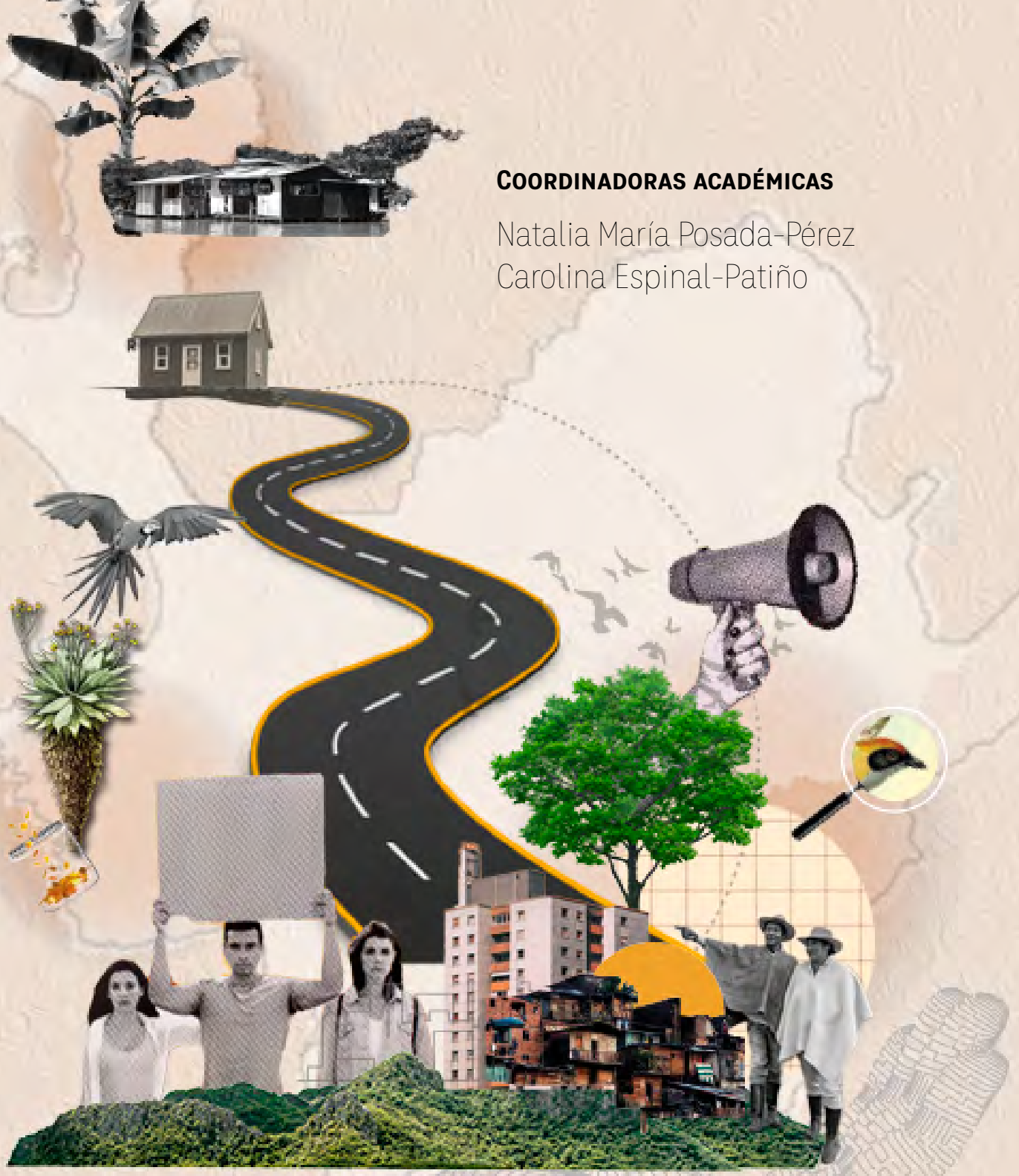


COORDINADORAS ACADÉMICAS

Natalia María Posada-Pérez
Carolina Espinal-Patiño



UNA AGENDA EN MOVIMIENTO

PLANEACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN CONTEXTO

AUTORES DE CAPÍTULOS

Natalia María Posada-Pérez • Carolina Espinal-Patiño • Gabriel Enrique Bahamón
Álvarez • Gloria Esperanza Londoño Torres • Mayra Natalia Parra Salazar • Luis Alejandro
Rivera Flórez • Alexandra Urán Carmona • Gleidy Alexandra Urrego Estrada.

Posada-Pérez, Natalia María

Una agenda en movimiento. Planeación y ordenamiento territorial en contexto / Coordinadora académica Natalia María Posada-Pérez, Carolina Espinal-Patiño. - 1a. ed. - Medellín: Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia; Fondo Editorial Remington (FER), 2024

Número de páginas 154

ISBN: 978-628-96305-0-3

1. Ordenamiento territorial. 2. Desarrollo urbano. 3. Planificación regional (Antioquia - Colombia). 4. Desarrollo rural. 5. Espacio urbano. 6. Metro de Medellín. I. Posada-Pérez, Natalia María. II. Tit.

CDD: 711.3 / P855

Una agenda en movimiento. Planeación y ordenamiento territorial en contexto

© Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia

© Corporación Universitaria Remington

Primera edición, mayo 2024

ISBN 978-628-96305-0-3 (PDF - Internet)

<https://doi.org/10.22209/9786289630503>

Natalia María Posada-Pérez y Carolina Espinal-Patiño. **Coordinadoras académicas**

Natalia María Posada-Pérez; Carolina Espinal-Patiño; Gabriel Enrique Bahamón Álvarez; Gloria Esperanza Londoño Torres; Mayra Natalia Parra Salazar; Luis Alejandro Rivera Flórez; Alexandra Urán Carmona; Gleidy Alexandra Urrego Estrada. **Autores de capítulos**

Coeditores

Corporación Universitaria Remington
Alejandro Vásquez Tieck. *Representante legal*
Adriana Patricia Bustamante Fernández. *Directora editorial*
Viviana Díaz. *Coordinadora de procesos editoriales*
Alfonso Tobón Botero. *Diseñador editorial*
Juan David Villa. *Corrector de textos*

fondo.editorial@uniremington.edu.co
Calle 51 nro. 51-27, Edificio Uniremington
PBX: (604) 3221000, extensión 3505
Medellín, Colombia

Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia
Juan David Gómez Flórez. *Rector*
Ángela María Gaviria Núñez. *Vicerrectora de Investigación y Extensión*
Liliana María Bedoya Lara. *Ilustradora*

www.colmayor.edu.co
Carrera 78 nro. 65-46
Medellín, Colombia

Nota legal

Las opiniones expresadas en el presente texto no representan la posición oficial o institucional de la Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia ni la de la Corporación Universitaria Remington. Las citas realizadas y la originalidad de la obra son responsabilidad de los autores; en consecuencia, ninguna de las dos instituciones será responsable ante terceros por el contenido técnico o ideológico expresado en el texto, ni asume responsabilidad alguna por las infracciones a las normas de propiedad intelectual.

Contenido

Prólogo	9
Referencias	17
Agradecimiento	18
Introducción	19

Capítulo 1

Reconfiguración de territorios periurbanos en el Urabá antioqueño por proyectos de ordenamiento estatal

Resumen.....	25
Introducción	25
Contexto geográfico: la región del Urabá antioqueño	27
Materiales y métodos	28
Resultados	29
La llegada de las multinacionales bananeras a la región de Urabá	30
El ordenamiento territorial estatal.....	31
Las contradicciones espacio-temporales en la región de Urabá	32
Discusión y conclusiones	38
Referencias	40

Capítulo 2

Espacio, planeación y ordenamiento territorial en Turbo, Antioquia.

Una revisión reflexiva

Resumen.....	45
Introducción	45
Materiales y métodos	52
Resultados	53
Discusión y conclusiones	59
Referencias	60

Capítulo 3

Planeación ambiental y territorialidades superpuestas en el complejo de páramos Frontino-Urrao

Resumen	65
Introducción	65
Contexto.....	67
Complejo de páramos Frontino-Urrao (CPFRU).....	69
Materiales y métodos.....	74

Resultados	75
La territorialidad de los de aquí, los de toda la vida	79
La territorialidad de los que llegan	81
Discusión y conclusiones	84
Referencias	87

Capítulo 4

Espacios del orden y contraespacios rurales y urbanos en Antioquia 2000-2020 (Colombia)

Resumen	93
Introducción	93
Materiales y métodos.....	99
Resultados	100
Generalidades sobre prácticas de contraespacio rurales y urbanas en Antioquia entre 2000 y 2020	100
Movimiento social rural contra el extractivismo minero-energético en Antioquia: movete	101
Colectivo social urbano en Medellín: Moravia Resiste	102
Discusión y conclusiones	104
Referencias	105

Capítulo 5

Movilidad y desarrollo local asimétrico: Sistema Integrado de Transporte Metro (Bello, Antioquia)

Resumen.....	110
Introducción	110
Aproximación conceptual	114
Materiales y métodos.....	117
Resultados	117
Apropiación de espacios de intercambio	118
Cultura de transporte.....	119
Identidad territorial	120
Accesibilidad.....	122
Discusión y conclusiones	123
Desarrollo local en torno al sistema de movilidad.....	123
Referencias	129

Capítulo 6

Tensiones rurales en Medellín: San Sebastián de Palmitas y San Cristóbal (2000-2020)

Resumen.....	137
Introducción	137
Aproximaciones conceptuales	139
Mercantilización de los territorios y otras tensiones	141
Materiales y métodos.....	144
Revisión bibliográfica	144
Entrevista con expertos.....	145
Resultados	146
Palmitas, entre la transformación y la fragilidad de los lazos afectivos de sus habitantes con el territorio	146
San Cristóbal y el reasentamiento de habitantes de la centralidad de Medellín	147
Discusión y conclusiones	149
Referencias	152

Lista de figuras

Figura 1-1	Análisis coremático del Eje Bananero central, procesos de conurbación en la región central y nuevas espacialidades a lo largo de la vía al Mar.....	33
Figura 1-2	Análisis de la cabecera de Apartadó y reconfiguración de su área periférica	34
Figura 1-3	Expansión de Apartadó: antes a lo largo del río Apartadó, ahora a lo largo de la vía Panamericana	35
Figura 1-4	El nuevo modelo de ciudad latinoamericana	36
Figura 1-5	Espacialidades en las franjas del eje vial de la vía Panamericana	37
Figura 2-1	Ubicación de Turbo	46
Figura 2-2	Planeación y ordenamiento territorial en Turbo	54
Figura 2-3	Tríada para la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo	56
Figura 3-1	Complejo de páramos Frontino-Urrao (cpfru)	71
Figura 4-1	Fenómenos territoriales asociados al neoliberalismo y la globalización	97
Figura 4-2	Contexto espacial.....	100
Figura 5-1	Ubicación del municipio de Bello.....	111
Figura 5-2	Área de influencia de las estaciones Niquía y Bello	112
Figura 5-3	Alrededores de las estaciones Niquía-Bello antes y después de la construcción del Metro	118
Figura 5-4	Evolución de la población Aburrá Norte	126
Figura 6-1	Contexto espacial.....	138

Lista de tablas

Tabla 3-1	Veredas del entorno local del cpfru.....	72
Tabla 3-2	Tipología de actores presentes en el cpfru	78
Tabla 3-3	Actividades pasado presente	81
Tabla 6-1	Criterios de la revisión documental	145
Tabla 6-2	Criterios de entrevistas	145

Prólogo

Una agenda en movimiento. Planeación y ordenamiento territorial en contexto es un texto que recoge resultados de proyectos de investigación y tesis doctorales, algunos de los cuales fueron desarrollados por el grupo de investigación Estudios sobre Desarrollo Local y Gestión Territorial, de la Facultad de Ciencias Sociales y Educación, adscrito a la Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia (en adelante IU Colmayor). En él hay una apuesta por preguntarse sobre las dinámicas espaciales en el territorio antioqueño, específicamente por escenarios como la zona central del Urabá antioqueño, el complejo de páramos, comprendido desde Frontino (Occidente antioqueño) hasta Urrao (Suroeste antioqueño), además de Medellín y Bello, en el Valle de Aburrá, y el Oriente.

Un elemento común en estas investigaciones es que tienen lugar en territorios que son impactados directa o indirectamente por proyectos de ordenamiento territorial (POT), y desarrollo territorial liderados por el Estado, tales como el Proyecto Hidroeléctrico Ituango, la vía al Mar o el ordenamiento ambiental de la zona de páramos, específicamente en los municipios de Frontino y Urrao; a esto se le pueden sumar las tensiones en los territorios rurales de la ciudad de Medellín (San Sebastián de Palmitas y San Cristóbal), el Sistema Integrado del Metro de Medellín y la intervención urbana en el barrio Moravia. Escenarios contemporáneos donde se identifican cuestiones socialmente vivas, como la ocupación en Urabá de población emergente a lado y lado de la vía Panamericana. Al respecto, recuerdo la afirmación de un líder embera katío, en un encuentro en la Organización Indígena de Antioquia (OIA) en 1992: “La carretera trae males, lleva bienes”. Una realidad para los pueblos indígenas de la zona, quienes ven transformar su espacio habitado de manera drástica.

Así, a través del texto se analizan las formas como el Estado ejecuta diversos proyectos de OT, identificando que, si bien el OT es un proceso de política pública, mediante el cual se busca estructurar el uso y ocupación de un territorio según sus potencialidades, las expectativas y anhelos generales de la población y los objetivos de desarrollo no dialogan; los intereses y saberes de los habitantes de estos territorios no siempre son considerados a la hora de desarrollar dichos proyectos, y afirman que el ordenamiento territorial es más una *tecnología de gobierno*.

