Para Park (1999), la ciudad en su dinámica configura una diversidad de ecosistemas en los que se construyen experiencias humanas que se viven desde la colectividad y la individualidad de grupos y sujetos sociales; de esta forma, la ciudad trasciende la artificialidad de sus construcciones, de su infraestructura y pasa a vivirse por sus habitantes que involucran sus “procesos vitales” en la naturaleza de la urbe. El mismo autor define a la ciudad como un espacio que concentra su funcionamiento en el aspecto económico en donde supera la noción geográfica y ecológica de la misma, se fundamenta desde la división del trabajo en donde el individuo vincula su propia identidad a agremiaciones o a profesiones que representan su cotidianidad. Estas comienzan a constituir el carácter de los habitantes de la ciudad dirigiéndolos a la elección de su formación, ocupación y pertenencia a una clase social.

Por su parte Simmel (1977) expone que la ciudad moderna está vinculada a la economía monetaria, desde donde las relaciones sociales se han simplificado a formas cuantitativas, la socialización se reduce y el encuentro con el otro se ve permeando por la simpleza o la frialdad de mercantilizar todo, otorgándole un valor monetario a aquellas cosas que permiten que se dé la relación con el otro. Simmel también comprende que esa frialdad y distancia que otorga la nueva ciudad al individuo, lo dota de un alto grado de libertad al momento de circundar su infraestructura y vivir la diversidad que de esta emana; así, el distanciamiento frente al otro y a lo que forma la ciudad se presenta como respuesta a la sobreestimulación de los sentidos que propicia la densidad y la velocidad con que se habita la urbe, lo que genera una actitud de indiferencia frente a esos estímulos, bajo la cual, la psique de los individuos procura distanciarse e ignorar aquello que se

presenta en ruidos, formas, olores, entre otros que sobrepasan los límites de la intimidad corporal, connotando en una indiferencia total que permite que se viva la ciudad libremente.

5.3. La rururbanidad

La historia nos ha mostrado que el cambio es una constante en los fenómenos tanto naturales como sociales. La misma evolución da cuenta de las diversas transformaciones que tienen lugar en la multiplicidad de especies existentes, entre las que la especie humana se hace partícipe bajo unas características que la diferencian de las otras “superando lo natural” y constituyendo aspectos y condiciones sociales, culturales, económicas y políticas desde donde se construye la historia humana y se propician las transformaciones que en ella suscitan.

Las formas y modos de vida de los diferentes grupos humanos que han existido dan cuenta de esos cambios originados desde el dinamismo característico de la condición humana. A partir de esos cambios la relación entre lo humano y el espacio que circundamos se ve bajo una constataste transformación, la manera de disponer y usar los elementos en el espacio genera una diversidad de paisajes que representan una tradición con la que empiezan a identificarse los lugares y sus sociedades. Son las sociedades y sus sujetos las que dan orden y cambio a los espacios por medio de sus acciones cotidianas, a través de la repetición de actividades en su día a día. Según Berger & Luckman (1979) las actividades humanas se sujetan a la habituación; la repetición de actividades contribuye a la construcción de pautas que luego se reproducen como acto aprendido, transfiriéndolas a generaciones futuras que se encargan de ejecutarlas con la misma “economía de esfuerzos” (citado por Méndez, 2005).

Así es como los espacios son representados de diversas formas y las identidades adheridas a ellos varían según los grupos que los habitan. En la actualidad se vienen dando una diversidad de relaciones que han puesto en un mismo escenario esas identidades, generando procesos que transforman los espacios, al igual que esas identidades.

En lo que respecta a la forma tradicional de observar la relación entre estos dos mundos, se tiene que se han pensado como separados y generalmente como antagonistas. En Méndez (2005) se expone que los imaginarios que existen de uno sobre el otro dan cuenta de una sobreestimación de lo propio y una degradación de lo ajeno, pasando a ser la forma común de definición que pone en contraste ambos mundos. estas diferencias han puesto a las sociedades que en ellos se

desarrollan como un otro ajeno y extraño, un otro que forma parte de una relación utilitaria de abasto y prestación de servicios en donde “el campo provee a la ciudad de alimentos, materias primas y fuerza de trabajo sobrante. La ciudad provee al campo insumos, productos industrializados, espacios para la comercialización, servicios educativos, recreativos, institucionales, de salud entre otros” (Méndez, 2005, p. 6).

En la actualidad, un nuevo orden entra a relacionar lo urbano y lo rural de una forma diferente y más cercana. El crecimiento de la ciudad en términos económicos y su demanda de nuevos espacios ha llevado a buscar en la ruralidad tanto una apertura y conectividad a un mundo globalizado en cuanto los países en vía de desarrollo, como también una salida a las crisis que la atacan como son la densificación urbana y la contaminación por parte de la industria al ambiente, la pérdida de espacios verdes y de fuentes hídricas, la saturación de los servicios públicos, entre otros fenómenos que han impulsado a una salida y solución en la ruralidad, al ser vista esta como un espacio purificador y de esparcimiento, otorgándosele nuevas funciones, diferentes a la agrícola (Méndez, 2005, pp. 7-8).

Dichas funciones propician un nuevo orden de relaciones entre los sujetos rurales y urbanos y transforman el espacio, los paisajes, el territorio, etc. Lo rural comienza a perder esa función de abasto respecto a las ciudades al otorgar protagonismo a otras actividades de tipo no agrícola, lo que acarrea una transformación en cuanto a la configuración de las unidades productivas y el mercado de trabajo. Bajo ese nuevo escenario, la rururbanidad se presenta como otra forma, no solo de relacionar lo rural con lo urbano, sino de concebir las funciones dentro de lo rural, considerando que es en suelo rural donde se expande este orden de relación campo ciudad.

Para Sánchez (2013) en la rururbanidad se da una mezcla de lo rural y lo urbano, convirtiéndolo en un espacio en donde elementos que identifican a uno y al otro se encuentran y se yuxtaponen preexistiendo en un mismo lugar, propiciando así la construcción de un paisaje de contrastes que da paso a una nueva configuración espacial que forma parte de un todo (citado por Sánchez Torres, 2018).

Nates (2018) expresa que los espacios rururbanos se convierten en lugares de encuentro de múltiples diversidades, allí convergen ciudadanos de diferentes procedencias, al igual que lo hacen con habitantes nativos. Esto no solo propicia la construcción del espacio y del paisaje que de él se deriva, sino que contribuye a la configuración de territorialidades y de una nueva ciudadanía de derecho.

En esa medida, lo(el) rurubano es una de las figuras territoriales más potentes; a tal grado de haber conformado hoy en día, y desde hace más de tres décadas, un “tercer territorio”: nuevas o renovadas morfologías y dinámicas de geograficidad, sociabilidad e historicidad. (Nates, 2018, p. 5)

El territorio rururbano se convierte en un espacio que comienza a manejar sus propias dinámicas. Según Nates (2018), la rururbanidad no puede ser pensada como un lugar de transición ya que en él se comienzan a originar dinámicas propias como resultado del encuentro de las diversidades, estas propician tensiones sociales, económicas, etc., en donde se generan acuerdos y desacuerdos entre los sujetos que habitan ese nuevo territorio.

Para Sánchez Torres (2018) la rururbanidad se comprende como un proceso de territorialización dotado de una influencia de la urbanidad dentro de los espacios rurales; si bien, en estos espacios comienza a verse un flujo de gente de ciudad en el espacio rural, también se da que los habitantes propios de las zonas rurales comienzan a adoptar dinámicas urbanas. Esto, articulado con la globalidad, propicia un escenario en el que la ruralidad incursiona a esas nuevas dinámicas de una economía globalizante. Allí

Se pueden identificar dos tendencias frente a la conceptualización de lo rururbano: la primera, que se centra en la funcionalidad del campo, para alcanzar una mejor articulación con el conjunto de la sociedad; ampliando la visión simplista de la producción de alimentos hacia actividades novedosas, capaces de generar dinámicas atractivas para la población rural y, a su vez, desincentivar la migración campo ciudad. Su inclinación se orienta hacia la búsqueda de las políticas públicas territoriales, que posibiliten un desarrollo equilibrado y sustentable. La segunda, se enfoca en el estudio de la sociedad, tomando como referente las transformaciones que se dan en el campo económico, social, cultural, político y ambiental; ampliando la discusión analítica, en torno a las relaciones sociales que se dan entre el mundo rural y el urbano. (Macuacé, 2017, citado Macuacé, 2019, p. 36)

Macuacé (2019) comprende que, bajo esta tendencia de buscar un mejoramiento en lo rural, acercándolo y dotándolo de elementos urbanos o, en sí, de la globalidad, se revaloriza y cambia la percepción sobre lo rural y el estilo de vida que allí se lleva, destacando su cercanía a la naturaleza

y a una vida alejada del estrés de la ciudad. Bajo esta misma línea, Nates (2018) comprende que este proceso de territorialización nace bajo diversas causas que se ven motivadas por imaginarios que configuran el espacio habitado, en donde, el nuevo habitante, se ve influenciado por una cercanía a la naturaleza, al retornar al campo y a la tierra. Este retorno encuentra en el mercado inmobiliario esa vía que construye un punto de encuentro de imaginarios y narrativas en donde se vive un espacio que recrea la vida del campo, con las comodidades de la ciudad.

Lo rururbano se ha pensado en dos líneas, ha sido "...estudiado por aquellos que consideran que su influencia se teje en todo lo rural y por aquellos que establecen que solo una franja se ve influida con estas dinámicas" (Sánchez Torres, 2018, p. 18). La primera línea la podemos pensar como aquella influencia de los procesos urbanos aun en áreas alejadas de las ciudades, contribuyendo a cambios sociales y culturales que estrechan esa relación entre ambas sociedades, aunque se mantenga una marcada diferenciación en el paisaje que compone a cada espacio. Por su parte, la segunda línea, ubica la relación rururbana en aquellas áreas aledañas a las ciudades, en donde aún se conserva un paisaje que da cuenta de actividades y dinámicas rurales, pero la influencia de una infraestructura que conecta con la ciudad adhiere nuevos elementos a ese paisaje que se empieza a ver influenciado por dinámicas urbanas. Lo rururbano se vincula a aquellas dinámicas económicas globales, así

Se concibe como un espacio de contrastes, significados y pertenencias a través de la globalización de la economía, la reestructuración productiva y las innovaciones tecnológicas que provocan cambios en la gestión, producción y dinámica de los territorios que se constituyen en un espacio de vulnerabilidad y riesgo. (Serenó, Santamaría & Santarelli; 2010, Sereno & Santarelli; 2012 citados Sánchez Torres, 2018, p. 19)

Hasta aquí se hace evidente que el campo sobre el que se desarrolla la rururbanidad o el lugar sobre el que se hace presente es sobre el suelo rural; es éste el que acoge otros elementos y dinámicas que construyen ese nuevo territorio como resultado de una expansión de la ciudad y un asentamiento de actividades dirigidas a la urbanidad. Para Sánchez Torres (2018) allí, el paisaje se comienza a configurar por la presencia y construcción de una gran infraestructura en la que se establecen complejos turísticos, industrias, zonas de hospedaje, conjuntos residenciales,

integrándose con el paisaje agrario y natural del campo, conservando la baja densidad de la población y el distanciamiento entre poblados.

De esta manera, lo rural deja de ser visto como ese espacio alejado y ajeno a la ciudad, su naturaleza tranquila comienza a ser parte de las elecciones de las gentes de ciudad para desplazarse allí, ya sea de manera permanente, o alterna, como lugar de residencia o segunda residencia, al igual que como lugar de paso bajo las formas de hospedaje o turismo que reconfiguran una relación desde la cercanía y la circulación en los territorios. La nueva infraestructura vial cumple un importante papel dentro de la rururbanidad al ser el canal de conectividad y acercamiento entre el campo y la ciudad, al igual que las nuevas tecnologías de comunicación. Las vías de comunicación se convierten en una zona fértil para instalar residencias, hostales, parques y ecoparques que llaman al habitante de las ciudades y tras de ellos, el cambio.

De esta manera la rururbanidad da cuenta de sí y de un universo que contiene un todo rural y urbano y que su nuevo punto de relación y de encuentro pasa a ser este espacio. Pero ¿de qué forma se convierte en ese lugar de encuentro? ¿bajo qué orden se presenta la rururbanidad como escenario de una nueva alternativa de vida para el sujeto de ciudad?

5.4. La gentrificación

Lo rururbano es un resultado de múltiples fenómenos que convergen en tiempo y espacio, sin embargo, los fenómenos económicos se convierten en aquellos que cobran relevancia en esta nueva forma de relación campo ciudad. Como se ha mencionado el cambio de visión que se tiene del campo desde la ciudad permite que diversos sectores económicos vean en él un lugar de explotación y maximización de capitales entre los que se van a destacar, el sector inmobiliario, el turístico y la nueva industria.

Estos nuevos elementos que se suman al campo generan fronteras y comienzan a dar cuenta de una reconfiguración del espacio en donde los límites entre lo público y lo privado cobran otros sentidos, por lo que las formas de apropiarse y relacionarse con el espacio construyen unas territorialidades diferentes. Los cambios en el paisaje dan prueba de una territorialización que presiona al espacio y permiten observar un nuevo territorio, vinculado a los cambios en las relaciones que se dan en el espacio.

5.4.1. La gentrificación: una mirada a su definición y su uso

En los diversos procesos que generan ese cambio en el paisaje, la gentrificación aparece como uno importante que dota de nuevos elementos al espacio rural y se acompaña de unas narrativas que articulan la vida en el campo bajo la comodidad de la ciudad. Si bien este fenómeno nace en la ciudad, la rururbanidad como lugar de una nueva relación campo ciudad se presta como un escenario en el que cobra vida un proceso que moviliza elementos y dinámicas urbanas al campo. Pero entonces ¿qué es la gentrificación?

La gentrificación, en la acepción que presenta la Real Academia Española (RAE) se comprende como un “Proceso de renovación de una zona urbana, generalmente popular o deteriorada, que implica el desplazamiento de su población original por parte de otra de un mayor poder adquisitivo”.² En cuanto al marco de las ciencias sociales, Chapa & García (2018) presentan el concepto aludiendo un primer uso en los años 60 del siglo XX por la socióloga inglesa Ruth Glass para dar cuenta de los procesos de aburguesamiento, segregación y expulsión de los pobladores de los barrios céntricos de Londres. Según Hamnett 1991 citado por Chapa & García, (2018) debe entenderse como un concepto interdisciplinar que permite visibilizar y comprender los fenómenos que se dan dentro de la urbanidad tales como el desplazamiento, la elitización, la privatización etc.

La gentrificación se presenta en aquellos sectores de la ciudad que se han desvalorizado y se busca rescatar y revalorizar por medio de un rediseño, de una infraestructura que lo dinamice, otorgándole otra cara y haciéndolo atractivo para un habitante diferente, generando que la población originaria se desplace tras la concentración de dinámicas distintas a las de su vida cotidiana y ocasionando tensiones entre los grupos sociales.

Según Bournazou: La gentrificación se caracteriza por ser un fenómeno socioespacial y dinámico, en donde se involucran diversos grupos sociales y sus espacios de residencia, y es resultado de migraciones intraurbanas con la eventual sustitución de unos grupos de bajo ingreso por otros de mayor posición socioeconómica. (Bournazou, 2015, p. 49)

² Ver <https://surl.li/txeylv>

La gentrificación para Smith (2012) citado por Chapa & García, (2018) se asocia al aumento del poder adquisitivo de los ciudadanos que, anclados al cambio de la tradición productiva en la ciudad se vinculan a otros sectores económicos que surgen, como el de servicios, que les otorga mayores ingresos, al igual que modifica y “reestructura la geografía urbana”. En esa reconfiguración comienzan a proliferar en el paisaje urbano infraestructuras como unidades residenciales, centros comerciales, entre otros que dinamizan la urbanidad de forma que se van mercantilizando los espacios.

El mismo autor atribuye la gentrificación a la “producción del espacio” por parte de un sector económico que busca una rentabilidad en sus inversiones, en esta producción del espacio se da un proceso inicial en el que se mercantiliza la tierra y la producción de vivienda, que, al convertirse en una mercancía, entra en la lógica del mercado en donde su producción construye la lógica de consumo y este es determinado por el continuo crecimiento y desarrollo urbano.

Para Pacione (1990) citado por Chapa & García (2018), en la gentrificación se hace evidente y es característico el desplazamiento de una población de bajos recursos tras la afectación en el área de viviendas que habitan, que produce la llegada de nuevos habitantes de un mayor ingreso. En lo que respecta a la percepción de David Ley citado por Chapa & García (2018), la gentrificación es una respuesta del mercado inmobiliario a las tendencias de consumo de los habitantes de una ciudad, allí se construyen importantes zonas residenciales aledañas a superficies comerciales que condensan una gran cantidad de servicios que permiten el desarrollo cotidiano y sentir el confort a través de otras formas en las que una cultura global busca experimentar la vida urbana.

Este proceso puede darse de dos formas, bajo una gentrificación marginal, que según Nates (2008) es un tipo de gentrificación impulsado por “poblaciones contestatarias”- entre los que ella destaca, para el caso rural, a los neo-rurales, que tienen un vínculo más cercano con las poblaciones originarias y su llegada no necesariamente culmina en su desplazamiento, y por otro lado, está la gentrificación normal la cual introduce cambios más abruptos dentro del territorio en el que se da lugar, generando un desplazamiento sustancial de la población originaria.

Ahora bien, la gentrificación como resultado de unos procesos económicos, se alimenta de las individualidades a las que tiende el habitante de ciudad, su estilo de vida propicia al mercado, para este caso inmobiliario, un abanico de escenarios que puede explotar y allí la ruralidad empieza a ser espacio de expansión de este proceso. Las narrativas que acompañan a los proyectos dan

cuenta de una transformación del imaginario sobre el campo, el cual pasa a ser una elección dentro de las opciones de consumos del habitante urbano. Según Nates (2008) “el campo tiene en contrapartida numerosas posibilidades para hacerse valer, ofreciendo ciertas cualidades que la ciudad no puede brindar. El campo aporta justamente una disponibilidad aparente de pocos espacios densamente poblados dando la sensación de tranquilidad y de amplitud” (p. 262).

En este punto es donde la gentrificación muestra una forma de habitar el espacio rural dentro de una nueva coyuntura que relaciona lo rural y lo urbano. Allí lo rururbano toma fuerza y pone en evidencia la dificultad actual de definir límites que determinen dónde empieza lo rural y dónde termina lo urbano y viceversa, de esta forma, se hace indispensable comprender cómo se configuran esos espacios a partir de la revalorización de la tierra en espacios rururbanos para albergar los intereses económicos de ciertos sectores, contribuyendo al asentamiento de procesos de territorialización que difieren de los generados por los habitantes originarios del lugar.

5.4.2. *La gentrificación en el espacio rural*

Como se observa en lo descrito inicialmente la gentrificación se pensó dentro de contextos urbanos, sin embargo, los procesos de globalización y la transformación de las economías propician contextos que impulsan a un cambio en la forma de vida de una población más globalizada, que adopta comportamientos propios de lo urbano, conquistando así nuevos territorios. Según Nates (2008), este proceso de globalidad exalta a la ciudad como símbolo de progreso, y es por eso por lo que las poblaciones y territorios pasan a ser urbanizados no solo en la presencia de elementos urbanos en el paisaje, sino bajo una actitud urbanizada de los sujetos sociales, que se ven reflejadas en sus actividades cotidianas. En esa misma línea la misma autora consideró que:

La gentrificación hace referencia a procesos de elitización de territorios que han sido habitados en lugares urbanos, rurales y rururbanos por poblaciones con poder adquisitivo bajo o medio, y que han sido adquiridos por poblaciones de sectores medios y altos que según los casos presentan distintas características sociales y culturales. (p 255)

La gentrificación se comienza a comprender como un proceso expansivo de la urbanidad, esa expansión lo ubica en espacios que desarrollan una mixtura entre elementos urbanos y rurales,

configurando así un paisaje rururbano que da muestras de usos industriales, comerciales y residenciales sobre el suelo rural, de esta forma la gentrificación supera en primer lugar el espacio urbano, “(...) distinguiendo así tres formas de gentrificación, la gentrificación urbana, la gentrificación rururbana y la gentrificación rural” (Fioravanti et al; 2016; p 100) y, a su vez trasciende un aspecto vinculado al sector inmobiliario que lo caracterizaba dentro de la fronteras netamente urbanas. De esta forma, en lo que concierne a nuestro interés, “la gentrificación rururbana se presenta cuando se encuentran en un mismo territorio rururbano poblaciones “nativas” y migrantes de origen urbano con intereses y estilos de vida disímiles que entran en disputa” (Fioravanti et al., 2016, p. 100).

La gentrificación rururbana se construye sobre un supuesto del buen vivir, su vínculo a la tierra, el retorno al campo y a la cercanía a la naturaleza, hacen parte de imaginarios que son reproducidos en las narrativas de algunos sectores económicos con el fin de capitalizar y aumentar sus rentas. “De este modo se produce una mercantilización de las ideas de tierra y naturaleza para promover el desarrollo de proyectos inmobiliarios en zonas rururbanas” (Fioravanti et al., 2016, p. 102).

Para Nates (2008), los espacios transformados y construidos desde este tipo de gentrificación pasan a ser vividos y habitados desde el confort y la comodidad que ofrece el campo, al estar alejado de la densidad y demás crisis que otorga la ciudad, pero conectado a las facilidades que ésta brinda.

Podemos decir que la ruralidad es un valor en sí para un número cada vez más amplio de ciudadanos, una perspectiva sería hacia el “vivir de otra manera” y “el mejor vivir”. La ruralidad es considerada como una respuesta posible a la crisis de la ciudad que presenta oportunidades para aquellos que buscan otro modo de vida. (Nates, 2008, p. 262)

La amplitud de lo rural y su diversidad, dificulta determinar qué lugares que contiene son susceptibles de ser gentrificados, pues si gentrificar implica un desplazamiento de una población ya asentada en un lugar determina que, de forma previa, en lo rural, hay espacios que no necesariamente contienen un asentamiento de población propiamente dicho, pero sí son lugares que tienen procesos de territorialización y socialización que al ser usados como terreno de

expansión urbana, generan una ruptura de tradiciones y puntos de encuentro, provocando un desplazamiento no necesariamente físico, pero sí simbólico.

En este punto, siguiendo a Nates (2008), es donde se dificulta el análisis de la forma en que estos contextos traen como consecuencia un desplazamiento de habitantes nativos para poder hablar de gentrificación. Allí es donde se hace necesario conocer dentro del ordenamiento del territorio, cómo es considerado el espacio intervenido, además de identificar cómo lo habitan los lugareños, en caso de estar asentados, o las poblaciones aledañas si es considerado baldío. Es en la forma en que se presenta la posesión y tenencia de la tierra antes de la inversión y posesión de los nuevos habitantes desde donde se puede visualizar o invisibilizar la existencia de la gentrificación.

La gentrificación dentro de los espacios rururbanos generalmente se tiende a pensar como un proceso inexistente pues estos espacios “tienen vida propia”, es decir, que se crean y constituyen a sí mismos, esto, gracias a que se considera que su influencia llega a territorializar un espacio donde antes no había vida social. Sin embargo, la ausencia de viviendas no significa que no haya preexistencia de esa vida social, por ende, no excluye la posibilidad de que se dieran procesos de territorialización que son amenazados tras la intervención y llegada de nuevos habitantes impulsados por la urbanidad (Nates, 2008).

Bajo esos aspectos se construyen arraigos de las poblaciones que, aparte de llevar una vida en el lugar que puede obedecer simplemente al hecho de sobrevivir, también se comienzan a identificar con el espacio y los procesos de encuentro y socialización, constituyendo escenarios desde los que no solo se habita el lugar, sino que se vive desde donde los elementos y recursos que en él se encuentran y se comienzan a disponer y a usar de formas particulares, dando paso a otras formas de apropiación del territorio. Así pues, la gentrificación no solo transforma el espacio habitado en su paisaje, sino que impacta y cambia al territorio bajo nuevas dinámicas desde las que se disponen de los elementos que se dan en el espacio y en las que el espacio mismo va cambiando las formas tradicionales de territorialización.

5.5. El territorio

Dado lo anterior, es oportuno comprender qué es el territorio y de qué forma se da su construcción dentro de un espacio geográfico. Las dimensiones de estudio que se analizan bajo esta nueva relación campo ciudad se amplían con la intención de hallar esa serie de

transformaciones que propician un cambio que, al final, se reflejan en los sujetos sociales que habitan y circundan el espacio rururbanizado.

Ver la rururbanidad como un resultado de la globalidad, bajo la influencia de procesos expansivos de la ciudad y de una urbanidad como valor del progreso, denota unas transformaciones en lo que se conoce como territorio, en donde no solo va a mutar el espacio físico, sino que también cobijará los cambios en los grupos sociales y, en sí, en los mismos sujetos que habitan los lugares en los que se dan estas nuevas dinámicas y tendencias expansivas.

Entonces ¿qué es el territorio?

El territorio es un concepto polisémico que ha tenido una serie de transformaciones en sus usos a lo largo del tiempo, es de carácter interdisciplinar dado su amplio uso por parte de diferentes disciplinas científicas, tanto en las áreas naturales, como en las sociales. En lo que corresponde a las primeras, sugerían conocer la relación de los seres vivos con el entorno que habitan, comprendiendo esa relación dentro del concepto de ecosistema en donde se dan flujos e interacciones energéticas entre los organismos vivos y el medio físico (Capel, 2016).

Por su parte, en lo que respecta a las ciencias sociales, sus usos se dan inicialmente desde la geografía, anclada a la noción de territorio nacional, la cual se vincula a la jurisdicción ejercida por un estado sobre los recursos y los grupos sociales que se encuentran dentro de las fronteras que lo contienen y lo definen. Es desde esta visión que los estados nacionales, darán cuenta de su riqueza bajo el recuento de la diversidad de recursos naturales y espacios geográficos que poseen (Llanos, 2010).

Tras las necesidades de los estados de poder administrar sus territorios, los divide en regiones con el fin de ejercer un mejor control de sus recursos. Así pues, el concepto de región que se usará con gran fuerza en gran parte del siglo XX servirá como nueva herramienta estatal para administrar y ejercer control sobre los recursos que están dentro de las fronteras nacionales (Llanos, 2010).

Para Llanos (2010) la región es un concepto que cobra especial importancia para el desarrollo de las naciones, su uso va a dar cuenta de aquellas áreas “más bondadosas” y desde esta se hará un uso eficiente de la división de trabajo, planificando la construcción y desarrollo de cada zona. La región constituirá la construcción de identidades y territorialidades absolutas definidas

desde términos económicos que invisibilizarán formas particulares de vida social existentes dentro de ellas.

Dentro de un nuevo orden social vinculado a una economía global, el concepto de región se queda corto para explicar las diversidades que se hacen visibles bajo ese orden, su rigidez y determinismo económico no son funcionales para dar explicación de las relaciones cada vez más interconectadas, de tal forma que posterior a los años 70 del siglo XX el concepto de territorio se hace frecuente para explicar otro orden de relaciones que tienden a una globalidad. “El territorio es un concepto más flexible no sólo continúa representando el soporte geopolítico de los Estados Nacionales, sino que dicho concepto constituye una representación más versátil del espacio social cómo reproductor de las acciones de los actores sociales” (Llanos, 2010, p. 213).

En este punto, el territorio se ve, ya no como una herramienta del estado que da cuenta de sus riquezas, sino que centra su atención en los actores en el territorio, desde una construcción del espacio que procura la organización geográfica desde las formas en que un grupo social se mueve en él y lo apropia. Aquí el territorio se desliga de la influencia de los estados y se vive en una correspondencia con el medio geográfico que pasa a ser transformado por las acciones humanas que, a su vez, se ven influenciadas por las disposiciones que se dan en dicho medio.

Así pues, las ciencias sociales entran a comprender los fenómenos en el territorio y pasan a definirlo como un contenedor de relaciones entre grupos humanos con el espacio, en el que plasman sus hábitos e identidades bajo una intencionalidad de grupo que entra en un permanente contacto, diálogo y conflicto. Desde la antropología, el territorio se define como “una construcción cultural donde se dan las prácticas sociales con intereses distintos, con percepciones, valoraciones y actitudes territoriales diferentes, que generan relaciones de complementación, de reciprocidad, pero también de confrontación” (Capel, 2016, p. 14).

La sociología, anclada a procesos urbanos lo utilizó “como soporte o contenedor de los fenómenos sociales” en donde lo social y el espacio físico conforman una reciprocidad desde donde se afectan y transforman mutuamente. Así pues, la sociología se ha ocupado de

La necesidad de comprender la importancia del territorio y del espacio urbano como un determinante de los procesos sociológicos; también, de vincular el territorio con los procesos de desarrollo y cambio sociocultural, y entender el vínculo de lo urbano con el

proceso de fundación de la sociología, con los paradigmas de la sociedad global y teoría de la exclusión hoy en día. (Capel, 2016, p 12)

Es así entonces como el territorio pasa a ser el escenario dentro del cual los diferentes actores sociales reproducen sus acciones. Es en el territorio y en su construcción desde donde se ejecutan y reproducen nuevas relaciones y donde se presentan tensiones tras la puesta en escena de multiplicidad de territorialidades sobre el espacio, lo que implica un constante intercambio social y una transformación permanente del territorio. La serie de transformaciones que se dan sobre el territorio se ven amparadas por la forma en la que se relaciona el espacio geográfico con los actores sociales y con los elementos que lo circundan, pues el espacio se “concibe como un conjunto indisociable de objetos y de sistemas de acciones. Los sistemas de objetos no ocurren sin los sistemas de acciones y estos últimos no suceden sin los primeros” (Santos citado Montañez & Delgado, 1998, p 121).

En la actualidad, la globalidad ofrece al mundo diversos objetos y servicios que arriban a los territorios y sobre ellos se soporta la estrategia mercantil para influenciar, conquistar, transformar y aun desplazar formas tradicionales de producción, espacios y contextos económicos, sociales, culturales, entre otros. Para Montañez y Delgado (1998), hoy en día los objetos que se producen en el mundo tienden a conquistar y a estar presentes en una mayor cantidad de espacios a nivel global, gracias a la función del mercado y al valor intrínseco que los objetos poseen, que determinan ciertas acciones y decisiones de los sujetos sociales y que se ven influenciados por la posibilidad de alcanzar una mayor reproducción del capital. Bajo esta lógica, ese sistema de objetos tiende a ser el mismo en todas partes contribuyendo de esta forma a que el espacio geográfico y lo que en él se contiene se homogenicen. El espacio en la actualidad no se ve solo influenciado por las acciones y elementos propios del lugar, sino también por una serie de acciones y elementos externos que llegan a interactuar con lo local.

5.5.1. Relación espacio territorio.

En el espacio se crean contextos y dinámicas que permiten construir una historia y transformarla; es decir los sistemas de acciones y de objetos que se disponen en el espacio son contextuales obedeciendo a unas lógicas e intencionalidades propias de los grupos que las

reproducen y los producen de tal forma que, el espacio se transforma y construye unos procesos históricos que hablan del él. “El espacio está formado por un conjunto indisoluble, solidario, y también contradictorio, de sistemas de objetos y sistemas de acciones, no considerados aisladamente, sino como el contexto único en el que se realiza la historia” (Llanos, 2010, p. 217)

Las transformaciones que ocurren en el espacio generan que el territorio cambie, pues El territorio se convierte en la representación del espacio, el cual se ve sometido a una transformación continua que resulta de la acción social de los seres humanos, de la cultura y de los frutos de la revolución que en el mundo del conocimiento se vive en todos los rincones del planeta. (Llanos, 2010, p. 219)

Así pues, el territorio se define como algo más que un lugar delimitado por fronteras, en donde se da el ejercicio de poder de un Estado, un individuo y diferentes agentes que ejercen dominio sobre un lugar; el territorio es un constructo social en el que se da de forma desigual la manera de apropiación de un espacio por parte de los actores sociales que lo circundan tras la diferencia en la actividad espacial ejercida por estos, de tal forma que se dan “(...) relaciones de complementación, cooperación y conflicto” (Montañez y Delgado, 1998, p 123) tras la concurrencia y sobreposición de la diversidad de territorialidades existentes.