Las investigaciones que dan origen al texto se ubican en un enfoque territorial. Son lecturas del territorio en las que se reconoce el llamado *giro espacial*, entendido como la perspectiva teórica donde el énfasis de los estudios geográficos se

da en el espacio vivido y en la producción social del espacio, en lecturas espaciales donde se conjugan lo histórico y lo social, donde el territorio es entendido como una construcción social del espacio. De acuerdo con Pulgarín (2020), retomando a Lefebvre (2013), este es abordado en tres sentidos: como espacio percibido (mundo físico, espacio material); como espacio concebido (espacio mental, aquellas representaciones que los sujetos tienen del espacio, relacionadas con lo subjetivo y el comportamiento); y el espacio vivido (ese espacio experiencial, cotidiano, imaginado). Además, el territorio es ese espacio empírico que es moldeado, regido por la política y la cultura. Al respecto, Milton Santos (2000) defiende en el estudio del territorio la relación e interdependencia entre naturaleza y sociedad; los define como una sola cosa, que se separa para su análisis solo por cuestión de método. Para él, el espacio geográfico es sinónimo de territorio usado, es decir, ese “conjunto indisoluble, solidario y contradictorio, de sistemas de objetos y sistemas de acciones” (Santos, 2000, p. 54), que están en constante transformación histórica y culturalmente.

Por su parte, María Laura Silveira (2007) explica cómo en el estudio del territorio...

... en primer lugar, podemos analizar lo que está ahí, las existencias del territorio usado, el territorio tal como es hoy utilizado a partir de una articulación de variables clave de la época; esto es, el complejo de la llamada tecnociencia, pero también con los contenidos de información y, ciertamente, los contenidos financieros. Estas son las variables que revelan el rostro hegemónico del espacio y cuyo análisis muestra el funcionamiento de los territorios. En segundo lugar, deberíamos estar atentos al movimiento; es decir, cómo el territorio está siendo usado y cómo podría ser usado. En otras palabras, una mirada sobre las posibilidades del período histórico que vivimos, que pueden o no volverse existencias (p. 15).

En estas lecturas de territorio se incluyen tanto la materialidad como las formas de regulación, análisis donde el reconocimiento de las técnicas se constituye en un elemento clave por considerar. En esta perspectiva teórica se ubica Raquel Gurevich (2006) cuando afirma que los territorios contemporáneos encarnan flujos que inciden en las identidades regionales, en las formas de ciudadanía y en la configuración misma del Estado nacional, la idea de lo nuestro y de lo extraño. De las premisas o pensamientos previamente enunciados puede inferirse el valor de la disciplina geográfica en los estudios del territorio, ciencia social de carácter interdisciplinario y multidimensional por excelencia, como lo afirmara Edgar Morin (2001). Y en especial la geografía crítica, entendida como la perspectiva teórica que considera en el estudio del espacio geográfico el análisis del

funcionamiento de las formaciones sociales que lo configuran. Entre los exponentes de esta perspectiva geográfica están Milton Santos, Edward Soja y David Harvey, quienes “ofrecen aportes contemporáneos significativos en la construcción de caminos alternativos para una nueva geografía y una nueva conciencia espacial” (Navarrete, 2011, p. 140). Otras posturas teórico-conceptuales identificadas en el libro son las relacionadas con los estudios urbanos, los estudios del desarrollo local asimétrico y los movimientos sociales.

Entre las estrategias metodológicas referenciadas en los capítulos aquí reseñados, están la metodología de estudios de caso, la revisión documental y bibliográfica, la observación en campo, la aplicación de entrevistas focales y el análisis coremático territorial; todas ellas desde el enfoque cualitativo de la investigación.

El libro está organizado en seis capítulos. En el primero, Gabriel Enrique Bahamón Álvarez (IU Colmayor), bajo el título “Reconfiguración de territorios periurbanos en el Urabá antioqueño por proyectos de ordenamiento estatal”, analiza la reconfiguración territorial que viene dándose en esta región del departamento de Antioquia. Región con una ubicación geográfica de gran importancia geopolítica y estratégica para el país, y considerada la mejor esquina de América. Explica cómo la apropiación de estos territorios históricamente ha sido motivo de conflictos políticos, económicos, sociales y de índole ambiental. Allí se implementan enclaves multinacionales que buscan garantizar el vínculo económico de la Nación desde las demandas de la globalización (construcción de puertos, canales interoceánicos, dobles calzadas, complejos industriales, entre otros). Además, el autor hace énfasis en la alta biodiversidad de la zona y en las transformaciones socioespaciales generadas con el desarrollo de proyectos de ordenamiento estatal, como la ampliación de la vía al Mar, la zona portuaria y la zona franca.

De acuerdo con el autor, dichos proyectos, si bien pretenden el fortalecimiento económico nacional y favorecer la articulación vial que une a Urabá con el centro del país, traen consigo la transformación de los lugares con nuevas estrategias de planificación territorial, que ocasionan intensos procesos de reconfiguración espacial, periurbanización y conurbación de los pueblos y ciudades que integran el Eje Bananero y que avanzan hacia la metropolización. Transformaciones urbanas, suburbanas y rurales que son consideradas como la materialización del crecimiento económico del país, pero en este caso hay efectos colaterales como la pérdida de calidad de vida de la población, la expansión de ciudad desde el surgimiento de barrios periféricos informales, así como la expulsión de propietarios, con fuertes cambios en el uso del espacio, entre otras consecuencias. Finalmente,

el autor señala que la conurbación es un proceso de consolidación territorial inminente y sin control, especialmente en los cuatro municipios de la región central del Eje Bananero del Urabá, y afirma que en pocos años alcanzará las dimensiones de las áreas metropolitanas ya existentes en el país, lo que está ocasionando serios problemas de presión por la ocupación acelerada de las franjas periurbanas entre los municipios de Chigorodó, Carepa, Apartadó y Turbo, y los corregimientos intermedios entre las cabeceras urbanas de dichos municipios.

En el segundo apartado, “Espacio, planeación y ordenamiento territorial en Turbo, Antioquia. Una revisión reflexiva”, la profesora Gleidy Alexandra Urrego Estrada (IU Colmayor) ofrece el análisis logrado acerca de la cohesión teórica entre el espacio como producción social, la planeación y el ordenamiento territorial en el municipio de Turbo, utilizando como estrategia metodológica el análisis documental del Plan de Desarrollo actual (2020-2023) y de los planes básicos de ordenamiento territorial a partir del año 2000, y mediante la observación en campo. Construye como categorías de análisis el espacio como producción social y la planeación a modo de ejercicio prospectivo sobre el territorio y el ordenamiento, el cual supone disposiciones normativas. En dicho ejercicio procura encuentros comprensivos entre las formas sociales e institucionales en las cuales se producen y conciben las espacialidades en Turbo. Afirma que la planeación y el ordenamiento territorial en este municipio son un modo de gobierno tanto político como económico que apuntala una cadena de disposiciones que, en cuanto técnicas de poder, determinan la aceptación en sus habitantes de prácticas productivas que van desde el control en las formas de producción espacial del municipio (la agroindustria bajo la consigna de crecimiento económico) hasta la aceptación e introyección positiva de una conducta de aprovechamiento de las potencialidades y atributos físico-geográficos que ofrece el territorio.

A modo de cierre, la autora propone, para establecer cohesión y diálogo entre los diferentes modos en que el espacio se produce en Turbo, la planeación y el ordenamiento territorial: el territorio es posible por la acción de los habitantes y por sus prácticas socioculturales, que se espacializan; su interpretación se da desde las interdependencias sociales entre lo institucional, lo productivo, lo cultural y lo político, y mediante la consideración de sus formas de hacer espacio, incluyendo la lectura de desplazamientos y permanencias, así como las tensiones, contradicciones y transformaciones que, entrelazadas, dan cuenta de formas de ocupación espacial y social no homogéneas. Para ello sugiere configurar metodológicamente unidades de observación espaciales, como lugares de trabajo, lugares productivos, lugares de ocio, lugares de violencia, lugares de exclusión,

lugares de cultura, entre otros; es decir, aquello que permita comprender los significados y materialidades que constituyen el territorio.

En el tercer capítulo, “Planeación ambiental y territorialidades superpuestas en el complejo de páramos Frontino-Urrao”, las profesoras Mayra Natalia Parra Salazar y Alexandra Urán Carmona (Universidad de Antioquia) aluden a las políticas de planeación y ordenamiento de los territorios en Colombia, en el ámbito ambiental, desde el caso de la gestión de los ecosistemas altoandinos del complejo de páramos Frontino-Urrao, en el Occidente de Antioquia. Explican que los procesos de delimitación y planeación ambiental de los páramos son propuestas de ordenamiento desde las entidades del Estado, como las corporaciones autónomas regionales (CAR), donde no siempre se da una real vinculación de la pluralidad de actores que habitan y territorializan estas áreas de importancia ecológica. Son procesos de planeación ambiental concebidos desde una visión integral del espacio, y buscan armonizar la conservación de la naturaleza y el desarrollo humano, pero su adopción y comprensión son aún débiles y representan un reto técnico, político e institucional.

Las autoras señalan que, a pesar de los cambios positivos en la concepción institucional sobre el ordenamiento territorial y de los múltiples esfuerzos metodológicos para vincular a las comunidades rurales en los procesos de planeación, las labores de delimitación y zonificación de páramos continúan siendo, desde su misma formulación, ejercicios descendentes en los que el Estado intenta establecerse como supuesto soberano y ejercer control sobre la acelerada transformación de áreas de importancia para la prestación de servicios ecosistémicos, como el suministro de agua, la regulación climática y la captación de carbono. Los páramos, además de la biodiversidad que poseen y del papel regulador de las fuentes hídricas, son territorios estratégicos en los que se evidencian diferentes territorialidades, como las comunidades locales históricamente habitantes de estos territorios, los funcionarios que ejercen la labor del Estado en la conservación de estos hábitats y los actores ilegales. Finalmente, consideran necesario promover el empoderamiento de las comunidades que habitan los páramos para que fortalezcan sus capacidades de gestión y gobernanza ambiental.

En el cuarto capítulo, “Espacios del orden y contraespacios rurales y urbanos en Antioquia 2000-2020 (Colombia)”, las profesoras Carolina Espinal-Patiño, Natalia María Posada-Pérez y Gloria Esperanza Londoño Torres (IU Colmayor) analizan el caso de dos colectivos: el Movimiento Social por la Vida y la Defensa del Territorio, en el Oriente antioqueño, y Moravia Resiste, en la ciudad de Medellín, con miras a la comprensión de dinámicas y problemáticas urbanas y rurales. Dos experiencias desde las cuales establecen relaciones conceptuales y

contextuales entre los espacios del orden y las prácticas de contraespacio (acciones emprendidas contra el extractivismo urbano y ambiental desde la organización de las comunidades). Son formas de resistencia y de subsistencia que les han permitido mantenerse en los territorios, produciéndolos socialmente desde sus intereses, particularidades, identidades, memoria, quehaceres y, en general, desde sus vínculos.

A partir del análisis de posturas teóricas sobre la autonomía territorial, las prácticas ordenadoras del espacio, la construcción social del espacio y los movimientos sociales, las autoras reconocen las transformaciones espaciales dadas en el Oriente antioqueño y en la ciudad de Medellín (específicamente en el barrio Moravia). El primer colectivo emerge frente al incremento de generadoras hidroeléctricas en la región, proyectos que impactan los ecosistemas y generan desplazamiento y empobrecimiento de las comunidades. Esto da lugar a la inconformidad de los habitantes, quienes expresan mediante la protesta social procesos formativos agroalimentarios, educación popular, mercados verdes e imposición de acciones ciudadanas desde la normatividad vigente. El segundo colectivo es el de los habitantes del barrio Moravia, el cual se resiste al proceso de gentrificación, relacionado este con las transformaciones urbanísticas concebidas en diferentes planes de ordenamiento territorial y de transformación urbana de Medellín. Este análisis de los movimientos sociales presentados en el texto evidencia una apuesta por una perspectiva espacial-territorial en la que se reconocen formas alternativas de construir territorio, otras formas de habitar el espacio desde la perspectiva de la geografía crítica.

En el quinto capítulo, “Movilidad y desarrollo local asimétrico: Sistema Integrado de Transporte Metro (Bello, Antioquia)”, presentado por las profesoras Natalia María Posada-Pérez y Gloria Esperanza Londoño Torres (IU Colmayor), ellas abordan el análisis del sistema de movilidad asociado al Metro en el municipio de Bello, a lo largo de las estaciones Niquía y Bello; se preguntan por la relación entre movilidad y desarrollo local, en perspectiva del dinamismo económico, político y cultural. Al respecto, reconocen que este proyecto reposicionó al municipio en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA), y le imprimió un dinamismo socioeconómico que trajo consigo un desarrollo local desigual en el área de influencia de las estaciones, en especial en el ámbito inmobiliario, aunque escasamente en el plano cultural y comunitario.

Teóricamente conciben los sistemas de movilidad como dispositivos que favorecen el desarrollo, de la mano de las decisiones políticas y administrativas, y de las demandas ciudadanas para acceder a bienes y servicios que, en su conjunto,

dinamizan la reproducción del capital. En este sentido, exaltan como el Metro abre la posibilidad de transformar las condiciones de vida de la gente en sus territorios y representa el fortalecimiento de la conectividad social y económica de Bello con el resto del AMVA. Igualmente, señalan entre los impactos de este proyecto en el municipio la proliferación de edificaciones comerciales y de vivienda en el recorrido de las estaciones Niquía y Bello (a diferencia de otros sectores), lo cual trae consigo desniveles socioeconómicos expresados en la nueva estratificación social; débiles lazos identitarios en el municipio; cambio de uso del suelo (las áreas verdes fueron superadas con la infraestructura para el funcionamiento del Metro y para la prestación de servicios comerciales en las afueras de las estaciones); y una nueva cultura del transporte. La densificación poblacional del sector en parte contribuye a la desintegración del tejido social en el municipio; además, Bello se convirtió en el nodo vital que conecta el norte del área metropolitana con el resto de municipios de la región.

En el sexto capítulo, “Tensiones rurales en Medellín: San Sebastián de Palmitas y San Cristóbal (2000-2020)”, Carolina Espinal-Patiño y Luis Alejandro Rivera Flórez ofrecen un análisis del contexto territorial de estos dos corregimientos del municipio de Medellín, territorios rurales que vienen siendo impactados social, ambiental y espacialmente desde proyectos como el túnel de Occidente o túnel Fernando Gómez Martínez, la Ciudadela Nuevo Occidente y el traslado del Complejo Carcelario y Penitenciario El Pedregal, los cuales traen consigo la expansión urbana y situaciones transformadoras de la cotidianidad de sus habitantes.

En el texto ponen en cuestión la interdependencia ciudad-campo desde una dinámica conformada por las diferentes redes ecosistémicas en interacción, las cuales traen consigo tensiones y problemáticas en los ámbitos social, espacial, económico, político y cultural; en particular, los proyectos inmobiliarios que imprimen presión en las periferias rurales. Afirman que esta es una situación dada no solo en el contexto local y nacional, sino latinoamericano, pero en el caso de Colombia se evidencia una deuda histórica con el sector rural, expresada en la escasa inversión social con los campesinos, la violencia, las insuficientes vías de acceso a las zonas veredales, el incremento de actividades extractivistas y, con ello, el incremento de conflictos ambientales, entre otros. Es un texto de cierre del libro que asume el análisis de la expansión del desarrollo inmobiliario en las zonas periurbanas de la ciudad de Medellín, y con ello las transformaciones en el territorio de San Cristóbal y San Sebastián de Palmitas, y describe el paso de escenarios agrícolas a la presencia de otras actividades socioeconómicas, como el incremento de acciones comerciales, habitacionales y turísticas.

A través de la lectura del texto se observa el esfuerzo teórico y argumentativo de sus autores por evidenciar las aplicaciones de la teoría geográfica en la comprensión de los espacios habitados, en clave de la planeación y el desarrollo territorial; y por evidenciar y fundamentar problemas sociales relevantes presentes en el territorio antioqueño, constituyéndose así en un conocimiento de oportunidad para los gobiernos locales, la academia y la ciudadanía en general a la hora de hacer una lectura de los territorios, apropiárselos y apostarle a su transformación.

Al respecto, Milton Santos, citado por Pimienta (2009), en relación con la globalización y los conceptos de territorio, lugar y ciudadanía, afirma que se puede construir otro mundo con una globalización más humana que cambie las condiciones de perversidad de la globalización en la actualidad. Santos (2000) manifestó su optimismo frente a esa azarosa realidad y planteó que el cambio histórico provendrá de un movimiento de abajo hacia arriba, con la fuerza de las ideas, es decir, con la participación de la gente del común, que vive en los pueblos y ciudades, y con el pensamiento libre. Y, le agrego, desde el fortalecimiento de la educación geográfica en nuestro país.

María Raquel Pulgarín Silva

Referencias

- Gurevich, R. (2006). *Transformaciones territoriales contemporáneas*. En Seminario-taller para directivos de IFD: Formación docente en los actuales escenarios: desafíos, debates, perspectivas. Llevado a cabo en Argentina.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Morin, E. (2001). *La cabeza bien puesta. Repensar la reforma. Reformar el pensamiento*. Editorial Nueva Visión.
- Navarrete, S. (2011). ¡Más allá del enfoque! Edward Soja y la geografía contemporánea. *Cuadernos de Geografía*, 20(2), 139-142. <http://www.scielo.org.co/pdf/rcdg/v20n2/v20n2a11.pdf>
- Pimienta, A. (2009). La globalización y el lugar de la ciudadanía: una reflexión a propósito de Milton Santos. En C. García y C. Aramburo (eds.), *Universos socioespaciales: procedencias y destinos* (pp. 283-299). Siglo del Hombre Editores.
- Pulgarín, R. (2020). *Enseñanza de la geografía y estudio del territorio. Por una nueva Didáctica*. Sociedad Geográfica de Colombia.
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Editorial Ariel.
- Silveira, M. L. (2007). Los territorios corporativos de la globalización. *Geograficando*, 3(3), 13-26. https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.3665/pr.3665.pdf

Agradecimiento

Este libro es una muestra de los intereses investigativos y de la trayectoria académica y profesional de los autores que participan en la compilación, con los cuales la IU Colmayor, específicamente la Facultad de Ciencias Sociales y Educación, viene construyendo alianzas en el marco de los estudios socioespaciales, la planeación, el ordenamiento territorial y el desarrollo social, convencidos de la importancia de estos temas por la vigencia y pertinencia en el contexto actual, de país y de ciudad.

Agradecemos a los autores por la buena disposición y el compromiso con el que respondieron a este llamado. Con esta publicación buscamos aportar a las líneas de trabajo en las universidades, lo que a su vez contribuye a mantener la sinergia con otros sectores por fuera de la academia, y que, en definitiva, son la razón de ser de la investigación en las ciencias sociales.

De igual forma, agradecemos a las personas y colectivos que generosamente participaron en estos procesos a partir de la experiencia y del conocimiento situado que legitima estos proyectos y los dota de sentido. Asimismo, extendemos nuestro agradecimiento al Consejo de Facultad de Ciencias Sociales y Educación, al decano Carlos Mario Correa Cadavid, al grupo de investigación Estudios sobre Desarrollo Local y Gestión Territorial, a Plan D+E y al Área de Investigación de la IU Colmayor, por apalancar estas iniciativas y por su voto de confianza en nuestro trabajo.

Un agradecimiento especial a Valentina Yepes Arias por el apoyo en la elaboración del material cartográfico y con la edición de las imágenes; al grupo de investigación Medio Ambiente y Sociedad de la Universidad de Antioquia; a la Universidad de Medellín, a la Universidad de San Buenaventura (sede Medellín), a la Corporación La Ceiba y a la Sociedad Geográfica de Colombia - Academia de Ciencias Geográficas (SOGEOCOL), en virtud de nuestras alianzas investigativas. Finalmente, agradecemos a la IU Colmayor, por su responsabilidad académica y social, y por las oportunidades que nos brinda para realizar investigación científica, comprometida socialmente.

Introducción

La planeación del desarrollo es un ejercicio en el que se piensa, se proyecta y se promueven formas específicas de ocupación territorial a partir de mecanismos políticos, jurídicos y técnicos aplicados en contexto. En este sentido, planificar el desarrollo implica reconocer los factores económicos, políticos, culturales y ambientales concretos, necesarios para la gestión integral de los territorios, para trascender el cortoplacismo y aportar en la construcción de escenarios posibles y deseables.

Entender las diferentes estrategias de planeación pasa por entender los modelos de desarrollo, los actores involucrados, sus intereses y discursos, conforme a la visión territorial que defiendan y a sus lógicas de apropiación, de las que con frecuencia emergen disputas, pero también alianzas y estrategias de cooperación de acuerdo con las circunstancias.

Conscientes de lo anterior, en este libro se compilan seis capítulos derivados de proyectos investigativos en torno a procesos de la planeación y ordenamiento territorial en el departamento de Antioquia (Colombia), en los cuales se reflexiona sobre los fenómenos urbano-rurales emergentes en contextos de transformación, las políticas urbanas y el desarrollo local asimétrico, así como algunas prácticas de contraespacio rurales y urbanas en el marco de los conflictos que entraña la producción social del espacio.

La obra cuenta con la participación de investigadores de la Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia, de la Universidad de Antioquia y de la Universidad Nacional de Colombia, quienes, desde su quehacer académico y en algunos casos desde el activismo, buscan contribuir a los estudios del territorio mediante la revisión de experiencias locales de interés público, por lo que están sometidas al escrutinio permanente por parte de actores estatales, el sector privado, la movilización social, la academia y la sociedad civil en general.

Las perspectivas teóricas de análisis en los capítulos abrevan en su mayoría de las geografías críticas, de los estudios del territorio, de las geografías del desarrollo y de los estudios del desarrollo local asimétrico. En este orden de ideas, las geografías críticas dan cuenta de una pluralidad en el pensamiento geográfico, caracterizadas por la concepción del espacio como producción social, de donde resulta que todo fenómeno social es espacializable, por lo cual entender el espacio pasa por entender el funcionamiento de la sociedad (Balaguer, 2018). En la misma línea, el concepto de territorio que ha cobrado fuerza en las ciencias sociales

desde las décadas de los 60 y los 70 se retoma con frecuencia en la propuesta analítica de este libro, especialmente desde la dimensión política, administrativa, ambiental, desde el ordenamiento, el hábitat, y en clave reivindicatoria, a partir de las diferentes disciplinas de enunciación de los autores, como son la arquitectura, la administración pública, la historia, la planeación y el desarrollo social, la antropología, la gestión cultural, la ciencia política, la geografía y los estudios socioespaciales.

Por su parte, las geografías del desarrollo permiten en este libro poner en discusión las dimensiones del desarrollo local con base en la identificación de actores, redes y prácticas asociadas con procesos de planeación metropolitana, en relación con grandes sistemas de infraestructura como los dispositivos de movilidad. En consecuencia, se identifican y caracterizan lógicas de desarrollo local asimétrico en los territorios, vinculadas con prácticas de segregación espacial visibles sobre todo en las esferas económica y cultural, lo cual da cuenta de transformaciones territoriales progresivas con claros efectos en materia de desigualdad social.

Mediante este acervo teórico, el libro se estructura en cinco nodos locativos, que concentran los casos de estudio, a saber:

(i) El Urabá antioqueño, específicamente la región central, también conocida como el Eje Bananero, de la que forma parte el municipio de Turbo, entre otras municipalidades, una región caracterizada por el dinamismo económico y su potencial agroindustrial. Actualmente en la zona se avanza en la construcción de grandes proyectos de infraestructura como las Autopistas de la Prosperidad Mar 1 y Mar 2, el túnel del Toyo, la doble calzada Panamericana y los tres puertos: Antioquia, Pisisí y Darien International Port, este último en la subregión del Urabá Norte. Dada su posición geoestratégica, Urabá ha estado tradicionalmente en disputa a causa de la variedad de intereses que allí convergen. Máxime si se tiene en cuenta su importancia como un enclave de intercambios de bienes, servicios y personas en el marco de la globalización, que responden a lógicas legales e ilegales.

(ii) El complejo de páramos Frontino-Urrao, ubicado al norte de la cordillera Occidental en Antioquia. Algunos de los municipios antioqueños que tienen ecosistemas de páramo en este complejo son Urrao, Caicedo, Abriaquí, Salgar y Betulia, más el Carmen de Atrato en jurisdicción del Chocó. Este sistema socioecológico abarca zonas del Suroeste y del Occidente antioqueño, y es reconocido por su importancia en la prestación de servicios ecosistémicos para las actividades productivas, “como la agricultura, la ganadería, la explotación maderera

y la minería, las cuales han tenido efectos sobre la cobertura del bosque y el estado del recurso hídrico” (Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt, 2015, p. 60). La cercanía del complejo a proyectos de infraestructura como la vía al Mar 1, que conecta el Suroeste y el Occidente de Antioquia, obliga a considerar los impactos de estas megaobras viales en este ecosistema, de donde emergen conflictos en torno al modelo de desarrollo.

(iii) El Oriente antioqueño, una de las nueve subregiones que conforman el departamento, caracterizada por la abundancia de recursos naturales apetecidos por su potencial energético para el abastecimiento local y nacional. A esto se suma la ubicación geoestratégica como parte del sistema vial del país, que permite articular a Bogotá con las costas atlántica y pacífica, el oriente y el occidente de Colombia, y la conexión entre Bogotá con la capital del departamento de Antioquia (Cámara de Comercio Oriente Antioqueño, 2022). En este sentido, las principales obras de infraestructura en la región son, por una parte, las 17 hidroeléctricas en funcionamiento y la proliferación de pequeñas centrales hidroeléctricas sobre algunos de los afluentes del río Samaná; y, por otra parte, los proyectos de infraestructura vial como el túnel de Oriente, la doble calzada Oriente y Rionegro-Llanogrande, articulados para dar cuenta en los últimos años de un acelerado proceso de expansión y de urbanización, reforzado por el aeropuerto internacional José María Córdova y su papel en las vertiginosas lógicas del desarrollo regional.

(iv) Medellín y el grueso de sus dinámicas de planificación del desarrollo, con formas de resistencia barrial, como es el caso de Moravia, y demás experiencias significativas de acción colectiva que se disputan los sentidos del desarrollo rural y urbano. Es lo que sucede en torno al Plan Parcial de Renovación Urbana de Moravia; o la red de proyectos viales que comprende, entre otros, la autopista al Mar 1 y el nuevo túnel de Occidente, que pasa por el corregimiento de San Cristóbal, en Medellín, para darles salida al mar en Turbo a productos, mercancías e insumos desde diferentes lugares del país.