Dentro del territorio se ejercen una serie de dominios y usos del espacio que hacen que aparezcan la territorialidad y la desterritorialización como dos elementos recíprocos que producen las transformaciones del territorio y permiten tener una mejor comprensión de éste, tras ser la base de las diferentes relaciones que ocurren allí. Al hablar de territorio se alude a un espacio delimitado sobre el que se ejerce un dominio, un control, una soberanía ya sea privado o público, por parte de un individuo, un grupo social o un Estado. Con el tiempo, “el concepto de territorio está relacionado con la idea de dominio o gestión dentro de un espacio determinado; está ligado a la idea de poder público, estatal o privado en todas las escalas” (Cotreira de Andrade, 1996, citado Montañez & Delgado, 1998, p. 124).

Por su parte, la territorialidad se entiende como “el grado de control de una determinada porción de espacio geográfico por una persona, un grupo social, un grupo étnico, un Estado o un bloque de estados” (Montañez & Delgado, 1998, p.124). En seguimiento a lo planeado por Montañez & Delgado (1998), se comprende que bajo la territorialidad se expresan las diversas

materialidades y simbolismos dentro de los cuales se vislumbra la apropiación de un agente social sobre un territorio, expresando de esta forma la identidad y afectividad que se tiene sobre el espacio.

La territorialidad, al expresar la identidad de los agentes sociales, acarrea una multiplicidad de maneras de comprensión, apropiación y relacionamiento con el espacio y el sistema de objetos que lo componen, de esta forma dentro del espacio se observa la convergencia de una diversidad de territorialidades, lo que conlleva a que se expresen de manera cambiante y conflictiva, desplegando relaciones de poder dentro del tiempo y el espacio “controlando las presencias y ausencias dentro del territorio” (Montañez & Delgado, 1998, p. 125) permitiendo así la delimitación del territorio en divisiones espacio-temporales, las cuales aparentan rigidez frente al cambio, sin embargo, su misma dinámica permite una transformación en el tiempo según la acción humana que se ejerza.

Al estar el territorio asociado a diversos ejercicios de poder, en este se manifiestan tensiones dentro de las relaciones sociales que en él se desenvuelven, de tal forma que esas tensiones se dan en el agenciamiento de la territorialidad que tiende a ejercer control total o parcialmente sobre otras territorialidades, lo que denota en una desterritorialización, transformando las percepciones, acciones y formas de relacionarse de los diferentes actores sociales que circundan y construyen el territorio. De esta forma, se da una construcción territorial marcada por “la desigualdad, la fragmentación, la tensión y el conflicto” (Montañez y Delgado, 1998, p. 126).

Lo anterior, comprendido dentro del marco de la mundialización que se desarrolla en la actualidad y el carácter histórico de la construcción del territorio, permitiendo observar los cambios substanciales que se han dado dentro del espacio, en donde las relaciones económicas, sociales, culturales y políticas trascienden los límites fronterizos, transformando de igual forma las relaciones limitadas al espacio y al tiempo para abordar unas nuevas relaciones que se desenvuelven dentro de una dinámica espacio-temporal marcada por cambios que se dan cada vez a mayor velocidad. Así pues, las relaciones al dejar un escenario local y localizarse dentro de uno más global, muestran que la disposición y uso de algunos elementos y objetos dentro del espacio, han permitido el acercamiento de los lugares, implicando la eliminación de la barrera de la distancia y dando lugar a nuevas formas de interacción social, al igual que nuevos territorios y territorialidades externas y distantes que entran en contacto con lo local.

Según Santos (1996) esto conlleva a la construcción de nuevas realidades, en donde el territorio expresa un funcionamiento diferente tras la posibilidad de que se construya por lugares

cercanos o contiguos y lugares unidos en red en donde se pueden dar lugar a relaciones homólogas, complementarias o de jerarquía (citado por Montañez & Delgado, 1998).

La construcción del territorio se ve influenciada por una perspectiva espaciotemporal en la que se involucran las diferentes dinámicas como lo aprecian Montañez & Delgado (1998) “(...) a escala global, nacional, regional y local en donde ocurren la dinámica política, los intereses y los conflictos por y en el territorio (...)” (p. 129). Así pues, la construcción del territorio en la actualidad esta influenciada por una cultura global que, desde el uso y disposición de ciertos elementos, territorializa desde sus valores los espacios y culturas locales. En el marco del presente trabajo se ve reflejado bajo unos valores propios de la urbanidad, que entran a conquistar los territorios rurales modificando el espacio y el paisaje además de permear los valores de aquellos habitantes propios del lugar, construyendo y dando paso a la territorialización desde la rururbanidad.

Al pensar en los espacios rurales, como se mencionó anteriormente, se hace difícil pensar el territorio por fuera de un vínculo con la agricultura y en sí del campesino, este último se hace relevante desde su función dentro de estos espacios como un dinamizador, debido a su labor productiva, sin embargo, dentro de los nuevos procesos de territorialización, su función ha entrado en una aparente decadencia tras una extensión de los valores de la ciudad al campo tales como, la densificación poblacional dentro del espacio, la sobre demanda de los servicios públicos como el acueducto, energía, internet, saneamiento, la presión sobre el medio natural tras la construcción habitacional y turística, etc; esto se pone en contravía del tipo de infraestructuras existente, a nivel comercial, vial, de equipamientos (educativos, seguridad, salud) ya que su construcción inicial se ha dado para la atención de una población diferente e inferior en números. Desde esta perspectiva se hace importante conocer ¿qué es el campesino? ¿Cómo ha sido su relación con la tierra? ¿Qué importancia han tenido para la ciudad? ¿cómo lo transforma esta nueva forma de territorialidad y del territorio?

5.6. El campesino

Hablar de campesinado en la actualidad conlleva a tener presente no solo los elementos que generalmente los ha caracterizado, sino que también es necesario considerar agentes externos que

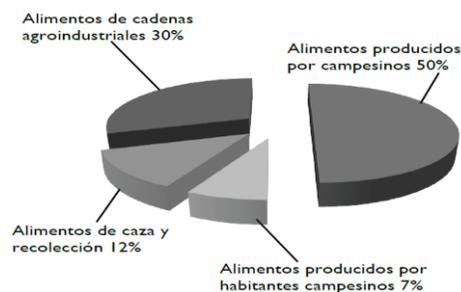
cada día se interrelacionan mucho más con las comunidades campesinas que desdibujan y complejizan fronteras que permitan delimitar qué es o quién es un campesino y si este existe o no.

El mundo globalizado ha movilizad las formas productivas de bienes y servicios a escalas gigantescas en donde se tiene como objetivo la maximización de beneficios vía reproducción de capital, el cual incorpora dentro de los modos productivos la tecnificación de los procesos vía tecnología que eleva la producción, reduce el uso de mano de obra y, por consiguiente, los costos, lo que conlleva a la maximización del capital y creación de la riqueza. Dentro de la economía global se destaca una marcada división de trabajo en donde la separación entre el mundo desarrollado y el subdesarrollado da lugar, en diferentes escalas, a la producción campesina.

Santacaloma (2015) expone que los países desarrollados han priorizado en la producción de alimentos primarios y bases para la producción de alimentos procesados desde los sistemas capitalistas, por su parte los países en vías de desarrollo priorizan la producción de alimentos exóticos o tropicales. Si bien no necesariamente el segundo tipo de alimentos se asocia a la producción del modo campesino es en los países en vía de desarrollo donde la producción de tipo campesino aún sobrevive en mayor medida siendo altamente influyente en la proporción de alimentos producidos, al representar más del 50% de la producción mundial como se observa en la figura 2 que se muestra a continuación trayendo un balance positivo en el aumento de territorios campesinos, generando un mejor impacto en la conservación de los espacios naturales y la biodiversidad.

Figura 2

Producción de alimentos por sector



Nota: Fuente Hoy en día, el campesino alimenta al mundo (ETC, 2009) citado Santacaloma (2015)

El mundo campesino tiene hoy en día una gran influencia a nivel global dentro de la producción de alimentos, como se mostraba con anterioridad, a pesar de sus condiciones de vulnerabilidad que han llevado al remplazo de este sector económico por otros. Según Trujillo

(2022), en el caso latinoamericano la participación del sector agropecuario ha disminuido considerablemente desde la década de 1970 hasta los 2000, en lo que respecta a Colombia el PIB contaba con un 30% de participación del sector agropecuario dentro de la economía nacional en los años sesenta ya para el año dos mil tan solo participaba con un 11%, a nivel regional en la década del setenta la participación de este sector alcanzó un 13.8% disminuyendo a un 6.5 % a fines de los 90. El país rural que era Colombia para esas fechas adoptaba un modo de producción campesino que comenzó a ser descalificado por sus bajos niveles productivos y condiciones técnicas y tecnológicas que llamaban a la consolidación de una forma productiva empresarial que garantizara una mayor productividad. A ello se sumó el flagelo del conflicto armado impulsado y financiado por la producción de cultivos ilícitos, la movilización de los capitales a otros sectores económicos y luego la importación de alimentos que ha desplazado la producción local (Trujillo, 2022).

A pesar de la aparente decaída y abandono de la producción de alimentos del país, las economías campesinas han sabido resistir y en la adaptación a una economía nacional en aras de la globalización aun representan la mayor cuota de participación en la producción de alimentos del país, “las economías campesinas para inicios del siglo XXI producen cerca del 70% de la oferta alimentaria del país, teniendo además un autoconsumo promedio del 30% en sus hogares” (Forero, 2010, citado Trujillo, 2022, p. 10) siendo grandes dinamizadores del mercado nacional.

Ahora bien, dentro de las formas en las que el campesinado ha sido descrito, se le dota de unas relaciones de dependencia en donde su autonomía se torna cuestionada por la misma forma en la que desarrolla su modo productivo. Este se caracteriza por estar vinculado a la producción agrícola y pecuaria siendo la primera la más característica en el mundo campesino y la segunda en menor medida, aunque el uso de animales le es de mucha utilidad para el arado y sembrado, por ende, el trabajo se asocia a la labranza de la tierra, desde donde se producen y reproducen los bienes que usarán para su supervivencia, respondiendo a demandas de sus necesidades biológicas y las obligaciones que encierran las relaciones dentro de las cuales se desenvuelve.

Según Wolf (1974) la forma en la que se define al campesino se torna ambigua dada su extensión y diversidad en tiempo y espacio, el campesino es un sujeto social que existe desde diversas sociedades antiguas, cumpliendo un papel principal o secundario según la sociedad con la que se relacione. En lo que corresponde a las sociedades modernas, se procura atribuirle un papel secundario en relación con los otros sujetos sociales con los que interactúa y los modos de

producción más tecnificados e industrializados a los que apuntan los estados, sin embargo, como se ha manifestado anteriormente, su representación en el sector productivo de alimentos los muestra como la principal fuente.

El campesino es clasificado como un sujeto inmerso en un modo de producción dentro del cual cumple un rol específico de abastecedor de alimentos de un grupo social más extenso en el que se organiza bajo una unidad productiva de base que es la familia, en la cual, se desempeñan diferentes tareas bajo una división de trabajo que promueve el abastecimiento de los recursos necesarios para que se dé un sustento de la misma unidad y esta se integre en unas relaciones de intercambio de bienes y servicios al igual de intercambios sociales (Wolf, 1974). Según el Censo Nacional Agropecuario, 2014 citado por Trujillo, 2022, en Colombia el 63.5% de los productores agropecuarios son unidades productivas familiares campesinas que cuentan con menos de 5 hectáreas.

Wolf (1974) describe a la producción campesina como un proceso en el que procura garantizar en primer lugar su autosuficiencia y la reproducción y repetición de los ciclos productivos pasando luego a la obtención de excedentes que extiende sus relaciones sociales y de hegemonía y poder. La unidad productiva es la familia desde la que se acude al uso del trabajo doméstico anclado a la división del trabajo de sus miembros que combinan labores de cuidado, crianza, manutención y las propias labores del campo; las sociedades campesinas se ven fortalecidas por una alta cooperación entre las familias que las componen.

Para Santacoloma (2015) el campesino es un sujeto que se vincula a un modo de producción en el que se prioriza el equilibrio entre el consumo y la producción, bajo el uso de la tierra, el trabajo y el capital, sin pensar en la lógica de acumulación de capital a modo empresarial, sino del sustento y satisfacción de las necesidades de la unidad familiar como eje de su economía y representando la unidad productiva desde donde se explota la fuerza de trabajo, la cual, en su multiplicidad contribuye al equilibrio entre la naturaleza y la agricultura bajo el uso de saberes ancestrales que les permiten una adaptación a las inclemencias del clima y los ciclos productivos, sobreviviendo en medio del mercado capitalista.

Por su parte Van Der Ploeg (2010) expone que el mundo globalizado tiende a que el campesino transforme su forma tradicional de producción. Por un lado, bajo la lógica de un mercado global liberal, pasando a formas productivas propias de los empresarios agrícolas que

consisten en la especialización de la producción y maximización. Por otro lado, los países movidos por ideales marxistas los ubica dentro del grupo del proletariado.

Bajo ambas visiones no se les reconoce su esencia, que radica en una producción no necesariamente tecnificada, la cual depende del uso de su propia fuerza de trabajo, la cooperación entre unidades productivas y la interacción con la naturaleza desde una relación simbiótica y de cooperación mutua.

El mismo autor procura describir la condición actual del campesino desde una perspectiva que, en primer lugar, supere su invisibilidad en el marco del desarrollo, en segundo lugar, centra la atención en aquellos puntos álgidos y difíciles de detectar en donde se relacionan de forma sincrónica con otras formas de producción agrícola, entendiéndose esto, no como un punto de transición entre una y otra forma de producir y, por último, considera los comportamientos del modo empresarial como alienados y dominados por el mercado, lo que conlleva un riesgo desde el que se tiende al debilitamiento de diferentes sectores de la agricultura. De esta forma evidencian las estrategias de las que han hecho uso las sociedades campesinas para adaptarse, desde su relativa autonomía, a los diversos procesos productivos que se han dado en el tiempo y de resistir y existir en la actualidad como un grupo social de importancia para la sociedad en general.

De esta forma La existencia del campesinado no solo implica una relación entre campesino y el que no lo es, sino un tipo de adaptación, una combinación actitudes y actividades cuyo fin es apoyar al labrador en su esfuerzo por mantenerse a sí mismo y a su clase dentro de un orden social que amenaza su conservación. (Wolf, 1974, p. 275)

Dado lo anterior, el campesino se define como un sujeto social que se vincula al trabajo de la tierra bajo la producción agrícola y pecuaria lo que lo interrelaciona con la naturaleza bajo un vínculo simbiótico que garantiza la producción y reproducción de bienes, servicios y recursos. Su unidad productiva es la familiar por lo cual su proceso productivo se asocia y entrelaza con el trabajo doméstico en dónde la mano de obra empleada, por lo general, no se asocia al pago de un salario. Su trabajo se interrelaciona con otras formas productivas apoyadas por políticas económicas, productivas y mercantiles nacientes desde el Estado, lo que lo ubica bajo una competencia marcada por relaciones de poder. Esto lo ha catapultado a la recuperación y construcción de su autonomía mediante una lucha que se da desde la conservación, creación y

recreación de su modo productivo. El campesinado forma parte de la compleja realidad de un mundo globalizado, el cual ha buscado la integración de formas de producción que maximicen beneficios mediante la tecnificación de las formas productivas, respondiendo a particularidades territoriales que lo vinculan con otros grupos sociales y territoriales, ya sea bajo relaciones de competencia, cooperación o conflicto.

De esta forma, el campesino es un sujeto que está presente en una gran diversidad de espacios a nivel mundial, lo que lo dota de particularidades específicas según el lugar de acción al que se vincule. Según Acosta et al., (2018) el contexto colombiano muestra unas coyunturas que se tornan difíciles para las comunidades campesinas, entre ellas, el conflicto armado se presenta como una que ha golpeado los diversos territorios del país con especial énfasis en las zonas rurales, territorio propio del campesino. La violencia ha llevado a la transformación, desarticulación y desplazamiento de los grupos sociales campesinos, los cuales no se definen de manera homogénea ya que las particularidades de la guerra hacen que compartan hechos históricos con otros grupos sociales, dado el amplio accionar del conflicto dentro del territorio colombiano.

En Acosta et al., (2018), se observa que esta particularidad del conflicto armado ha creado escenarios dentro de los cuales los campesinos han abandonado sus tierras, desplazándose a otros territorios y convirtiéndose en víctimas, compartiendo esta categoría junto a grupos étnicos como los indígenas, lo que los lleva a estrechar unas relaciones de paridad y en ocasiones de mestizaje en donde la definición de campesino se complejiza y se ve atravesada, ya no solamente por características asociadas a los modos productivos y relaciones sociales, sino también a lógicas de autopercepción que se consolidan por medio de relaciones históricas espaciales y el estrechamiento de nuevas relaciones sociales, de forma tal que, el campesino colombiano, se define como un “sujeto intercultural, que se identifica como tal, involucrado vitalmente en el trabajo directo con la tierra y la naturaleza, inmerso en formas de organización social basadas en el trabajo familiar y comunitario no remunerado o en la venta de su fuerza de trabajo” (Acosta et al., 2018. p. 7).

Este capítulo tuvo el propósito de reunir y desarrollar conceptos claves para la comprensión y guía del presente trabajo que se ha desarrollado en un escenario rural permeado por acciones, valores y dinámicas urbanas, teniendo como punto de partida la puesta en funcionamiento de una mega obra de infraestructura vial y el supuesto de que ese hecho fue semilla de las transformaciones territoriales en las zonas de influencia de manera directa o indirecta.

El capítulo que se presenta a continuación hace un rápido recorrido por esas obras que han significado la amplia conectividad de la región y, tras de ello, el desarrollo social y económico que han representado, haciendo hincapié en lo que es la Antigua Vía al Mar, la cual representó el más ambicioso proyecto de conectividad vial del siglo pasado para el departamento de Antioquia pero que, en la actualidad, presenta una significativa reducción en su uso por la Conexión Vial Aburrá Rio Cauca , dejando a la vereda El Pomar de San Jerónimo Antioquia en una situación crítica por la ausencia de viajeros circulando por la Antigua vía . Fue allí, en la vereda El Pomar, donde se realizó el acercamiento para estudiar los cambios que se dan en la ruralidad a partir de esa influencia que ejerce la ciudad bajo nuevas formas de apropiación territorial como la rururbanidad.

6. Metodología

En la investigación antropológica se hace necesario el acercamiento a los interlocutores y a los contextos en los que ellos viven con el fin de lograr la construcción del conocimiento, convirtiéndose en una búsqueda dentro de sus subjetividades a la luz de las realidades que viven y la experiencia del mismo investigador en campo, quien en la necesidad de observar y comprender los fenómenos por los cuales se inclina su interés, sigue su incursión en la vida de las comunidades bajo un hilo anclado a las problemáticas que se ha planteado inicialmente, haciendo uso de una serie de herramientas metodológicas que guían su investigación y tienen como objetivo resolver aquellas cuestiones que se hace en un principio y las que el mismo proceso va generando (Galeano, 2004).

Junto a ello se procura lograr al final una descripción que logre explicar las acciones dadas dentro de una cultura bajo los términos en que esta los comprende e interpreta, ante quienes no pertenecen a ella, partiendo desde un principio de que se ignora por parte del investigador la realidad que desea conocer; esto implica poner en custodia aquellos conocimientos propios que ha construido frente a dicha realidad y que pueden velar al investigador frente a hechos propios del grupo al que se ha acercado pecando por etnocentrista. Esto es resultado del trabajo etnográfico que reúne un conjunto de actividades que en la práctica se conoce como trabajo de campo, y que arrojan unos resultados que al reunirse se convierten en evidencia para construir dicha descripción. (Guber, 2011)

El trabajo de campo en la investigación social acude a enfoques y prácticas investigativas de carácter cuantitativo y cualitativo para explorar las realidades sociales a las que se acerca llevando a escena un significativo debate al momento de acudir a una u otra en los proyectos de investigación. Por un lado, se presenta el enfoque cuantitativo que según Galeano (2004) busca la confirmación de leyes sociales mediante estadísticas que sean representativas dentro de sociedades más grandes, ya que:

La realidad social se considera exterior al individuo como un orden social similar al orden natural. Busca la verdad comprobable científicamente. Una proposición o enunciado tiene sentido sólo si es verificable en la experiencia y la observación, es decir si existe un

conjunto de condiciones de observación relevantes para determinar su veracidad o falsedad. (Galeano, 2004, p. 13)

Esto es posible también a la luz de la objetividad del investigador, quien en su proceso de acercamiento a los contextos estudiados toma distancia del problema sin involucrarse garantizando así la exclusión de su subjetividad frente a una realidad que se supone estable. (Galeano, 2004).

En lo que se refiere al enfoque cualitativo de la investigación social, este se ha construido como una amalgama de procesos y tradiciones investigativas que se interconectan y permiten la construcción teórica, alimentada por la observación de la realidad social que dota al investigador del conocimiento para la construcción de esquemas que ayudan a interpretarla. El investigador procura el acercamiento a cada contexto, persona, grupo, etc., como un mundo completo y no como una variante del sistema, lo que permite una interacción natural con estos en donde se hace sensible al objeto de estudio, evitando sus propias percepciones y creencias, con el fin de poder vivir la realidad como la viven sus informantes, con quienes procura siempre interactuar de una forma natural y no como un intercambio de apreciaciones (Galeano, 2004).

La metodología empírica a la que se acude en la investigación cualitativa permite la reunión de datos que van formando un cuerpo que se construye como la respuesta a una serie de problemas planteados dentro del proceso de investigación, reconstruyendo la comprensión de la realidad a la luz de la multiplicidad de interpretaciones de los diferentes actores sociales.

Según Galeano (2004):

La investigación cualitativa es multimétodo: es interpretativa, naturalista, estudia las personas en su ambiente natural tratando de entender el sentido de interpretar el fenómeno en términos de lo que significa para la gente, de lograr una aproximación más cercana al objeto que estudia. La investigación cualitativa acude al uso de una variedad de materiales empíricos -estudios de casos, experiencia personal, introspección, historias de vida, entrevista, observación, interacción, textos visuales- que describen visiones y momentos problemáticos y significativos en la vida individual. (p. 20)

A la luz de esta conceptualización y tomando como límite las categorías de análisis y los objetivos de la presente investigación, esta se fue formando mediante la participación, la

observación, la comprensión y la interpretación de los hechos sociales que se han presentado y han experimentado los habitantes de la zona del territorio del occidente cercano antioqueño, concretamente, en la vereda El Pomar de San Jerónimo bajo la influencia de la Autopista al Mar 1. La metodología se desarrolló bajo la revisión de fuentes primarias y secundarias., siendo las primarias las narrativas de los interlocutores y las secundarias aquellas que permitieron la construcción de un contexto teórico en donde se determinó un marco conceptual, que ayudó a la comprensión de un fenómeno social que interrelaciona los espacios rural y urbano, además de brindar datos e información que permitieron la reconstrucción retórica de un escenario local que apunta a procesos de globalización y que estimula la creación de nuevos contextos territoriales que estrechan y complejizan la relación entre el campo y la ciudad.

La recopilación de información proveniente de las fuentes primarias se realizó mediante la aplicación de entrevistas semiestructuradas, ejercicios de observación y se realizaron visitas y recorridos por algunos espacios con la intención de construir una relación que permitiera conocer las experiencias y percepciones de los habitantes de cara a la ejecución y puesta en funcionamiento del megaproyecto nombrado actualmente como Autopista al Mar 1, los impactos de esta obra sobre su cotidianidad y la transformación territorial que ha acarreado. Es importante anotar que, antes del inicio de la investigación ya se había tenido diversos acercamientos a la zona tras ser un visitante constante de la misma, en donde ya se tenían impresiones propias y de terceros con relación a las transformaciones que se han dado bajo la influencia del proyecto vial.

Es de aclarar que, con el ánimo de mantener la confidencialidad de aquellas personas que nos abrieron espacio y bajo una conversación nos brindaron una riqueza en información y datos, sus nombres han sido remplazados al momento de enriquecer la narrativa de este texto.

En última instancia, se dio lugar a un análisis y triangulación de la información obtenida por medio de las fuentes, realizando una presentación histórica de la tradición asociada a la construcción de infraestructura vial en el departamento de Antioquia, que permite la comprensión de intereses político-administrativos y de grandes capitales a nivel nacional en relación a la ejecución de este tipo de proyectos, para luego centrarnos en la obra específica y su zonas de influencia describiendo las características del municipio, contemplando un ordenamiento que delimita hasta cierto punto las acciones de diversos agentes primando los intereses generales sobre los particulares o cuando se llevan procesos por parte de una institucionalidad de orden superior. Así, se culmina con la presentación de las narrativas de las personas donde se muestran las

impresiones que tienen sobre las nuevas dinámicas de la zona y los flujos de los que forman parte entre la ciudad y el medio rural, lo que permite comprender la influencia de procesos de un orden global que se posan sobre los territorios, culminando con su transformación.

Es de resaltar que el presente proyecto, será devuelto a la comunidad como parte del agradecimiento y la responsabilidad ética que se asume desde el quehacer antropológico con los grupos de estudio, convirtiéndose en una herramienta académica que enriquece el conocimiento de la disciplina y sirve como material que permite el conocimiento de la zona para la implementación de acciones en beneficio de la comunidad que deseen adelantar diferentes actores.

7. Proyectos de conectividad en Antioquia

Todos los caminos conducen a Roma, es un viejo dicho que con frecuencia se escucha y puede usarse para aludir a las diferentes formas a las que se pueden acudir para obtener un fin. En la historia de Antioquia parece que ese fin es lograr posicionarse como una región que avanza de la mano de la modernidad frente al país y el mundo. En la actualidad, sus vías de comunicación dan cuenta de ello y han sido diseñadas para la conectividad de sus principales centros urbanos y de consumo con las zonas productivas del país y del mundo.

Hoy esa conexión física se puede observar de forma clara al revisar todas las vías terrestres que cruzan al departamento por cada una de sus subregiones; en su vasto territorio se puede decir que la distancia y el recorrido con relación a Medellín no está a más de un día, lo que no era posible cuando los caminos se recorrían a lomo de mula. La difícil topografía que hace parte del suelo antioqueño hacía ver como una tarea difícil y costosa el lograr esa conexión que hoy en día acercó con el resto del país a una provincia que, en siglos pasados, era de las más distantes y que hoy se comprende como una de las más prósperas con una gran historia de desarrollo durante el siglo XX (Henaó, 2021b)³.

Conectar al Pacífico con el Atlántico parece ser uno de los proyectos más importantes que se ha pensado para impulsar la economía del país. La historia de la construcción de vías de comunicación muestra a Antioquia como un paso clave para afianzar y lograr esta empresa, lo que la ha llevado a implementar durante ya más de un siglo proyectos que han atravesado su territorio y en los cuales se han desatado diversas contrariedades políticas.

Hoy han pasado más de cien años desde que se proyectó la construcción de una vía férrea que uniera a la ciudad de Medellín con el río Magdalena y le diera salida al mar, para lograr una ruta de comercio más moderna que posibilitara la conectividad con el resto del país y el mundo. Según Suárez (2014) esta iniciativa se materializó en la construcción del Ferrocarril de Antioquia que se extendió por gran parte de su territorio luego de hacerse con los derechos del Ferrocarril de Amagá y más tarde, conectarse al Ferrocarril del Pacífico, completando entre rieles y vapores que navegaban el río Magdalena una ruta que unió a los dos océanos, dinamizando la economía del país y las regiones, además de unir diversos territorios y sus comunidades bajo un flujo comercial

³ Ver (<https://surl.li/mqyjqv>)

y social que contribuyó a la construcción de identidades regionales que hoy siguen teniendo eco en una sociedad que se ha abierto al mundo.

Hoy, los rieles y vapores no son los que mueven esas dinámicas que, durante el siglo XX, fueron tan importantes para el crecimiento nacional. Hoy las montañas y valles se ven atravesados por carreteras, túneles y puentes que movilizan mercancías y gentes a la diversidad de regiones y municipios de gran parte del país bajo la modalidad de transporte terrestre, la cual ha impulsado la aceleración de la construcción de obras que reciben los automotores que por ellas transitan. Esas mismas obras hoy son protagonistas de transformaciones territoriales, sociales, económicas, culturales y en el ámbito político actual promueve discursos que se afianzan en los imaginarios colectivos contribuyendo a tensiones divisorias que hacen relucir identidades ancladas a las regiones y a orientaciones políticas.

El día 22 de marzo del año 2024 luego de un mensaje de días anteriores por parte del expresidente de Colombia Álvaro Uribe Vélez, donde incentivaba por sus redes a un millón de antioqueños a donar un millón de pesos cada uno, para recaudar un billón de pesos con el fin de culminar las vías de cuarta generación que se adelantan en el departamento de Antioquia, entre ellas la del Túnel del Toyo (ver figura 3 a continuación) y que, sustenta, han sido desfinanciada por el actual gobierno nacional al no aportar los recursos restantes que le corresponden, se inició una colecta denominada “Vaca por las vías” por parte de gobierno departamental encabezado por el gobernador Andrés Julián Rendón, con el fin de lograr recaudar este monto, impulsando a la participación de la ciudadanía, confiando en la buena fe, el compromiso y el civismo de los donantes. (Carmona, 2024)⁴

⁴ Ver (<https://surl.li/edfhhv>)

Figura 3*Excavación Túnel del Toyo.*

Nota: Fuente (<https://surl.li/shshow>)

Bajo esta iniciativa se procura culminar la construcción del Túnel del Toyo “Guillermo Gaviria Echeverri” y otras obras de interés nacional, las cuales se han pensado como vías estratégicas para el desarrollo del país. Para la primera, quizá la más importante, se requiere a la fecha de un monto de \$650.000 millones de pesos y representa un paso estratégico para la conexión con el Urabá antioqueño y los puertos marítimos que allí se construyen, revitalizando de esta manera los flujos de una conectividad de los dos océanos que bañan al territorio nacional ya que, con la baja eficiencia de la vía que actualmente los conecta, carecen del protagonismo que pretende se tenga en la región, una vez culminen las obras y entren en funcionamiento.

De esta forma se continúa escribiendo en la historia un capítulo más sobre los procesos que han buscado unificar las diversas regiones del territorio entre sí y con el mundo, acercando comunidades, centros de producción y centros de consumo.

A continuación, se da paso a un pequeño recuento en donde se consolida la conectividad, bajo diversas modalidades en el departamento antioqueño desde el siglo pasado. En el presente relato se hace un recorrido retórico que enfatiza en el desarrollo de una ciudad en aras de modernizarse y en busca de la consolidación de una conexión, en un primer momento, con la región y luego, como acaece en la construcción de megaproyectos, con el país y el mundo. No se detallan todas esas conexiones viales que existen en todo el territorio departamental, sino aquellas representativas como el Ferrocarril de Antioquia, ya que se comprende como el proyecto del que se desprenden importantes conexiones al ser el impulsador de la conectividad, la industria, las

economías locales y al convertirse en símbolo de la identidad del departamento; por otra parte, se describe la historia de la conexión con el Mar Caribe a través del Urabá, ya que esta obra, aparte de ser muy significativa para la región, impacta en múltiples aspectos la zona en la que se desarrolla la presente tesis.

7.1. El ferrocarril: abriendo el territorio antioqueño

Antioquia para fines del siglo XIX e inicios del XX aparece en el mapa del país aún como una provincia, alejada del resto de las regiones del país, situación que debido a su difícil geografía se convirtió en un obstáculo que, con el tiempo, se fue superando para poder conectar social y económicamente entre localidades y a la vez, con el resto del país y el mundo. La riqueza natural del territorio y las innumerables fuentes de recursos, “el paisaje geográfico del departamento de Antioquia, para los nacionales y extranjeros, en los tiempos de la naciente República, tiene un interés determinante para su exploración” (Visbal Díaz, 2017 p. 116).

La minería junto con la producción agrícola de diversos bienes se configuraron como reglones económicos sumamente importantes y la salida de éstos hacia otros lugares, luego de su explotación y producción, impulsó y proyectó la construcción de nuevas alternativas de transporte más eficientes que aquellas conducidas entre difíciles caminos por la fuerza animal o humana; así es como los proyectos ferroviarios y viales aparecen en el territorio antioqueño, de la mano de iniciativas privadas y de visionarios que acuden al Estado para procurar el financiamiento de proyectos que culminan siendo de interés nacional (Visbal Días, 2017).

Para el primer cuarto de siglo XX, Medellín ya se constituía como el centro de la vida social, económica, política y cultural del departamento, el crecimiento rápido de la urbanidad en la ciudad llevaba a generar una dependencia cada vez más amplia de los otros municipios; su población creciente y su industria naciente generaba una demanda de bienes de primera necesidad y materias primas que a la vez demandaban bienes, manufacturados, procesados e industriales, lo que construye una interdependencia que obliga a generar acciones que mejoren y amplíen esos flujos (Suárez; 2014). Ver figura 4. Estación Medellín del Ferrocarril de Antioquia.