(v) El municipio de Bello, ubicado al norte del Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA), reconocido en el Plan Maestro de Movilidad (AMVA, 2020) como una de las centralidades del desarrollo, en articulación con el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial del AMVA, que ofrece un modelo de ocupación del territorio no exento de controversias que en este libro interesa abordar. Además del Metro, donde cuenta con tres estaciones de norte a sur en la línea A del sistema ferroviario (Niquía, Bello y Madera), entre otros dispositivos del Sistema Integral de Transporte del Área Metropolitana que circulan

en el municipio, en los últimos años Bello se ha venido posicionando como una de las centralidades del AMVA, y es un importante foco de conurbación de esta por cuenta de la creciente densificación urbana hacia el norte, en lo que el *boom* inmobiliario viene desempeñando un papel central.

Cada uno de estos nodos da cuenta de dinámicas complejas y desafiantes para la planeación del desarrollo, en algunos casos con impactos directos en la gestión pública, en las prácticas económicas de los territorios y en los patrones de distribución de la riqueza, en las problemáticas ambientales, en los valores sociales y sentidos de comunidad. De lo anterior resulta la presente agenda de investigación, en la que interesa hacerles seguimiento a procesos activos con consecuencias directas y visibles en el territorio y en sus dinámicas de reconfiguración.

Finalmente, la selección de estos nodos se intencionó en virtud de la articulación que existe entre ellos a través de infraestructuras compartidas; los objetivos vigentes de la planeación urbana, metropolitana y regional; y las agendas políticas territoriales, elementos que serán desarrollados a lo largo de los seis capítulos.

Referencias

- Área Metropolitana del Valle de Aburrá [AMVA]. (2020). *Plan Maestro de Movilidad para el Valle de Aburrá*. <https://www.metropol.gov.co/movilidad/PlanMaestro/Plan%20Maestro%20de%20Movilidad.pdf>
- Balaguer, P. A. (2018). Geografía crítica y pensamiento crítico. *Actualidades Pedagógicas*, (72), 73-95. <https://doi.org/10.19052/ap.5232>
- Cámara de Comercio Oriente Antioqueño. (2022). *Information on the East and its competitive advantages*. <https://ccoa.org.co/sobreelorientel/>
- Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt. (2015). *Caracterización biótica del complejo de páramos Frontino-Urrao en jurisdicción de Corantioquia y Corpourabá*. <http://repository.humboldt.org.co/handle/20.500.11761/9550>



Capítulo 1

Reconfiguración de territorios periurbanos en el Urabá antioqueño por proyectos de ordenamiento estatal¹

Gabriel Enrique Bahamón Álvarez²

¹ Este capítulo forma parte del trabajo del semillero de investigación Guadua Mayor, que ha desarrollado desde 2016 cuatro proyectos orientados a la sostenibilidad territorial: *Vivienda sostenible para la ecorregión cafetera*, *Vivienda urbana sostenible*, *Amoblamiento urbano para el Suroeste antioqueño* y *Espacialidades periurbanas en el Urabá antioqueño generadas por proyectos de ordenamiento estatal*, análisis que son parte del trabajo investigativo que busca proyectar social y académicamente la Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia hacia cada una de las regiones del departamento. Agradecemos el apoyo económico de la universidad para llevar a cabo este trabajo.

² Arquitecto, magíster en Estudios Urbano-Regionales y estudiante de doctorado en Geografía de la Universidad Nacional de La Plata (Argentina). Profesor de la Facultad de Arquitectura e Ingeniería de la Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia. Correo: gabriel.bahamon@colmayor.edu.co / ORCID: 0000-0002-7736-9223

Resumen

Este capítulo muestra el trabajo investigativo que se centró en el análisis de las transformaciones territoriales en la región del Urabá central antioqueño, y específicamente las características, forma y patrones de expansión periurbana producto de los cambios generados a partir de la construcción de infraestructuras viales, portuarias, de producción y de servicios, que involucran factores históricos, culturales, ambientales, económicos y sociales en una interacción estudiada desde la geografía.

La metodología investigativa se fundamentó en la consulta de fuentes primarias y secundarias con entrevistas focales, elaboración de análisis coremáticos territoriales que permiten una evaluación multidimensional de fenómenos como la expansión urbana, nuevos usos de suelo, sustitución de cultivos por asentamientos en periferias expandidas, reconfiguración de perímetros urbanos hasta la conurbación y tendencia a la metropolización.

Se concluye que la doble calzada Panamericana sirve de marco regional para resignificar la realidad de la construcción socioespacial, y sus transformaciones territoriales actuales; además de la aplicación de herramientas metodológicas que desde la geografía permiten interpretar tensiones, flujos, concentraciones, desplazamientos, expansiones, conurbaciones, y desvelar dichos fenómenos y sus impactos en la población, de tal manera que, al categorizar los aspectos que intervienen en los procesos urbanos y al realizar análisis coremáticos, se convierten en información de base conceptual, técnica y cartográfica de apoyo para identificar patrones territoriales en los periurbanos de los centros poblados, además de su administración y ordenamiento del territorio.

Palabras clave: coremas, conurbación, perímetros urbanos, ordenación del territorio, periurbano.

Introducción

El espacio geográfico es, en esencia, un espacio existencial.

Joan Nogué

En las últimas décadas se observa un creciente interés por el desarrollo de la baja costa caribe colombiana, denominada como región del Urabá, espacio geográfico de gran valor geopolítico por su estratégica localización, frontera con el vecino país Panamá, reconocida por ser corredor de migrantes hacia los Estados Unidos: haitianos, cubanos, venezolanos, africanos que huyen con desespero de sus países en crisis. Sin embargo, el interés se concentra en analizar cómo el

poder central, desde Bogotá, decide convertir la región en enclave de desarrollo económico para el país. La población de esta región, por su parte, siempre es sometida y puesta a prueba en su capacidad de resiliencia, en una compleja relación entre territorio, Estado y sociedad que le ha impedido decidir localmente y conducir su propio destino.

En la ruralidad, los latifundios inicialmente se convierten en extensos pastizales ganaderos que llegan hasta la serranía de Abibe, lugar donde se ha concentrado la población indígena original de la región, desplazada *para dar paso a la colonización y al desarrollo*, mientras que en los centros urbanos el cambio de sentido de la ocupación y el uso del suelo obedece más a las dinámicas generadas por la construcción de megaestructuras para la movilidad y los servicios: la doble calzada Panamericana, la zona franca, el túnel del Toyo, los tres nuevos puertos, los cuales sirven a un propósito nacional, apoyado en la lógica del Estado organizador y modernizador, y con una particular respuesta de las comunidades, que reflejan una lógica culturalista, en busca de consolidar la identidad del Urabá antioqueño. Estas lógicas son definidas por Carvajal (2011) como *enfoque ascendente y descendente*, y se pueden leer en el territorio, en las alteraciones y la consolidación de áreas urbanas y rurales antes orientadas a un crecimiento este-oeste, siguiendo la dirección de sus ríos; pero ahora de sur a norte, mediante un agresivo cambio de usos del suelo, lo que ha generado desplazamiento de la población en función de fortalecer las actividades agroindustriales y comerciales emplazadas a lo largo de la vía al Mar y los nuevos puertos.

En razón de esto, como afirman García-López y Muñiz (2007), las infraestructuras de transporte condicionan las pautas de localización y de consumo de suelo, así como las de la población suburbana, por lo cual, desde el poder central estatal, la región como sistema complejo es enclave provincial que servirá de plataforma para el fortalecimiento económico nacional, e implementa una estrategia de articulación vial que une a Urabá con el centro del país. En este sentido:

El Estado es diferente de otros agentes en diversos aspectos. Primero, el territorio y la integridad del territorio son sus objetivos en un grado tal que no es característico de los otros agentes. Segundo, en virtud de su autoridad, puede dar forma más firme y cohesión a las alianzas regionales de clase a través de las instituciones de la ley, gobernancia, participación política y negociación, poder militar y represión. Tercero, puede imponer límites relativamente firmes en los porosos e inestables contornos geográficos (Harvey, 1985, p. 152, citado por Blanco, 2007, p. 47).

Con lo anterior en mente, el interés principal de esta investigación fue analizar las transformaciones territoriales en la región del Urabá central antioqueño, y específicamente las características, forma y patrones de expansión periurbana producto de los cambios generados a partir de la construcción de infraestructuras viales, portuarias, de producción y de servicios, todo lo cual da cuenta de cómo las dinámicas actuales del Urabá son una manifestación clara de las discontinuidades y contradicciones en un mismo espacio geográfico. Se imponen nuevos intereses en diferentes escalas territoriales, actores y niveles de poder: las multinacionales expanden en la región sus enclaves económicos ya exitosos en la región de Santa Marta. El Estado central, que brinda las condiciones para este modelo de desarrollo económico mediante el control de su ordenamiento, impone las condiciones normativas y económicas a departamentos y municipios mediante el control político, e impone igualmente a las comunidades los megaproyectos que facilitan la transformación del Eje Bananero, evidenciando que la autonomía regional consagrada en la Constitución Política de 1991 está lejos de ser una realidad.

Contexto geográfico: la región del Urabá antioqueño

La región del Urabá, al extremo noroccidental de Colombia, cubre un área de 11.664 kilómetros cuadrados, el 18,6 % del territorio del departamento de Antioquia (Consejo Territorial de Planeación de Antioquia [CTPA], 2023). De acuerdo con el Instituto Popular de Capacitación (IPC, s. f.), “es una región que histórica y culturalmente ha sido configurada en torno a disputas relacionadas con su potencial en recursos naturales y económicos, es zona de frontera hacia el norte con Panamá” (párr. 6); y tiene presencia en los océanos Pacífico y Atlántico. Dada la gran biodiversidad, es de interés universal; de hecho, según la Cámara de Comercio de Urabá (2020), es la quinta zona más diversa del mundo, pero, además, es un corredor territorial donde se presentan complejos procesos de migración internacional por ser paso obligado para quienes quieren alcanzar el llamado *sueño americano*.

Específicamente, Urabá es un territorio compuesto por tres unidades administrativas: Antioquia, Córdoba y Chocó. La región completa cuenta con cuatro municipios chocoanos, dos de Córdoba y once en la parte antioqueña, a saber: Apartadó, de tercera categoría; Turbo, de cuarta categoría, mientras Arboletes, Carepa, Chigorodó, Murindó, Mutatá, Necoclí, San Juan de Urabá, San Pedro de Urabá y Vigía del Fuerte son de sexta categoría (CTPA, 2023).

En materia económica, el Urabá antioqueño se divide en tres zonas: una al sur, con actividades agrícolas y de pesca, siendo Mutatá el eje de desarrollo; la región

central es la más próspera económicamente, con epicentro en Turbo y Apartadó, llamada Eje Bananero, y donde se destaca como enclave agroindustrial el cultivo de banano, el mayor del país, despensa de varios mercados internacionales. El turismo gira alrededor de la industria agropecuaria, y en menor proporción, plátano, palma de cera y teca. Por último, la zona norte, de Turbo hasta Arboletes, se destaca el ecoturismo y la pesca como principales actividades económicas (Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, 2019).

La presente investigación se justifica porque, al mirar en perspectiva la composición y evolución del Urabá antioqueño, queda clara la complejidad del territorio, que no se agota en el análisis acá desarrollado, pero con este se espera contribuir al entendimiento de una región dinámica, en la que históricamente han confluído variados intereses en disputa. De lo anterior da cuenta el ordenamiento territorial, aunque no de manera homogénea ni lineal, si se considera a este como un dispositivo de poder, resultante de las pujas por apropiar y transformar el territorio.

En lo que resta del capítulo se amplía la metodología acuñada en la investigación, seguido esto por los resultados que dan cuenta del proceso de ocupación de la región y las formas de ordenamiento territorial apalancadas por el Estado, para cerrar con la discusión y las conclusiones del documento, donde se recogen ideas clave para entender las dinámicas del Urabá antioqueño.

Materiales y métodos

La metodología de investigación fue de tipo cualitativo, a partir de la consulta de fuentes primarias y secundarias. En cuanto a las primeras, se aplicaron entrevistas abiertas y semiestructuradas a actores con experiencia en el tema, ya fuera por la trayectoria práctica desde el sector público, no gubernamental, académico o comunitario, y a habitantes del territorio que han vivenciado las transformaciones en la región. En la revisión de fuentes secundarias se emplearon repositorios especializados, además de bases de datos académicas y documentos oficiales como planes de ordenamiento territorial, que dan cuenta del papel del Estado en materia de planeación del territorio conforme a la visión del Urabá antioqueño.

Asimismo se realizaron análisis coremáticos, entendiendo el *corema* como “un modelo cuyo objetivo es el de representar uno o varios fenómenos en el espacio geográfico” (Ubilla-Bravo, 2017, párr. 1), en este caso con el propósito de llevar a cabo un análisis multidimensional de asuntos como la expansión urbana, nuevos usos de suelo, sustitución de cultivos por asentamientos en periferias expandidas, reconfiguración de perímetros urbanos hasta la conurbación y tendencia a la metropolización.

Como categoría principal se analizaron las alteraciones en la forma de vida de los que habitan a lo largo del desarrollo urbano lineal existente en la región, quienes sufren profundas variaciones e impactos en su hábitat, con fenómenos tales como relocalización de familias, viviendas, comercio, desarrollo agroindustrial, cambios en los usos del suelo, recomposición del paisaje, distanciamiento de los centros urbanos, entre otros efectos.