Figura 4*Estación Medellín.*

Nota: Fuente <https://surl.li/fbmyfd>

Para Ramírez (2014) la conexión mediante diferentes formas de transporte como las vías férreas, terrestres fluviales y hasta áreas son aquellos logros que en el siglo pasado se pudieron ver materializados. Las iniciativas de mejorar los viejos caminos de herradura, que se fueron volviendo obsoletos e insuficientes para el transporte de la creciente producción minera, la agrícola, la de productos manufacturados, materias primas, entre otros propios de una sociedad en aras de la modernización aparecen a fines del siglo XIX, donde se inicia una carrera para la ampliación de los caminos a vías carreteables y a la construcción del ferrocarril que dieran salida de dichos productos hacia los centros urbanos de la región y el país además de conectarlos con el mundo.

La construcción de estas vías inaugura una dinámica en el territorio, en donde de forma simultánea a la reproducción de las actividades económicas tradicionales, se fue dando el nacimiento de un espíritu empresarial que, de la mano de capitales privados generaron diferentes iniciativas ampliando el comercio con otras regiones del país, fundando y consolidando industrias de diferente naturaleza. Ante esto, la premura por mejorar las rutas ya existentes, y de aumentar el número de vías que conectarán toda la región mejorarían las economías locales, convirtiéndose en una necesidad para el departamento.

Bajo la iniciativa del entonces gobernador de Antioquia, Pedro Justo Berrio, para el año de 1874 se aprueba la contratación del proyecto y un año después inicia la construcción del Ferrocarril de Antioquia, el cual se proyectó para conectar a Medellín con el río Magdalena y que terminó arribando en lo que hoy es el municipio de Puerto Berrío, Antioquia, para, desde allí, tener una conexión y una ruta comercial por medio del río hacia otras zonas del país, el océano Atlántico y el mundo. El ingeniero encargado de dicho proyecto fue Francisco Javier Cisneros y su

construcción terminó en el año de 1929 permitiendo su funcionamiento en un recorrido completo tras la inauguración del Túnel de la Quiebra, que unió sus dos secciones Nus y Porce, antes separadas por la complejidad geológica de la zona; dicha unión se da gracias a la consideración y aprobación de atravesar la montaña bajo un túnel, que fue ideado y diseñado en la tesis de grado para el título de ingeniero de Alejandro López (Suárez, 2014).

En lo que respecta a la conexión de Medellín con el suroeste antioqueño y más tarde con el Pacífico, Molina (2017) cuenta que se da en primer lugar bajo la fundación de La Compañía del Ferrocarril de Amagá en 1907, bajo la ley 26 de 1907, en la que se ratificó el contrato. La ejecución de la construcción se inicia bajo el trazado propuesto por Francisco Javier Cisneros desde 1870. El trayecto inicial comprende un total de 24 km entre Medellín y Caldas y, en 1914, se pone el servicio completo hasta Amagá. Su construcción debió sortear las condiciones del terreno y lo difícil que se hacía el transporte de los materiales de construcción, situación que se agravaban por el invierno, generando atrasos y sumándose a las difíciles negociaciones con los dueños de terrenos. Para 1923 se finalizan las negociaciones entre el Ferrocarril de Amagá y el Ferrocarril de Antioquia, en donde el primero pasa a manos del segundo haciéndose con los servicios de un total de 58 Km a la fecha, para en el año 1933 completar el recorrido por el territorio antioqueño, llegando a la estación Alejandro López en el municipio de La Pintada, sumando un total de 144Km (Molina, 2017).

El Ferrocarril se convierte en un símbolo de identidad y en una pieza fundamental en el desarrollo de Antioquia, al ser considerado como un detonante que abrió paso a la exploración de nuevos negocios e inversiones, valorizando además territorios urbanos y rurales y las formas productivas del territorio, esto fortaleció los diferentes sectores económicos de la región teniendo una mayor salida de los bienes explotados y producidos en suelo antioqueño hacia el resto del país y al mundo, a la vez que demanda de otras regiones del país los bienes que en ellas se producen y le son necesarias.

Ese aumento productivo en los diferentes sectores económicos y la necesidad de las zonas productivas de ser conectadas, consolidan la construcción de diversas carreteras que las comunican con la línea férrea. El impacto sobre la vida social se dio debido a la transformación de muchas de las dinámicas cotidianas de los habitantes resultando en la construcción de nuevas formas de relacionamiento socioeconómicas y permitiendo, incluso, la concentración de nuevos núcleos urbanos como sucedió con La Pintada y Bolombolo, concentraciones que nacen en torno a las estaciones del ferrocarril (Molina, 2017).

Los flujos comerciales y de pasajeros ampliaron el territorio inaugurando nuevas formas de apropiación territorial por parte de los habitantes, relacionándolos activamente entre sí en los diferentes municipios que atravesaba. Bajo esas idas y vueltas de personas, bajo esos flujos, se inauguran nuevas economías, las ofertas de servicios para el turismo, hoteles, etc., permitiendo el disfrute y ocio de las personas, además de construir una nueva identidad en la región; a su vez, surgen nuevas actividades al igual que otras desaparecen, como la arriería, que pasó a ser el símbolo identitario de una región que se considera pujante y echada para delante.

Los arrieros por varios años fueron los encargados de sacar los productos de las zonas productivas y transportarlos a Medellín, fueron el principal medio de transporte durante gran parte del siglo XX; en sus recorridos, se gastaban varios días a lomo de mulas y bueyes, pero con la llegada de las locomotoras y luego, con la construcción y mejoramiento de vías carretables y el aumento de los vehículos, estos recorridos se vieron reducidos en costos y tiempo, lo que redujo la importancia y el impacto del arriero en la movilidad y conectividad (Suárez, 2014).

El abandono de una actividad genera, tras de sí, un efecto desencadenante que se traduce en la pérdida de importancia de aquellos lugares en los que se daba y que dotaba de sentido las dinámicas que despertaban. Las rutas de comunicación nuevas procuran un abandono de aquellos caminos que fueron usados con frecuencia, y que, al entrar en desuso pasan a un deterioro, al olvido. Así, el auge y progreso se determina con la distancia en relación con los nuevos caminos, de tal forma que muchos lugares nacen o renacen al progreso y otros se condenan:

La aspiración de toda tierra que adelanta es ver reemplazados los viejos caminos, curvados y pantanosos, por amplias carreteras. Y escuchar en las plazas de sus pueblos dormidos el pito de los automotores, capaces de transportar rápidamente a los centros civilizados, sus gentes y sus productos. Pero la realización de ese justo ideal no nos impide, a quienes en otro tiempo transitamos los caminos de herradura, lamentar que las últimas generaciones no hayan tenido oportunidad de conocer acerca de la vida campesina. Y pasar una noche siquiera, en las típicas posadas de Antioquia, para dar tregua a la marcha, descanso al cuerpo y recreación al espíritu. [...] Yo conocí en la juventud el encanto de los viejos caminos y más tarde se los di a gozar a mis hijos. Pero hoy solo suspiro al recordarlos y saberlos convertidos en tristes escenarios de tragedia. (Sofía Ospina de Navarro citado Ramírez, 2014, p. 168)

Ramírez (2014) expresa que durante las décadas comprendidas entre 1930 y 1950, el Ferrocarril de Antioquia fue fundamental para el desarrollo del departamento, su recorrido permitió la salida y el ingreso de diversas mercancías y productos impulsando la minería, la agricultura, la ganadería, la industria, etc., dinamizando las economías locales. , aportando al mejoramiento y la apertura de vías que conectarán con la vía férrea y representando una significativa importancia para la salida e ingreso más eficiente de productos desde y hacia los pueblos. El ferrocarril, además, representó una idónea columna vertebral que se articulaba con otros tipos de transporte, como el fluvial, por medio del río Magdalena, al llegar a Puerto Berrio.

7.2. Las vías en el departamento

Bajo el funcionamiento del Ferrocarril, la construcción de vías carreteables se convierte en una necesidad aún mayor con el fin de lograr integrar el comercio, la agricultura, la minería y en sí las actividades económicas, sociales y culturales a su alrededor. Conectar las veredas con las estaciones por medio de caminos más rápidos, cómodos y seguros en sus trayectos, amplía el espectro y la influencia de un medio de transporte moderno. Las dinámicas económicas de las localidades cercanas a las estaciones y a las vías se transforman, la ganadería aparece con fuerza en la región, la minería se fortalece al igual que la agricultura de la mano de los cultivos del café que, desde fines del siglo XIX, se abre paso como producto representativo de la economía del país (Ramírez, 2014).

Las iniciativas privadas, el gobierno departamental, el Estado y el mismo Ferrocarril se convierten en los artífices y financiadores de aquella ampliación y construcción de vías carreteables que comunicaban a la ciudad, estas se venían construyendo como otra alternativa de comunicación que, junto al Ferrocarril, modernizarían la conectividad del departamento, actuando como complemento y a su vez como competencia.

Durante la primera mitad del siglo XX la población antioqueña era en su mayoría rural, por lo que sus principales actividades se concentraban en la producción agrícola, generando una relación con los centros urbanos, especialmente con Medellín, de interdependencia y, por esa razón, una comunicación eficiente se hacía cada vez más necesaria.

Para 1930, la red vial de Antioquia comprendía 583 km de carreteras departamentales, 45 municipales y 14 de nacionales, para un total de 642 km de vías carreteables, diseñadas para la movilización de los automotores; la mayoría de ellas tenían apenas un afirmado para estabilizar el terreno y unas pocas estaban siendo ya pavimentadas. En cuanto a los caminos, se contaba con 5.000 km y la malla vial era de 409, de los cuales 320 eran departamentales, 56 de particulares y 33 nacionales; 5 estaban construidos en tierra pisada o en piedra, aptas para movilizar personas y animales de carga, pues la anchura de su corte en las montañas no permitía mayor espacio que el de uno o dos metros. (Ramírez, 2014, p. 139)

En esa misma década las iniciativas del gobierno departamental mostraban el interés por unir las diferentes municipalidades entre sí a nivel regional y a éstas con Medellín; si bien la cantidad de vehículos era mínima, la intención de conectividad no solo dentro del departamento sino con el resto del país y los países vecinos se mostraba como una carrera primordial para la consolidación y crecimiento de la economía del departamento. Esto acarreaba la necesidad de institucionalizar estas iniciativas, su regulación, planificación y posterior ejecución debían estar vigiladas.

En el año de 1947, en la Asamblea Departamental, liderada por los diputados Juan Roca Lemus, Aníbal Vallejo, León Londoño y Eliseo Velásquez, mediante la ordenanza 102, del 9 de junio de 1947, se expuso la necesidad de crear un ente que se encargara de los asuntos de obras públicas en el departamento. Fue así como se creó a la Secretaría de Obras Públicas Departamentales, entidad a la que estarían adscritas las secciones siguientes: Dirección General de Caminos Vecinales, Arquitectura Departamental, Construcciones Civiles y Fomento Municipal. (Ramírez, 2014, p. 146)

Así pues, la construcción y planificación del sistema vial del departamento se encaminó en la unión y comunicación de diferentes cabeceras municipales, zonas productivas con los centros, veredas con sus cabeceras urbanas y entre ellas, ampliando considerablemente la malla vial, uniendo al departamento en sus zonas cardinales. A inicios de la segunda mitad del siglo XX, el gobierno nacional en su ánimo de desarrollar la economía del país priorizó la interconexión vial de sus regiones: “(...) durante 1959, este rubro “absorbió más recursos de los gobiernos nacional,

departamental y municipal que los demás sectores de la actividad económica y social juntos, incluyendo agricultura e irrigación, energía eléctrica, industria, minería, educación, salud y otras” (Bravo Betancur, citado por Marulanda; 2014; p 178).

Las décadas comprendidas entre 1950 y 1970 dan prueba de un gran esfuerzo por parte del departamento para lograr la integración vial, sin embargo, sus esfuerzos resultan insuficientes frente al complejo crecimiento demográfico. Medellín y los municipios con los que se integra en el área metropolitana, se encuentran en medio de un valle encerrado por una red montañosa que se hace difícil de sortear, pero el acelerado crecimiento urbano que allí suscita obliga al mejoramiento de una conexión. Es por ello por lo que a partir de 1980 se despliega en el territorio departamental una intensa labor por convertir a las carreteras del departamento en las más eficientes posibles, con el fin de responder a las exigencias sociales y económicas que se demandan (Álvarez, 2014).

Marulanda (2014) cuenta que con el desuso del río Magdalena como ruta de transporte y la crisis Ferroviaria se dio paso a la pavimentación y mejoramiento de las vías existentes y a la construcción de una infraestructura vial más fuerte que se enfrenta a la dificultad que representan sus altos costos por la topografía del departamento, a los daños generados por el invierno y los fenómenos sociales como la violencia de la época que deterioraban aún más las vías y puentes existentes. Sin embargo, el esfuerzo por la construcción y mantenimiento de estas rutas de comunicación se mantuvo y los logros se visualizaron con éxito con el paso de los años.

Marulanda (2014) expresa que, la integración de Antioquia con el resto del país responde a una iniciativa nacional, la financiación por parte del gobierno de varias rutas nacionales procuró la conexión de zonas productivas y de consumo del departamento con otros, ejemplo de ello es la conexión de Medellín con Bogotá, por medio de una autopista que atraviesa por municipios con amplia producción agrícola, generando la disminución del tiempo de recorrido entre las dos principales ciudades del país y una activación económica para las zonas cercanas a la vía. De igual forma, el mejoramiento de la vía al mar fue prioritario, porque además de unir tres regiones del departamento, integrada con otras, consolidan el intercambio comercial al interior del país.

7.2.1. Transformaciones sociales tras las vías

A partir de la década de 1950 Colombia incursiona en una nueva carrera de desarrollo social y económico. El mejoramiento de la infraestructura, la educación, el transporte, el urbanismo,

permitieron una reducción de las brechas existentes entre regiones; las ciudades fueron la cuna de estos procesos, lo cual, acompañado de la violencia desatada por grupos guerrilleros y más adelante por grupos paramilitares en los territorios rurales, condujo a que la población del país se convirtiera en una mayoría urbana. El desarrollo de la industria bajo un proteccionismo, mejoramiento del mercado interno y mayor visibilidad en los mercados internacionales de productos exportados, a la vez que el mejoramiento y reconstrucción de las condiciones socio económicas del sector rural, impulsaron un desarrollo vial más efectivo, reacondicionando y rediseñando aquellas vías terrestres existentes, dando paso a la construcción de nuevas vías y, a su vez, disminuyendo con el tiempo el uso del transporte férreo y fluvial (Castro, 2014).

Álvarez (2014) expresa que, si bien la expansión urbana y demográfica de la ciudad y el Valle de Aburrá tienen una marcada influencia sobre las otras subregiones, por su desarrollo en materia socio económica, muchas actividades que en ellas se requieren ya no necesitan del desplazamiento hacia Medellín para poder ejecutarse. Las estrategias regionales y municipales para llamar capitales y visitantes han permitido la reconfiguración de sus relaciones con el resto de los municipios cercanos y, por supuesto, con Medellín. Lo que no solo obliga a las subregiones a una restructuración de la comunicación vial con la capital, sino entre ellas y dentro de sí mismas.

De esta forma las actividades no pasan a ser exclusivas de un lugar determinado, por ejemplo el comercio, la industria, las finanzas, la educación, la salud, entre otros, ya no son de privilegio ciudadano, así como el campo no se cierra al uso exclusivo de la tierra para la producción de alimentos, sino que abre sus puertas para adoptar en él dinámicas que se creían propias de la ciudad y les brinda un tinte especial de su tranquilidad, al igual que se suma por sostener una comunicación cada vez más efectiva.

El fuerte trabajo que se desarrolló desde 1980 para el mejoramiento y ampliación de la comunicación vial en el departamento ha dado este resultado como fruto; la ingeniería adoptada para subir, bajar, conectar y atravesar las montañas entre las subregiones. El esfuerzo por la construcción de mejores y más efectivas carreteras han acarreado una ampliación y mejoramiento en los medios de transporte que permiten la llegada a cada uno de los municipios bajo una amplia red de transporte interurbano y veredal, además de la ampliación del parque automotor de todo tipo y de motocicletas que se ha aumentado considerablemente (Álvarez, 2014).

La conectividad vial de las subregiones, su diseño y su ampliación de la mano del crecimiento del país en materia económica, en seguridad y en el acceso de sus habitantes a medios

propios y públicos de transporte, generan una amplia circulación de personas entre estos diferentes destinos, lo que los densifica poblacionalmente, generando cambios inevitables en la composición social y económica de los lugares, transformando tradiciones por medio del relacionamiento cada vez más estrecho y cotidiano de propios y visitantes.

Por ejemplo, de la mano de las vías se da el desarrollo del turismo, como un rubro económico importante en el que los municipios se suman para mostrar y explotar por esta vía sus recursos naturales y culturales como atracciones que llaman al viajero. La vida del campo se proyecta como un recurso a ser expuesto, como forma de vincular aun emocionalmente al viajero que observa en las tradiciones campesinas raíces con las que se identifica.

El turismo aprovechó y promovió el estrecho vínculo que con el pueblo tienen los antioqueños, dado que su cultura se construyó sobre una sociedad de pequeños y medianos propietarios y sobre una relación de afinidad con el mundo rural, de la cual emana un ser humano con unas costumbres en las que el campo es grato. Por tanto, ese sentido de placer por el campo trasciende, incluso, la noción de ser simple espacio de recreo y, en muchas experiencias, deriva en opción de residencia y trabajo. (Álvarez, 2014, p 202)

7.3. La salida al mar

Las vías en Antioquia se comienzan a desarrollar en la década de 1920, la unión por tramos carretables con el ya existente ferrocarril representa una motivación de la construcción de vías pavimentadas en la región. El dinamismo que se fue imprimiendo en las economías locales acercaron los centros productivos y de consumo. Como ya se ha detallado, el ferrocarril permitió y dio un amplio flujo a mercancías en el territorio, pero la conexión de otras zonas que se encontraban aun aisladas encamina la carrera para una conexión integral a nivel regional.

Así pues, la salida al mar se convirtió en un anhelo y se visualizó como esa gran oportunidad de explotar la riqueza de una zona aun abandonada, como el Urabá antioqueño. Desde su proyección aparecen sectores que lo apoyan y otros detractores y opositores, sin embargo, solventaron varias dificultades buscando financiamiento con el gobierno nacional ya que esta empresa representaría progreso no solo para Antioquia, sino también para la nación, al verse como complemento de las troncales férreas existentes:

Sería una inversión eminentemente reproductiva y patriótica de las que necesita el país para defender su integridad, para dar ocupación a sus hijos, para crear riqueza, y para preparar carga futura, que en vez de servir para restarle tráfico a los ferrocarriles en territorio antioqueño acrecerá el movimiento por ellos del comercio internacional e interdepartamental. En consecuencia, pido ahincadamente que el proyecto que fomenta la carretera al mar sea pronto convertido en ley, como acto de justicia para este departamento y de apremiante necesidad para la república. (Restrepo, 1981, citado Visbal, 2017, p 141)

La carretera al mar representaba pues para la década de 1920 un proyecto ambicioso para Antioquia, la salida al mar bajo un recorrido en suelo propio convertía al departamento en uno de los más competitivos del país, pues la alta productividad ya existente para la época se veía afectada por los grandes obstáculos que representaba su difícil territorio y los costos elevados de transporte y conectividad de muchos de sus municipios con Medellín.

La dependencia de una salida al mundo por medio del transporte fluvial a través del río Magdalena representaba un estancamiento del comercio creciente del departamento. La dificultad de andar los caminos y vías existentes que conectaban al Urabá con Medellín exigía una respuesta con la construcción de una vía moderna, la cual localmente tendría también un gran impacto en localidades alejadas de la capital y, por ende, inmersas en un dificultoso y costoso comercio y dinamismo de sus economías. La vía al Mar se proyectó como una obra que beneficiaría a un amplio número de la población antioqueña bajo la influencia directa en los municipios cercanos y los que atravesaba, además de lograr impacto en comunidades del vecino departamento del Chocó (Ramírez, 2014).

Para el año de 1926 se da la orden de su construcción por parte de la asamblea departamental, esta vía representó un continuo de intervenciones durante el resto del siglo, su construcción reunió en un mismo fin al sector civil, obrero, a la iglesia, entre otros. Su primera inauguración por parte del presidente Gustavo Rojas Pinilla se da en el año de 1955, el 28 de enero, en donde queda viva y en ejecución su pavimentación, ensanchamiento y mejoramiento (Visbal, 2017) Ver figura 5.

Figura 5*Construcción Carretera al Mar.*

Nota: Fuente <https://surl.li/sfyosm>

Para el gobierno de Belisario Betancur en 1983, se da el impulso para terminarla y se diseña su ampliación, pavimentación y rectificación; durante la presidencia de Cesar Gaviria se construye y entrega el Túnel de la Llorona sector que representó dificultades para el paso vehicular durante varios años.

El 12 de junio de 1998 se hace la entrega definitiva de la vía por parte del presidente de la república Ernesto Samper quien inauguró la que para entonces era la nueva vía al mar, conectando a Medellín con Turbo y dando por concluida una obra que tardó 72 años (El Tiempo, 1998a; El Santaferense, 2021)⁵.

Esta vía impulsó desde su inauguración las subregiones del Urabá y El Occidente que habían estado aisladas por su difícil geografía, en donde el río Cauca se asoma como una barrera natural que imposibilitaba una conectividad fluida.

El progreso les llegó tarde, con las conocidas secuelas de la violencia incontenible. El comercio durante años careció de desarrollo adecuado no obstante su riqueza maderera, agropecuaria y minera. La falta de caminos y el río Cauca en especial, se opusieron como

⁵ Ver <https://surl.li/sfyosm>, <https://surl.li/hmbynj>

barreras inabordables para el acceso al desarrollo de la vasta y promisoría región caribeña. (Cano, 1998, citado Visbal, 2017, p 142)

La vía al mar representó entonces más que una salida al mar conectando a Medellín con el Urabá Antioqueño, una redención social a esta subregión además de significar una ampliación de posibilidades sociales y económicas de sus habitantes (El tiempo, 1998b)⁶ y de aquellos municipios aledaños y cercanos a ellas, dinamizando sus economías, las cuales hacen uso de la carretera como vía de paso en doble sentido de productos agrícolas, industriales, manufacturados y aun la apropiación y consolidación de una oferta turística.

En total se compone de una extensión de 373 Km, que serpentea por una zona montañosa, lo que ha implicado un desafío en el transporte tras los difíciles pasos que en ella se dan, tanto por sus condiciones geográficas agravadas por temporadas de invierno, como por el poco mantenimiento y compromiso de las comunidades y autoridades, como por el orden público que caracteriza al territorio nacional (Álvarez, 2014).

7.3.1. Aburrá Rio Cauca.

El 20 de enero del 2006 fue inaugurado el Túnel de Occidente día que fue calificado por la gobernación de Antioquia como histórico para el país. El Túnel hace parte de la conexión vial Aburra rio Cauca con una longitud total de 4.600 metros, dotado con la más avanzada tecnología moderna.

Su costo definitivo se estimó en un total de 325.000 millones de pesos y su ejecución contó con la asociación de Gobierno Nacional, el Invias, la Gobernación de Antioquia, la alcaldía de Medellín y el Área Metropolitana. Se necesitaron un total de 8 años para la construcción total de la conexión demorándose 4 años más de lo planeado. En su recorrido se hicieron 34 puentes. (Caracol Radio, 2006)⁷

En el siglo XXI dentro del departamento de Antioquia se observa una combinación de redes viales que interconectan las subregiones con Medellín. La vía al mar se consolidó durante casi todo el siglo XX como una necesidad que batalló entre las difíciles condiciones geográficas, el clima y

⁶ Ver <https://surl.li/zothjt>

⁷ Ver <https://surl.li/khrofn>

la lenta y ardua construcción que la consolidó como una de las carreteras más importantes o quizá la más importante dentro de la región.

El nuevo siglo se asomaba y posteriormente se va consolidando como un nuevo periodo del desarrollo donde la eficiencia de los mercados es necesaria para mantener el crecimiento económico del país a nivel global, por ello las curvas y pendientes difíciles y estrechas de la antigua vía al mar en muchos de sus tramos la convierten en un trayecto lento e ineficiente para las demandas del siglo XXI,

La carretera existente entre Medellín y San Jerónimo es de pobres especificaciones geométricas, de poca visibilidad, baja velocidad de operación y de alto índice de accidentabilidad, todo lo cual restringe su capacidad de servicio. Por otra parte, la vía presenta en toda su extensión severos problemas de estabilidad como: deslizamientos horizontales y ondulaciones notables en la banca, derrumbes de sus taludes y flujos activos de lodos y escombros entre otros. (Escorce, 1991, citado Visbal, 2017, p 127)

Ante ello, la respuesta bajo la proyección y posterior construcción de un nuevo trayecto que cumpliera y abarcara dichas demandas aparece en escena, es así como a fines de la década de 1990 e inicios del nuevo siglo se construye inicialmente el trayecto de la Concesión Aburrá Rio Cauca conectando a Medellín con Santa Fe de Antioquia y dejando relegada a la antigua vía como un paso alternativo.

Según, El Tiempo (2001)⁸ la proyección y construcción de esta obra se da: para el año de 1996 bajo el convenio 0583 se proyecta la comunicación vial entre el Valle de Aburrá y del Rio Cauca, también se abre el proceso licitatorio para la construcción del túnel y la obra y se entrega al año siguiente la licencia ambiental por parte del Ministerio del Medio Ambiente a Invias, entidad adscrita al Ministerio de Transporte, encargado de la ejecución de políticas y proyectos de infraestructura viales a cargo de la nación. Las condiciones climáticas y los derrumbes constantes obligaron a una ampliación de los plazos de finalización del proyecto el cual estaba planificado para cuatro años y medio. Para inicios de la década del 2000 el proyecto vial presentó problemas de financiación, los que pusieron en riesgo su continuidad. En el año 2001 Invias solicitó al gobierno departamental exigir al contratista de la conexión vial realizar un crédito por 50 mil

⁸ Ver <https://surl.li/uiihymn>

millones de pesos ya que, para poder dar continuidad a la obra, se requería de una suma de 104.000 millones de pesos. Además de la suma exigida al contratista, se esperaba que 12.000 millones fueran desembolsados por Invias, otros 12.000 por el gobierno y los otros 30.000 por los socios del proyecto. A eso se sumaba un total de 27.000 millones que la Gobernación, la Alcaldía de Medellín y el Área Metropolitana le adeudaban al contratista. En el año 2004 se da la entrega por tramos, pero es hasta diciembre del 2005 que se da la finalización y entrega de la obra. En el 2006 el día 20 de enero se dio paso bajo la montaña el que, para entonces, era el túnel más largo de Latinoamérica, convirtiéndose en un símbolo de la ingeniería.

Dicha obra junto a la malla vial que completan la Conexión vial Aburrá Rio Cauca, fue ejecutada y pensada como un proyecto que permitiría avanzar en el desarrollo de la región y el país. Ella se desprende de la ciudad de Medellín en una vía de doble calzada que nace desde la carrera 80 a la altura de la Facultad de Minas, hacia el portal oriental del túnel con una extensión total de 9.1 Km. Su segundo tramo se compone de 4.6 Km de longitud bajo la montaña, lo que lo convierte en la obra más importante conocida como el Túnel de Occidente “Túnel Fernando Gómez Martínez”, el cual, desde su portal occidental se une bajo una vía de 24.1 Km, llegando a inmediaciones del municipio de Santa Fe de Antioquia desde donde se conecta al tramo final de la vía al Mar (Muñoz et al., 2021).

La necesidad del país de acercar cada vez más a sus centros poblados entre sí, con las zonas productivas y el mundo implican una reestructuración constante de la malla vial, ante ello el interés sobre la construcción de dicho proyecto que tuvo una buena acogida político-administrativa, lo que permitió que fuera adelantado bajo intereses nacionales, departamentales y municipales, reuniendo una institucionalidad de diferentes órdenes que permitieron su desarrollo. Dicho desarrollo hoy en día se ha complementado y fortalecido con la ejecución de los proyectos viales Mar 1, Mar 2 y Túnel del Toyo desde los que se busca aún más el acercamiento al Urabá antioqueño.

La conexión vial Aburrá Rio Cauca, y Túnel de Occidente se unieron a Autopista Mar 1 desde el 1 de julio de 2016, impulsando el discurso de desarrollo tras nuevas obras en materia de infraestructura vial:

Las obras en el proyecto Autopista al Mar 1, incluye la construcción de la segunda fase del Túnel de Occidente, con la que se espera obtener grandes mejoras en el nivel de servicio de

la vía, ya que por su localización estratégica es de gran importancia para la región su salida comercial a Urabá y turística a la región del Occidente Antioqueño.

De esta manera, el túnel a construir - que tiene una longitud de 4.600 metros - se constituye en una salida fundamental para Antioquia y el occidente del país hacia la Costa Caribe. “Este proyecto es muy importante para la productividad de la región, es la vía al Mar Caribe en la que también nos conectamos con el mundo”, aseguró el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Los proyectos viales de Autopista al Mar 1, junto al proyecto Autopista al Mar 2 y el Túnel del Toyo acercarán a Urabá con el resto del país.

Con la construcción de estas vías ir en carro de Medellín a Necoclí va a tomar la mitad del tiempo, pues pasará de ocho a cuatro horas.

En tanto, ir del Eje Cafetero a Urabá con estas nuevas autopistas más Pacífico 1, 2 y 3, que ya están en construcción, tomará 11 horas, cuando hoy se gastan 21 horas. (Agencia Nacional de Infraestructura [ANI], 2016)⁹

Las nuevas obras viales ya son pensadas como un entramado vial extenso con amplia capacidad de conectividad, movilidad y carga que unifica diversas regiones del país bajo las denominadas vías 4G. El proyecto Mar 1 tiene una longitud total de 181 Km, contemplando el mejoramiento y reacondicionamiento de la calzada existente (conexión vial Aburrá Rio Cauca), la construcción de una segunda calzada que comunica hacia Medellín y de un segundo túnel al lado del conocido Túnel de Occidente, además de la rehabilitación de tramos entre Bolombolo y Santa Fe de Antioquia, que permiten la conexión con la Autopista Pacífico 1 y también la rehabilitación, operación y mantenimiento de la actual vía que comunica a Santa Fe de Antioquia y Cañasgordas.

El Túnel del Toyo consta de una longitud de 37.67 Km donde se ejecuta la construcción de 30 puentes, 18 túneles y 16,72 km de vías a cielo abierto. Se divide en dos tramos; el primero es desde Cañasgordas hasta el municipio de Giraldo a cargo de El Gobierno Nacional, Alcaldía de Medellín y Gobernación de Antioquia. En su totalidad tendrá 17 puentes, 7 túneles y 18,2 km de vías nuevas. El segundo tramo va desde el municipio de Santa Fe de Antioquia al empalme con el primer tramo, su ejecución está a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, con una longitud

⁹ Ver <https://surl.li/osdvsu>

aproximada de 19,4 km, tendrá 13 puentes, 11 túneles y 12, 3 km de vías a cielo abierto (Gobernación de Antioquia, 2018).¹⁰

Por su parte la Autopista Mar 2 inicia en Cañasgordas y se extiende hasta el municipio de Necoclí, el proyecto estima una intervención que consta de la operación, mantenimiento, rehabilitación, mejoramiento y construcción de calzada sencilla y alguna extensión de doble calzada además de la “(...) la construcción de 62 puentes, 12 túneles, dos estaciones de pesaje, dos túneles falsos, un CCO y la rehabilitación de un túnel” (Vita, 2021)¹¹, teniendo un impacto en un total de 254 Km.

La importancia de este Megaproyecto no radica solo en esa salida más ágil de Medellín al mar que se pensó un siglo atrás, sino que su entramado y acceso a otras mega obras, como pacífico 1, conectan esta subregión con el Eje Cafetero y el Pacífico acortando distancias y tiempos bajo una mayor eficacia en la conexión.

Londoño et al., (2014) presenta este entramado de vías en Antioquia pensadas y diseñadas para la integración del sistema vial que comunica a los antioqueños y los territorios que habitan. Las mega obras que las acompañan se unen con aquellos caminos vecinales y veredales permitiendo un acercamiento a las comunidades que habitan el territorio. De esta forma, más que grandes obras de ingeniería, las autopistas se presentan como un ente articulador de la vida social y económica de las diferentes municipalidades, permitiendo mayores oportunidades para las diversas comunidades; también se busca un apoyo y fortalecimiento de las diversas empresas productoras de la región, ya que su ejecución y puesta en funcionamiento aminora costos y tiempos de transporte.

Su diseño procura una integración de las diferentes subregiones a un sistema vial que les permite una comunicación entre sí y con el resto del país, al igual que se conecta con los puertos colombianos del Pacífico y el Atlántico. Así, los centros productivos se integran al sistema vial que los conectan con diferentes mercados nacionales e internacionales, cumpliéndose un papel similar al que en su momento cumplió el Ferrocarril. Dicha integración impulsa y obliga al mejoramiento, mantenimiento y construcción de aquellas vías locales que unen al sistema vial a las comunidades lo que permite una reconstrucción del tejido social y promueve la superación de las desigualdades económicas de la región (Londoño et al., 2014).

¹⁰ Ver <https://surl.li/oduwnu>

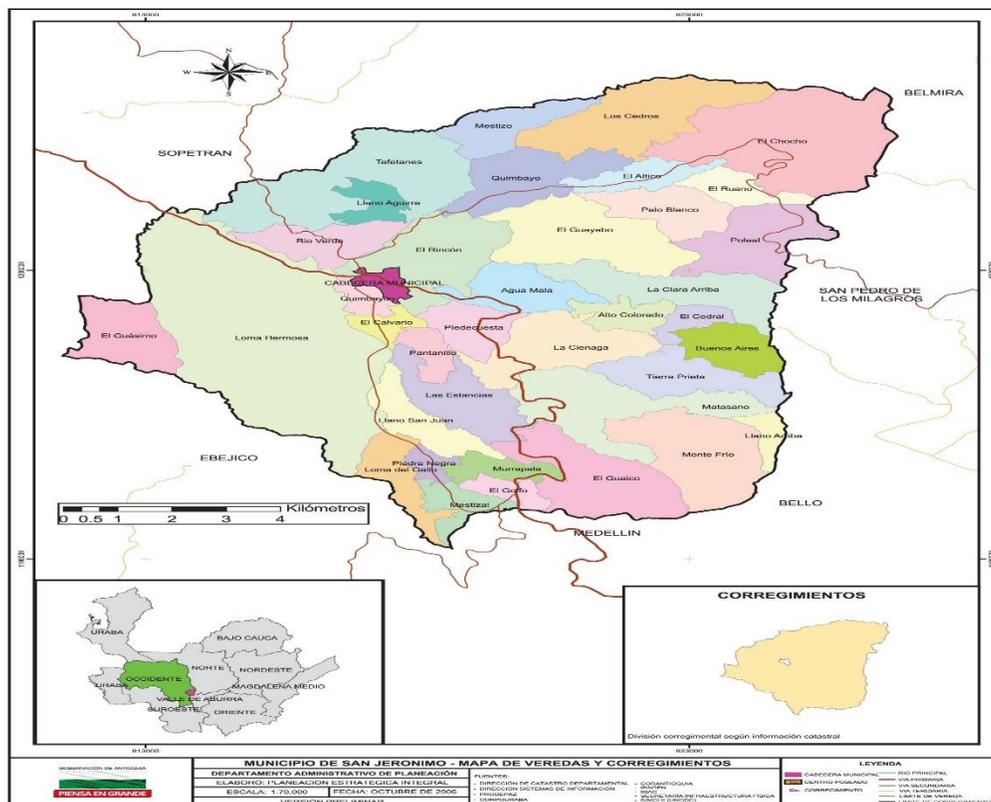
¹¹ Ver <https://surl.li/ktbnyp>

8. Caracterización del municipio y su población

En información consultada en la página de la Alcaldía del municipio, se presenta a San Jerónimo como uno de los 125 municipios del Departamento de Antioquia, ubicándose en la subregión de Occidente; su cabecera municipal se encuentra a una altura de 750 msnm y alcanza una temperatura de 25°C. Se encuentra a 34 Km de distancia de la ciudad de Medellín y limita al sur con el corregimiento de San Sebastián de Palmitas (Medellín), por el occidente con el municipio de Ebéjico, por el norte con el municipio de Sopetrán y al oriente con el municipio de San Pedro de los Milagros como se muestra a continuación en la figura 6.

Figura 6

Mapa municipio de San Jerónimo con sus límites y veredas y corregimientos.



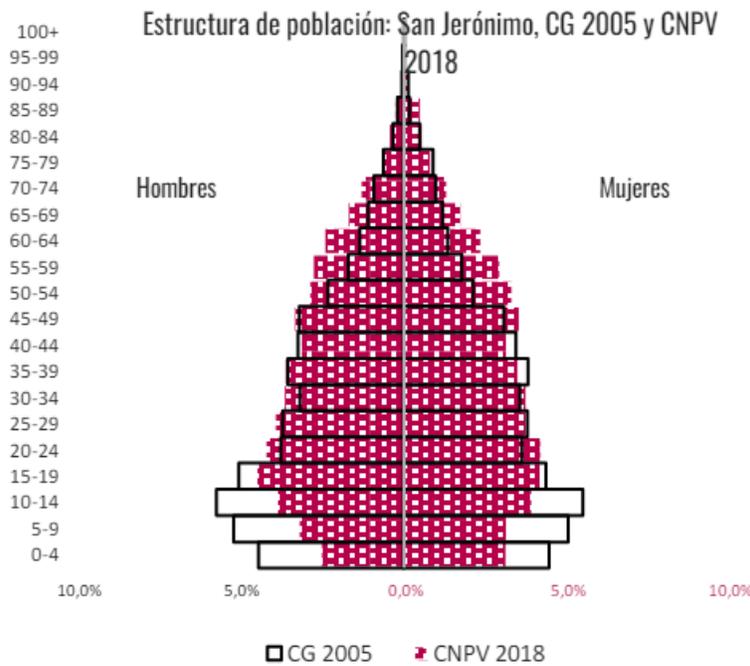
Nota: Fuente <https://surl.li/uzarwn>.

Su fundación se dio en el año de 1616 por Francisco Herrera Campuzano erigiéndose como municipio en el año de 1757, teniendo inicialmente el nombre de San Juan del Pie de la Cuesta, San Jerónimo de los Cedros hasta llamarse simplemente San Jerónimo, su extensión total abarca

una zona de 155 Km2 en donde se ubican un total de 32 veredas, contando con una extensión de 0.7 Km2 de espacio urbano y 154,3 Km2 de espacio rural. Su población (ver figura 7) según el DANE para el año 2019 era de 13.158 habitantes representado en número de hombres el 49.4% (6.503) y en mujeres el 50.6% (6.655).

Figura 7

Pirámide poblacional por edad del municipio de San Jerónimo Antioquia; comparativa de los censos 2005 y 2018.



Nota: Fuente (DANE, 2019)¹²

Según información del censo realizado en el 2018, la ubicación de su población en la cabecera municipal representa el 49,5% y el 50,5 se encuentra en centros poblados y zona rural; hay un total de 8.239 viviendas donde el 72,2% son de uso residencial, el 27,1% de uso no residencia y el 0,7% es de uso mixto, existiendo un total de 6.231 casas, 1.752 apartamentos, 249 cuartos, 4 viviendas étnicas y 3 de otro tipo de vivienda; el 98,8% tiene acceso a energía, 83,3% a acueducto, 47,7% a alcantarillado, 27,7% a gas natural; 65,6% a recolección de basuras y el 25,7% a internet el 20%, lo que representa un aumento en comparación al censo del 2005 (ver tabla 1). El

¹² Ver <https://surl.li/icutgm>

20% de la población se ubica en un rango de edad entre los 0 a los 14 años, el 65,2% representa las edades estimadas de los 15 a los 59 años, y el 14,8% son los adultos mayores de 60 años.

Tabla 1

Comparativa servicios domiciliarios censos 2005 2018.

Información de viviendas con cobertura de servicios domiciliarios en San Jerónimo Antioquia.						
Año de censo	Servicios Públicos Domiciliarios					
	Energía	Acueducto	Alcantarillado	Gas	Recolección de basuras	Internet
Censo 2018	98,8%	83,3%	47,7%	27,7%	65,6%	25,7%
Censo 2005	94,5%	79,2%	47,4%	0.0%	ND	ND

Nota: Fuente (DANE, 2019)¹³

Cuenta con una densidad poblacional de 83 habitantes por Km² su ubicación se ha tornado estratégica para los proyectos viales del país lo que ha generado una presión por la parcelación y subdivisión de terrenos para la construcción de fincas con fines de recreo, descanso y de segunda residencia, fenómeno que indiscutiblemente está muy ligado al desarrollo turístico de la región. (Plan de Desarrollo 2020 – 2023, p. 16)

San Jerónimo es el primer centro poblado que se encuentra luego de la salida del Túnel Fernando Gómez Martínez, una vez se sale de Medellín hacia el occidente antioqueño, convirtiéndolo en la puerta de entrada de la subregión; esta condición más su amplio recurso paisajístico lo convierten en un lugar propicio para que se desarrollen actividades turísticas y se instauren proyectos inmobiliarios que cumplen la función de segunda vivienda, todo aquello influenciado y sostenido por las dinámicas propias y nacientes de una urbanidad globalizada que tiene cuna en la ciudad de Medellín. Esto conlleva a la conquista de su espacio rural, que atrae al turismo muestra a su riqueza medio ambiental y paisajística como un recurso propicio para fomentar la explotación del suelo de otras formas, diferentes a las tradicionales agropecuarias. Así pues, el municipio se convierte en un espacio donde proliferan establecimientos de diferente tipo que atraen a una población flotante proveniente de diferentes partes del mundo o del país, tienen

¹³ Ver <https://surl.li/kwpitd>

influencia directa de la ciudad metrópoli que es Medellín, consolidando una infraestructura urbana cercana al casco urbano del municipio, parcelaciones y fincas de recreo en la zona rural (Bernal, 2013).

El suelo rural en el municipio y en otros cercanos ha sido objeto de cambios de vocación, así, lo que otrora se centraba en el sector agropecuario, hoy se consolida en usos dependientes de las dinámicas urbanas, acarreado la valorización de la tierra y generando divisiones o parcelaciones de terrenos que van a contener una mayor población demandante de actividades económicas diversas.

Según el sitio web de la Alcaldía y el Plan Municipal de Gestión del Riesgo de Desastres (PMGRD) 2017, en San Jerónimo permanecen economías y formas productivas tradicionales, aunque con el tiempo, se han dado transformaciones que han significado su reducción y han dado paso a otras formas de relación y aprovechamiento del medio.

Actualmente la vocación agrícola del municipio se ha visto reducida en comparación con otras épocas en donde la producción era a mayor escala y el café representaba el producto base de la región; la fuerza productiva y el uso del suelo se han visto desplazados hacia la ejecución y adopción de otras actividades y usos de otra naturalidad como ocurre con el empleo de la población como mayordomos en fincas de recreo y otros sectores que junto a parcelaciones, centros recreativos, hosterías, etc., se vienen convirtiendo en características del municipio, especialmente en las zonas cercanas a la cabecera municipal.

En lo que respecta a las zonas altas, aun sobreviven pequeños cultivos, principalmente para el autoconsumo y su comercialización se ve reducida por la baja capacidad productiva, además de la ausencia de centros de acopio cercanos que permitan su distribución en el medio local, lo que implica una intermediación con Medellín, desde donde se compran los productos producidos en las diferentes veredas y se comercializan posteriormente en el mismo municipio, encareciendo el precio del consumidor final local, además de que la oferta de productos se complementa con los de otras zonas por la baja producción local.

El plátano es el producto que más se produce en la actualidad, las diferentes veredas se inclinan por la producción o especialización en algunos productos y se observan otro tipo de cultivos como el de fríjol, yuca, maíz y papa. En las zonas altas se observa el tomate y la cebolla junca, y en una pequeña escala productiva se evidencian productos frutales autóctonos como el mango, la guanábana, los mamoncillos, el corozo, la papaya, la guayaba y cítricos. El cultivo de la

caña panelera está experimentando una reactivación con la recuperación de trapiches comunitarios que han derivado en una gran acogida por la comunidad, ya que, en épocas pasadas, representaba una gran importancia para la producción local, significando el sustento de muchas familias (PMGRD, 2017).

La producción pecuaria se da a pequeña escala en el municipio, existe la explotación porcina, avícola, piscícola y ganadera, esta última con una mayor participación histórica en relación con las otras, se ha visto reducida por el aumento del turismo y las fincas de recreo, en lo que respecta a la producción lechera se tiene que no cuenta con un buen mercadeo. La producción piscícola ha aumentado de la mano de algunos particulares. La agroindustria es inexistente aun con la presencia de personal capacitado para la transformación productiva de frutas en productos derivados.

A pesar de que en los últimos años el turismo cuenta con un crecimiento significativo gracias a la construcción de hosterías, hoteles, urbanizaciones y fincas de recreo, además de contar con la cercanía a la ciudad y a otros centros turísticos de la región, a nivel municipal no se cuenta con una organización que permita la explotación adecuada de recursos turísticos, como la riqueza ecosistémica, dado que en el municipio abundan fuentes hídricas que podrían beneficiar a las comunidades locales, más que a aquellos propietarios y grandes capitales de los sitios donde se instalan los turistas.

Las diferentes fiestas a lo largo del año son conocidas a nivel regional, allí se dan ocasión el Aniversario del Municipio: febrero 22.

- Festival del Artista y Cantautor: Mes de Abril.
- Fiestas Patronales de San Jerónimo: septiembre 21 al 30.
- Semana Mayor: Mes de marzo o abril.
- Fiestas del Sol y del Agro-Turismo: Segundo fin de semana del mes de noviembre.

La actividad comercial, a pesar del aumento del turismo, es incipiente, una débil organización en esta materia hace que las actividades de mercadeo no sean divulgadas y llevadas a cabo con solidez por lo cual los visitantes traen sus productos desde las zonas de origen. Esto disminuye las posibilidades de movilización de productos locales ya que, estos mismos, son transportados hacia Medellín sin abastecer el consumo local.

8.1. Ordenamiento territorial: Acuerdo 018 de 2020

El Esquema de Ordenamiento Territorial del Municipio de San Jerónimo Antioquia (EOT 2020), lo reconoce como una zona estratégica en materia ambiental, agropecuaria, turística y de expansión de las dinámicas urbanística. Bajo este conocimiento se enfoca en construir un esquema que atienda esas necesidades de la población, protegiendo su paisaje rural bajo estrategias que eviten el deterioro ambiental, convirtiéndose en un área de compensación con relación a la ciudad. Se reconoce como un punto articulador de la subregión Occidente y potencializador de nuevas economías además de la conservación de las dinámicas socio económicas campesinas tradicionales del municipio, todo ello se piensa en una articulación sostenible que permita el desarrollo del municipio. Su topografía amplia en suelos térmicos e inclinaciones distribuye sus áreas en alto, moderado y bajo riesgo, por lo cual, pensando en ello y en la integridad de sus habitantes, se consolidan estrategias que permitan un crecimiento moderado en materia urbanística y que no se atente con la integridad del paisaje y de quienes allí habitan (EOT; 2020).

En su artículo 6 el EOT (2020) manifiesta la prevalencia de los intereses generales a los intereses particulares, lo que supone una ejecución de políticas a nivel territorial que integren las necesidades generales de su población y de una forma coherente y consensuada se implementen acciones que cumplan con ese principio. Para ello se consolidan estrategias como los planes de desarrollo, que apuntan a garantizar al menos teóricamente, la sostenibilidad a nivel regional como parte integral de la subregión, además de la protección del patrimonio natural, histórico y cultural que faciliten la construcción social del territorio.

El esquema de ordenamiento territorial es un instrumento que se ha diseñado para facilitar el desarrollo y crecimiento del municipio desde sus contextos urbanos y rurales, a partir del conocimiento del territorio, el aprovechamiento y protección de sus recursos naturales, sociales, económicos, paisajísticos y culturales, por parte de los intereses públicos y privados que facilitan y dinamizan su ocupación, velando por salvaguardarlo a partir de acciones en favor de la sostenibilidad. De esta forma, el municipio de San Jerónimo vincula en sus planes al Valle de Aburrá como ese agente que permite el desarrollo y crecimiento del territorio urbano y rural del municipio, buscando que el uso del suelo configure un escenario para el turismo de los habitantes del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Una estrategia que se apega a las nuevas funciones de

una ciudad, que contiene elementos referentes de ocupación y formas de vivir y ocupar el territorio típico de la metropolización.

En Bernal (2013), se puede apreciar cómo la dispersión de la ciudad produce transformaciones funcionales y físicas donde el referente bajo el cual se ocupa el espacio cambia, es decir, la forma la que se dispone de él modifica el orden y las cotidianidades que allí se desempeñan, dando lugar a un área intermedia entre lo urbano y lo rural donde se conjugan elementos de ambos tipos de territorialidades. El EOT de San Jerónimo en este punto, si bien no manifiesta una intensión de verse influenciado en un cambio que sea dominado por una relación vertical por los valores de la ciudad, sí abre un escenario en el que procura un crecimiento económico y social, donde, de manera sostenible, apunta al aprovechamiento de sus recursos paisajísticos y sociales para amparar un crecimiento en materia socio económica y, es la ciudad, aquel ente externo que al integrarlo en las funcionalidades municipales facilita ese camino, permitiendo la explotación de diferentes recursos bajo nuevas y reestructuradas modalidades de usos.

Por ejemplo, el fortalecimiento del sector turístico enriquece un escenario en el que se hacen visibles esas transformaciones territoriales dando lugar a la construcción de espacios en los que se recibe a una población que, si bien tiene epicentro en la ciudad de Medellín, trae una diversidad de valores globales que deben mediar e interactuar con los propios del lugar, enriqueciendo la construcción mutua de un nuevo territorio.

En el artículo 9 del EOT (2020) se planean las políticas, objetivos y estrategias de ordenamiento, en donde se “complementa e integra la planificación económica y social con la dimensión territorial y ambiental, racionaliza las intervenciones sobre el territorio urbano y rural, orienta su aprovechamiento y desarrollo sostenible en coherencia estratégica y armonía con normas de superior jerarquía” (p. 7).

En lo que respecta a las políticas ambientales se destaca la política 5 de este artículo que está:

- Orientada a valorar el sistema natural y a contribuir con el desarrollo adecuado de una sostenibilidad ambiental en el territorio municipal planteándose como objetivo. Valorar y contribuir a la sostenibilidad ambiental del territorio. Al recurrir a las siguientes Estrategias.

- Conservar y proteger la biodiversidad de fauna y flora, las reservas y áreas protegidas con protección estricta.
- Reconocer las externalidades y establecer un sistema de compensaciones concertadas en lo subregional y en lo regional (principalmente, con las demandas provenientes del Valle de Aburrá).
- Proteger y promover la conservación, protección y recuperación de los ecosistemas asociados al recurso hídrico para garantizar la oferta adecuada y continua del recurso.
- Promover actividades productivas sostenibles, con función social y ecológica. Crear las condiciones para la conservación y aprovechamiento sostenible de los recursos, prácticas comerciales y de servicios basadas en tecnologías de producción limpia, que beneficien a la población local.
- Prioridad en la protección de la vida humana, la prevención, reducción y mitigación de riesgos, y control de las dinámicas socioculturales respecto a las restricciones naturales. Regular la capacidad de expansión urbana en suelo seguro con proyectos habitacionales de calidad, prioridad en la cobertura de las necesidades de la población local residente por mayor tiempo en la municipalidad. (EOT, 2020, pp. 8-9)

Este EOT ha sido pensado como una herramienta que permita la articulación de los componentes urbano y rural con los demás municipios de la subregión y con las otras subregiones, especialmente con el Valle de Aburrá, el cual, desde su dinámica de metropolización, influye directamente con el desarrollo y crecimiento del municipio. A este principio se apega el crecimiento controlado de la población y el territorio bajo los parámetros de sostenibilidad, que garanticen a los habitantes derechos como el de vivienda digna, con una buena calidad habitacional, derecho a la movilidad, uso del espacio público y acceso a los servicios públicos como agua, energía, entre otros, además del derecho a la participación política y a la de toma de decisiones en el territorio.

El municipio de San Jerónimo actualmente es cuna de esa expansión metropolitana que, si bien no llega a ser una extensión urbanística en el que se observe una alta densidad poblacional

como en las ciudades, sí recibe ese flujo de intereses sobre su espacio que busca ser conquistado por esos valores urbanos bajo diferentes formas de ocupación. En él se dan lugar intenciones que procuran satisfacer nuevas demandas por parte de una población que no solo es del Valle de Aburrá, sino que se vincula con una población global que tiene espacio dentro de las dinámicas globalizantes que operan hoy en los diferentes mercados.

Los territorios o más bien aquellas institucionalidades que los representan han procurado el anclaje a esos nuevos procesos globales que se manifiestan de diferentes formas, entre ellas, aparecen sectores económicos con grandes capitales como el inmobiliario que procura dar soluciones propuestas por los aparatos institucionales. Así para Bernal (2013) “los negocios inmobiliarios se han convertido en la vía para la inversión de excedentes financieros que aseguran una valorización en el tiempo, y tiene como manifestación la transformación urbana a partir del proceso de mercantilización” (p. 17).

Según Mattos (2008) la mercantilización del desarrollo urbano se da bajo tres aspectos que lo acentúan: 1. La globalización financiera donde la apertura con el mundo permite disponer de capitales que buscan rentabilizarse de forma rápida. 2. Una gestión pública que flexibiliza condiciones en relación con regulaciones del uso del suelo y que permiten una mejor consolidación de un mercado inmobiliario. 3. Una propaganda amplia con la cual se atrae de forma ágil y fácil una amplia oferta de capitales. (Mattos, 2008, citado por Bernal, 2013).

En ese orden, Bernal (2013) expone que, para el caso latinoamericano, las ciudades crean condiciones y dinámicas que invitan a incursionar en procesos globales vinculados con la circulación de capitales y proyectos inmobiliarios que promuevan la transformación del suelo urbano, y a su vez, las dinámicas sociales y económicas de quienes habitan y circundan el espacio.

Así, se ha dado paso a procesos hegemónicos en donde el espacio es transformado hacia la metropolización, que responde a motivaciones nacientes de la demanda, en donde los agentes sociales buscan un acercamiento a sus similares, de esta manera los oferentes del mercado inmobiliario logran construir y movilizarse en un mercado novedoso que les permite el acceso a diferentes estratos socioeconómicos.¹⁴ En este orden de ideas, la ruralidad aparece como un nuevo

¹⁴ En Colombia los estratos sociales hacen referencia a “la capa o nivel de una sociedad” (<https://sur.li/jovezq>). Así el DANE define la estratificación social como una clasificación socioeconómica de los sectores del territorio nacional, que permite identificar los inmuebles reciben los servicios públicos de forma tal se haga un cobro diferencial de estos según los sectores, permitiendo la asignación de subsidios y el recaudo de contribuciones de tal manera que los estratos más bajos sean subsidiados por medio de las contribuciones que hacen los estratos más altos. Esto se logra gracias a

escenario en el que el sector inmobiliario se expande bajo formas atractivas para un sector poblacional que responde a las fluctuaciones características del mercado de la construcción, que en su avanzada, incorpora el acceso a servicios asociados, como la internet, que permite el ingreso de otros servicios asociados como la oferta de servicios bancarios, la presencia de inversionistas nacionales e internacionales que buscan una casa de campo, una doble residencia, una oportunidad de negocio, etc., que dinamizan el mercado al atraer nuevos interesados en realizar inversiones en: Todo tipo de turismo, desde el que se recibe en las torres de apartamentos con piscinas y otros servicios cuyos propietarios ofrecen por plataformas como air be and be de y en el que se desvalorizan los espacios residenciales, estimulando a la movilidad poblacional, específicamente de la población campesina que vende las tierras heredadas de sus padres, abuelos, bisabuelos, etc., ante los inflados precios sobre el valor de la propiedad que les genera el hecho de quedar inmersos en los impactos en el tejido social generados por el paso de la carretera, como son: el creciente acceso a bienes y servicios como la internet, los servicios bancarios, las ofertas monetarias con que hacen sobre sus tierras resultan seductoras.

Según el DANE (2021a) citado por Santana & Alzate (2023), en Colombia en las últimas dos décadas la construcción de vivienda experimentó un aumento del 11%. Para el caso concreto de la Metropolización de Medellín y el Valle de Aburrá (AMVA), según Santana y Alzate (2023) se configura junto a otros procesos similares en grandes y medianas ciudades del país, como importantes impulsores del sector de la construcción al momento de aumentar su participación en el PIB nacional. Además, presentan un escenario en el marco de las últimas dos décadas, concretamente en el periodo 2004-2020 dentro del mercado inmobiliario del AMVA que denominan como “Mercado Capitalista de Vivienda” que está conformado por entidades financieras y promotoras inmobiliarias, en el que la práctica tiende a un mercado cerrado con oferentes (promotores-constructores) que homogenizan los mercados locales o subregionales mediante la apropiación de nichos de mercado. Esto se asocia al creciente fenómeno observado en diversos municipios como los de la subregión Oriente Antioqueño y el Occidente Cercano en relación con la ausencia de oferta de soluciones de vivienda de Interés social (VIS) o interés

que Colombia es un Estado social del derecho en el que constitucionalmente se vela por la solidaridad y en la redistribución equitativa de los ingresos. Entre otras aplicaciones se da la orientación de capitales en la planeación de la inversión pública, la realización de programas sociales, el cobro diferencial del impuesto predial y la orientación del ordenamiento territorial (<https://surl.li/qixutg>).

prioritario (VIP)¹⁵ dejando acceso a este mercado primordialmente a los sectores con mayor capacidad financiera que usufructúan el territorio y sus capitales.

Es preciso mencionar que este tipo de viviendas son de gran importancia para el desarrollo urbanístico y social de un país, ya que como lo menciona Ponce (2017) las viviendas VIS y VIP son dirigidas a los estratos socioeconómicos más bajos de la población y las familias más vulnerables, de forma tal que gracias a los bajos costos estos sectores pueden acceder a ellas mediante auxilios y facilidades de entidades gubernamentales, financieras, públicas y privadas que en conjunto no solo contribuyen a dar solución al déficit de vivienda sino que dinamizan otros sectores económicos como el de la construcción permitiendo así la generación de nuevos puestos de trabajo.

En Colombia, la Ley 1537¹⁶ de 2012 tiene como objetivo el promover y garantizar el desarrollo y la solución de vivienda digna para los sectores más vulnerables de la población. Mediante esta ley se encuentra confluencia entre entidades de orden nacional y territorial junto al sector privado para llevar a cabo la ejecución, planeación y desarrollo de proyectos de vivienda tipo VIS/VIP, incentivando la financiación de la vivienda por parte del sistema financiero y de esta forma promover el desarrollo territorial. Dicha ley señala las funciones, responsabilidades y competencias de estas entidades, de forma tal que se constituyan mecanismos que facilite el acceso de las familias al desarrollo de proyectos, mediante financiamiento y acceso a recursos además de definir parámetros bajo los cuales el sector privado confluya y se sume a la ejecución de los proyectos.

Para Suárez Peña (2022), las soluciones de vivienda social VIS/VIP que en Colombia se han dado gracias a las normativas impulsadas desde los años 90 del siglo pasado, han acarreado en su masificación, sin embargo, el espacio social o equipamientos colectivos que de ellas debe derivar con el fin de que sus habitantes tengan acceso al bienestar social y se introduzcan en un relacionamiento con su hábitat, es reducido y de difícil acceso lo que deriva en una afectación negativa del bienestar social, por lo cual es prudente que la ejecución y desarrollo de estos proyectos se hagan de la mano de las comunidades, de forma tal que se haga una construcción

¹⁵ Las viviendas VIS/VIP en Colombia se definen según el Ministerio de Vivienda como: VIS; aquellas soluciones de vivienda que cumplen con los estándares de calidad a nivel urbanístico, arquitectónico y de construcción sostenible que no superan un valor de 135 Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes (SMLMV). Por su parte las viviendas VIP es aquella vivienda de interés social que su valor no supera los 90 (SMLMV). (<https://surl.li/mueyaa>)

¹⁶ Ver (<https://surl.li/jjfbwk>)

coherente de los espacios habitacionales y los equipamientos colectivos que permitan una construcción coherente del territorio.

Continuando con Santana y Alzate (2023), mencionan que la creciente oferta de vivienda ha generado un aumento significativo de los precios de los proyectos vivienda en donde los proyectos VIS han elevado sus precios al límite asemejándose a las soluciones de vivienda de capitales privados o como ellos los nombran NO VIS, lo que implica que los proyectos se estructuren y diseñen dentro de estas categorías y haya una marginalidad en la producción de soluciones VIP y en sí sobre los sectores sociales a los que irían dirigidos.

El alcance del mercado capitalista de vivienda, se ha extendido más allá de los límites del área metropolitana, influyendo en los mercados de vivienda de los municipios del altiplano de Oriente y a los 3 municipios del occidente cercano, (entre ellos San Jerónimo) procurando una integración a un solo mercado de estas tres grandes áreas en donde el equilibrio en precios similares, las empresas oferentes que circulan en el mercado y las tendencias de un mismo tipo de oferta (VIS y NO VIS) consolidan esa metropolización (Santana y Alzate, 2023).

En lo que respecta al occidente cercano bajo la influencia de la construcción y puesta en funcionamiento del corredor vial se experimentó un aumento importante en la construcción de vivienda y una alta especulación en los precios, consolidando dentro del mercado una tendencia a la producción de proyectos NO VIS de segunda residencia, condominios y parcelaciones que evidencian un interés del mercado a dirigirse a sectores de la población de altos ingresos. Esto llevó a aumentos del precio de la vivienda hasta un 118 % entre 2005-2007 para luego regularse entre el 2008-2011 disminuyendo un -9,4 % y luego, en -23 %, regulándose con los precios del AMVA y el Oriente (Santana y Alzate, 2023).

Estas tendencias evidencian una transformación de espacios que rompen con las formas de ocupación del territorio; para el área de occidente que viene de una tradición rural recientemente impactada por la puesta en funcionamiento de la conexión vial, el súbito aumento en ese periodo de la construcción inmobiliaria genera transformaciones que implican cambios en la población nativa de tradición campesina, pues las soluciones de vivienda que ofrece el mercado inmobiliario difiere de la tradicional vivienda campesina, la cual, requiere de atención para garantizar el mejoramiento de vida de sus pobladores autóctonos. Las apuestas por dicho mejoramiento quedan pendientes para las administraciones actuales y futuras en el caso del Municipio de San Jerónimo, ya que como lo manifiestan (Torres et al., 2021) la inversión en este reglón;

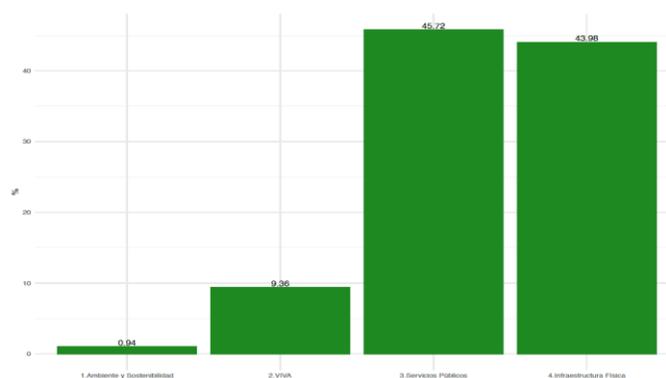
En el caso de las condiciones habitaciones (relacionada con los materiales inadecuados) y el acceso a servicios públicos hay brechas que deben cerrarse con respecto a la subregión y al departamento, con el fin de que las condiciones básicas de vida de las personas en el municipio se vean potenciadas. (p. 18)

La Figura 8 representa esa inversión, evidenciando una atención relativamente baja en el mejoramiento de las condiciones de la vivienda con relación a la inversión en servicios públicos y en la infraestructura que, si bien apuntan a mejorar las condiciones de vida de los habitantes, por lo general, son factores que valorizan los espacios, generando situaciones contraproducentes para las familias involucradas:

El gobernador Luis Pérez ha dicho que uno de sus mayores logros es pavimentar vías terciarias, para que los campesinos tengan mejor calidad de vida. Sin embargo, están haciendo cobros de valorización a campesinos que no tienen con qué pagar. Hay cobros por 90 millones de pesos, o hasta 500 millones de pesos”, aseguró Luis Peláez, diputado de la Asamblea por el Polo Democrático que lideró la denuncia este lunes 18 de marzo en una rueda de prensa. (García, 2019)

Figura 8

Inversión per cápita por dimensión acumulada municipio de San Jerónimo periodo 2020 2021.