Otro frente de análisis buscó entender cómo la estructura vial en construcción se inserta en la trama urbana existente, donde la necesaria generación de nuevas calzadas, andenes, bahías y retiros, el espacio público generado con la rectificación y los nuevos desarrollos para zonas de servicios implican reconfiguraciones no solo a lado y lado de la vía Panamericana, sino también en toda la estructura urbana, suburbana y periurbana, particularmente en las tramas expandidas de los centros urbanos.

En el siguiente apartado se retoman estos aspectos sistemáticamente, ya que permiten ilustrar la magnitud de las reconfiguraciones de los territorios periurbanos en el Urabá antioqueño, alimentadas por la intervención del Estado mediante los proyectos de ordenamiento.

Resultados

Para comprender las dinámicas de crecimiento de la región es necesario aproximarse a su proceso de consolidación, lo que exige resignificar la colonización, que da paso a dinámicas de interacción cultural y que, entendida desde la óptica de la globalización, deriva en la aniquilación de cuatro millones de indígenas en la época de la conquista española para imponer un nuevo orden europeo, expandir su imperio y así financiar las guerras del Viejo Continente mediante la extracción de materias primas americanas.

La historia de esta región refleja la dicotomía urbano-rural desde sus inicios, pues es allí donde los españoles fundaron sus primeras ciudades en lo que hoy es Colombia: Santa María la Antigua del Darién, en 1509, y San Sebastián de Urabá, en 1510. Así, el devenir de Urabá está marcado por una colonización forjada con violencia y desposesión desde Juan de la Cosa, primer alguacil mayor de Urabá, quien con una ordenanza del rey Carlos V tenía “permiso para esclavizar los Caribes” (Parsons, 1964). Después, una secuencia de ocupación de actores externos reconoce las condiciones estratégicas como camino para conseguir a bajo costo tierras baldías y recursos humanos para iniciar una industria agropecuaria colonial. Posteriormente, durante la fase republicana, en Urabá se da un bache en los procesos de ocupación: con el aislamiento de la región respecto al

centro territorial sigue un comportamiento de provincia lejana de difícil control desde Bogotá como centro de poder y desde Medellín como polo de desarrollo regional hasta después de la guerra de la independencia, hace 200 años.

La llegada de las multinacionales bananeras a la región de Urabá

En el año 1870 las transnacionales bananeras llegaron al Magdalena y luego, a mediados del siglo XX, a la región de Urabá: Keith y Preston, fundadores de la United Fruit Company, compraron en 1870 una carga de banano verde en veinte centavos el racimo, y al arribar al puerto de Nueva York la vendieron en dos y tres dólares el racimo (Agudelo, 2017). La rentabilidad de este negocio impulsó una agresiva sustitución de selvas y manglares urabaenses por grandes cultivos de banano, consolidando así una economía de escala.

Cuando los colonos de Urabá aún eran recolectores de tagua³ y de maderas tropicales, se dio una pugna por su dominio entre los departamentos de Cauca, Bolívar y Antioquia; la región fue entregada en 1905 a Antioquia como indemnización estatal por la pérdida de la zona cafetera, y se inició el *liderazgo antioqueño* adjudicando al consorcio bananero alemán Albingia de Hamburgo cinco mil hectáreas como mecanismo de colonización *formal* de un territorio *marginal* (García, 1995).

Es importante anotar que la posición geográfica de la región de Urabá la protege de tormentas, condición evaluada en 1914 por Albingia (García, 1995) y con el apoyo del presidente de turno, Carlos E. Restrepo, quien favorecía la integración económica de Urabá al país para evitar otra separación como la de Panamá en 1903. Posteriormente se develaron otras potencialidades regionales: la riqueza minera, la proyección al mar Caribe y los paisajes que garantizan un escenario ideal para el ecoturismo; además, se promovieron las industrias complementarias a la actividad bananera:

A finales del siglo XIX, aumentó la demanda de la fruta en Estados Unidos, y el banano, que podía recolectarse todo el año y ser transportado durante su ciclo de madurez de 21 días, reclamó una gran flota de buques refrigerados para el transporte de la fruta, por ello las pequeñas empresas no pudieron competir, con lo cual se acentuó la tendencia monopolística en el sector (Núñez, 2021, párr. 47).

³ “La tagua, también conocida como yarina, nuez de marfil o marfil vegetal, es el nombre común que se les da a las semillas de varias especies de palmas del género *Phytelephas*, especies blancas muy duras que crecen en los bosques húmedos tropicales del sur de Panamá y hasta Bolivia. Trabajada por los indígenas emberá, se utiliza y se comercializa internacionalmente” (Pelre Ecuatoriano, 2021, párr. 1), principalmente para hacer botones y figuras artísticas (Del Amazonas, s. f.).

Para el siglo xx, la United Fruit Company controlaba el 77 % del mercado del banano en Colombia; se expandieron los grandes capitales, en tanto la capacidad de producción de materias primas y la estratégica posición del Urabá antioqueño atrajeron más inversión extranjera, que convirtió a la región en *la joya de la corona* para Colombia y las multinacionales del banano. Simultáneamente, Urabá se convirtió en un espacio de disputa en el marco del conflicto armado interno y el narcotráfico, factor que dificulta el proceso, pero que une y fortalece a las comunidades en medio del fuego cruzado, y al territorio lo convirtió en escenario de conflicto.

Vale la pena destacar que durante el siglo xx la industrialización de Colombia se desarrolló en cuatro grandes ciudades: Barranquilla, Medellín, Santa Fe de Bogotá y Cali, con un proceso selectivo que el Estado llevó a cabo entre regiones favorecidas por su localización (a lo largo de los ejes ferroviarios y viales), en una clara polarización de la atención del Estado que dejó a las provincias y los centros urbanos menores relegados a la labor de la producción primaria de materias y de extracción de productos para la exportación.

A finales del siglo xx, la falta de acompañamiento estatal a la población de Urabá, convertida en recurso humano para producción, devino en el surgimiento de organizaciones sociales, sindicatos como Sintagro y Sintrabanano (Celis, 2004) y asociaciones campesinas orientadas por el Partido Comunista Colombiano que realizaron paros, protestas y cortes a la producción con el fin de presionar a los industriales bananeros y al Estado, con lo que lograron mejorar algunos servicios como agua, salud, educación y vivienda; sin embargo, los centros urbanos crecieron con una población que vive en función del monocultivo del banano:

El área cultivada en el país en cuanto a la fruta de exportación es de 44.500 hectáreas, en 340 fincas de Urabá. El subsector bananero promueve el desarrollo a través de la generación de 16.500 empleos directos y 49.500 empleos indirectos en la región de Urabá (AUGURA, 2016, citada por Penagos, 2017, p. 13).

El ordenamiento territorial estatal

La construcción de la hidroeléctrica Pescadero-Ituango, los nuevos puertos en Urabá y la doble calzada Medellín-Urabá, la fábrica de producción de aluminio, la zona franca y el giro que da el Estado respecto a aumentar la inversión en equipamientos e infraestructura de servicios para mejorar la atención en salud, educación y otros servicios básicos generan nuevas dinámicas de ocupación. Estos proyectos tienen un multipropósito: en primer lugar, aprovechar las ventajas

geográficas del golfo de Urabá vinculando estos territorios a la formalidad económica; en segundo lugar, mantener y fortalecer la inversión internacional en la región, posicionando así al país en el eje económico neoliberal continental; y, en tercer lugar, buscar la aceptación del Gobierno ante la población de la región de Urabá, que se convirtió en una comunidad particularmente exigente:

Parece destacable la consideración y aprecio de la identidad de cada parte del espacio geográfico, lo que J. Labasse llamó “la contingencia del lugar”, idea que exige de la ordenación el tratamiento singularizado de cada ámbito y que se contrapone a un ejercicio indiferenciado y tecnocrático del proyecto de actuación y de la planificación territorial, por desgracia no infrecuentes (Zoido, 1998, párr. 34).

La comunidad receptora vive, entonces, al vaivén de los procesos de ordenación, y no solo con cambios espaciales, sino también en su forma de vida. Aunque en parte cuentan con la oportunidad de empleo y, por ende, con una manera de suplir necesidades básicas, a pesar del evidente desarrollo físico-espacial, paralelamente se generan procesos de desplazamiento y desposesión gradual masiva a lo largo de sectores aledaños a la doble calzada en construcción, expulsando así del *camino hacia el desarrollo* a los ocupantes históricos del territorio al presionarlos hacia los bordes más alejados, donde el suelo no multiplica su valor por la plusvalía efecto de las mismas obras.

Actualmente, el impacto de los avances tecnológicos en medios de comunicación también se suma como efecto globalizante hacia la región, posibilitando que en Urabá se presenten externalidades complementarias al crecimiento en *mancha de aceite* de la dimensión físico-espacial; es decir, llegan a los sistemas urbanos menores manifestaciones de la ciudad difusa, tal y como se presenta en las grandes ciudades, con una particular mezcla al vivir con la heterogeneidad de relaciones espacio-temporales del siglo XXI.

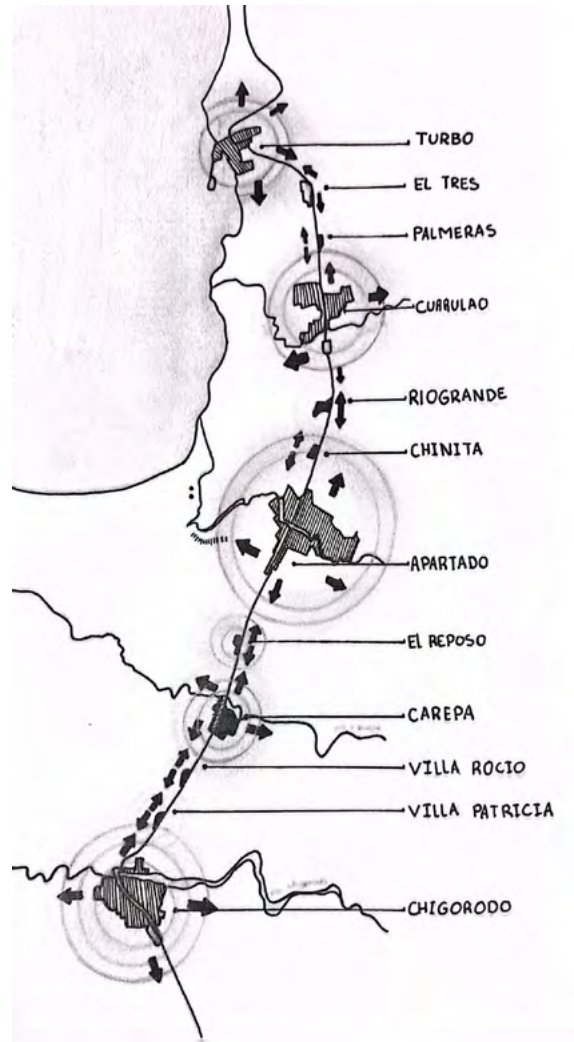
Las contradicciones espacio-temporales en la región de Urabá

La realidad de la región de Urabá supera la fantasía, y es tan particular como el Macondo de García Márquez; los centros poblados urbanos del litoral colombiano y sus periurbanos son un reflejo de la materialización de los intereses del Estado en el espacio provincial con más proyección del país, pero el desarrollo económico nacional está cobrando factura a la población y sus lugares. La Constitución de 1991 fortalece el papel del Estado respecto a la *dirección de la economía*, lo que en parte se soporta en un instrumento de ordenamiento territorial, y por su carácter técnico consolida su poder central.

Por su parte, el ciclo de vida urbano (Dematteis, 1998) en las ciudades del Eje Bananero está en reconfiguración constante desde que la economía bananera se consolidó en la región. Con las megaobras se aumentan los cambios en el uso del suelo urbano-rural, y aumenta la suburbanización de sus periurbanos, formales e informales, que aceleran la trayectoria gradual hacia la conurbación de cuatro de los once municipios más cercanos: Carepa, Chigorodó, Apartadó y Turbo (Figura 1-1); la plantación extensiva del banano se traslada rápidamente hacia anillos más externos y lejanos, y los suelos centrales son destinados a la urbanización con vivienda suntuaria, equipamientos, industria y comercio.

Figura 1-1

Análisis coremático del Eje Bananero central, procesos de conurbación en la región central y nuevas espacialidades a lo largo de la vía al Mar



Fuente: Elaboración propia.

En general, América Latina presenta diferencias cualitativas en el proceso de expansión de sus ciudades frente a los países ricos: la limitación de recursos, altas

densidades de ocupación y elevados niveles de autoconstrucción, sumado a los modelos de autogestión del suelo y de los servicios. En su mayoría son nuevos espacios para las colectividades con diferentes posibilidades de acceso a la tierra y a los servicios, y no son simples parcelaciones individuales expandidas en la ruralidad. Los municipios de la región del Urabá antioqueño tienen un desmedido proceso de reconfiguración del espacio en sus periferias urbanas expandidas (Bahamón, 2010), con transformaciones físico-espaciales a escala vecinal, barrial y urbana, y con tendencia a la metropolización (**Figura 1-2**).