Nota: Fuente (Torres et al., 2021)

De esta manera los procesos inmobiliarios y de infraestructura afectan negativamente el mejoramiento de las condiciones de vida de los que han habitado desde tiempo atrás el territorio.

De allí viene la comprensión de cómo estas poblaciones se encuentran presionadas por las transformaciones que se suscitan por los intereses de grandes capitales.

8.1.1. Definición de los suelos

En el paisaje del municipio de San Jerónimo (Antioquia) se puede apreciar un vasto espacio, de un ambiente natural y verde, que permite comprenderlo como una zona de predominancia rural, con una vocación tradicional asociada con actividades agrícolas. Ahora, al acercarse al casco urbano, actualmente se observa su expansión de la mano con un evidente aumento de comercios, vías, puntos de servicios, equipamientos, edificaciones y viviendas de características ciudadinas que hablan de una transformación y del crecimiento propio de las ciudades.

El artículo 10 del EOT (2020) de San Jerónimo aborda la clasificación del suelo de la siguiente forma:

El suelo en el municipio se clasifica y divide en tres categorías, urbano, de expansión urbana y rural. Su clasificación depende de su estructura ecológica principal, la zonificación como área de riesgo, la capacidad de soporte del territorio y su naturaleza productiva y protector.
(p 14)

En esta clasificación intuye una diversidad en relación con la forma en que se está organizando y reconfigurando el territorio, el cual se dispone a una transformación constante por medio de los flujos que se dan desde la ciudad. Las categorías de suelo con que cuenta el municipio de San Jerónimo son: suelo urbano; suelo de expansión urbana; suelo rural definen de la siguiente manera.

Suelo urbano. El EOT (2020), en su artículo 11, define el suelo urbano como aquellas áreas que cuentan con sistemas viales y redes primarias de acueducto, alcantarillado, energía, entre otras, que permite la construcción de edificios, además de aquellos centros poblados tradicionales con baja o media urbanización. El suelo urbano del municipio de San Jerónimo tiene un área total de 288,12 ha, correspondiente al 1,79% de la superficie total municipal.

En lo que respecta a este espacio, por su misma definición, trae consigo la consolidación de un proceso de urbanización (como se aprecia en la figura 9) que permite la configuración de una

zona con una infraestructura de diferente tipo en donde se desarrollan actividades propias de ciudad, como comercio, ocio, entretenimiento, aprendizaje, deporte, servicios públicos, equipamientos colectivos, entre otras. Así pues, estas áreas a medida que se intervienen van dando paso a esa configuración urbana que se compone de vías, centros comerciales, unidades residenciales, casas, apartamentos, parques, universidades, museos, teatros, industrias, bancos, etc.

Figura 9

Panorámica casco urbano de San Jerónimo.



Nota: Fuente <https://surl.li/arvayd>

Con la ampliación urbana se van conquistando territorios bajo formas que combinan o desplazan esos elementos que los caracterizan, por aquellos elementos urbanísticos que aparecen, amparados por procesos económicos como los turísticos o inmobiliarios. Entre las diferentes formas en las que se adopta y enriquece un paisaje urbano están la rururbanidad, la expansión periurbana o periurbanidad y la Suburbanización.

La primera se presenta como un entramado de lugares y zonas que configuran dinámicas propias en donde se da una correlación entre habitantes originarios rurales y personas de ciudad de distintas procedencias, cultura economía y educación. (Nates; 2018). Estos lugares se ubican o se construyen en espacios tradicionalmente rurales en donde se comienza a dar una difusión de dinámica urbanas que ayudan a la construcción de un territorio híbrido (Bernal, 2013).

La Suburbanización por su parte es la expansión del suelo urbano hacia la periferia de la ciudad lo que ha reconfigurado las nociones de frontera entre lo rural y lo urbano y la de centro periferia, además de reconfigurar la relación campo ciudad, debido a la eclosión y dispersión de la infraestructura urbana y la adopción de nuevas actividades económicas en suelo rural (Bernal, 2013).

Según Ubilla (2019) la suburbanización es un proceso en el que se descentralizan las ciudades, por medio de la expansión urbana hacia zonas rurales, llevando consigo el movimiento de la población urbana y la de los capitales u excedentes resultantes de las dinámicas económicas permitiendo la redistribución de las actividades urbanas en el espacio, ampliando su periferia y reconfigurando la forma de habitar las ciudades.

En lo que concierne a la periurbanización Hernández 2016, lo define como un espacio marginal, en donde se efectúa el crecimiento irregular de la ciudad en distintos puntos de esta, sosteniendo una relación incoherente con respecto a los usos del suelo. La periurbanidad es una forma de suburbanización o desconcentración urbana, pero es desarrollada sobre una base de desarrollo más pobre en servicios y actividades productivas, considerándose como zonas transitorias entre lo urbano y lo rural con una alta predominancia urbana.

Las anteriores definiciones describen maneras de cómo se consolida la urbanidad en suelo no urbano, el cual, dentro de los mismos intereses administrativos y con el ánimo de que se dé una expansión controlada que no atente contra la misma integridad del municipio, sus tradiciones y espacialmente sus comunidades, se consoliden áreas en las que se pueda configurar esa expansión, categorizándose como suelo de expansión urbana, tal y como se explica a continuación.

Suelo de expansión urbana. En lo que respecta a la clasificación del suelo de expansión urbana, el artículo 12 del EOT (2020) lo define como una respuesta a las dinámicas de desarrollo actuales, lo que lo ubica como un punto estratégico entre el occidente cercano y el área metropolitana del Valle de Aburrá. Esto propicia tendencias de crecimiento en donde se brinda respuesta urbanística para la construcción de segundas residencias o permanentes para habitantes de la ciudad (no solo de recreo), consolidándose en el mercado inmobiliario como otra opción.

Su expansión se divide en los cuatro costados de la cabecera municipal (suroccidental, suroriental, occidental y oriental). El suelo de expansión urbana presenta una superficie aproximada de 126,23 ha, correspondiente al 0,78% del área total del territorio municipal.

Con relación a la ciudad de Medellín se tiene que ésta, al igual que muchas de las grandes metrópolis a nivel global, se enfrentan a desequilibrios como deterioro del ambiente a nivel auditivo, ambiental, visual, densificación por sobrepoblación, tráfico vehicular, saturación de servicios, entre otros. Es allí cuando los municipios cercanos se vuelven funcionales, equilibrando algunos de aquellos males que aquejan a la ciudad. Según el Lineamientos de Ordenación Territorial para Antioquia (LOTA) mencionado por Bernal (2013), los municipios de la subregión

de occidente específicamente Santa Fe de Antioquia, Sopetrán y San Jerónimo, aparecen como zonas estratégicas para solventar y dar soluciones a esos desequilibrios que enfrenta Medellín. En lo que respecta a San Jerónimo se categoriza como un centro local principal, lo que lo configura como una:

Base que produce y sostiene la pirámide urbana del país. Es decir, que este tipo de centros, más que conformar en torno de sí un área de influencia organizada y dinamizada por las actividades y servicios, sirven como sustitutos de centros de mayor jerarquía y tienden a tipificarse como ciudades dormitorio. (LOTA, citado Bernal, 2013, p. 25)

Bajo estos lineamientos el municipio procura su expansión urbana, que en parte está dirigida a esa población proveniente de la capital antioqueña, experimentando una transformación poblacional vía procesos migratorios. Según Granda (2021), la migración se comprende como una variable que afecta a la demografía, entendiéndose como un proceso en el que los sujetos buscan un cambio de entorno político, administrativo, económico o socio cultural al igual que supone el traslado de residencia que implique mutación en las dinámicas ancladas a un lugar.

Para Bernal (2013) el mercado inmobiliario que se desarrolla bajo lo que ella llama turismo residencial responde a la construcción y producción del espacio como un bien de consumo, el cual, al convertirse en una mercancía responde a lógicas especulativas, termina incidiendo en los agentes sociales que los consumen influenciados por las narrativas sobre la proximidad entre lo rural y lo urbano. Es así como el sector inmobiliario alimenta la idea de un ascenso social y, bajo esta lógica, se abre paso en una amplia oferta de proyectos donde se dan separaciones y formas de segregación bajo cerramientos y barreras que buscan la protección de los turistas residenciales.

Estos procesos se dan en su mayoría sobre el suelo considerado de expansión urbana ya que, por características particulares del suelo rural, se busca su protección integral. Sin embargo, el suelo de expansión no es algo más que una extensión de la frontera urbana que termina conquistando el suelo rural bajo diferentes formas de ocupación ya descritas.

Suelo rural. Por último, el suelo rural presentado en el artículo 13 del EOT (2020), cumple un papel estratégico y de protección ecológica en cuanto a la sostenibilidad ambiental en el sistema de relación urbano regional. Son áreas no aptas para el uso urbano por su naturaleza productiva, forestal y de aprovechamiento social y responsable de los recursos naturales, a las que se asocian

actividades como el ecoturismo, la vivienda rural y los equipamientos colectivos. Esta clase de suelo representa una superficie de terreno aproximado de 15.712,14 ha.

El suelo rural se ha convertido en la actualidad en esa zona de expansión de habitantes urbanos; la revalorización que han tenido los espacios rurales ha generado considerables transformaciones que han supuesto cambios de usos del suelo y migraciones, en donde disminuye la población nativa y se transforma el paisaje mostrando nuevas formas de apropiación del espacio. El municipio de San Jerónimo no ha sido ajeno a esos acontecimientos que, en el tiempo, terminan impactando los ecosistemas conservados.

Esta disminución de la población en la zona rural puede ser la expresión de procesos de desplazamiento de la población campesina debido al aumento de las parcelaciones en las zonas rurales, asimismo los procesos de expansión urbana gracias a la presión creciente en la demanda de predios y los favorables términos legales han provocado el aumento de la población urbana, llevando a que las veredas aledañas a la cabecera municipal inicien procesos de desenglobe de los predios. (Municipio de San Jerónimo, 2012, citado Granda 2021, p. 38)

El espacio rural es el que ha dado paso a la hoy Autopista Mar 1, y ante este tipo de fenómenos, Granda (2021) indica que los cambios en el uso del suelo se clasifican como de alto impacto ambiental al asociarse con las operaciones del desarrollo, debido a que están ancladas a procesos de modernización. Esto deriva en el impacto de otras variables de tipo económico y social como la reducción de una economía agropecuaria y el desplazamiento de viviendas de la zona de influencia hacia otros sectores, lo que implica un traslado de los habitantes, acarreado desarticulaciones en las comunidades, para este caso, las campesinas.

Cuando se sale de Medellín por el Túnel de Occidente, San Jerónimo es el primer centro poblado que se encuentra, condición que, sumada a su amplio recurso paisajístico lo convierten en un lugar propicio para que se desarrollen actividades turísticas y se instauren proyectos inmobiliarios que cumplen la función de vivienda permanente y de segunda vivienda. Así se da la conquista de su espacio rural, que por parte del turismo ve en su riqueza medio ambiental y paisajística un recurso propicio para fomentar la explotación del suelo de otras formas diferentes a las tradicionales agropecuarias.

El suelo rural en este municipio y en otros cercanos, ha sido objeto de cambios de vocación, que antes se expresaba mayoritariamente en el sector agropecuario y que hoy se consolidan en usos dependientes de las dinámicas urbanas, lo que valoriza el precio de la tierra permitiendo la subdivisión de predios y el aumento en el tiempo de la población.

Como impactos derivados del cambio en el uso del suelo, se potencia el mercado inmobiliario rural, aumenta el valor de los predios, se incrementan los costos de vida y permanencia para la población local; además de la población que atrajo y atrae la construcción y operación de los dos proyectos viales, comienza a llegar nueva población que se encargará de cambiar el uso del suelo (...). (Granda, 2021, p. 86)

En el PMGRD (2017) se divide el uso del suelo en tres regiones topográficas clasificadas según los metros sobre el nivel del mar (msnm). De esta forma los suelos y sus usos se localizan en las zonas:

Alta: Se localiza por encima de la cota 1.500 msnm donde se localizan suelos que permiten el desarrollo de actividades agrícolas y de ganadería de baja intensidad productiva. En esta zona se ubican las principales fuentes hídricas y aún se conservan algunos espacios boscosos que deben ser protegidos para garantizar la conservación de los recursos.

Media: su altura máxima es de 1.500 msnm, es un área en donde se localizan tierras de muy buena calidad que son aptas para la producción agrícola y parte del casco urbano.

Baja: se ubica entre los 650 y 1.000 msnm con un clima cálido y un paisaje con poca vegetación. Es la zona de mayor impacto con relación a la construcción y operación de la vía y el Túnel de Occidente, además de contener las zonas donde se ha dado la subdivisión de terrenos asentando en ellos usos residenciales y recreativos, presentando una reducción casi por completo de la producción agrícola y ganadera.

A nivel urbano se presentan una gran variedad de usos institucionales, comerciales, residenciales y es donde están la mayor cantidad de servicios. Por lo tanto, es aquí donde se presentan la mayor cantidad de conflictos y deterioros por usos incompatibles.” (PMGRD, 2017, p. 21).

Dado que la mayor parte del territorio municipal es de carácter rural, se hace importante conocer cómo se consolidan desde el ordenamiento los usos que se destinan para este tipo de suelo en el municipio.

Usos del suelo rural. El suelo rural es el espacio en el que la transformación del uso del suelo se detecta con gran facilidad, gracias a esas nuevas dinámicas que se vienen dando en estas áreas tras la consolidación de las nuevas ruralidades. El espacio rural, al ser el escenario donde se desarrollan estos procesos, es donde los habitantes comienzan a percibir la transformación de las condiciones socioeconómicas.

En lo que respecta a los espacios aledaños o impactados por la construcción vial Aburrá Río Cauca se han evidenciado transformaciones como las que expone Muñoz (2010) para el caso de Palmitas en donde los cambios de actividad económica se presentan como una respuesta a la cercanía con Medellín generando un auge de desplazamientos laborales pues las familias otrora dedicadas a las actividades tradicionales en el territorio pasaron a emplearse en los restaurantes de la nueva vía, en el sector de servicios y propiamente, en la ciudad.

El tamaño de la familia es uno de los factores que se ha visto impactado, la poca rentabilidad del trabajo de la tierra dada las pequeñas extensiones de los predios, ha impactado también en el mercado laboral de la ciudad, poblados cercanos y a la misma vía, observándose que las familias, donde padre y madre conformaban una unidad productiva doméstica, ahora se emplean en otros sectores diferentes al agrícola, disminuyendo el número de hijos, y cuando los hay, éstos prefieren migrar a hacia la ciudad, o a otros lugares a nivel nacional donde se establecen, implicando un cambio de la composición social (Muñoz; 2010).

Así pues, las estructuras que se dieron lugar por mucho tiempo dentro del espacio rural se van desarticulando y dando paso a otras formas de organización productiva, lo que termina impactando los usos del suelo como una respuesta adaptativa a las nuevas realidades a las que se enfrentan las comunidades bajo influencias y procesos urbanos.

De esta forma, dado que el presente trabajo ha tenido el interés de visualizar y analizar esos procesos de transformación en un área rural de San Jerónimo desde la perspectiva de la rururbanidad, se expondrá la forma en la que se clasifican e identifican los usos que se le otorga al suelo rural en el municipio, dejando antes asentada la transformación del núcleo familiar a nivel local en los últimos censos 2005-2018. En la tabla 2 se puede apreciar la tendencia a la disminución de los miembros de la familia en ese periodo de tiempo.

Tabla 2*Número de personas por hogar según censos 2005 y 2018.*

Año Censo / Número de personas por hogar	1 persona	2 personas	3 personas	4 personas	5 personas	6 o más personas
Censo 2018	18,1%	22,8%	23,8%	19,3%	8,4%	7,6%
Censo 2005	12,9%	15,7%	20%	20,7%	13,1%	17,6%

Nota: Fuente (DANE, 2019)

En el artículo 138 del acuerdo 018 (2020) se presupone un uso del suelo según su potencialidad, la capacidad de resolución de conflictos y procura encontrar la forma adecuada de aplicar el modelo de ocupación planeado, reuniendo como criterio las facilidades o imposibilidades que determine el medio natural, garantizando su sostenibilidad bajo el uso adecuado de actividades y atendiendo a los modos de ocupación que se dan en el espacio rural.

Bajo esta definición de usos y las restricciones que se dan en cada zona, se supone un control que acarrearía una transformación lenta, ya que se prioriza la conservación, y que las actividades que en ellas se den no se alejen de la naturaleza. Sin embargo, la ejecución de una obra de esta magnitud incide en el modelo de ordenamiento de los municipios; las transformaciones espontáneas que se dan no son consideradas con la misma velocidad en las planificaciones locales, las cuales parecen no prever estas situaciones, que en la mayoría de los casos no dependen de órdenes locales, sino nacionales, que adelantan proyectos que engloban intereses más amplios, los cuales, una vez planificados se ejecutan ágilmente e inciden de la misma manera en los usos definidos localmente.

Sin duda, este tipo de megaproyectos transforman los territorios que atraviesan y su alcance se extiende a otros lugares, lo que encuentra perspectivas tanto positivas como negativas a la luz de quienes experimentan tales cambios, como lo son las comunidades involucradas e incluso con la planificación en el territorio. Las tablas 3 y 4 nos permiten observar como se hace desde EOT 2020 una clasificación de los usos del suelo en el espacio rural, determinando zonas que por sí solas expresan unos usos y unas prohibiciones que procura dotar de ciertas características a los espacios.

Tabla 3
Clasificación usos del suelo rural según zona

Tipo de Zonificación	Características
Principal	Alude a la función específica de la zona ofreciendo ventajas en materia de desarrollo sostenible.
Complementario	No se opone al principal y va de la mano de la potencialidad, productividad y protección del suelo y demás recursos naturales.
Restringido	Tiene un grado de incompatibilidad en materia urbanística y/o ambiental y es controlable según las normas urbanísticas y ambientales.
Prohibido	Es un uso totalmente incompatible con el uso principal y viola los objetivos de conservación y planificación ambiental y territorial.

Nota: Elaboración propia a partir de descripciones del EOT, 2020¹⁷

Mediante la zonificación del suelo rural se le brindan usos específicos que denotan en actividades que permiten según la vocación territorial, desarrollarse de forma armónica con el medio y sus restricciones según el riesgo y/o amenazas que representan en las zonas y los recursos que se encuentran en ellas. Así pues, al zonificar el territorio rural dentro del municipio se otorgan aquellos usos propios, sus opuestos y con los que se pueden entremezclar, de forma tal que se da una segunda clasificación que se considera natural.

Tabla 4
Clasificación usos del suelo rural según su naturaleza.

Naturaleza del Suelo	Definición
Uso Forestal Protector	La riqueza natural del territorio constituye un fuerte corredor biológico y se busca sea protegido, así se definen zonas donde se restringe y prohíbe los usos productivos. En estas áreas se permite obtener productos secundarios del bosque, garantizando la conservación y el conocimiento científico del ecosistema además de proteger y garantizar servicios vitales para la comunidad como el acueducto.
Uso Forestal Productor	Continúan velando por la protección del ecosistema además de adaptar usos productivos que suman a su conservación ayudando a consolidar objetivos medioambientales, económico y sociales de manera sostenible.
Uso Agroforestal	Estas zonas tienen una ampliación hacia usos de tipo agrícola no intensivos estableciendo una diversidad productiva que ayuda al fortalecimiento ecosistémico

¹⁷ Ver <https://surl.li/faucoc>

	mezclando “las coberturas boscosas, los cultivos y las explotaciones pecuarias de baja intensidad”
Uso Agrícola	Se consolida en las zonas del municipio donde se permite y establecen las diferentes actividades agrícolas por medio de la consolidación de cultivos permanentes y semipermanentes.
Uso Mixto Urbano-Rural	Aquí se da una mezcla de actividades urbanas y aquellas características de la vida rural siendo estas las que predominen gradualmente según el tipo del suelo en el que se ubique.
Uso Residencial	Se asienta en los centros poblados propuestos para el municipio de San Jerónimo, siendo la vivienda la actividad que prevalece y encuentra complemento con usos compatibles.
Uso Residencial Campestre	Es exclusivo para vivienda campestre rural y puede complementarse con actividades compatibles.
Uso Servicios e Industria	“Áreas con una mezcla homogénea de usos industriales y de servicios con una vocación hacia los usos propios de un corredor vial suburbano relacionados con la logística, el transporte, el almacenamiento y la industrialización y los servicios turísticos”.

Nota: Elaboración propia a partir de descripciones del EOT, 2020

Estas categorías reúnen la naturaleza del uso que es consecuente con las condiciones naturales y de riesgo que presenta, garantizando la sostenibilidad medio ambiental a la que apunta el municipio.

Estos usos suponen una articulación coherente con las condiciones ecosistémicas y medio ambientales que ofrece el territorio, pero la estructura bajo la que se configura dicha obra se sustenta bajo la influencia de intereses 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 (...)” (Muñoz, 2010, p. 372) lo que supone nuevos usos que no necesariamente se integran a los planes territoriales por la misma velocidad y espontaneidad con la que aparecen.

En esta misma línea el Plan de Ordenación y Manejo de la cuenca Hídrica del Río Aurrá POMCA (s.f), pone en evidencia una transformación territorial y de usos del suelo de aquellos municipios que hacen parte la cuenca del Río Aurrá, entre ellos San Jerónimo, en donde los cambios con relación al uso del suelo, indica que:

Han dejado de ser territorios tradicionalmente agrícolas para pasar a utilizar grandes extensiones de tierra en la construcción de fincas de recreo e infraestructura para el turismo, genera diversas situaciones que tienen como consecuencia la insostenibilidad de la economía campesina por medio del cultivo de autoconsumo, así pues, estas personas han dejado de ser productoras de sus propios alimentos para empezar en algunos casos a depender del mercado laboral y económico para la obtención de éstos. (p. 1130)

Aunque su estudio se hace en Palmitas lo que expone Muñoz (2010) nos permite comprender cómo Aburrá Río Cauca ha transformado no solo este lugar de estudio, sino también aquellos territorios bajo la influencia de la obra donde ésta representó no solo un acercamiento a Medellín, sino también la posibilidad de una aproximación y uso de dinámicas alejadas de la naturaleza agrícola, respondiendo entre la resistencia y la capacidad de articular lo propio con lo externo.

Pero si bien la influencia de la ciudad ha generado diversos cambios para los pobladores de estas zonas, estas ¿qué intereses despiertan en los habitantes de ciudad? esos intereses ¿a qué mercados responden para satisfacer las necesidades que en ellos suscitan? ¿acaso aún luego de casi 20 años de funcionamiento de la vía, continúa siendo una simple zona de paso?

Considero que esta zona ya es un terreno abonado para una fase de gentrificación rural en donde se da una integración de nuevas condiciones que permiten flujos que aceleran esas transformaciones, donde el espacio se torna atractivo bajo su fácil acceso y los servicios que comienzan a instaurarse en él. De esta forma, factores como la movilidad, el turismo, la riqueza ecosistémica son factores que seducen a una población y con ellas, a las actividades que se suman a esos cambios territoriales.

8.2. Sistema de movilidad: la puerta de la transformación territorial

Las vías principales de acceso a los municipios del occidente son aquellas arterias que han permitido esa conexión de la ciudad de Medellín con el océano Atlántico, una salida al mar que fue trabajada durante gran parte del siglo pasado y que hoy viene logrando una significativa reestructuración en materia tecnológica y de eficiencia. La construcción y planificación del sistema

vial del departamento se encaminó para generar la unión y comunicación de diferentes cabeceras municipales y las zonas productivas con los centros, veredas con sus cabeceras urbanas y viceversa, ampliando considerablemente la malla vial y sirviendo de conexión intermunicipal.

Ante la importancia que supone la movilidad, el sistema vial en San Jerónimo se define en el artículo 50 de su EOT (2020), entendiéndose como:

Se entiende por movilidad, el sistema que conecta los espacios urbanos, a fin de darles accesibilidad e integrarlos a través de una infraestructura vial jerarquizada y sistémica, que articula los modos de transporte de personas y cargas, permitiendo a la ciudadanía acceder a su lugar de residencia y a los servicios que le ofrecen el municipio y el entorno. El sistema de movilidad se constituye en uno de los componentes principales para el desarrollo municipal; por lo tanto, se consolida como una herramienta esencial para estructurar la morfología urbana, y un factor determinante para la productividad económica municipal, así como para la mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos en general. (EOT, 2020, p. 37)

En su definición se destaca la importancia de la conectividad que debe tener el municipio de manera interna, con su casco urbano y con sus veredas, (ver figura 10) a su vez, esto representa la conexión asertiva con los demás municipios de la subregión y las otras subregiones. De esta forma se permite y garantiza a la ciudadanía acceder a los diferentes servicios de su territorio de manera integral y que el mismo municipio se desarrolle. El artículo 51 del mismo acuerdo clasifica las vías del municipio entre vías de orden nacional que garantizan esa conectividad a nivel nacional y departamental. Las de orden regional permiten la comunicación con los municipios de la región y los fronterizos y las de orden local son las que permiten esa movilidad interna bajo las diferentes vías urbanas que se conectan entre sí y comunican a las diferentes veredas del municipio.

En relación con la migración intermunicipal, es decir, las personas que salen e ingresan hacia y desde los diferentes municipios de Antioquia, se presentó un saldo positivo en donde llegaron más de los que se fueron, los principales lugares de origen de los inmigrantes son del Valle de Aburrá, seguido de Santa Fe de Antioquia y San Pedro de los Milagros. La nueva vía se asocia a este saldo positivo en donde además de representar un municipio de fácil acceso, presenta nuevas oportunidades de empleo e inversiones asociadas al turismo, lo que atrae visitantes a fincas de recreo o parques de atracciones y acuáticos, además, impactó en el crecimiento de la construcción de urbanizaciones en la zona urbana del municipio.

Otra oleada migratoria se asocia con el mejoramiento de Aburrá Rio Cauca bajo la concesión Mar 1; en esta ola de migración se destaca un aumento de segunda residencia en los municipios donde San Jerónimo participa con el 42,47% en relación a la subregión aunque con las facilidades de trabajo en casa que dejó la pandemia, se han convertido un foco de residencias permanentes, además de representar la migración de una población longeva ya que corresponden a grupos de pensionados que salen de la ciudad.

En san Jerónimo la participación es de 6 habitantes migrantes de cada 100 siendo originarios a nivel migración interdepartamental de Bogotá, Córdoba y Valle del Cauca, intermunicipal, de Medellín, de San Pedro y de la región, vienen de Ebéjico, Sopetrán y Santa Fe de Antioquia. Los grupos que se destacan oscilan entre los 20 y los 34 años y los mayores de 55 años.

Granda (2021) sostiene que los flujos migratorios permiten la comprensión de aquellas transformaciones de los territorios. Actualmente, San Jerónimo es cuna de esos procesos que vienen siendo impulsados por diferentes renglones económicos que ven en el área rural un recurso potencial de inversión y la posibilidad de aumentar capitales gracias a las facilidades que se han dado gracias al funcionamiento de la actual Autopista Mar 1 y el Túnel de Occidente. Dentro de los flujos migratorios, el turismo trae tras de sí un saldo positivo en materia poblacional, el aumento de esta actividad se da de la mano con estrategias para la consolidación de un sector económico que es potencial en la zona, además de ser dinamizador de otras economías.

8.3. El turismo: factor que transforma el uso del suelo.

En las dinámicas económicas se ha presentado un cambio relativo del tipo de labores que desempeñan los habitantes del municipio. La vocación económica de la región se ha volcado en un

auge de economías del sector terciario, enfáticamente en el turismo como casi la única actividad económica de este sector que allí se desarrolla, relegando al sector primario (agropecuario) como segundo que compite por la mano de obra con el sector secundario, donde se destaca la construcción como tipo de actividad que cobra relevancia y se desarrolla en torno a construcciones de segundas viviendas y fincas de descanso (Granda, 2021).

Desde el siglo XX, en Antioquia, el turismo es un renglón económico que tiene su impulso de la mano de la construcción de las vías carretables y en parte de la vía férrea. El uso del automóvil se alió con la cercanía y la rapidez en tiempo para llegar a los nuevos destinos, en donde sus habitantes, se empoderaban de sus riquezas naturales y culturales para ofrecerlos a los visitantes un servicio, el turismo, explotándolo económicamente y sumándose al proceso del desarrollo del departamento. Así pues, con el ánimo de la consolidación del turismo como un rubro importante en la economía de Antioquia, se crean diferentes entidades de diversos capitales con el fin de dar impulso a esta actividad y fortalecer así la economía, ofreciendo y monetizando un nuevo estilo de vida (Castro; 2014).

Según la Organización Mundial del Turismo (OMT), el turismo sostenible atiende a las necesidades de los turistas actuales y de las regiones receptoras y al mismo tiempo protege y fomenta las oportunidades para el futuro. Se concibe como una vía hacia la gestión de todos los recursos de forma que puedan satisfacerse las necesidades económicas, sociales y estéticas, respetando al mismo tiempo la integridad cultural, los procesos ecológicos esenciales, la diversidad biológica y los sistemas que sostienen la vida. (OMT, 1994 citado EOT, 2020, p. 111)

En San Jerónimo se han asentado y construido diferentes sitios recreativos que dinamizan la vocación turística, “lo que ha propiciado en el municipio la aglomeración masiva de personas que se constituye como uno de los escenarios de riesgo.” (Plan Municipal de Gestión de Riesgo de Desastres; 2017; p 26). Para Granda (2021) el turismo incrementa la circulación de personas flotantes, es decir, aquellas que mediante el turismo se mueven en la región siendo una población que genera presiones e impactos significativos en el ambiente y los recursos, dado el uso y los niveles de consumo propios de los habitantes de las ciudades.

A pesar del potencial turístico que se tiene en el municipio, el PMGRD (2017) indica que no hay una organización que permita la explotación adecuada de los recursos turísticos dentro de la jurisdicción y que se consoliden programas de forma directa que involucren a sus habitantes, ya que los sitios de recreo son diseñados bajo cerramientos que no permiten la movilidad de sus visitantes, instándolos a permanecer dentro de su propiedad.

Lo mismo se expresa en el Plan de desarrollo 2020 – 2023 (2020), donde, además, se presenta un aumento en materia de inversión extranjera tras el aumento la construcción de hoteles y restaurantes que representan una oportunidad para el municipio en términos de la recepción de aquellos visitantes de la ciudad que ven en el municipio ese espacio de recreo, dispersión y descanso. Sin embargo, este tipo de inversiones, aumentan en el paisaje la infraestructura hotelera y las parcelaciones o fincas recreativas, pero no se da la explotación de otros sitios turísticos que beneficien a las comunidades.

Como se ha descrito anteriormente, el cambio del uso del suelo en el municipio es un proceso que ha aumentado con la puesta en funcionamiento de la Autopista Mar 1, ante estos cambios, el turismo se asoma como uno de los principales usos nuevos que se dan en el municipio y en la subregión de occidente como tal. Ante esto el Plan de Ordenamiento y Manejo de Cuenca (POMCA) (s,f), muestra cómo el turismo se viene convirtiendo en la actividad que ocasiona los principales cambios del uso del suelo, porque aparte de la construcción de infraestructura turística, que es la evidencia de una transformación, el turismo moviliza recursos económicos y sociales que impactan al conjunto rural empleando a los habitantes del sector quienes disminuyen o abandonan por completo sus actividades tradicionales. Así pues:

San Jerónimo es uno de los municipios dentro de la cuenca del río Aurrá que ha tenido mayores transformaciones económicas, sociales y culturales debido al auge del turismo, evidenciándose esto en una abrupta transformación del uso y vocación del suelo, pasando de ser predominantemente utilizados en actividades agrícolas, y en menor medida, pecuarias, a tener, actualmente, una vocación turística que se expresa mediante la construcción de infraestructura destinada a la atención de los visitantes que llegan a este espacio en temporadas de recesos escolares y laborales, y fines de semana. (p 1257)

Ante esto, Bernal (2013) explora aquellas “relaciones y tensiones” a partir de la puesta en funcionamiento del Túnel Fernando Gómez Martínez y la ola de procesos de orden rururbano que ello desencadenó, generando un crecimiento metropolitano vinculado al turismo residencial, detrás del cual, aparece la oferta de servicios y de espacios que procuran la satisfacción de las demandas de aquellos habitantes flotantes que responden a dinámicas metropolitanas y globalizantes. Sin embargo, esta población trae consigo fenómenos que invitan a la creación de estrategias que, según el POMCA (s.f) deben velar por la protección de las fuentes hídricas y el espacio, ya que el auge de un flujo de personas especialmente, los fines de semana y en temporada vacacional, genera un impacto negativo en las condiciones naturales, debido al aumento de residuos sólidos que generan los visitantes siendo depositados en zonas rurales en donde no hay cobertura del servicio de recolección de basuras.

Por su parte Granda (2021) expone que el aumento de la población propia y flotante por medio de la construcción de urbanizaciones, segundas viviendas, fincas de recreo, y establecimientos asociados al turismo, evidencian un aumento considerable de la generación de residuos sólidos (basura), que impactan sustancialmente a los municipios del occidente, entre ellos, San Jerónimo. Este aumento incide en la contaminación de recursos como el suelo y el agua, además representa un gasto significativo en relación con la recolección de basuras, demandando una mayor capacidad logística para desplazar los desechos al relleno La Pradera, lo que implica adelantar iniciativas para dar soluciones bajo un relleno propio, pero esto paradójicamente suma a la contaminación del espacio lo que implicaría perjuicios para algunas comunidades.

El turismo entonces se presenta como esa alternativa o respuesta estratégica con relación a la influencia que ejerce en el municipio la conexión al Mar, siendo un factor determinante para el cambio de uso del suelo en gran parte del territorio municipal, donde se vive la reducción de formas productivas y económicas tradicionales, tras la fuerte influencia de las dinámicas de la ciudad y el mundo globalizado que ha irrumpido en la cotidianidad del territorio y las comunidades. De esta forma, los espacios se van viendo saturados por altos flujos y nuevos habitantes que producen tensiones y presiones generadas sobre el espacio ecosistémico que pasa a ser afectado y de igual forma transformado.

8.4. Dimensión ecosistémica del municipio

Dentro de las definiciones y estructuras que se manejan en el EOT, la dimensión ecológica aparece como un factor determinante en materia de ordenamiento, ya que en esta dimensión se integran componentes estructurales bajo un orden de sostenibilidad que permita el desarrollo del municipio pensando en la conservación, cuidado y fortalecimiento de su biodiversidad. Así pues, en el artículo 25 del presente acuerdo se define la estructura ecológica como:

el soporte para el bienestar de las poblaciones; se integra al ordenamiento territorial, en aras de acoger la definición de políticas frente a la conservación de la biodiversidad y sus servicios ecosistémicos, la gestión de áreas protegidas y los modelos de desarrollo (EOT, 2020, p. 19).

En ese orden el EOT (2020) promueve una clasificación de esta estructura separándola en dos vertientes o categorías que permiten constituir planes que las vinculen y consideren con el ánimo de que prevalezca, en el desarrollo y el cuidado del ambiente. De esta forma se categoriza o subdivide esta estructura como una categoría ecológica principal y una complementaria. La primera es un elemento desde el que se estructura e integra el desarrollo de medios productivos con los ecosistemas y la calidad de vida con el cuidado y enriquecimiento de las ofertas ambientales tales como la recuperación de la biodiversidad y el sostenimiento de recursos como el agua, el suelo, la diversidad biológica y el clima, garantizando de esta forma la vida y bienestar de los habitantes, además de impulsar el desarrollo socioeconómico del municipio.

En lo que corresponde a la estructura ecológica complementaria se comprende como un grupo de elementos que permiten, la consolidación de la estructura ecológica principal tras procesos que incluyen áreas con un interés estratégico que requieren un manejo espacial desde el que se restrinjan algunos usos para que se garantice una conservación, cuidado y recuperación, pero a su vez, se vele por un desarrollo sostenible.

De esta manera, el Plan de Desarrollo 2020 2023 (2020) se enmarca en la construcción del territorio urbano y rural bajo el conocimiento territorial desde donde se permita usar de forma asertiva la potencialidad poblacional en la producción de bienes y servicios, alineándose con las políticas públicas que permitan una intervención territorial que respete, garantice y promueva la

sostenibilidad otorgando una efectividad productiva y de relacionamiento con el medio ambiente. Con este enfoque debe observarse con cuidado el impacto generado por los nuevos usos del suelo que, si bien tienen zonas específicas, presentan restricciones, aunque la misma espontaneidad con la que suceden las transformaciones territoriales impide un control efectivo sobre esos nuevos usos que terminan presionando los ecosistemas.

Bernal encontró, en el año 2013, un municipio donde los actores inmobiliarios se abrían espacio en el territorio municipal, dando lugar a proyectos residenciales; estos espacios eclosionan bajo diversas modalidades ya mencionadas que atraen esa nueva población que otorga otras dinámicas al territorio e impacta sus recursos. El desarrollo y ejecución de estas construcciones se amparan en planeaciones municipales que procuran una sostenibilidad social y ambiental, por ello, como compensación adelantan obligaciones que procuran el mejoramiento de vías de conexión, acceso y mejoramiento de servicios comerciales y de acueducto, además de buscar y crear estrategias que mitiguen o eviten impactos sobre las fuentes hídricas y el ambiente, que cumplan con aquellos lineamientos otorgados por las autoridades ambientales que beneficien al territorio.

De esta forma, se pone de manifiesto un impacto inevitable que, si bien da soluciones en materia habitacional, representa una huella sobre los recursos de forma tal que aquellos sectores que lo generan se ven en la obligación de hacer reparaciones¹⁸ e intervenciones sobre el mismo espacio ecosistémico para evitar mayores daños, ante el funcionamiento indeterminado que supone una infraestructura inmobiliaria y, a su vez, los usos turísticos y de movilidad que se han dado en el territorio.

Estos procesos derivados de intervenciones inmobiliarias o turísticas que afectan los ecosistemas son un continuo que tiene su aceleración en el momento de la proyección de la mega obra, donde los impactos pueden acontecer de forma indirecta, pero que en el largo plazo generan mayor impacto sobre las comunidades y ecosistema (Muñoz et al., 2021). Ante ello Granda (2021) indica que los EIA realizados en el marco de estos dos megaproyectos (Aburrá Rio Cauca y Autopista Mar 1), no proyectaron su estudio en una variedad de circunstancias y dinámicas poblacionales que se desatarían en el largo plazo en aquellas zonas de influencia del proyecto, donde una cercanía a la ciudad permitiría flujos que impactarían el ambiente a nivel local, lo que

¹⁸ Algunas de las reparaciones generadas por los agentes inmobiliarios en algunos proyectos Residenciales en San Jerónimo que rastreo Bernal (2013) fueron, la construcción de plantas de tratamiento de acueducto, adecuación e iluminación de vías, construcción de colector de aguas residuales, construcción de acueducto. Ver Bernal, 2013, pp 41-42.

convierte a este tipo de estudios en un mero trámite con el fin de poder obtener la licencia de construcción requerida.

En el EIA adelantado por Devimar (2017) en la ejecución del proyecto vial Autopista Mar 1, en el reconocimiento de los impactos generados por la obra, equipararon los términos económicos de aquellos posibles impactos con los beneficios de éste, en sus distintas fases, para el territorio en general, mostrando que el proyecto podrá mejorar la calidad de vida de las comunidades. Así, al suponerse que el proyecto es bueno para la sociedad, (aunque se detectan impactos que demuestren lo contrario), se realizará lo necesario para que se garantice la ejecución de la obra.

Lo anterior tiene mayor cabida al momento en que los valores que se tienen en cuenta para medir si hay o no beneficios para las zonas de influencia, son la mayor eficiencia en la movilidad y transporte de bienes y servicios, amparados en el supuesto de que el desarrollo económico debe conducir a modelos productivos de gran volumen, dejando de lado los modelos campesinos. Esto se sustenta en el principio que reza que el bien común debe primar sobre los intereses particulares, lo que hace que este tipo de proyectos no tengan freno. De esta forma, se fortalece la nueva visión sobre el campo o áreas rurales, las cuales tienen mayor validez en la medida en que se acercan en espacio, forma y estilo a una naturaleza cada vez más urbanizada.

Así pues, el EIA descrito define como beneficios para las comunidades:

la generación de empleo, la reducción de los costos por ahorro de tiempo de viaje de los vehículos, los efectos económicos por la demanda de bienes y servicios en el área de influencia y el incremento en el valor de los predios (EIA, 2017, pp. 20-21).

Estos beneficios, si bien se pueden tomar como tales, se deben también concebir como la semilla de cambios futuros no calculados como parte de los impactos directos del proyecto.

Aquí se impulsa a la transformación del territorio bajo esas otras formas de empleo que pasan a ser necesarias tras una desvalorización y desarticulación paulatina de la producción de bienes, servicios y del comercio local, que pasan a competir de manera desventajosa con aquellos capitales más robustos, además de generar el éxodo local bajo la venta de terrenos que pasan a ser insostenibles para muchas familias, convirtiéndose estos hechos en impactos permanentes que contribuyen a la mutación del medio.

Según EIA (2017) en sus resultados se detectaron algunos impactos no internalizables, con una residualidad alta, lo que significa que son impactos con muy altas probabilidades de permanecer y de generar cambios en el medio. Dentro de esos cambios se recurre a la valoración monetaria del bien o recurso afectado en donde se consideran sus usos y valores ambientales directos e indirectos, lo que implica una limitante para poder dar un valor asertivo del impacto, sin embargo, se procuran acciones que contribuyan con una compensación adecuada.

Estos impactos repercuten en el funcionamiento natural de los ecosistemas, tanto en su medio biótico como abiótico, lo que implica un desequilibrio general del medio donde se reúnen aquellos procesos naturales a nivel subterráneo con la composición hídrica y mineral del suelo y la microbiota que lo acompaña, que permiten la generación de nutrientes para una mejor adaptación en la superficie de las especies de flora y fauna que existe en el territorio, además que garantizan la calidad de medios productivos dependientes de la calidad del suelo.

La intervención de estos medios a través de talas, remoción y deposición de materiales, modifican de forma substancial ese orden natural que permite ese equilibrio y aprovechamiento del medio por parte de las comunidades. Los desequilibrios generados no solo ocasionan pérdidas de nichos naturales o de procesos productivos, sino que ponen en riesgo la integridad de los habitantes e, incluso, la misma operación de la obra con la presencia de transformaciones en procesos geológicos que se manifiestan por medio de taludes.

Por eso se versa en intervenciones y valoraciones que por lo general velan por subsanar los impactos una vez hechas las intervenciones, pero es posible que dichos procesos no alcancen a reparar aquellos daños generados en materia ambiental y social.

Continuando con aquellos impactos posteriores a la puesta en funcionamiento del proyecto y que no son considerados en los EIA (Granda, 2021) se tiene es el aumento demográfico, uno de los factores principales, quizá el más importante, que termina impactando el medio, pues es a la población externa a la que se dirigen los mercados instaurados en las localidades, con el ánimo de convertirlos en los consumidores de aquellos bienes y servicios producidos, constituyendo una relación más intensa con el entorno donde, la naturaleza de muchas zonas y el ordenamiento destinado sobre ella, no soportan los flujos generados, ocasionando, además de desequilibrios, una falta de coherencia entre lo planificado y la realidad que muestra el campo.

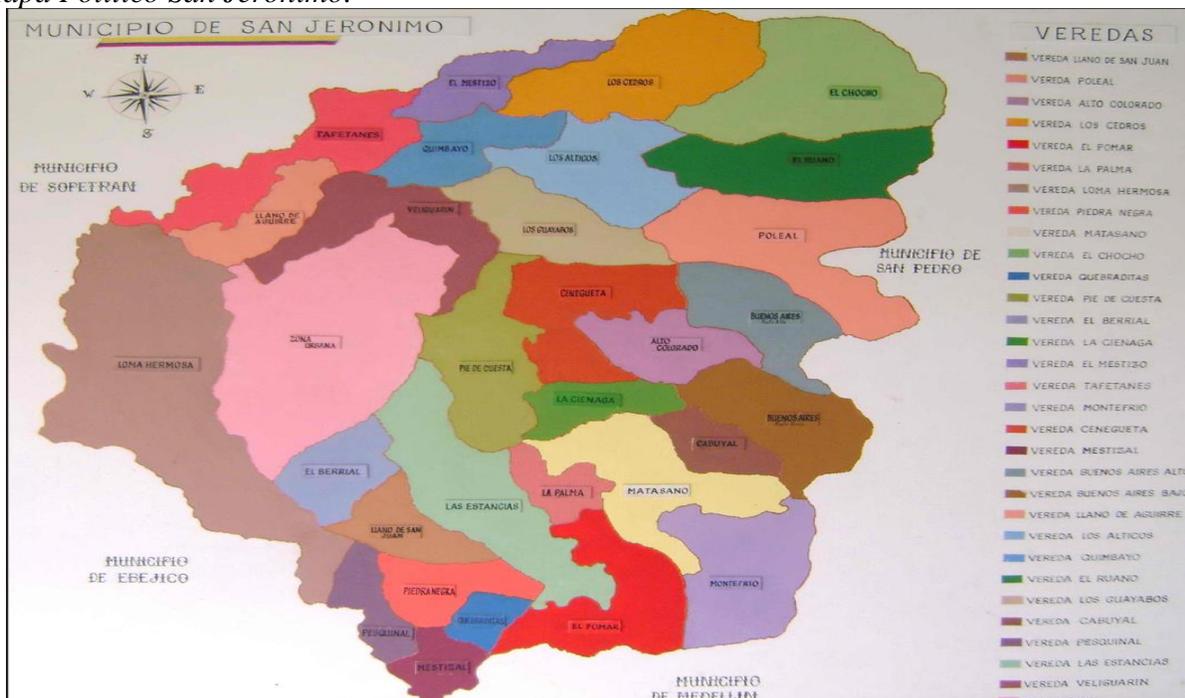
Así pues, lo planificado por el municipio lo posiciona como un territorio en el que prima la conservación y el desarrollo de economías del turismo y de la producción bajo una tradición

campesina, también procura se garantice a sus habitantes el acceso integral a los servicios públicos y equipamientos educativos, de salud y seguridad, además de proyectarse como un territorio articulado bajo un desarrollo vial que logre la integración de lo urbano y lo rural con el área metropolitana y aquellos proyectos de desarrollo portuario que se adelantan en el Urabá antioqueño. Su crecimiento urbanístico, apunta a ser desarrollado de una forma controlada acorde a la capacidad ecosistémica que ofrece el territorio velando por la protección del medio y el acceso a los diversos recursos de manera sostenible. La expansión urbanística se proyecta sobre zonas de bajo riesgo aislándola de aquellas consideradas de alto riesgo, en aquellas zonas de alta importancia ecosistémica la construcción de vivienda será de uso campesino (EOT, 2020).

9. Percepción local sobre las transformaciones y el abandono bajo la influencia de la actual Autopista Mar 1. Vereda El Pomar.

Según Bernal (2013), el espacio geográfico se presenta como un concepto transversal a los fenómenos de la expansión metropolitana y a lo que ella denomina turismo residencial, toda vez que el espacio geográfico se comprenda como un conjunto de relaciones dadas bajo criterios que suponen una forma y se les dota de una función ubicándose en un espacio histórico. Es decir, el espacio geográfico se forma a partir de la diversidad de relaciones de orden social, cultural económico, político, ambiental entre otros, haciéndose funcional para la conjunción dentro de un orden establecido y pudiéndose ubicar en un espacio temporal.

Figura 11
Mapa Político San Jerónimo.



Nota: Fuente <https://surl.li/hmdkx1>

El espacio geográfico se da dentro de un espacio físico en donde se ponen en acción una serie de relaciones de diferente orden que se conjugan dotándolo de una forma coherente y organizada que supone funciones estructurales para los elementos que en él aparecen, pasando por una temporalidad que lo reviste de un carácter histórico.

Es así como las transformaciones territoriales se constituyen en la medida en que se dan procesos sociales que tienen una dimensión geográfica, es decir, que los procesos sociales se ubican dentro de un espacio temporal y físico por medio de una territorialización, que fija relaciones sociales y territorialidades que dominan y se imponen, viéndose representada en los diversos elementos y dinámicas de los lugares (Bernal, 2013).

9.1. Comercio y agricultura

La construcción y operación de la Autopista Mar 1 en el tramo que conecta a Medellín con Santa Fe de Antioquia, ha generado una serie de transformaciones en lo que respecta a las diferentes veredas y comunidades de aquellas municipalidades que atraviesa, tal ha sido el caso de la vereda El Pomar de San Jerónimo (Antioquia), por la cual pasa la Antigua Vía al Mar y que se ubica a unos kilómetros de distancia de la vía nueva, en la parte alta del municipio de San Jerónimo, en frontera con el corregimiento de San Sebastián de Palmitas.

La entrada en operación en el año 2006 del Túnel de Occidente y la entonces Conexión Vial Aburrá Rio Cauca, significó un abandono y colapso del comercio que se desarrollaba en los diferentes estaderos y tiendas ubicadas a lo largo de la carretera, además, parte de la economía campesina de la zona tenían salida de sus productos en estos establecimientos o en las orillas de la vía donde el constante paso de visitantes la dinamizaba. Actualmente el escaso paso vehicular y la reducción de espacios para trabajar la tierra se suman a un panorama que, desde la perspectiva de aquellos antiguos habitantes, han transformado las dinámicas de este territorio viéndose un abandono o reducción de las actividades agrícolas y comerciales que caracterizaba el lugar en años anteriores. Así lo expresan varios de sus antiguos habitantes que coinciden en sus descripciones:

Cuando la carretera vieja estaba en funcionamiento y en donde Puerto Nuevo es el punto principal acá arriba estaba en funcionamiento que es el desvío a Ebéjico, la productividad y lo que es el manejo campesino era más fácil por la parte pues del comercio, en lo cual los

productos que se sacaban eran más fáciles para vender, ya que toda la gente se tenía que desplazar por acá, por encima, entonces la gente se bajaba y compraban la naranja compraban el plátano, la yuca, entonces era más fácil, más factible para que la gente campesina vendiera. Fuera de eso no había una apropiación de terrenos como ahora, o sea, no había tanta casa ni tanta casa finca, la mayoría eran casas campesinas, entonces habían más cultivos, de café, plátano, yuca, se cultiva cebolla, se cultiva en algunos puntos, mango, tomate, tanto el de aliño como el riñón que es el más grande, se maneja parte de ganadería en la parte alta de la montaña, hay parte lechera, muy poca ya, entonces todo eso se movía en rededor de los estaderos que estaban en esta parte principal (vía antigua) hasta San Jerónimo, desde Palmitas, hasta San Jerónimo eso era una línea económica muy movida, todo el mundo y la gente de la parte alta de la montaña, bajaban esos productos y se vendían en los estaderos que eran los puntos como más grandes para la distribución de esos elementos. (Mateo Sánchez, Habitante nacido en vereda El Pomar, comunicación personal, 11 de enero 2024)

Figura 12

Vía Autopista Mar 1 fotografiada desde El Pomar y Antigua vía al mar.



Nota: Fotografías propias

La construcción de la vía nueva Aburra Río Cauca denotó un acercamiento a la ciudad y con ello la ruralidad existente pasó a ser campo de nuevas formas de apropiación con la ampliación de la ciudad más que en tamaño, en su influencia sobre estas zonas. La dispersión de la ciudad produce transformaciones funcionales y físicas donde el referente bajo el cual se ocupa el espacio cambia, es decir la forma de disponer del espacio y sobre él, una diversidad de elementos modifica

el orden y las cotidianidades que allí se desempeñan, los habitantes comienzan a verse permeados por otros patrones y los valores sobre lo propio se diluyen transformando los modos de vida.

El joven no se dedica a la agricultura, nosotros los adultos ya no estamos para ciertas cosas para ciertas actividades, entonces si es muy notorio lo de la agricultura. Por ejemplo, uno saber que por aquí en la vereda uno no consigue ni siquiera una yuca, que hay que ir a buscar al mercado a Palmitas o a San Jerónimo o a Medellín. Pero no es por otra cosa sino porque ya la juventud, esos no son sus oficios. (Doña Teresa, Habitante de la vereda El Pomar desde hace más de 40 años, comunicación personal, 12 de enero de 2024)

Lo anterior comienza a manifestarse dentro de lo que se ha denominado nuevas ruralidades donde el carácter tradicional que se le daba a lo rural dentro de la producción agrícola campesina se desvanece. Hoy las nuevas ruralidades acercan a estos lugares a otras actividades ancladas a todo tipo de sector productivo en donde, el suelo rural, se vislumbra como una “reserva” para la “(...) expansión de área residenciales, de la industria y del comercio en masa” (Linck, citado por Muñoz, 2010, p. 358). No obstante, las comunidades manifiestan otros comportamientos que dificultan el traslado hacia formas económicas propias entre las nuevas generaciones, las cuales son atraídas por dinámicas ajenas.

En El Pomar se refleja que, la cercanía con Medellín ha significado un cambio de referente, como se manifiesta en la voz de los pobladores, sus tradiciones campesinas se están viendo diezmadas por la importancia de una economía bajo un mercado laboral diferente. La vía nueva ha significado para algunos una fuente de empleo, donde el peaje y los estaderos se convierten en lugares donde desarrollan sus actividades económicas y/o se emplean, ya que representan una mejor alternativa frente a las posibilidades que actualmente pueden ofrecer los cultivos. Esto se demuestra en las palabras de una de sus habitantes:

La tierra uno siembra unos cultivos, ¿qué pasa en el tiempo mientras uno siembra esos cultivos? Pues hay que esperar y no sé cómo sobrevivir mientras sale una yuca, un maíz, un frijol, porque eso es de tiempo en cambio ellos (jóvenes) trabajando quincenalmente están recibiendo su dinero. Pero de todas maneras por acá quedamos con los platanitos y los

poquitos granitos de café que den los arbolitos (Doña Teresa, Habitante de la vereda El Pomar desde hace más de 40 años, comunicación personal, 12 de enero de 2024)

Al cruzar el túnel se hace evidente en las zonas aledañas de la vía un aumento de espacios comerciales que suponen una respuesta al flujo que se da sobre la misma, los estaderos son los primeros que se asoman como lugares de paso para la atención de los visitantes de las zonas turísticas que ofrece la subregión de occidente, pero estos, en su mayoría junto a otro tipo de negocios se abastecen de mercados externos, y no locales, como sucedía antes, lo que debilita la economía del sector anclada a la producción campesina, ya que sus procesos productivos no compiten fácilmente con el mercado de la ciudad.

Que paso con el corregimiento de Palmitas, fue desmejorando ¿por qué? Porque al estar la carretera del túnel ya, en puntos estratégicos pusieron D1, almacenes de cadena los cuales no compran sino a almacenes de Medellín como surtidos y no se proveen de la agricultura que hay más cercana entonces todo el mundo prefiere esos almacenes de cadena, entonces muchos negocios también, negocios de abarrotes en el corregimiento de Palmitas prácticamente han tenido que cerrar y eso allá es solo, pero es por lo mismo. (Mateo Sanchez, Habitante nacido en vereda El Pomar, comunicación personal, 11 de enero 2024)

No obstante, a pesar de un panorama que se presenta con dificultades, aun la persistencia de algunos por conservar sus formas productivas (ver figura 13) las lleva a buscar salida a sus productos y logra sostener tradiciones dentro de un mercado que si bien tiene dificultades para encontrar beneficios dentro de una organización que centralice el comercio de la producción agrícola, procura obtener el mayor beneficio bajo otras salidas que se encuentran dentro del mismo mercado.

El plátano, si se ha movido es por los terceros; personas que compran y venden y ellos son los que abren esas posibilidades, ya sea en Medellín, San Jerónimo, Palmitas de vender. El café, sí se maneja en cooperativa y en federación, la federación hay punto en San Jerónimo y en Palmitas, pero la gente tiende a vender a terceros, por acá cerca hay una persona que compra ese café y en Palmitas también y en San Jerónimo hay terceros que compran ese

producto, que son los que juegan con el precio y que en ocasiones, a uno como cosechador, pues es mucho mejor venderle a un tercero que al de la federación, porque en realidad, desde la federación lo que es los seguros o lo que a uno le brindan no, no es muy beneficioso, en realidad no hay ayuda, porque lo que más ha dañado al campo es el alto costo de los insumos, para cosechar. (Mateo Sanchez, Habitante nacido en vereda El Pomar, comunicación personal, 11 de enero 2024)

Figura 13

Cultivos de plátano y café.



Nota: Fotografías propias.

El pasado representó una conjunción de la economía local que se logró articular en rededor de la vía antigua, la cual dinamizó los diferentes sectores económicos como ya se ha observado en los testimonios presentados. La agricultura local y el comercio en los estaderos representaba el sustento de familias enteras; hoy los cultivos son menores y los antiguos estaderos en su mayoría con puertas cerradas, representan la ausencia de un auge que encuentra eco en voces que sobreviven y recuerdan esas épocas en donde el trabajo no escaseaba. Así lo han narrado dos antiguos habitantes de la vereda, Don Javier y Doña Celina, dos hermanos nacidos allí que en tiempos anteriores al túnel eran dueños del entonces estadero El Guairo, que visité el día 13 de enero del 2024. Este lugar se compone de dos construcciones aledañas, una es la vivienda y la otra es la parte donde funcionó el establecimiento; hay una conexión interna por la parte trasera por medio de un corredor, la construcción se ubica en una loma de la montaña y cuenta con aproximadamente entre 2 a 3 pisos hacia abajo donde antes vivían 14 personas y todos los familiares que trabajaban en el estadero.

Figura 14*Estadero Puerto Nuevo.**Nota:* Fotografía propia.

Ellos narran que fue en la década 1970 cuando la vía fue pavimentada y la zona electrificada que se dio la época de la abundancia familiar, su estadero no daba a vasto y prácticamente se acostaban para dormir un par de horas y de nuevo levantarse a trabajar, allí se destacaban productos como los chorizos, los buñuelos y los pandebonos, siendo muy apetecidos por los viajeros y habitantes de la zona.

El estadero era un negocio próspero y hoy con un poco de nostalgia, pero sin lamentos en sus voces, decían que no supieron aprovechar y seguir gozando hoy en día de lo que el negocio les daba, una vez la vía fue abandonada ya que comenzó a funcionar la nueva fue un golpe duro para ellos, especialmente que, por diferentes razones como altos precios de los predios, promesas de reubicación que no se dieron, entre otras, no les fue posible ubicarse en el nuevo corredor vial. Hoy la vía nueva sí representa una fuente de ingreso para Doña Celina ya que produce morcilla semanalmente para uno de los estaderos llamado Monte Verde, lo que representa un sustento y Don Javier atiende aun una pequeña tienda en el antiguo local.

9.2. Sobre la movilidad, producción y nuevas economías

La carretera al mar para la década de su construcción, en los años 20 del siglo pasado, generó diversas expectativas en cuanto a lo benéfica que sería su construcción para el país. Sus 408 kilómetros de extensión supusieron, según Gaviria (1930), una oportunidad para lograr la unidad nacional por medio de la conectividad de seis departamentos del país, bajo corredores que descansarían en ella. El fortalecimiento del aspecto económico e industrial gracias a la conexión

de vastos terrenos ricos en recursos, la protección de la soberanía nacional por medio de la vigilancia de territorios amenazados por intereses internacionales, el fortalecimiento de los aspectos comerciales e industriales por medio del aumento de la efectividad y mayor velocidad del transporte que reduciría costos de bodegaje además de facilitar una activación de economías locales que revertirían el panorama en relación a los productos demandados del extranjero, los cuales se reducirían y los mercados regionales y extranjeros serían los espacios donde se distribuirían aquellos productos propios. Por último, la exploración y explotación de nuevas economías asociadas al turismo, al deporte y al arte, por medio de la riqueza paisajística que se abre en las inmediaciones de la vía bajo un panorama montañoso con una riqueza natural que culminaría en los encantos del mar.

En parte, varios de esos aspectos descritos sí se evidenciaron mientras la vía estuvo en su más álgido funcionamiento, las voces de aquellos que han vivido o visitado el lugar por más de 20, 30, 40 años o más al pie o cerca de la carretera fueron testigos y claros beneficiados por la movilidad de diferente naturaleza que acogía la vía, ya fuera como dueños de estaderos, trabajadores, conductores, viajeros, productores entre otros. La antigua vía sí dinamizó la economía de El Pomar, la parte de la vía que la atraviesa era espacio de estaderos como Puerto Nuevo, El Aguacatillo, El Guairo, entre otros donde se acercaban vehículos particulares, camiones y buses. Los diferentes cultivos, especialmente el de café, era el más visible en el pasado y las cargas eran transportadas marcando una salida de productos que hoy escasea.

Recuerdo acá desde que teníamos nueve años más o menos yo recuerdo que acá era zona cafetera, las únicas que aun veo que producen café son estas fincas del frente pero por acá donde usted observara veía café todas estas fincas era café y los camiones subían, habían cooperativas de café, entonces esto era netamente cafetero, entendiéndolo que se daba la vuelta por la vieja, Boquerón llegar a la escolta arriba en Boquerón cuando existía la vieja cajetilla esperando la escolta para que pudieran bajar todos esos carros llenos de café. (Juan Espino, habitante de la vereda El Pomar, procedente de Medellín, comunicación personal, diciembre 2023).

El Pomar como zona adyacente presenció y se benefició del auge de la que, para el siglo XX, fue el proyecto vial más ambicioso del departamento, de la cual se esperaba, rehabilitara más

que una región aislada, a un país y a las economías locales que se sumarían al crecimiento de la nación:

Las regiones adyacentes a la Carretera comenzarán a producir en corto lapso de tiempo los artículos de todas clases inherentes a la región, lo que abaratará por fuerza dichos artículos en el centro del Departamento, y muy especialmente en Medellín, sin contar las grandes cantidades de ellos que irán a abastecer los buques y más tarde a regarse por los mercados extranjeros, cambiando así totalmente la faz de la situación calamitosa que hoy afrontamos y que de pobres tributarios y consumidores de maíz, arroz frijoles etc., extranjeros, nos trocará en fuertes productores de ellos, Y qué decir de nuestro café, el cual no correrá ya las contingencias que entran hoy su pronta exportación. (Gaviria, 1930, p. 11)

Sin embargo, el año 2006 propició una seria transformación; el túnel junto a la entonces conexión Aburra Rio Cauca supuso que el tramo Medellín Santa Fe de Antioquia se desplazara y la importancia que se daba por la vía antigua en la vereda El Pomar junto a otras veredas de paso y el mismo corregimiento de Palmitas decreció, lo que generó que se comenzara a experimentar un abandono en el sentido que ya no eran parte de una arteria de movilidad principal y el comercio, e incluso, la importancia como zona productora decreció generando abandonos de la vocación campesina.

A medida que fue cambiando la dinámica con respecto al primer túnel se podía empezar a observar que ya la gente iba cambiando su economía, ya la vocación campesina ha bajado mucho pero un campesino neto en cuanto edad de jóvenes es muy difícil. Se ven las personas pues digamos, ¿cómo las categorizamos? ya de cuarenta y cincuenta años para arriba edad que uno ve de personas que aun trabajan la tierra. (Juan Espino, habitante de la vereda El Pomar, procedente de Medellín, comunicación personal, diciembre 2023)

En la actualidad son pocos los cultivos de café o plátano que se observan y que siguen siendo en parte los más representativos de la vereda. Por otra parte, son unos cuantos estaderos que aun funcionan como tienda o el mismo Puerto Nuevo que aun representa cierta importancia y centralidad en cuanto a la movilidad desde y hacia Medellín donde llega la ruta que cubre San

Cristóbal partiendo desde el centro de Medellín frente al centro comercial La Cascada y que hace su recorrido desde allí al parque principal de este corregimiento para luego tomar la vía nueva y el túnel, una vez sale, toma la primera entrada al corregimiento de Palmitas entrando a su casco urbano para luego hacer su descenso por la antigua vía hasta lo que se conocía como las partidas a Ebéjico, donde se localiza Puerto Nuevo. Desde allí parte de nuevo hacia Medellín llegando a la vía nueva en la entrada actual de Ebéjico y tomando la nueva calzada en sentido hacia la ciudad.

Para algunos esta ruta representa facilidades para llegar a la ciudad a realizar diferentes diligencias personales o aún la visita desde la ciudad por parte de familiares y amigos.