Figura 1-2
Análisis de la cabecera de Apartadó y reconfiguración de su área periférica

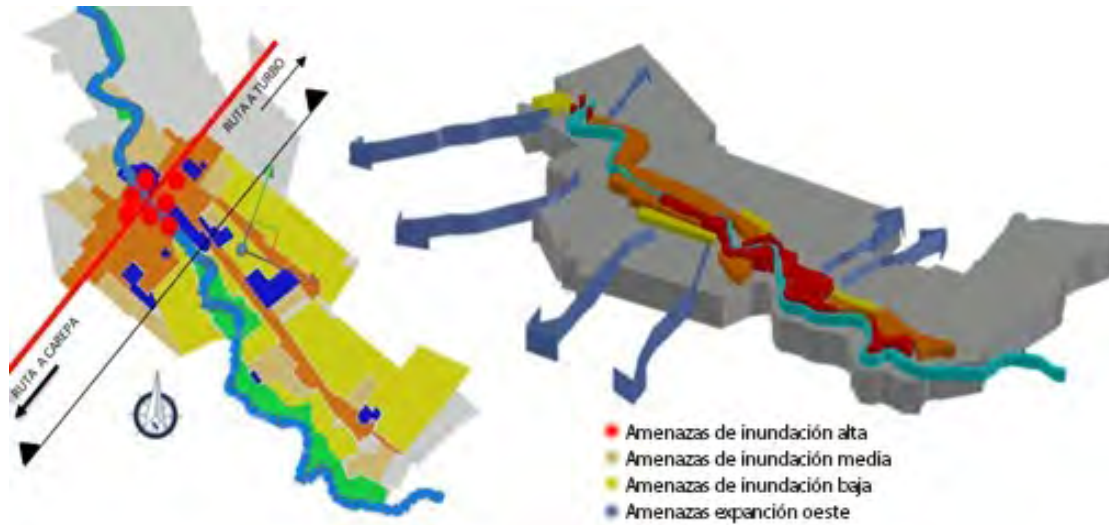


Fuente: Elaboración propia.

La construcción social que ha hecho la población residente de Urabá tiene como resultado un espacio físico dinámico y flexible; el paisaje y soporte natural está transformado con una mezcla de intervenciones antrópicas: la industria maderera, la agraria y la pecuaria. Esta relación constante es biunívoca, pues el mar, el clima y la orografía particular siempre estarán allí para determinar en gran medida la forma de vida de sus habitantes (**Figura 1-3**).

Figura 1-3

Expansión de Apartadó: antes a lo largo del río Apartadó, ahora a lo largo de la vía Panamericana



Fuente: Elaboración propia.

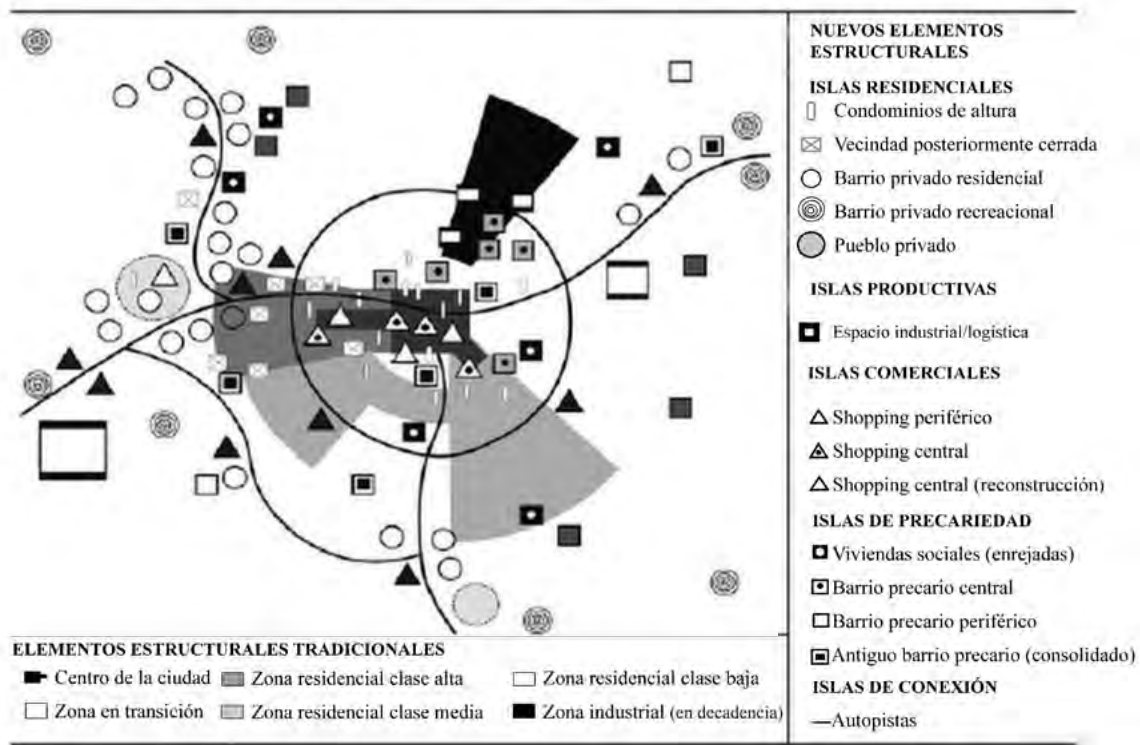
La estructura periférica de Apartadó, por ejemplo (**Figura 1-3**), tiende a redefinirse con un modelo territorial básico que la geografía diferencia como la *ciudad dispersa-compacta* (Nogué, 2014), donde cuatro ciudades medianas y seis pequeñas, en la parte central del Eje Bananero, tienen un desarrollo vinculante que aumenta la inequidad y disminuye la eficiencia urbana, aunque fortalece la producción y el comercio; por ende, la relación costo-beneficio social es negativa.

Los espacios periurbanos y rurales de la actualidad ya no son simplemente el afuera espacial de la ciudad: son también escenarios de reconfiguraciones socioespaciales; los límites entre lo urbano y lo rural ya no son una línea en el plano, y, por el contrario, son franjas espaciales distendidas con cada vez más manifestaciones de lo urbano. Esto es explicado por Casgrain y Janoschka (2013) como el resultado de procesos apresurados de reconfiguración productiva; así, el debate de la dicotomía entre lo urbano y lo rural ha perdido sentido, pues las diferencias son cada vez más difusas, y hay realidades geográficas emergentes y formas de habitar los territorios que superan incluso el modelo que plantea Janoschka (2002) al referirse a la ciudad latinoamericana.

Urabá entra en esta dinámica, pues se presentan las diferentes formas de fragmentación urbana y espacial: las *islas de riqueza*, representadas por las nuevas urbanizaciones cerradas, condominios con viviendas suntuosas, construidas muy cerca de los barrios populares, pero enmallados o entre altos muros que generan la sensación a sus ocupantes de seguridad y calidad de vida. Las *islas de consumo*, explicadas por Janoschka (2002) como los nuevos centros comerciales, que

compiten y fuerzan la desaparición de las tiendas de barrio y reemplazan cultivos de banano por fuera de la ciudad, sobre el corredor multipropósito, que es el eje vial panamericano (**Figura 1-5**). Por último, las *islas de precariedad*, con barrios informales en los bordes de ciudad, sin control urbanístico y con aceptación de las administraciones municipales ante la impotencia por ofrecer alternativas de solución a la alta demanda de vivienda popular, y que son parte de la fórmula para servir a las *islas de producción*.⁴ En el caso de estudio se consolidan nuevas áreas industriales desarrolladas a partir de los megaproyectos viales y portuarios; los inversionistas, nacionales y extranjeros, tienen garantía de éxito al invertir en la región de Urabá. Se aplica aquí el reconocido corema que realizó Janoschka (2002), en el que representa y analiza los rasgos de la ciudad latinoamericana y la persistencia de los estratos altos en agruparse en ciertos espacios aislados, mientras que los estratos bajos se ven obligados a ocupar espacios residuales, por lo general periféricos y, por lo tanto, dispersos y fragmentados (**Figura 1-4**).

Figura 1-4
El nuevo modelo de ciudad latinoamericana



Fuente: Janoschka (2002).

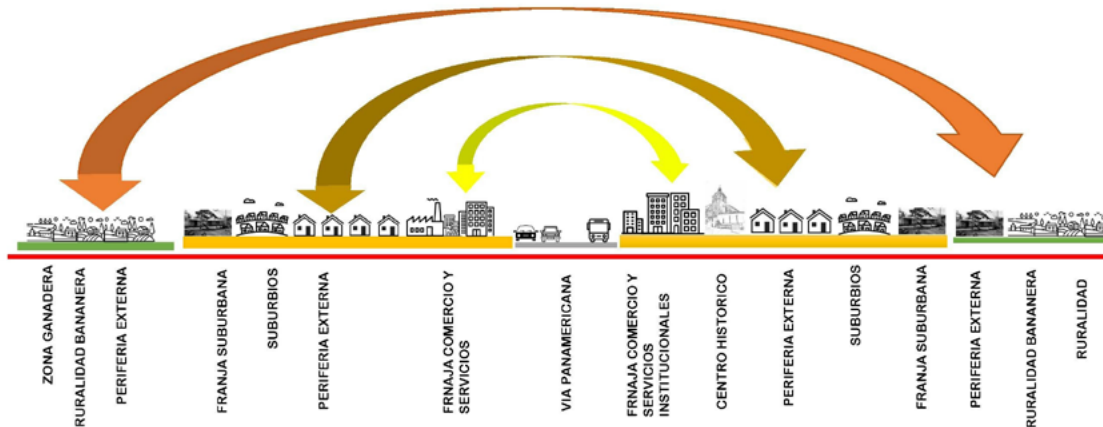
Después de escuchar a los diferentes actores y líderes partícipes en la construcción social del territorio, se percibe que la mayor causa de la transformación abrupta

⁴ Las islas de producción comprenden las áreas industriales nuevas, de carácter privado; y las áreas industriales preexistentes que van siendo reformadas y revalorizadas, para dar lugar a los grandes ejes industriales tradicionales (Janoschka, 2022).

del paisaje y el espacio, y, por ende, del tejido social, es la lucha de poderes para el control de los recursos (humanos, técnicos y financieros). Los suelos son solo una variable de la fórmula que conforma el territorio. Más que los componentes físico-espaciales, se considera al suelo el *soporte* para las interacciones, pero su transformación es reflejo de cambios en los asentamientos con características urbanas que fueron producto de los intereses bananeros, conformados por habitantes de cuatro culturas: paisas, cordobeses, negros e indígenas. Estos se reparten lugares como El Reposo, Churidó (corregimientos), Zungo Carretera, Naranjales, Vijagual y El Salvador (veredas) en Apartadó; Casa Verde, Zungo Embarcadero y la cabecera en Carepa; Nueva Colonia, El Tres, Currulao y Río Grande (corregimientos) en Turbo.

Figura 1-5

Espacialidades en las franjas del eje vial de la vía Panamericana



Fuente: Elaboración propia.

La avalancha de megaproyectos produce un cruce de modelos improvisados de desarrollo físico-espacial, y el ordenamiento territorial, que no es más que “una herramienta al servicio del capital, responsable de la exacerbación de las disparidades sociales en los países subdesarrollados” (Santos, 1979, p. 13), no logra dimensionar la escala del fenómeno, que no encuentra salida ante la velocidad de los efectos de crecimiento improvisado e informal, especialmente en las franjas territoriales paralelas de los nuevos trazados de la vía Panamericana y en las áreas periurbanas de los centros poblados, tanto entre cabeceras como con los corregimientos, lo que impacta negativamente grandes espacios periurbanos de la región.

Adicionalmente, la escala de construcción territorial se modifica y crece. El concepto de *conurbación*, ampliamente abordado en América Latina, aparece en la región de Urabá como fenómeno de consolidación gradual de las periferias de los espacios urbanos; y ha sido categorizado, porque se presenta con diferentes

modelos territoriales, no solo de las mallas urbanas, sino también porque conlleva una serie de alteraciones, y puede incluso llevar a varios centros urbanos a una jerarquía territorial mayor: alcanzar la categoría de área metropolitana, vinculando la población en nuevos sistemas de relaciones hacia el interior y el exterior de la región.

Puntualmente, la *conurbación* se define como el fenómeno urbano-regional que caracteriza a la región del Urabá central. No es una simple aglomeración urbana, donde se presenta una continuidad espacial: un *continuum* urbano no es necesariamente conurbación. La condición para esa denominación es que cada área mantenga una relativa independencia funcional, que es lo que hasta ahora se evidencia en la integración de los cuatro municipios centrales de la región.

En un contexto de conflicto armado se imponen *geografías del terror* (Oslender, 2008) que restringen las libertades de la población, tanto por grupos de narcotraficantes como por grupos armados de extrema izquierda y derecha. Este escenario de violencia convierte a Urabá en un laboratorio permanente de sentimientos encontrados respecto a su espacio de vida, territorios usados como residuos por los actores de poder: las grandes empresas instalan un orden de extracción económica para sí y un desorden para los demás (Santos, 2000).

Desde el desplazamiento y extracción de la población como producto de la demanda de los mejores suelos para implementar las políticas del Estado, y con el objetivo de fortalecer y posicionar la economía en el territorio, afecta aún más el proceso de ocupación, que, de por sí, ya era agresivo: la llegada de sinuanos desde el oriente, los negros chocoanos del sur, los paisas del centro de Antioquia y los costeños del norte hacen que la tierra del banano dé lugar a nuevos modelos de ocupación, que, apoyados en el desplazamiento por presión de uso del suelo, expulsan gradualmente a las comunidades que ya habían dado un *sentido al lugar*.