Se ha superado mucho, porque cuando nosotros vinimos por aquí había una escalera por encima, la comparación ahora que cada dos horas o menos de las dos horas cada hora y media un bus muy bueno el transporte y muy barato \$4.550 que quedó el pasaje al centro de Medellín. (...) ya rápido San Cristóbal, ya si es una ruta muy buena. Porque la gente está viajando a trabajar, a hacer sus vueltas todo muy bueno. (Don Francisco e Doña Mariela, habitantes de la vereda provenientes de Medellín, comunicación personal, 11 de enero 2024)

Sin embargo, para otros se hace evidente que para llegar a la vereda hoy es más cómodo contar con un transporte propio, si se es un visitante o aun un habitante que labora en la ciudad o incluso aquellos que viven en zonas cercanas, porque no hay un transporte directo a la zona para quienes viven en la continuidad de la vía hacia San Jerónimo.

Es muy buena la posibilidad pero no obstante se presenta dificultades porque el transporte aunque se tiene se presentan muchas dificultades, el transporte para acá aunque lo maneja San Cristóbal que tiene la ruta es muy frustrante de lo que le genera a las personas tener que hacer el viaje coger el bus en el centro subir y tener que dar la vuelta por Robledo ingresar al parque de San Cristóbal bajar subir a Palmitas... es un recorrido que se puede durar entre dos a tres cuatro horas dependiendo de cómo este el tránsito de Medellín, entonces para una persona que no tenga transporte es muy traumático porque en la autopista es difícil que a veces te lleven los buses de Sotauraba, Gómez Hernández y se vuelve muy costoso entendiendo que es un recorrido tan corto y comprendiendo que es un recorrido de

Medellín a Medellín. (Juan Espino, habitante de la vereda El Pomar, procedente de Medellín, comunicación personal, diciembre 2023)

Frente a esos aciertos o dificultades que se presentan en la actualidad en relación con el transporte se abren espacios para otras formas de dar solución a la movilidad, las respuestas de los mismos habitantes han permitido mejorar un poco ese aspecto representando esto una fuente de ingreso para muchos que cuentan con motocicleta y que son ocupados para transportar personas dentro de la misma zona.

La vía en si no impacta digamos que de una manera asertiva digámoslo de esa manera, se tiene que hacer mayores esfuerzo, se tiene que organizar mejor las conexiones que deben haber en esta zona respecto a la vía, a la autopista porque si usted se baja en la autopista para tener una conexión con esta vereda tiene que subir a pie o depender de alguien que te lleve y también entender que en cuanto la vereda respecto al transporte de San Cristóbal, en lo que se llama Puerto Nuevo, la gente se tiene que seguir desplazando a pie y tienen que bajar mucho, ahí no hay una conexión a no ser que sea lo que se presta como moto carros, moto ratones o ahí si una lo que se dice mototaxi, alguien te lleve. (Juan Espino, habitante de la vereda El Pomar, procedente de Medellín, comunicación personal, diciembre 2023)

De esta forma, la cotidianidad en torno a la vía se ha visto transformada considerablemente, donde el sector agrícola y el comercio en rededor de ella dejaron de ser las principales fuentes de ingreso de los habitantes de la zona. Así pues, las familias y habitantes se ven forzadas a dinamizar la economía local, sumando al cambio que en parte va desplazando las tradiciones y a los mismos habitantes más antiguos.

9.3. Nuevas formas de obtener ingresos.

Ante el actual panorama en la zona se han observados diferentes flujos de habitantes entre la ciudad y otras zonas cercanas. Las mismas dinámicas que nacen en rededor de la nueva concesión propician escenarios que llevan a mover a los habitantes del lugar, tanto del espacio, como de las actividades cotidianas que lo caracterizaban. Hoy, a casi 20 años de la puesta en funcionamiento

del primer túnel, ya se puede observar una comunidad y un paisaje transformado, en donde las nuevas generaciones y habitantes se apropian del territorio bajo un referente diferente, proveniente de la ciudad y la globalidad que representa. Ya el cultivo de la tierra es un proceso que no está más que en pocas personas de una edad avanzada o en algunos de sus hijos que procuran conservar sus tradiciones, sin embargo, el panorama muestra en las nuevas generaciones otras elecciones y la fuerza de trabajo tradicional se desvanece y se emplea en otros sectores.

La vía en sí también generó cosas positivas, porque ella generó mucho empleo, porque toda la gente se emplea en la nueva vía, hay mucho por hacer allá para la gente joven incluso hasta para mí, porque todavía me beneficio con mi morcilla y todo eso. Ella generó empleo, porque estos muchachos que en el estadero que, en el peaje, por allá trabajadores independientes vendiendo. (Doña Teresa, Habitante de la vereda El Pomar desde hace más de 40 años, comunicación personal, 12 de enero de 2024)

La empleabilidad de otra naturaleza y en otras zonas obedece en parte a la visión que se tiene sobre el trabajo campesino, el cual, se piensa, no garantiza ciertas facilidades que un empleo con una remuneración económica fija sí, además del debilitamiento que ha experimentado allí.

Es la relación entre el sostenimiento y el trabajo, en que los jóvenes ya prefieren es facilidad en trabajar y una remuneración alta, lo que una persona por acá que tenga su finquita pues no puede garantizar, sin embargo, entonces muchos de ellos se van a estaderos y muchos de ellos van a Medellín, en donde ya tienen su trabajo y vienen a vivir acá. (Mateo Sanchez, Habitante nacido en vereda El Pomar, comunicación personal, 11 de enero 2024)

Por otra parte, tanto los antiguos estaderos representan otra alternativa de ingresos para sus propietarios quienes han logrado adaptarse de alguna forma al panorama que ha traído tras de sí la autopista. Allí el paisaje se ve transformado con el aumento de construcciones que varían entre fincas de recreo que, si bien ya existían desde mucho antes por la tradición turística de la región, han aumentado, combinándose con edificaciones que varían desde un uso de segunda residencia o bajo la modalidad de arriendo.

Al volverse esto una población más grande, entonces, los que fueron estaderos se convirtieron en apartamentos hay gente que vive acá por factor de economía y trabaja allá, porque un arriendo aquí más o menos son doscientos, trecientos mil pesos, cuatrocientos mil pesos póngale mucho, mientras que en Medellín si es más costoso, y con la ruta de san Cristóbal, que fue la que cogió esta ruta de acá que no viene sino hasta acá, entonces les facilitó el desplazamiento de allá hasta acá.

Esas casas así pequeñas simplemente es como la búsqueda de mejorar la economía, son personas que han tenido la facilidad de construir esas pequeñas casas que por lo regular son prefabricadas para alquilar y bandeándose mejor, son personas que ya llegan a una edad y ya no le es fácil trabajar como antes entonces ven en esa opción como la facilidad de conseguir su plata para seguir sosteniendo la tierrita en la que están, entonces por eso construyen esas casitas para arrendarlas y obtener de ellas un lucro. (Mateo Sánchez, Habitante nacido en vereda El Pomar, comunicación personal, 11 de enero 2024)

Estas formas de adaptación traen consigo diversidad de habitantes, que llegan a la zona por diferentes facilidades además de una percepción dicotómica entre ciudad y campo pues mientras la primera se concibe como caótica y agobiante, el campo, por el contrario, se dota de una vida pasiva de mayor tranquilidad, mejores espacios para disfrutar y obtener mayor bienestar.

Vivo en el campo y por qué conecto con el campo, me gusta todo lo que vivo en el campo, siento gratitud por el campo, por la tierra cien por ciento y ya ir a la ciudad no me genera satisfacción me agobia me siento como en claustrofobia como, ya no conecto con la ciudad, me desespera, ver tanto, digamos, acelere, competencia, ese mundo competitivo que nos han enseñado. (Juan Espino, habitante de la vereda El Pomar, procedente de Medellín, comunicación personal, diciembre 2023)

La nueva percepción que desde la ciudad se ha construido sobre el campo ha permitido trasladar sobre este territorio una ola de nuevos habitantes que, sin importar cómo administrativamente se constituya el uso del suelo, generan cambios sobre la forma de apropiarse de éste, respondiendo a sus necesidades y/o ambiciones. Así, se han observado en El Pomar construcciones que, si bien no tienen los permisos correspondientes de la administración municipal,

se han levantado con el ánimo de representar un ingreso adicional (ya descrito anteriormente), o se han subdividido lotes bajo la figura de herencias, ventas parciales o totales de terrenos que culminan en loteos que atraen nuevos habitantes. Ver figura 15.

Figura 15

Casas al borde de la antigua vía al mar El Pomar hacia San Jerónimo.



Nota: Fotografías propias

Actualmente no se evidencia que haya construcciones allí levantadas que formen parte de una inversión de grandes capitales por parte de firmas correspondientes al sector inmobiliario bajo la figura de condominios, unidades campestres u otro tipo de construcción de este sector, sin embargo, las intenciones de particulares sí se han manifestado. Así lo narraba Mateo Sánchez, al explicarme cual es una de las causas por la que aún la vereda no se ha poblado más, en comparación con otras del mismo municipio o de otros lugares cercanos a la ciudad de Medellín. El interlocutor me decía que es principalmente por una decisión administrativa, pues al señalarme un terreno cercano me contaba que ya fue loteado por su dueño con la intención de construir una urbanización, sin embargo, ni el dinero que ha ofrecido le ha permitido desarrollar su proyecto y ni la administración municipal le ha dado los permisos y ni licencias para poder construir. Mateo Sánchez me parafraseaba lo que este señor le dijo a su padre al respecto: “para ustedes los pobres los que se llaman pobres, es muy fácil construir pues ustedes en cualquier parte traen el material y levantan una casita y nunca se acercan a solicitar la licencia, igual nunca les caen; en cambio

nosotros a los que ustedes llaman ricos ya que hacemos casas grandes, no podemos hacer eso, traer material y construir ya que si lo hacemos de una nos caen”.

Por otra parte, hay otros que sí se atreven a realizar inversiones en la compra de terrenos de extensiones considerables y los subdividen para la venta recuperando sus inversiones y obteniendo significativas ganancias. Tal es el caso que me expuso Doña Luz Mila el día 12 de enero, ella es una mujer mayor de algo más de 70 años quien en una de mis salidas con el ánimo de observar algunos espacios de la vereda me abordó y en su interés por saber quién era, me preguntó si estaba en búsqueda de un lote ya que ella me podía ayudar, pues en el momento era la encargada de mostrar algunos lotes que estaban a la venta, los cuales resultaron de la subdivisión de una antigua finca que compró un hombre ajeno a la vereda; esta información se fue ampliado en una conversación un poco más espontánea en la que me contó que gracias a la venta de esos espacios obtiene el 10% del valor negociado, con ese dinero que ha recibido ya ha construido cinco apartamentos los cuales renta y de allí obtiene parte de su sustento.

El cambio en el territorio ha significado la aparición de estas nuevas alternativas para obtener ingresos económicos y subsistir, pero son oportunidades que no todos tienen ya que no todos cuentan con propiedades para poder construir, arrendar o vender. Hay quienes como la Doña Teresa, o Doña Celina, tienen la oportunidad desde su casa de generar productos y de sostener contratos con algunos estaderos de la autopista; otros como Mateo Sánchez, que, si bien tiene cultivos de café, plátano, maíz, yuca entre otros, tiene la oportunidad de trabajar en Medellín como profesor de matemáticas en un colegio privado; y muchos otros como don Ismael que jornalean en fincas vecinas, ya sea en las que aún conservan cultivos, en las de recreo o en aquellas que son simplemente residencia permanentes de nuevos habitantes o segundas residencias.

Un empleo formal dentro de la misma vereda es difícil ya que su economía se está viendo muy influenciada y dependiente por la cercanía de Medellín y el crecimiento turístico de la subregión de occidente. En materia agrícola solo hay una empresa que es una tomatera y una aguacatera que algunos interlocutores me mencionaron donde, según doña Celina, hay unos 40 trabajadores y en su mayoría son jornaleros y unos cuantos están contratados a tiempo completo pues hay quienes aún trabajan sus propios cultivos y el dedicarse por completo a un empleo les impide seguir cultivando lo propio.

Figura 16

Publicidad venta de lotes.



Nota: Fotografía propia

En este panorama se muestra que aquella economía tradicional campesina ha sido debilitada y ya sea por elección o necesidad, se debe combinar con otras fuentes de ingreso para aquellos que aun quieren trabajar la tierra.

9.4. Sobre los nuevos habitantes

Con los procesos rurales actuales, los choques entre nuevos y antiguos habitantes propician procesos territoriales que pueden generar conflictos, entendidos estos no necesariamente como disputas entre habitantes, sino como el encuentro entre valores nuevos y antiguos que se interpretan bajo el entendimiento propio y que marcan la manera en la que se habita y vive el territorio.

En el actual acercamiento que se ha realizado a la zona rural se percibe en las voces de antiguos habitantes esos contrastes que se generan en el encuentro con ese otro, que suma a la densificación del espacio. Las formas de apropiarse del mismo, ya descritas anteriormente, llevan a que a la vereda lleguen personas nuevas que alteran un orden y la población se va viendo, si bien, aún no remplazada, sí se experimenta un relacionamiento bajo un patrón ajeno, donde, en primer momento, se experimenta un aumento anormal de la población.

Esto tiene una población muy por encima de lo que había 20, 30 años atrás, sí, esto se pobló demasiado, a raíz de eso se aumentó el valor de la propiedad, de los arriendos, todo, es que

ya a usted se le dificulta conseguir una vivienda por acá en arriendo cuando alguien la está desalojando ya el otro está llegando, en eso sí se reflejó mucho lo de la nueva vía, o ya la ciudad ya está que no hay espacio, o la gente se cansa de una ciudad, no sé, ya emigró mucha gente. (Doña Teresa, Habitante de la vereda El Pomar desde hace más de 40 años, comunicación personal, 12 de enero de 2024)

En el apartado anterior se expresaban algunas razones que impulsan a los habitantes de ciudad a elegir el campo como espacio residencial, esta nueva población se caracteriza por ser una población diversa en edad, ocupación, origen, estrato, entre otras, respondiendo a un intercambio o transición social y económica donde, en el primer caso, la población antigua y sus generaciones nuevas han dejado o visto desvanecer sus costumbres y, permeadas por los nuevos comportamientos globalizados a tomar elecciones respecto a vincularse a nuevas fuentes de empleo, al igual que se determina la venta de sus terrenos en donde se alojan nuevos habitantes bajo modalidades de primera o segunda residencia principalmente, o en el alojamiento en fincas de recreo, donde los valores ciudadanos relucen en el paisaje y en la cotidianidad.

La gente cuando piensa en vender vende es un pedacito para construir una casita y ya, entonces los terrenos grandes de cultivos de café se perdieron, uno va a mirar y ya están en pequeños lotes para hacer una casa y cuatro palitos de frutales y ya, o sea, no cultivan ya es nada, a un futuro sí que cambia, bastante porque es muy curioso, de que la gente quiera salir de la ciudad y lleguemos al campo y para mi concepto lleguemos a destruir. Cada vez que uno ve que alguien compra un pedacito de tierra en un lugar lo primero que hacen es tumbar árboles, es lo primero, dejan eso pelado. Una manga quieren verla limpiecita, eso lo guadaña lo barren y eso queda pues... entonces yo digo si salimos de la ciudad porque estamos viendo que es cemento por todo lado ya queremos llegar al campo y también queremos tener cemento por todo lado, ósea no preservamos como elementos, arboles, plantas, sino que todo lo queremos ver limpio para no ensuciarnos, sabiendo que lógicamente estamos en el campo, es algo normal. (...) al haber más construcciones, estamos más cerca, más buya la gente que llega al ser fincas de descanso hay más buya, en ocasiones, de a momentos, fines de año, el comercio se agiliza un poquitico más, es mejor para aquellos que tiene sus negocios, pero, es por ese momentico, sería algo como positivo, en ese

momento, que mejoraría esto, pero del resto si todo causa daño mucho mucho daño. (Mateo Sánchez, Habitante nacido en vereda El Pomar, comunicación personal, 11 de enero 2024)

Figura 17

Casa fincas límite vereda El Pomar con El Mestizal,



Nota: Fotografía propia.

El Pomar viene en una transición que se puede comprender de la mano de un proceso global en el que se revaloriza el campo, visto desde lo urbano, ya no como un espacio alejado y extraño a los valores propios de la ciudad sino como un espacio habitable, (ver figura 17) propicio para alejarse del mismo caos que genera la urbe. Allí se dan acciones por parte de los ciudadanos motivadas por la condición tan cercana a la naturaleza que se tiene en el campo y ese valor se potencializa una vez se conectan a territorios bajo una infraestructura vial, como lo es en el caso de estudio con una ciudad cosmopolita, además de que las tecnologías actuales propician otras facilidades para vivir con las comodidades de la ciudad, aún alejados de forma permanente de ella.

9.5. Sobre la prestación de los servicios básicos

Algo que suele saturarse con la presencia y aumento de nuevos habitantes son los servicios públicos básicos como el acueducto, el alcantarillado, la energía, entre otros. Si bien en la vereda se ha evidenciado un aumento considerable de la población, la prestación de los servicios básicos no se ha visto afectada en términos de calidad, frecuencia y cantidad. A la fecha, la vereda cuenta con acueducto veredal propio y ha experimentado un aumento en la solicitud de derechos de

conectividad, pero la riqueza hídrica de la zona ha permitido que este servicio se preste con buena calidad.

Ese es un tema que de pronto desde lo personal, el servicio es bueno, porque es un agua veredal y entendiendo que esta zona es rica en aguas, tenemos agua del acueducto veredal y tenemos aguas de este afluente que tenemos aquí en la casa, entonces en ese sentido muy bien. (...) sí, lo que uno escucha si el acueducto inició para determinados socios, y ya está sobre poblado, ya hay demasiados derechos ya es mucha la gente que hay pegada del acueducto, entonces sí podría empezar fallar, el acueducto no es potable, es agua muy cristalina pero no se potabiliza, se coge directamente de la montaña, se almacena en los tanques. (Juan Espino, habitante de la vereda El Pomar, procedente de Medellín, comunicación personal, diciembre 2023)

La presencia de afluentes en la zona permite que también de ellos se surtan varios de los habitantes sin necesidad de estar conectados al acueducto veredal, como ocurre con Doña Doña Teresa, quien tiene su propio sistema de acueducto: “yo por ejemplo acá en el lugar donde estoy no tengo agua de acueducto es una agüita propia que es de allí arriba, yo la administro, yo sé que si se daña me toca a mí arreglarla (...)”. Alrededor del acueducto y su organización, se manifiesta una falta de consenso con relación a los socios, ya que las convocatorias para la toma de decisiones no son acogidas por la comunidad, lo que impide consensos que permitan el mejoramiento y sostenimiento del servicio tras las coyunturas actuales.

Esto es una cosa comunal, a nivel veredal, con mucho problemas a veces hasta graves, porque por acá, no sabemos o no nos gusta, no tenemos la capacidad de manejar una junta de administrar un acueducto, entonces se comprometen, tres personas presidente, secretario, tesorero a una junta y ahí ya tiene que quedarse toda su vida, porque no hay quien más se postule, entonces empiezan, “(...)¡que el presidente esta es aquí consiguiendo plata!” entonces convocan a una reunión con todos sus usuarios para ellos renunciar a sus cargos, como pasó el año pasado, no tuvo acogida la reunión no se postuló nadie, entonces ellos tienen que continuar, porque tampoco se puede dejar solo, entonces eso a veces causa como molestias. (Doña Teresa, Habitante de la vereda El Pomar desde hace más de 40 años, comunicación personal, 12 de enero de 2024)

El costo de los derechos ha aumentado y ese aumento ha significado para algunos una subida de precio, sin embargo, el servicio siempre se ha prestado con normalidad.

Lo mismo; para mí el acueducto desde que nosotros estamos aquí está lo mismo, que pasa en el acueducto, a desmejorado mucho la gente, por no ser, por la asamblea que hay, el presidente que hay la tesorera o los miembros de la junta de acción comunal del acueducto, ellos como que se echaron mucha gente encima entonces ellos anuncian una reunión y nadie va, pero yo digo que es por la junta que hay, pero en cuestión de mantenimiento el acueducto está bien porque si nosotros nos quedamos un día en el mes sin agua es muy difícil, el agua acá no se va, el agua siempre es limpia el agua es abundante, el agua siempre es buena, para mi concepto yo digo eso.

En cuestiones de aumentos de agua lo digo porque digamos nosotros trabajamos con Bernardo Correa más de diez años, él tuvo el acueducto y él nunca nos subió ni \$500, y este en diez años a mí me han subido más de \$30.000, entonces mire usted que ellos se están aprovechando mucho del socio del acueducto de la gente que está progresando ese es mi concepto de la directiva, de la comunidad. (Don Francisco, habitante de la vereda proveniente de Medellín, comunicación personal, 11 de enero 2024)

Actualmente el costo del acueducto es de COP 15 mil pesos, tarifa que sigue siendo accesible, además de representar un valor fijo ya que no se cobra por cantidad consumida sino por derecho. Con relación a las dificultades de consenso en la Junta de Acción Comunal, existe el temor de que el servicio pase a ser prestado por entidades como EPM u otras empresas del sector, sin embargo, este se considera un proceso lejano ya que, como me lo manifestaba su presidente doña Natalia, “sensibilizar la comunidad es una tarea difícil”, considerando que el aumento de la población obliga a tomar conciencia y a buscar una capacitación que permita que el servicio se siga prestando bajo la misma organización actual y que siga siendo veredal. Sin embargo, el temor por parte de la gente de que llegue una empresa como EPM y tome el control del agua los ha llevado a presentar cierto desinterés alrededor del mismo, ante ello la administradora considera que es un temor sin fundamento ya que no es tan sencillo que una empresa pueda apoderarse del servicio. Doña Natalia considera pertinente recibir ayuda del municipio respecto al acueducto para que apoye con capacitaciones que permiten fortalecer la misma figura del acueducto que hoy existe, ya

que, a la fecha, es un servicio bueno sin contratiempo y económico, sin embargo, debe estar preparado para enfrentar el aumento de socios tras el inminente crecimiento de la población.

En lo que respecta a los otros servicios, como la prestación de energía, se tiene que es EPM la empresa que cuenta con una buena cobertura y su costo depende del consumo, el cual es por el estrato socioeconómico, como lo manifestó Juan Espino, “Tenemos servicio de energía a partir de EPM, son relativamente económicos los servicios sí, somos estrato dos, entonces eso se ve reflejado en la factura de la luz (...)” este aumenta en las épocas de vacaciones ya que traen consigo un aumento de una población flotante, ya sea en fincas de recreo, o la visita de familiares provenientes de otros lugares.

De la energía no porque, la energía viene de acuerdo con lo que uno consume, pero ya viene la temporada de navidad ya llegan más personas a una vivienda, ya el consumo de energía va a ser más, entonces, en enero cuando ya llega la nueva cuenta entonces todo el mundo se va a ser reclamaciones. (Doña Teresa, Habitante de la vereda El Pomar desde hace más de 40 años, comunicación personal, 12 de enero de 2024)

En algunos terrenos se evidencian conexiones de energía en un mismo contador para diferentes edificaciones, antiguas o nuevas, que puedan estar allí construidas, lo que en ocasiones genera inconvenientes con el uso de algunos electrodomésticos. También se presentan dificultades para las conexiones de esas nuevas viviendas al servicio, por medio de un contador propio, por las distancias mínimas que deben tener con relación a la carretera que, como lo manifestaba doña Natalia, es de 30 metros.

Hay un servicio semanal de recolección de basura y en algunas viviendas los desechos orgánicos son usados para compostaje; para el manejo de las aguas residuales se da el uso de pozos sépticos, aunque no todas las viviendas cuentan con la posibilidad de la instalación o construcción de uno, por lo cual, manifiestan la necesidad de un mayor apoyo por parte de la administración municipal en comparación con la ayuda que sí reciben veredas vecinas bajo otra jurisdicción.

Pero sí sé que por el lado de Medellín uno tiene más beneficios, por ejemplo, un pozo séptico, uno lo solicita y se lo ponen, aquí no, aquí no es así, vea acá esta casa está sin

séptico. (Doña Teresa, Habitante de la vereda El Pomar desde hace más de 40 años, comunicación personal, 12 de enero de 2024)

De esta forma El Pomar, en su densificación poblacional y habitacional está experimentando dificultades que, por el momento, no han influenciado en la saturación de los servicios básicos, no obstante, se evidencia una amplia dificultad en términos comunitarios para la toma de decisiones por lo difícil que se hace convocarlos. En las entrevistas no se aclara si aquellos que no asisten son habitantes nuevos o si se presenta un desinterés generalizado. Como lo manifestó la presidente de la Acción Comunal, poner de acuerdo con las personas es difícil ya que, en su mayoría, por no decir todos, ven en la Junta de Acción Comunal, no como un mecanismo de participación ciudadana, sino como un medio para recibir ayudas. En este sentido, las personas parecen estar más interesadas en el beneficio de las acciones que los líderes puedan conseguir, que en tener voz y voto en la planeación del territorio.

9.6. Sobre la educación

La educación es un derecho que presenta dificultades en su prestación. En la vereda se encuentra ubicada la Institución Educativa Rural Benigno Mena González que actualmente experimenta una reducción de su población escolar de una manera considerable. Se atribuye esta reducción a los pocos beneficios que se tiene al pertenecer al municipio de San Jerónimo, pues muchos padres eligen matricular a sus hijos en veredas vecinas como San Sebastián de Palmitas por las diferentes ayudas que allí se les puedan brindar en materia de alimentación y formación futura a los niños, niñas y adolescentes.

Mire que acá hasta la institución educativa está a punto de que la cierren, porque no hay cobertura, no hay con quién, toda la gente se desplazó a Palmitas por las ayudas que reciben del municipio de Medellín; la primera que es la más prioritaria y muy básica que es la alimentación de los muchachos. Estos estudiantes por el lado de Medellín reciben unos refrigerios, su almuerzo, la mamá que despachan a su hijo a estudiar sea a Palmitas o allí a Urquítá, se queda tranquila en su casa porque ya su hijo o hija viene ya almorzado, ya no

hay preocupación. (Doña Teresa, Habitante de la vereda El Pomar desde hace más de 40 años, comunicación personal, 12 de enero de 2024)

La calidad educativa en lo que se refiere a la cualificación de profesores de planta no se discute, por el contrario, no tienen queja alguna, sin embargo, las facilidades y beneficios que se tienen en Medellín hacen que se elijan estas escuelas y colegios como opción formativa. Doña Natalia manifiesta que allí les ofrecen mayores posibilidades para que los hijos se sigan profesionalizando; por ejemplo, su hija mayor está próxima a graduarse de contaduría gracias al presupuesto participativo ofrecido en Medellín, y esto es de gran ayuda ya que no cuenta con los recursos para poder brindarle la formación profesional y de esta misma forma, muchos habitantes no solo de la vereda El Pomar sino también de otras localidades colindantes con Medellín, toman esta elección. Además, como ella misma manifestaba, no hay una norma que obligue a que los estudiantes sean matriculados en la escuela más cercana a su vivienda o que pertenezcan a la misma jurisdicción del municipio en el que viven.

Figura 18

IER Benigno Mena González.



Nota: Fotografías propias

También hay quienes ven esta coyuntura como algo favorable para la formación de sus hijos en colegios locales, pues Juan Espino, manifestaba que para la educación de su hijo es un beneficio, en primer lugar, la escuela es cercana y esa baja población estudiantil ha permitido que el niño avance rápido en el aprendizaje, pues considera que al ser casi seis niños por salón, los profesores

se dedican con más atención y detalle a sus alumnos, dando mayor calidad del tiempo de enseñanza, además de que cuenta con la facilidad de otorgarle a su hijo una buena alimentación desde casa.

Por otra parte, en lo que respecta a la situación que puede llevar al cierre de la institución, se considera que hay poco apoyo o beneficios y convenios educativos que puedan darse desde la administración municipal, además que la misma comunidad no parece tener el interés necesario para estar atentos a la situación del colegio.

Yo digo que la acabada del colegio porque yo llevo muchos años trabajando en ese colegio y cuando yo empecé había muchos estudiantes, muchos. Y ya últimamente para acá cada año merma, cada año merma más. La idea como del rector es que en dos o tres años el colegio se va a acabar. (...) yo digo que a veces también va en la administración del colegio que no las han administrado bien, pienso yo, que yo veo pues como que no saben administrar el colegio porque una planta, esa tan bonita que es, una planta que tiene de todo no es para decir que el colegio se va a acabar en dos o tres años si antes cada día deben de motivar más la gente para que la gente se meta a estudiar. (Doña Mariela, habitante de la vereda proveniente de Medellín, comunicación personal, 11 de enero 2024)

Esta coyuntura manifiesta una problemática a la que se pueden estar enfrentando aquellas poblaciones rurales en donde sus equipamientos de servicios de salud o de educación como el caso expuesto, se ven en riesgo por la ausencia de programas que garanticen una formación integral, donde se consideren las problemáticas de sus poblaciones y se atiendan las necesidades que ellas manifiestan.

9.7. Nuevos habitantes: sus viviendas y trabajos que desempeñan.

La llegada de nuevos pobladores a un territorio trae con sí una transformación mutua, es decir, se da una relación entre ellos en la que los procesos propios de cada uno influyen sobre el otro, de forma que se construye un habitante y un territorio nuevo, o por lo menos con elementos y dinámicas diferentes a las que conservaban previamente a su encuentro.

En El Pomar encontramos características distintivas de aquellos nuevos habitantes que han llegado al territorio; en ellos se concentra una diversidad de elecciones y acciones cotidianas que

diversifican las formas de habitarlo y vivirlo. Algunos de los nuevos habitantes, han elegido esta zona rural como espacio habitacional de primera o segunda residencia por la tranquilidad que les ofrece el campo y que no tienen en la ciudad. La vida más calmada que ofrece la vereda se hace atractiva para muchos y la cercanía con la ciudad de Medellín, además de los espacios comerciales y turísticos construidos en torno a la autopista y a los municipios cercanos permiten un creciente interés en el lugar como espacio residencial o de descanso.

Figura 19

Vivienda nuevos habitantes.



Nota: Fotografías propia.

Aquellos interlocutores abordados en el presente trabajo por haber llegado a habitar en la vereda posteriormente a la entrada en funcionamiento del Túnel de Occidente en el año 2006 fueron caracterizados como habitantes nuevos; las labores que desempeñan varían entre personas ya pensionadas, empleados en Medellín o de forma virtual, algunos que compraron un terreno en la zona, edificaron y se volvieron arrendatarios. Estas condiciones han generado una relación distintiva con el espacio, dejándose transformar por el mismo y sumando a él características que en el tiempo darán cuenta de diversos cambios.

Por ejemplo, Juan Espino, habita desde el año 2017 de forma permanente en la vereda, construyó allí su casa luego de comprar parte del terreno que su madre había adquirido en los años 90 y desde que es un habitante permanente ha aprendido a cultivar bajo la enseñanza de habitantes campesinos de la zona y bajo una formación autónoma. La economía de su familia se combina con labores propias de la ciudad y del campo; en Medellín se ha desempeñado como profesor de

natación, ya que es profesional en deportes, y en su propiedad ha cultivado tanto para el autoconsumo como para comercializar productos agrícolas como limón mandarino y Taití principalmente, además de otro tipo de productos tanto agrícolas, como piscícolas (trucha). Su esposa tiene un trabajo remoto como asesora de servicio al cliente, lo que le permite habitar de forma permanente en este lugar sin necesidad de desplazarse a diario hacia la ciudad.

Mi actividad económica sigue dependiendo de la ciudad, y es en la ciudad, espero en algún momento tener mi actividad económica acá no es fácil llegar de la ciudad y si usted tiene un capital económico muy alto muy elevado a decir que vas a implementar una empresa con todo lo que eso representa no, simplemente tenés que irlo haciendo paso a paso, como con perseverancia, pero ¿qué el proyecto es llegar a vivir de este espacio? sí, pero por el momento la actividad económica principal es desde Medellín. (Juan Espino, habitante de la vereda El Pomar, procedente de Medellín, comunicación personal, diciembre 2023)

Esta forma de habitar en el territorio permite a este tipo de habitantes una relación un poco más cercana con las formas tradicionales que lo han caracterizado, sustrayendo de él sus valores y dejándose permear por lo que lo identifica, sin dejar de lado sus propias formas de vivir y manteniendo esa relación con los valores de la ciudad. En esta relación dada entre un sujeto típico de ciudad con un campesino, o con el campo en sí, se puede apreciar la manera en la que la imagen del mundo rural es revalorizada, reconociéndole su trabajo vinculado a la tierra que lo acerca a lo natural, aunque esta revalorización se aprecia y se moviliza desde nuevos espacios que, por lo general, se vinculan con nuevas economías que movilizan capitales y consumidores, lo que los convierte en un modelo de vida deseable que muchos se animan a reproducir.