En Urabá, los grupos étnicos se mezclan y tejen lazos de identidad, se apropian del territorio, distribuyendo así los marcos que orientan sus prácticas sociales (Haesbaert, 2014). Entonces, “apropiándose de un territorio, donde se distribuyen los marcos que orientan sus prácticas sociales, cada grupo teje sus lazos de identidad” (Haesbaert, 2002, citado por Robayo y Garcés, 2015, p. 49). Sin embargo, cuando están logrando cierto equilibrio, irrumpen nuevos órdenes económicos que imponen sus propios intereses.

Discusión y conclusiones

La extracción de madera, de banano, de petróleo y ahora el emplazamiento de infraestructura vial y portuaria para transformar el golfo de Urabá en la

conexión de Colombia con el mundo avanzan, y, de nuevo, como cada cierto tiempo, se desequilibran las relaciones sociedad-espacio, aquellas que describiría Yi-Fu Tuan en 1979 como *relaciones afectivas* con los lugares y el sentido que les damos al habitarlos. Los nuevos pobladores tienen una carencia de apego y afecto que les permite reconstruir la geografía con no-lugares y romper los procesos espacio-culturales que la población intenta establecer; es un proceso de experiencias humanas significantes. Respecto a las transformaciones del territorio de la región del Urabá central, estas son multidimensionales y ocasionan graves efectos en lo espacial, ambiental, cultural, social y político, todos ellos relacionados principalmente con la llegada del ordenamiento territorial estatal, enfocado en el fortalecimiento de la dimensión económica, que se materializa y refleja en nuevas espacialidades urbanas y en los espacios de vida de la población, mas no siempre buscan el desarrollo social. Algunos problemas específicos son:

- Urabá es región receptora y vive una gran transformación no solo en sus elementos fijos y tangibles, sino también en los flujos que alteran su forma de existencia, que para la población de bajos recursos han generado, solo de manera relativa, una mejor calidad de vida, pues el ámbito físico-espacial ha tenido grandes avances, pero, en el fondo, los procesos de desplazamiento y desposesión gradual continúan a lo largo de sectores aledaños a la doble calzada, viéndose obligada aquella población a apartarse del *camino hacia el desarrollo*. Como nuevos espacios de resistencia, van relocalizándose en los bordes donde el suelo no ha multiplicado su valor como efecto de las mismas obras y por la plusvalía generada por ellas, es decir, en las *periferias expandidas* (Bahamón, 2010) de los centros poblados urbanos.
- Las transformaciones urbanas, suburbanas y rurales son consideradas como la materialización del crecimiento económico del país; sin embargo, en muchos casos, como en la región de Urabá, hay efectos colaterales como la pérdida de calidad de vida de gran parte de la población, con procesos de gentrificación, desterritorialización y expansión de ciudad en barrios periféricos informales, proyectos deficientes de vivienda de interés social (VIS), expulsión de propietarios, llegada masiva de migrantes y, por ende, cambios drásticos en el uso del espacio.
- La solución de los problemas sociales en la región de Urabá requiere de disciplinas como la geografía y de la asociación tradicional que los pobladores del Urabá antioqueño dan a las actividades económicas y al lugar, pues desde su ocupación ha sido más de producción que de consumo, lo que ha determinado un espacio-tiempo racionalizado. Este estratégico punto geográfico a diferentes escalas (local, regional, nacional e internacional), para bien y para mal, es

protagonista dinámico como enclave del banano y la madera, al igual que del narcotráfico, todo lo cual produce un flujo de capitales, limpios y sucios, que inciden y transforman socioespacialmente a los centros urbanos.

- La fragmentación urbana que se presenta en las áreas periféricas de los cuatro municipios en estudio es evidente; la segregación espacial y la evolución de los llamados barrios de invasión se combinan con proyectos de vivienda social estatales de mediana altura. A esto se suma la guetización urbana por el desarrollo de unidades residenciales cerradas de viviendas suntuosas, mientras que por otro lado los espacios contiguos a la vía Panamericana se convierten en los más funcionales, por accesibilidad y visibilidad, para generar un nuevo contexto industrial y comercial; esto detona el desarrollo inmobiliario, que responde exitosamente a las dinámicas aceleradas de la economía regional, nacional e internacional, orientadas a globalizar las relaciones del territorio, con grandes impactos de reconfiguración.

Teniendo en cuenta lo anterior, la conurbación es un proceso de consolidación territorial inminente y sin control, especialmente entre los cuatro municipios de la región central del Eje Bananero en Urabá y sus corregimientos, también alineados con la vía Panamericana, en el denominado *strip bananero* (González, 2011). Es probable que en pocos años alcance las dimensiones de las áreas metropolitanas ya existentes en el país. Aunque no contará con una ciudad central de gran primacía, habrá una zona portuaria industrial y turística proyectada al mundo, la más grande del país. En menos de una década, los periurbanos se integrarán y conformarán una ciudad lineal de cuarenta kilómetros de estructura urbana hasta el mar, lo que ocasionará serios problemas de presión por la ocupación acelerada de los entornos suburbanos y rurales, y esto fraccionará una región y, así, aumentará el desequilibrio ambiental y, a su vez, la fragmentación socioespacial.

Corresponde, entonces, a los líderes y administradores del territorio entender, comprender y asumir el control sobre las variables que causan estos desequilibrios en nombre del desarrollo económico, pues pueden ser direccionadas hacia un ordenamiento territorial enfocado a las mejores condiciones de vida de sus pobladores y a minimizar al máximo los impactos en la estructura ecológica de la región.

Referencias

- Agudelo, L. (2017). La industria bananera y el inicio de los conflictos sociales del siglo XX. *Credencial Historia*, (258). <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-258/la-industria-bananera-y-el-inicio-de-los-conflictos-sociales-siglo-xx>

- Alcaldía de Apartadó. (2022). *Ubicación del municipio de Apartadó en Colombia*. <https://www.apartado-antioquia.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Galeria-de-Mapas.aspx>
- Bahamón, G. (2010). *Perímetros urbanos: análisis del proceso de delimitación de espacialidades urbanas, un estudio de caso en Medellín*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia]. Repositorio institucional de la Universidad Nacional <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/7114?locale-attribute=en>
- Blanco, J. (2007). Espacio y territorio: elementos teórico-conceptuales implicados en el análisis geográfico. En M. V. Fernández y R. Gurevich (coords.), *Geografía. Nuevos temas, nuevas preguntas. Un temario para su enseñanza* (pp. 37-96). Editorial Biblos.
- Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia. (2019). *Perfiles socioeconómicos de las subregiones de Antioquia*. <https://www.camaramedellin.com.co/DesktopModules/EasyDNNNews/DocumentDownload.ashx?portalid=0&moduleid=569&articleid=480&documentid=150>
- Cámara de Comercio de Urabá. (2020). *Estudio socioeconómico 2020*. <https://ccuraba.org.co/site/wp-content/uploads/2021/01/INFORME-SOCIO-ECONOMICO-2020.pdf>
- Carvajal, N. (2011). Enfoques ascendente y descendente del ordenamiento territorial en Colombia. *Cuadernos de Geografía*, 20(1), 21-28. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/rcg/article/view/23064/23837>
- Casgrain, A. y Janoschka, C. (2013). Gentrificación y resistencia en las ciudades latinoamericanas: el ejemplo de Santiago de Chile. *Andamios*, 10(22), 19-44. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-00632013000200003
- Celis, J. C. (2004). Dos experiencias colombianas de sindicalismo cruzadas por el territorio. En *Sindicatos y territorios: dimensiones territoriales de la acción sindical. Aproximación teórica y descripción de experiencias colombianas*. Escuela Nacional Sindical. <https://biblioteca.clacso.edu.ar/Colombia/ens/20121204015725/cap2.pdf>
- Consejo Territorial de Planeación de Antioquia [CTPA]. (2023). Subregión de Urabá. <https://ctpantioquia.co/subregion-de-uraba/#:~:text=El%20Urab%C3%A1%20cuenta%20con%2011.664,6%25%20del%20territorio%20de%20Antioquia>
- Del Amazonas. (s. f.). *Tagua o marfil vegetal: la semilla más poderosa del Amazonas*. <https://delamazonas.com/plantas/palmas/tagua-marfil-vegetal/>
- Dematteis, G. (1998). Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. En F. J. Monclús (ed.), *La ciudad dispersa* (pp. 9-19). Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.
- García, J. (1995). El consorcio Albingia en los inicios de la explotación bananera en Urabá (1909-1915). *Augura*, 18(1), 74-97. https://www.academia.edu/35105509/R_G_E_Consorcio_Albingia_DOC
- García-López, M. A. y Muñiz, I. (2007). ¿Policentrismo o dispersión? Una aproximación desde la Nueva Economía Urbana. *Investigaciones Regionales*, (11), 25-43.

- González, L. F. (2011). *El Darién. Ocupación, poblamiento y transformación ambiental. Una revisión histórica. Parte I*. Instituto Tecnológico Metropolitano (ITM). <https://repositorio.itm.edu.co/bitstream/handle/20.500.12622/1980/El%20Darién%20Ocupación%20C3%B3n%20C%20poblamiento%20y...%20Parte%20I.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Haesbaert, R. (2014). Lógica zonal y ordenamiento territorial: para discutir la proximidad y la contigüidad espaciales. *Cultura y Representaciones Sociales*, 8(16), 9-29. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-81102014000100001
- Instituto Popular de Capacitación [IPC]. (s. f.). *Urabá antioqueño*.
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *EURE*, XXVIII(85), 11-29.
- Nogué, J. (2014). Sentido del lugar, paisaje y conflicto. *Geopolítica(s)*, 5(2), 153-163. <https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/view/48842/45839>
- Núñez, G. E. (2021). Unibán solo hay una, pero la delincuencia utiliza la marca para defraudar. *La Economía.com*. <https://diariolaeconomia.com/notas-de-la-finca/item/6015-uniban-solo-hay-una-pero-la-delincuencia-utiliza-la-marca-para-defraudar.html>
- Oslender, U. (2008). Geografías del terror: un marco de análisis para el estudio del terror. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XII(270), 74-86. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-144.htm>
- Parsons, J. (1964). *San Andrés y Providencia: una geografía histórica de las islas colombianas del mar Caribe Occidental*. Banco de la República.
- Peltre Ecuatoriano. (2021, marzo 8). *Handicraft made. Peltre & Tagua* [imagen adjunta]. Facebook. <https://www.facebook.com/PeltreEcuatoriano/photos/a.2687765491271762/3746480915400209/?type=3>
- Penagos, S. (2017). *Situación de la mano de obra en fincas bananeras de Urabá (Antioquia)*. [Tesis de maestría, Universidad EAFIT]. Repositorio institucional de la Universidad EAFIT. https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/11802/Susana_PenagosGaviria_2017.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Robayo, L. J. y Garcés, W. N. (2015). Construyendo territorios, construyendo geografías. Una mirada a la construcción de territorio en el corregimiento de Pance, Cali-Colombia. *Entorno Geográfico*, (11), 46-67.
- Santos, M. (1979). *Planejando o subdesenvolvimento e a Pobreza*. En *Economía espacial. Críticas e alternativas*. Editorial EdUSP.
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio*. Editorial Ariel.
- Tuan, Y. F. (1979). Space and place: humanistic perspective. En S. Gale y G. Olsson (eds.), *Philosophy in geography* (pp. 387-427). Springer Science+Business Media.
- Ubilla-Bravo, G. (2017). Las coremas: tradición, aportes en la comprensión del espacio geográfico y su proyección. *Dialéctica Territorial*, (11). <https://dialterrit.hypotheses.org/449>
- Zoido, F. (1998). Geografía y ordenación del territorio. *Geografía e Historia*, (16). <http://www.ub.edu/geocrit/sv-77.htm>



Capítulo 2

Espacio, planeación y ordenamiento territorial en Turbo, Antioquia. Una revisión reflexiva⁵

Gleidy Alexandra Urrego Estrada⁶

⁵ Capítulo derivado de la investigación doctoral en ciencias sociales y humanas terminada y titulada Hacia un sujeto pobre. *La pobreza como espacialización de subjetividades en el caso del muelle El Waffe (Turbo)*.

⁶ Administradora pública, magíster en Hábitat y doctora en Ciencias Humanas y Sociales de la Universidad Nacional de Colombia. Docente e investigadora. Miembro del grupo de investigación Plan D+E de la Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia. Correo: gleidy.urrego@colmayor.edu.co. Código postal: 050016.

Resumen

El presente capítulo tiene como objetivo reflexionar el ejercicio político-administrativo de la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo, Antioquia, desde una concepción del territorio como resultado y configurador de espacios sociales. Este escrito, en la primera parte, da cuenta de los antecedentes, problemas y justificación alrededor del binomio técnico-jurídico planeación-ordenamiento en Turbo y la problematización del territorio más allá del soporte material. En una segunda parte, la estrategia metodológica fue de tipo cualitativo exploratorio, alrededor de estas categorías: territorio como espacio social, planeación y ordenamiento territorial, con lecturas al Plan de Desarrollo actual (2020-2023) y a los planes básicos de ordenamiento territorial de Turbo a partir del año 2000, además de recorridos y entrevistas. La tercera parte aborda la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo desde lo institucional y lo político-administrativo, en clave de comprender el territorio más allá de un asunto físico-espacial como un asunto espacial-social. Por último, la cuarta parte incluye las conclusiones, que se centran en la planeación a modo de ejercicio prospectivo sobre el territorio y donde el ordenamiento supone disposiciones normativas de dicho ejercicio. Esta comprensión no se procura de forma separada, sino, por el contrario, con la posibilidad de conciliar las diversas formas sociales e institucionales en las cuales se producen y conciben las espacialidades en Turbo.