Digamos que un nombre técnico no lo tengo, pero si vamos a desglosar la palabra, es de campo, alguien que trabaje el campo, la tierra y que tiene y ha adquirido unos conocimientos ancestrales y de tradición en gran medida y siempre como en ese contacto, equilibrio con la tierra y todo lo que ella le pueda brindar, la cual suple sus necesidades alimenticias, y le ayuda a los demás a que también suplan sus necesidades alimenticias por la abundancia que ellos puedan sacar y tener una actividad económica de acuerdo con eso, de acuerdo con lo que tengan de sus excedentes, para eso se debe tener una buena extensión de tierra, lo que

llamamos campo. ¿Me considero un campesino? pues yo hoy en día sí, porque vivo en el campo y por qué conecto con el campo, me gusta todo lo que vivo en el campo, siento gratitud por el campo, por la tierra cien por ciento. (Juan Espino, habitante de la vereda El Pomar, procedente de Medellín, comunicación personal, diciembre 2023)

Por su parte Gabriela Urrutia madre de Juan Espino, es una habitante de 68 años que, si bien compró su finca en 1993, fue hasta el año 2012 que eligió residir de forma permanente en El Pomar una vez logró pensionarse; durante casi 20 años su propiedad fue un espacio de recreo y descanso donde el mayordomo conservaba algunos palos de café, pero no representaba un cultivo grande, ya que no fue de su interés, pues al adquirir la propiedad la consideró un lugar recreativo y de descanso. Sus ingresos provienen de su pensión y de la renta que percibe en la ciudad de Medellín de unas propiedades que allí tiene.

En su casa recibe frecuentemente visitas de familiares que viven en Medellín, ya sea en fines de semana, en puentes festivos o en la temporada de navidad y vacaciones, que ven en el lugar un espacio de descanso por la tranquilidad que allí se experimenta.

Estas decisiones son motivadas por condiciones geográficas, de movilidad, accesibilidad, sociales y económicas, además de nuevos discursos que hacen atractivas las zonas rurales y permiten que el campo sea rehabilitado bajo diferentes procesos que transforman la relación campo ciudad, lo que no solo atrae a personas de ciudad, es decir personas que hayan nacido en ella, sino que también se dan retornos de algunos que, por diversas razones, se desplazaron a la ciudad y han vuelto al campo. Don Efrén es un habitante nuevo en El Pomar, ya que llegó allí aproximadamente desde el año 2008 con su esposa e hija, provenientes de Medellín, del barrio El Pinal vía antigua a Guarne, es oriundo de Betulia y se desplazó a Medellín por la violencia a fines de los 90, pero el desempleo de ambos en la ciudad los hizo buscar otras oportunidades y la encontraron en la vereda donde fueron mayordomos y trabajaban la tierra.

Acá sí, allí en la finquita que yo trabajé allí arriba allá sembré café, sembré plátano, sembraba maíz, frijol, tomate, allá sembraba mucha cosa. Ya aquí solamente le mantenía a doña Marta todo bien organizadito, bajito. (Don Francisco, habitante de la vereda proveniente de Medellín, comunicación personal, 11 de enero 2024)

Con el tiempo pudieron hacerse a un terreno gracias a la venta de la casa que tenían en Medellín y el ahorro de negocios que administraron por un par de años en la vereda, allí actualmente han edificado y tienen varios apartamentos en arriendo.

Nosotros compramos aquí a doña Marta, ya nos dio la posibilidad de comprar aquí y vimos aquí tenemos el apartamento arrendado arriba este también. (...) Gracias a Dios nos ha ido bien. Es cuestión de negocio, no con trabajo, porque con trabajo uno no consigue nada, pero los negocios que hemos tenido así en tiendas, en cantinas, nos ha dado con qué hacer las casitas. (Don Francisco, Doña Mariela, habitantes de la vereda proveniente de Medellín, comunicación personal, 11 de enero 2024)

Actualmente Don Efrén trabaja con Invias en el mantenimiento de la vía antigua al mar, donde realizan trabajos de poda, remoción de derrumbes, aseo, etc. y Doña Mariela, administra la tienda de IER Benigno Mena González, su hija es estudiante de bachillerato de la misma institución.

Los nuevos habitantes no dejan de ser agentes activos en la construcción del territorio sin importar qué tan relacionados estén con el resto de la comunidad, pues su sola presencia y la forma en que habitan en el territorio transforman las cotidianidades, el paisaje y, en sí, las relaciones existentes en las zonas que llegan a habitar.

9.8. Relaciones entre habitantes

La convivencia es un factor que no sufre problema alguno, o por lo menos en una magnitud en la que genere discordia, lo que se refleja en la tranquilidad de la zona y la seguridad de ésta. Se destaca un trato cordial entre vecinos y de hospitalidad, aunque la ausencia de voluntad para reunirse y participar en búsqueda de acuerdos comunes para el funcionamiento de servicios o acciones que sirven a la comunidad es grande, como se ha experimentado alrededor del acueducto, donde, como ya se ha expresado, no se logra reunir a las personas necesarias para tomar decisiones; de la misma forma se experimenta la intervención en la J.A.C donde la participación no es significativa, recurriendo a ella, por lo general, en busca de ayudas.

La relación en cuanto a los términos normal es un interactuar cordial pero acciones que se hagan convites, por parte de la Acción Comunal, deportes, todo ese tema es complejo porque la gente no los convoca, no los une, las experiencias que se ha tenido con la gente en la acciones comunales es que la gente va cuando le van a dar una teja o van a acceder a cualquier beneficio pero, si no es porque te van a dar algo la gente no participa, entonces cada uno es muy dado a que sus proyectos de hogar, lo que tenga en el hogar. (Juan Espino, habitante de la vereda El Pomar, procedente de Medellín, comunicación personal, diciembre 2023).

El orden público no muestra indicios de acciones violentas significativas en los últimos años, por lo cual la seguridad en la zona es relativamente buena, sin un número significativo de actos bélicos o disputas del control territorial que impliquen combates entre grupos que puedan dominar la zona o con la fuerza pública:

La vereda muy es buena para vivir, todo muy tranquilo, todo muy bueno. (...) la vereda muy buena, muy tranquilo, nadie se mete con uno, nadie nada. Nosotros en los años que estamos por aquí, hemos visto así matados que dos o tres personas, (...) Tres Muertos en veinte años muy poquito. (Don Francisco, habitante de la vereda proveniente de Medellín, comunicación personal, 11 de enero 2024)

La presencia de nuevos pobladores no ha generado un cambio que denote en una percepción de inseguridad o intranquilidad por parte de nuevos o antiguos pobladores, por el contrario, se han dado lazos que han significado una familiaridad entre ellos, donde se dan intercambios de conocimiento tal cual ocurrió Con Don Jesús, padre ya fallecido de Mateo Sánchez, que le enseñó a Juan Espino a sembrar, a construir y con esos conocimientos, sostiene sus propios sembrados, construyó su casa y aún sigue apoyándose en Mateo Sánchez para el cuidado de sus cultivos. También hay quienes ocupan a aquellos trabajadores locales que jornalean diariamente como don Ismael, que realiza labores ya sea de mantenimiento guadañando los prados, realizando trabajos de albañilería o como su esposa doña Leticia, que ha trabajado en fincas de recreo atendiendo a los visitantes que a ellas llegan.

Tranquilidad, pasa a ser una definición común en cuanto a la experiencia de vivir en El Pomar, no es solo la distancia que se tiene frente a la ciudad, sino que también es la sensación de seguridad que aún se tiene y se genera frente al vecino y aquellos que llegan a conocer el lugar.

Porque eso si reina por acá, la tranquilidad. Si se le olvida cerrar la puerta de noche no tiene ningún problema, muy tranquilo si es el lugar, hasta el momento porque está llegando tanta gente no sabemos más adelante que pueda pasar, pero por el momento todo muy tranquilo.... ¡Pues me parece a mí! ¡o yo vivo muy tranquila no se! Yo pienso que todos viven igual que yo. (Doña Teresa, Habitante de la vereda El Pomar desde hace más de 40 años, comunicación personal, 12 de enero de 2024)

La vereda pasa a ser un escenario en donde esas nuevas formas de vivir la ruralidad se materializan, revalorizando lo rural desde lo urbano al ver su naturaleza tranquila como un atractivo que aísla de la saturación física, auditiva y visual de la ciudad. Esto permite que el desplazamiento hacia estos territorios genere mayor respuesta con el paso del tiempo apoyados en la influencia que se desatan de grandes proyectos de infraestructura y se puede rastrear a partir de la puesta en funcionamiento del proyecto vial Aburra Rio Cauca en el 2006 para este caso en concreto como ocurre en las zonas cercanas al proyecto, adema de otros factores como los tecnológicos y las nuevas formas de comunicación que pueden asentar en las áreas rurales en general.

10. Reflexiones

Los flujos que se han dado entre el campo y la ciudad permiten la instauración y transformación de cotidianidades que ayudan a la comprensión de los territorios donde se han asentado nuevas dinámicas que son motivadas por fuerzas económicas que priman y generan que ciertos sujetos sociales se movilen en la misma dirección en las que ellas se dirigen. Las grandes obras de infraestructura como las mega obras de movilidad vial que se exponen en este caso son ejemplo de ello, siendo impulsadas por esas fuerzas que abanderan el crecimiento y la aceleración económica de las regiones y el país, lo que lleva un mensaje de progreso a algunas comunidades, las cuales se desplazan hacia esas zonas donde se concentran y explotan capitales que sostienen los supuestos de crecimiento bajo otras formas de apropiación del territorio.

En lo rural se han dado procesos de diferente naturaleza que han transformado las territorialidades preexistentes. El mundo campesino que las ha caracterizado como una identidad que reunía aspectos sociales, económicos y culturales particulares se ha reducido y sus características ya no son las únicas que acompañan a las personas en sus actividades cotidianas. Antiguamente, sus dinámicas y relaciones giraban de una forma más activa en torno a los cultivos, pero hoy, sin dejarlos del todo de lado, los grupos de origen campesino conviven con valores externos que han logrado permearlos modificando sus valores e inclinándose por otros dinamismos que se movilizan en un sentido mayoritariamente económico, donde se prima el consumo bajo la maximización de bienes y los servicios ofrecidos por nuevos sectores económicos que se han instaurado en la ruralidad.

La cercanía a una ciudad y en sí, a los valores que se pregonan en un mundo moderno a través de diferentes medios con gran fortaleza tecnológica, se hacen atractivos a los ojos de esas poblaciones, lo que propicia abandonos de costumbres que, aunque hoy se observa cómo han disminuido, permanecen en pocas personas de las generaciones más añosas, pero en las más nuevas pareciera que no despierta un mayor interés. Si bien hoy el mundo rural despierta un gran atractivo, este no se vincula a un mundo campesino, comprendiéndose este como una cosmovisión, como una identidad y estilo de vida que integra procesos vitales de comunión con los ecosistemas y las comunidades en las que se habita y que procura una transmisión en el tiempo, generación tras generación.

Hoy en El Pomar esos valores campesinos persisten aún en unos cuantos que se resisten a abandonar del todo sus costumbres, sin embargo, las exigencias económicas y sociales actuales los han llevado a abrirse espacio en un mundo diferente donde la búsqueda de ingresos, el deseo de un ascenso social por medio de una profesionalización o bajo una fuente de ingresos más estable o formal, los relaciona con otro mundo que se va volviendo cada vez más propio, dando paso a cambios que permiten que se den con mayor velocidad flujos migratorios que posicionan en su territorio a otro tipo de habitante, el cual llega tras la búsqueda de experimentar de forma más íntima las bondades que ofrecen los espacios rurales que no se encuentran en la ciudad, pero con la comodidad de la misma.

Allí los procesos rururbanos aparecen bajo elementos y características que permiten una interrelación entre lo rural y lo urbano donde, de acuerdo con Nates (2008), se puede apreciar una construcción territorial, una configuración de los lugares bajo dinámicas propias, donde lo propio ya es aquello que resulta de esas nuevas relaciones que comparten “los nativos y los forasteros que se instauran”.

En Nates (2008) se presentan los espacios rururbanos como un resultado de procesos de gentrificación en donde se explican bajo dos vertientes que son: una gentrificación marginal y otra normal; la primera comprendida como “la sustitución de los locales se da por una población que no tiene grandes entradas económicas, pero que puede y desea adquirir esas propiedades, lo que poco a poco va atrayendo a más habitantes de la misma clase” (p 257). Por otra parte, la gentrificación normal “es producida por poblaciones de mayor poder adquisitivo que se instalan en esas zonas, igualmente sustituyendo la población nativa con cambios más radicales que la anterior forma” (p 257).

El uso clásico del concepto es aplicado a procesos urbanos; en Chapa y García (2018) se puede apreciar cómo diferentes teóricos apoyados en la definición dada por Ruth Glass en 1964, dan cuenta de procesos ocurridos en barrios céntricos de origen industrial y/o obrero ubicados en diferentes ciudades como Londres, donde sus tradiciones económicas y sociales cambian, lo que implica una desvalorización y con ello, en el tiempo, una necesidad de ser recuperados, y es allí donde aparecen otro tipo de habitantes, con otras tradiciones económicas y sociales, además de otras elecciones de consumo, entre ellas, las residenciales. Así, las construcciones se ven remplazadas por nuevas residencias con precios más elevados lo que implica una rehabilitación de esas zonas de la ciudad y un desplazamiento de los antiguos habitantes.

En El Pomar se pueden evidenciar estos procesos donde han aparecido habitantes de diferentes niveles de ingresos económicos y se han apropiado de diferentes formas del espacio, no se evidencia aun la intervención de grandes capitales que consoliden la construcción de espacios residenciales o turísticos como parcelaciones, unidades residenciales o parques recreativos, hoteles etc; pero la cercanía al proyecto vial y en sí a Medellín, ha aumentado en términos económicos y monetarios el valor de la tierra, lo que ha generado un alto interés por parte de foráneos.

Como se ha expuesto, con la entrada en operación del Túnel de Occidente las tradiciones de la vereda fueron cambiando, el uso agrícola de los terrenos se redujeron al igual que el uso comercial de los establecimientos en inmediaciones de la antigua vía, significando ello una pérdida de las fuentes de ingreso de sus habitantes nativos, los cuales, se han visto impulsados a transformar sus tradiciones ya que no necesariamente se ha dado su desplazamiento, aunque sus prácticas sí se han visto transformadas.

El túnel trajo tras de sí un golpe económico para las familias de la zona, los nativos sufrieron pérdidas a nivel productivo, lo que significó la necesidad de adaptarse a un nuevo panorama con el ánimo de lograr sustentarse, movilizándose a otros sectores económicos, lo que implicó para algunos el desplazamiento permanente hacia otras zonas, para otros, representó una movilidad diaria hacia otros lugares de trabajo, mientras otros vendieron sus terrenos de forma total o parcial. Actualmente una gran cantidad de terrenos se han visto subdivididos por diferentes razones, lo que ha redundado en el aumento de construcciones para un uso residencial como de vivienda permanente, segunda residencia o arriendo, tanto en la construcción de nuevas viviendas, como en la adecuación de diferentes locales antes comerciales para usos residenciales, densificando poblacionalmente la vereda y consolidando otro tipo de habitante.

Es de resaltar que este nuevo habitante no hace referencia solo a una persona o grupo de personas que provienen de otro lugar y se asentaron, sino que son habitantes que, aunque hayan nacido en el lugar, han adquirido formas particulares de comportamiento que implican otras fuentes de ingreso, otras relaciones sociales hasta otras maneras de habitar el territorio. De esta forma, separándose de las definiciones de gentrificación ya expuestas, donde se da un remplazo de los habitantes nativos con una movilización física hacia otras zonas, considero que ese remplazo como se evidencia en lo encontrado en El Pomar se da también tras la adopción por parte de los nativos de esas dinámicas urbanas que aunque si se da una transformación paisajística y de la forma de habitar el espacio, no necesariamente implica un desplazamiento físico de esos antiguos habitantes,

por el contrario se adaptan al cambio introducido cocreando un tipo de habitante nuevo y en sí del territorio.

En este orden de ideas, la rururbanización se apoya en procesos de gentrificación para acentuarse como un proceso dinámico, que resulta de esas nuevas formas de relación entre las territorialidades rurales y urbanas que se entremezclan construyendo lo que Nates (2018) ha considerado como el tercer territorio. Allí se dan encuentros entre nativos y personas de ciudad que además son de diferente procedencia ya sea de lugar, como de estratos sociales.

Esos encuentros acaecen en la aparición de distintas y nuevas formas de “saber estar” que constituye un nuevo sujeto social, que permite considerar a las áreas rururbanas como un territorio de dinámicas propias y no como una zona de transición de campo a ciudad (Nates 2008; 2018). El “saber estar” al que se refiere Nates (2018) permite comprender las nuevas formas que emergen, se instauran y a las que se adaptan los diferentes sujetos que conviven en las áreas rururbanas. Los nuevos códigos que emergen son originados más que por la instauración de formas propias urbanas con las que llegan los forasteros, por la misma relación que acontecen en tiempo y espacio, que coinciden con lo que permite observar en la rururbanidad: una hibridación de valores del campo y la ciudad.

Se hace evidente que en estas zonas se dan rompimientos y desplazamientos de las formas tradicionales de apropiación, sin embargo, también se instauran resistencias que permiten que se de esa unión en la que aún se conserva identidades que se adaptan a las circunstancias que se presentan cotidianamente, consolidando una construcción dinámica del territorio. De esta forma, el campesino aún resiste dentro de sus territorios contando con una gran plasticidad, lo cual les permite seguir sobreviviendo al adoptar y combinar con lo más tradicional de su identidad esos valores que han influenciado los espacios rurales, adaptándose a los cambios.

Referencias

- Acosta Navarro, O. L, Duarte Torres C. A, Fajardo Montaña D, Ferro Medina J. G, Gutiérrez Sanín F, Machado Cartagena A, Penagos Concha A. M, Saade Granados M. M & Ballestas Murcia J. S; (2018). Conceptualización del campesinado en Colombia: Documento técnico para su definición, caracterización y medición. En I. Alzate (Ed), *Conceptualización del campesinado en Colombia: Documento técnico para su definición, caracterización y medición* (Primera Ed., pp 13-53) ICANH.
- Agencia Nacional de Infraestructura ANI. (2017). *Estudio de impacto ambiental para la construcción de segunda calzada entre el túnel de occidente y San Jerónimo: Unidades funcionales 1 y 2 del proyecto Autopista Mar 1* [Archivo PDF]. <https://surl.li/dylsoh>
- Alcaldía de San Jerónimo. (2020). *San Jerónimo sigue creciendo: Plan de desarrollo 2020 – 2023* [Archivo PDF]. <https://surl.li/bqqxjt>
- Álvarez Múnera, J. R. (2014). Hacia la integración de Antioquia y de Antioquia con el mundo, 1980-2011 En J. C. López Díez (Ed), *De caminos y autopistas: Historia de la infraestructura vial en Antioquia* (Primera Ed., pp 195 - 218), Panamericana Formas e Impresos S. A.
- Bernal Villegas L. M. 2013. *Transformaciones socio-espaciales resultantes de la dinámica inmobiliaria asociada a la práctica turística, en el municipio de San Jerónimo* [Tesis de Maestría, Universidad Nacional del Colombia Medellín]. Repositorio Institucional Biblioteca Digital UNAL. <https://surl.li/vmzndh>
- Bournazou Marcou, E. D. (2015-2016). Cambios socioterritoriales e indicios de gentrificación. Un método para su medición. *Academia XXII*, 6 (12), 47-59. DOI <https://surl.li/spyurf>
- Capel, H. (2016). Ciencias Sociales y el Estudio del territorio. *Revista Bibliográfica de Geografía y ciencias Sociales*, 21(1.149), 1 – 38. <https://surl.li/lkured>
- Caracol Radio. (2006-01-20). *Fue inaugurado el Túnel de Occidente en Antioquia, el más grande de Latinoamérica*. <https://surl.li/wcabpf>
- Carmona Guzmán, M. F. (2024-05-20). Vaca por las vías 4G de Antioquia no ha llegado ni a 1% de su meta final de \$1billón. En *La República* <https://surl.li/fujpjj>
- Chapa García, J. B & García Santiago, O. G. (2018). Gentrificación en J. Ramírez Plascencia (Ed) *Conceptos claves en Ciencias Sociales. Definición y aplicaciones* (pp 65-80). Guadalajara, Jalisco, México. Universidad de Guadalajara.
- Colombia. Congreso de la República. (2012). *Ley 1537 de 2012. Por la cual se dictan normas tendientes a facilitar y promover el desarrollo urbano y el acceso a la vivienda y se dictan otras disposiciones*. Junio 2020 <https://surl.li/imnsfi>
- Consejo Municipal de San Jerónimo (2020). *Esquema de Ordenamiento Territorial, Acuerdo N° 018* [Archivo PDF]. <https://surl.li/ygueog>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. [DANE]. (2019). *Censo Nacional de Población y Vivienda 2018 Colombia*. Recuperado de <https://surl.li/vbxexc>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. [DANE]. (s.f). *Estratificación Socioeconómica para Servicios Públicos Domiciliarios*. Recuperado de <https://surl.li/paqqif>

- El Santaferreño. (2021). El occidente celebrará 95 años el inicio de la vía al mar y 65 de la conexión con Urabá. En *El Santaferreño* <https://surl.li/jkatwg>
- El Tiempo. (1998). Nueva vía al mar. En *El Tiempo* <https://surl.li/ynfklk>
- El Tiempo. (1998). Vía al mar se demoró 72 años. En *El Tiempo* <https://surl.li/imexgh>
- El Tiempo. (2001). Conexión vial de Aburrá Río-Cauca en riesgo por falta de recursos. En *El Tiempo* <https://surl.li/ttqzom>
- Entrena-Durán, F. (1999). La desterritorialización de las comunidades locales rurales y su creciente consideración como unidades de desarrollo. *Revista de Desarrollo Rural y Cooperativismo Agrario*, (3), 29-41. <https://surl.li/uulvbn>
- Fioravanti Álvarez, H., García Arias, M. F. & Holguín Vélez, D. (2016). El verde está de moda: el proceso de gentrificación rururbana en La Florida (Manizales-Villamaría). *Revista de Sociología y Antropología: VIRAJES*, 18 (2), 95-113. DOI: 10.17151/rasv.2016.18.2.7
- Galeano, M E. (2004). Enfoques cualitativos y cuantitativos de investigación. Dos maneras de conocer la realidad social En L. Bernal (Ed). *Diseño de proyectos en la investigación cualitativa* (pp. 13-26). Fondo Editorial Universidad EAFIT.
- Gaviria Luis, M. (1930). *Municipios de Antioquia: Urabá y la Carretera al Mar*. [Archivo PDF].
- Gobernación de Antioquia. (s.f). *Túnel del Toyo*; <https://www.antioquia.gov.co/tunel-del-toyo>
- Granda Flórez, N. (2021). *Análisis de las dinámicas demográficas en el Occidente antioqueño, área de influencia de la Conexión Vial Aburrá Río Cauca y el proyecto Autopista al Mar Uno (1985-2018)* [Tesis de Maestría Universidad Nacional de Colombia Medellín]. Repositorio Institucional Biblioteca Digital UNAL. <https://surl.li/smiqvp>
- Guber, R. (2011) Introducción En Siglo Veintiuno Editores (Ed). *La Etnografía: Método, Campo y Reflexividad* (pp. 15-22). Buenos Aires. Siglo Veintiuno Editores.
- Henaó Hernández, E. F. (2021). 65 años de la vía al mar. Ruta que conectó a Antioquia con el mundo. En *El Colombiano* <https://surl.li/pfbvrc>
- Henaó Hernández, E. F. (2021). Los reclamos que continúan en Palmitas y San Cristóbal por la Autopista al mar. En *El Colombiano* <https://surl.li/txvmsz>
- Hernández Puig, S. (2016). El periurbano, un espacio estratégico de oportunidad. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* 21(1160), 1- 21. <https://surl.li/jiawzk>
- Llambí Inzua L & Pérez Correa, E. (2007). Nuevas ruralidades y viejos campesinismos. Agenda para una nueva sociología rural latinoamericana. *Cuadernos de Desarrollo Rural*. 4(59), 37-61. <https://surl.li/oflrbk>
- Llanos Hernández, L. (2010). El Concepto de Territorio y la Investigación en las Ciencias Sociales. *Agricultura, Sociedad y Desarrollo*. 7(3), 207-220. <https://surl.li/xplmkh>
- Londoño Correa, D. González Salazar, N. Aristizábal Johnson, C. & López Díez, J. C. (2014). Las Autopistas para la Prosperidad, las carreteras locales y el sistema de gestión: la visión que ofrece la infraestructura vial de Antioquia en 2014 en López Díez J. C (Ed), *De caminos y*

- autopistas: Historia de la infraestructura vial en Antioquia* (Primera Ed., pp 219 - 226), Panamericana Formas e Impresos S. A
- Macuacé Otero, R. (2019). Los espacios rururbanos en Colombia: Algunos elementos para su discusión. *Procesos Urbanos*. (6), 34-41. <https://doi.org/10.21892/2422085X.455>
- Marulanda Valencia F. A. (2014). Del país cafetero al país de ciudades. Crecimiento urbano, región y nación, 1957-1979 En J. C. López Díez (Ed), *De caminos y autopistas: Historia de la infraestructura vial en Antioquia* (Primera Ed., pp 173 - 194), Panamericana Formas e Impresos S. A
- Méndez Sastoque M J. (2005). Contradicciones, Complementariedad, e Hibridación en las Relaciones entre lo Rural y lo Urbano. *Revista Mad*. (13), 1-25. <https://surl.li/ikeupx>
- Minambiente, Minhacienda, CPA, Corantioquia, Fondo Adaptación; (s.f.) *Actualización POMCA Río Aurrá: Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca Hidrográfica* [Archivo PDF]. <https://surl.li/rqtjng>
- Ministerio de Vivienda. (s.f). *VIS y VIP*. <https://surl.li/ozswvk>
- Molina Londoño, L. F. (2017). El Ferrocarril de Amagá: Desarrollo de la ingeniería antioqueña. *Banrepcultural*, (102). URL <https://surl.li/ctgysr>
- Montañez Gómez, G. & Delgado Mahecha, O. (1998). Espacio, Territorio y Región: Conceptos Básicos para un proyecto Nacional. *Cuadernos de Geografía*. 7(1-2) 120 - 134. <https://surl.li/zxkrzy>
- 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. <https://surl.li/iuqmqz>
- Muñoz Ortiz, L. D. Bustamante Cardona, J. C. & Hinestroza Blandón, P. A. (2021). San Sebastián de Palmitas y la Conexión vial Aburrá-Río Cauca: Impactos escalonados y derechos diferenciales en la delimitación de áreas de influencia en Dover. R. (Ed), *Inclusiones Incompletas: Desarrollo, participación ciudadana y consulta previa* (pp. 283-305). Medellín-Antioquia. FCSH Investigaciones.
- Nates Cruz, B. (2008). Procesos de gentrificación en lugares rururbanos: Presupuestos conceptuales para su estudio en Colombia. *antropol.sociol.* (10), 253-269. URL <https://surl.li/vxhhfe>
- Nates Cruz, B. (2018). Territorialidades rururbanas o rururbanidad contemporánea. *Revista de Antropología y Sociología: VIRAJES*, 20 (1), 5-12. DOI: 10.17151/rasv.2018.20.1.1.
- Park, R. E. (1999). La ciudad: sugerencias para la investigación del comportamiento humano en el medio urbano En Martínez E. (Ed). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana* (pp. 49-83). Barcelona España. Ediciones del Serval.
- Pérez Correa, E. & Farah Quijano, M. A. (2002). Los modelos de desarrollo y las funciones del medio rural en Colombia. *Cuadernos de Desarrollo Rural*. (49), 7-27. <https://surl.li/bsnwzs>

- Ponce Albán, J. V. (2017). *Evaluación de Viviendas de Interés Social y Prioritario a Base de Análisis Técnico y de Calidad de un proyecto Inmobiliario Tipo. Caso: "Urbanización Los Capulíes" de la Ciudad de la Cuenca* [Tesis de Pregrado, Pontificia Universidad Católica del Ecuador Quito] <https://surl.li/qbwcnh>
- Ramírez Patiño, S. P. (2011). Cuando Antioquia se volvió Medellín, 1905-1950. Los perfiles de la inmigración pueblerina hacia Medellín. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 38(2), 217-253. <https://surl.li/duidihv>
- Ramírez Patiño, S. P. (2014). La integración de la ciudad y la región entre 1930 y 1956 en J. C. López Díez (Ed), *De caminos y autopistas: Historia de la infraestructura vial en Antioquia* (Primera Ed., pp 135 - 172), Panamericana Formas e Impresos S. A
- San Jerónimo Consejo Municipal para la Gestión del Riesgo de Desastres. (2017). *Plan Municipal de Gestión del Riesgo de Desastres*. <https://surl.li/ecgddi>
- Sánchez Torres, D.M. (2018). Abordajes teórico-conceptuales y elementos de reflexión sobre rururbanización desde los estudios territoriales. *Revista de Antropología y Sociología: VIRAJES*, 20(1), 15-35. DOI: 10.17151/rasv.2018.20.1.2
- Santacaloma Varón, L. E. (2015). Importancia de la economía campesina en los contextos contemporáneos: una mirada al caso colombiano. *Entramado*, 2(2), 30-50. <https://surl.li/vdyhra>
- Santana Rivas, L. D. & Alzate Navarro, A. (2023). La promoción-construcción capitalista en la región metropolitana de Medellín: ¿hacia un único mercado de la vivienda? *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 32(2), 306-327. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v32n2.97748>
- Simmel, G. (1977). *La metrópoli y la vida mental* [Archivo PDF]. <https://surl.li/wbojnr>
- Suárez Peña, Y. B. (2022). *Equipamientos Colectivos. Incidencia en el Bienestar Social en los Megaproyectos de Vivienda VIS/VIP 2000-2020* [Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia Bogotá] Repositorio Institucional Biblioteca Digital UNAL. <https://surl.li/fknwnn>
- Suárez Quirós, J. A. (2014). La modernización de caminos y transportes, 1874-1929 En López Díez J. C (Ed), *De caminos y autopistas: Historia de la infraestructura vial en Antioquia* (Primera Ed., pp 101 - 134), Panamericana Formas e Impresos S. A
- Ther Ríos, F. (2012). Antropología del territorio. *Polis, Revista Latinoamericana* 11(32) 293-510. <https://doi.org/10.32735/S0718-6568/2012-N32-883>
- Torres Gómez, E. E. López González, M. Torres Gorrón, J. E. Sánchez Salazar, C. A. Moncada, J. Valencia, L. F. Marín, I. Calvopiña, & J. D. Marín, L. (2021) *Boletín económico municipal. Antioquia 2021: San Jerónimo* [Archivo PDF]. <https://surl.li/yohqvu>
- Trujillo Ospina, D. (2022). Las economías campesinas en Colombia: Tensiones y Desafíos. *Algarrobo-MEL*. 10, 1-17. <https://surl.li/sxujev>
- Ubilla, G. (2019). Rururbanización, suburbanización y reconcentración de la tierra: efectos espaciales de instrumentos rurales en las áreas periurbanas de Chile. *Revista de Estudios sobre Despoblación y Desarrollo Rural* (28), 75- 106. <https://doi.org/10.4422/ager.2019.07>

-
- Van der Ploeg, J. D. (2010). Entonces ¿qué es el campesinado? En J. D. Van der Ploeg (Ed), *Nuevos Campesinos: Campesinos e imperios alimentarios* (pp. 39-88). Barcelona. Icaria Editorial.
- Visbal Díaz T. C. (2017). *El Camino del Virrey y la Vieja Carretera al Mar como patrimonio cultural del occidente antioqueño* [Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia Medellín] Repositorio Institucional Biblioteca Digital UNAL. <https://surl.li/lsmoni>
- Vita Mesa, L. (2021). Con los avances de obras, las Autopistas al Mar 1 y 2, entraran en operación en 2022. En *La República* <https://surl.li/sgwycp>
- Wolf, E. (1974). El campesinado y sus problemas en M. Godelier (Ed), *Antropología y Economía* (pp 260-275). Barcelona. Anagrama.