Palabras clave: espacio, ordenamiento territorial, planeación territorial, Turbo.

Introducción

Este capítulo tiene como propósito reflexionar sobre la cohesión entre el espacio como producción social (Hernández, 2016) y la planeación y ordenamiento territorial en Turbo, Antioquia (**Figura 2-1**), como ejercicio político-administrativo. Turbo es un municipio de la subregión de Urabá, del departamento de Antioquia, Colombia, con una extensión territorial de 3090 kilómetros cuadrados (Plan de Desarrollo Municipal de Turbo 2020-2023), y la Ley 1883 de 2018 lo categoriza como distrito portuario, logístico, industrial, turístico y comercial, lo cual lo pone en una perspectiva de territorio prometedor para el desarrollo de actividades económicas, alianzas e inversión público-privada, es decir, para la circulación del capital.

Figura 2-1
Ubicación de Turbo



Fuente: Elaboración propia con base en Benedetto *et al.* (2017, p. 24).

En tal sentido, esta categorización afianza la necesidad de abordar de forma simultánea y articulada el ejercicio de la planeación y el ordenamiento territorial como un asunto normativo y técnico, y la configuración del espacio como producto y proceso sociohistórico que poco está presente en discusiones y disposiciones institucionales y político-administrativas sobre el territorio. La localización de Turbo en el golfo de Urabá lo sitúa como parte de un corredor biológico estratégico debido a su biodiversidad. No obstante, el crecimiento demográfico y el conflicto armado interno colombiano generaron desplazamiento y la presencia de actores ilegales (Fundación Cultura Democrática [Fucude] y Corporación Opción Legal, 2020), sumado esto a la deficiente infraestructura vial, urbana y productiva, que impide lo que muchos consideran un potencial: el aprovechamiento de atributos físico-geográficos (IDEA, Gobernación de Antioquia y Universidad EAFIT, 2014). De modo que la agenda programática en Turbo, mediante los planes de desarrollo, en especial los planes básicos de ordenamiento territorial a partir del año 2000, incorporó un modelo de crecimiento y transformación urbana a favor de la generación de espacialidades para la circulación del capital.

Por otro lado, la planeación y el ordenamiento territorial como disposiciones reguladoras del espacio desde discursividades político-administrativas, controlan

sus ocupaciones y apropiaciones. No obstante, se partió de la premisa del espacio como producto y productor del repliegue de prácticas cotidianas que son resultado de las vivencias, concepciones y percepciones individuales y colectivas que lo hacen posible. El espacio en la planeación y el ordenamiento territorial se suscribe en la supremacía de una lógica normativa que parece borrar y desconocer las múltiples formas en las cuales lo histórico y lo social lo reconfiguran como palimpsesto.

En tal sentido, la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo no incorporan a su funcionamiento la forma en que es dado el espacio; por el contrario, lo reducen a un uso productivo, rentable y controlable. Así las cosas, la planeación y el ordenamiento son figuras vinculadas a la concepción física y geográfica del espacio que con el paso del tiempo han abarcado la perspectiva antrópica, económica, política, de recursos naturales y sociales. Es el ordenamiento el que permite evaluar el potencial real que tiene un espacio que, conforme a su estructuración, logra materializarse como territorio o propiedad de quien lo posee y aprovecha; así lo indica Carrión (2008) al considerar que el ordenamiento asocia asunto político y de planificación frente a problemas como la demanda de vivienda, localización de actividades económicas y de industria e infraestructura urbana.

De modo que la planeación territorial en Colombia, y en especial en Turbo, se suscribe en la Ley 388 de 1997, que estableció el ordenamiento a partir de condiciones geofísicas del suelo, sobre las que deberían ejercer un control para la consecución de una finalidad, de acuerdo con un modelo territorial que como planeación prospectiva busca alcanzar un escenario imaginado. Sin embargo, dicha planeación responde a una racionalidad que no articula las prácticas discursivas de los procesos socioculturales que las comunidades y los individuos espacializan. Dicha espacialización se comprende como una acción incesante de reconfiguración de formas y modos de ser y estar en el mundo.

De hecho, en la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo están, por un lado, supeditadas las condiciones geofísicas a temas políticos y económico-productivos, y, por otro lado, la ocupación y los usos del suelo responden a un proceso de colonización que determinó que las condiciones geofísicas estén a disposición de intereses productivos, como ocurre con el plátano y la ganadería. Es de resaltar que la legislación colombiana está en búsqueda de promover la vinculación de los procesos de poblamiento; por ello, la Ley 1454 de 2011, el Decreto 2691 y el Conpes 3819 de 2014, del Departamento Nacional de Planeación (2014b), terminan por establecer las bases del ordenamiento territorial. Dicho ordenamiento es predominantemente político-técnico, y las actuaciones y la gestión pública se asocian a la capacidad institucional de los municipios para concertar

y planificar sus propios intereses en clave de las condiciones físico-geográficas del suelo, a fin de lograr el desarrollo económicamente competitivo (Ley 1454 de 2011, artículo 2).

Tal desarrollo se inscribe en la lógica de una racionalidad capitalista de aprovechamiento de los atributos físico-geográficos del suelo para ordenarlos y disponerlos en clave de la rentabilidad, expansión y crecimiento económico a partir de concretar desarrollos urbanos y productivos. De este modo, la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo, como es notorio en los planes de ordenamiento territorial (Acuerdo 015 de 2000, su revisión y ajuste, y Acuerdo 022 de 2012, ambos del Concejo de Turbo, y la Ley 1883 de 2018, que determina a este municipio como distrito portuario, logístico, industrial, turístico y comercial), se basan en:

- Un ordenamiento institucional que regula y busca controlar dinámicas sociales en consideración de procesos productivos, portuarios, turísticos y logísticos.
- Generación de recursos fiscales territoriales a partir de procesos productivos resultado de la regulación sobre la ocupación y los usos del suelo.
- Potenciación de las condiciones geoestratégicas, ubicación y cercanía al mar como territorio de frontera para generar dinámicas económicas portuarias.
- Capacidad del Gobierno local para establecer alianzas público-privadas con agentes de mercado a fin de implementar proyectos productivos a partir de la regulación sobre la ocupación y usos del suelo. En este orden de ideas, los asuntos que propuso resolver el ordenamiento territorial colombiano en el mismo Turbo, como lo indica el Departamento Nacional de Planeación (DNP, 2014a), son los siguientes: (i) conflictos locales y fronterizos y fragmentación territorial; bajo el principio de soberanía se busca, con la Ley 1454, una visión de desarrollo e integración fronteriza de las entidades territoriales (ET) con las autoridades homólogas del vecino país. (ii) Conflictos por el uso del suelo y deterioro ambiental; a través del principio de desarrollo sostenible, se busca conservar la oferta ambiental y el equilibrio entre el crecimiento económico y la expansión de la ocupación territorial. (iii) Desarrollo territorial desigual; bajo el principio de equilibrio territorial se pretende desarrollar y potenciar las capacidades endógenas de los entes territoriales.⁷ (iv) Desintegración institucional y territorial; mediante el principio de cooperación administrativa entre los entes territoriales, se tiene como objetivo la creación de mecanismos

⁷ Según el artículo 286 de la Constitución Política de Colombia de 1991, “son entidades territoriales los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas. La ley podrá darles el carácter de entidades territoriales a las regiones y provincias que se constituyan en los términos de la Constitución y de la ley”.

y redes de asociatividad territorial para el desarrollo local.⁸ (v) Políticas y decisiones homogéneas, las cuales desconocen la heterogeneidad territorial, ambiental y sociocultural; y, con el principio de pluralismo y diversidad, se procura un reconocimiento en el proceso de planeación de la diversidad geográfica y sociocultural. (vi) Marginalidad y conflictos sociales y en la toma de decisiones; a través de los principios de participación y equidad, se busca generar acceso a las oportunidades y beneficios (salud, educación, agua potable y vivienda), y lograr cohesión institucional y social para la toma de decisiones que conciernen a la planeación y el desarrollo territorial. Por último, (vii) conflictos de competencias político-institucionales entre el Gobierno central y local; mediante los principios de autonomía y descentralización, se procura ahondar con legislación en la descentralización que estableció la Constitución Política de Colombia de 1991, y en los principios de coordinación, concurrencia, subsidiariedad y complementariedad de la Ley 152 de 1994.

De modo que la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo son un asunto y ejercicio técnico y político-administrativo en materia de disposiciones sobre el uso y ocupación del suelo en clave del aprovechamiento económico; pero el territorio sigue anquilosado a la concepción jurídica de subsistencia para la población y de soporte de la soberanía del Estado que requiere ser gobernado. El presente escrito problematiza la comprensión heteronormativa del territorio, y no desde el espacio como producción social, y, a su vez, la planeación a modo de ejercicio prospectivo sobre el territorio. Se resalta que su ordenamiento da cuenta de disposiciones normativas que determinan y condicionan los modos de habitarlo.

Por tanto, la premisa que sitúa este escrito es la comprensión de la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo, Antioquia, a modo de ejercicio político-administrativo, el cual dispone de una visión sobre el territorio como espacio físico-geográfico con usos específicos, sin mayor articulación a las formas de vida y prácticas que lo hacen una construcción social situada y heterogénea. Así las cosas, a la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo les falta ahondar en la identificación de los procesos espaciales de las poblaciones, bajo una perspectiva crítica que requiere, a su vez, la comprensión del espacio a modo de hecho social e histórico singular que permite la explicación de las tensiones, conflictos y potencialidades en los territorios.

⁸ El Departamento Nacional de Planeación (DNP, 2013) estableció la definición de los esquemas asociativos de entidades territoriales en Colombia como un proceso que considera y responde a las lógicas territoriales desde lo geográfico, económico, social, cultural y poblacional para articular las gestiones de los gobiernos locales y atender las problemáticas comunes: “Tal como se ha indicado, el eje de los esquemas asociativos consiste en la articulación del ordenamiento territorial, el desarrollo, la gestión de servicios y la gobernabilidad, mediante contextos de planeación y gestión institucional que superan el límite de una jurisdicción, permitiendo abordar procesos de integración territorial de manera más comprensiva, integral e integrada más allá de la limitada perspectiva local” (p. 19).

En esa medida, es pertinente preguntarse lo siguiente: ¿de qué manera se cohesiona el territorio con la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo a modo de ejercicio político-administrativo que dispone del territorio como un asunto físico-geográfico con usos específicos?; por tanto, ¿qué implica el territorio como espacio de producción social?; es decir, ¿qué se entiende por espacio como producción social y cómo interpretar y comprender el espacio en clave social?

Este escrito reflexiona sobre la cohesión del territorio como espacio de producción social con la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo; es decir, reflexiona el ejercicio político-administrativo de la planeación y el ordenamiento territorial desde una concepción del territorio como resultado y configurador de espacios sociales. Es de resaltar que lo social se considera como aquello sostenido por una cohesión, esto es, por una acción colectiva que es un entramado y una configuración de prácticas y experiencias que individuos construyen y que dotan al espacio de asuntos reflexivos que lo hacen posible no como un contendor, sino como un contenido en el que se conciben las sociedades. El espacio socialmente hablado se configura desde lo semiótico, lo material y desde las prácticas que los grupos humanos le impregnan. Desde luego, el espacio en la geografía crítica parte de una tendencia y dinámica que devela percepciones, estructuras cognoscitivas, materiales y simbólicas de los individuos y las sociedades.

Antes el espacio en las ciencias sociales estaba implícito; ahora se reflexiona en un sentido interpretativo, material y simbólico como un pensamiento-acción de las sociedades. Se está de nuevo en el espacio, pero no de forma mecánica, no es una lectura cartesiana, sino que tiene una carga analítica que pasa por el reconocimiento de las prácticas e interdependencias de los individuos en relación a partir de ser-estar, en un habitar socialmente humano que se halla en la presencia del espacio a través del movimiento y la quietud, es decir, “en, fuera y por, el interior, el exterior y el paso a través del umbral” (Serres, 2011, p. 10).

Es de anotar que el espacio objeto de la geografía se inscribía en la geografía ilustrada como la encargada de describir rasgos biológicos, físicos y químicos de la corteza terrestre; esto implicó el registro y contabilización de las riquezas (Hernández, 2016). Además, en la consolidación del Estado-nación (siglo XVI-II), la geografía estudió el espacio a partir de la expansión de rutas, trazados naturales y el inventario de riquezas, el cual posibilitó el control militar y comercial de los Estados nacionales nacientes. Es así como la forma y concepción del espacio estaba bajo preceptos naturalistas que, según Wallerstein (1998), dan cuenta de una forma y método de inventariar la riqueza y la expansión capitalista por

medio del levantamiento de un conocimiento espacial en clave de sometimiento y dominio de grupos humanos colonizados.

Argumenta Hernández (2016), según Yves Lacoste (1977), que la geografía fue instituida como mecanismo para impulsar un conocimiento puntual de los rasgos fisiográficos de las naciones y como instrumento político para naturalizar *físicamente* una ideología nacional (p. 20). Desde luego, el conocimiento que producía la geografía daba cuenta de una forma de gobierno de la razón, en el que el sujeto soberano, quien ejercía dominio del mundo naturalista, lo clasifica y da orden a un espacio que se comprendía como la distribución de la naturaleza de ese mundo;⁹ el sujeto soberano es quien controla y organiza el mundo.¹⁰ Sin embargo, a partir del siglo XIX el espacio no es solamente descriptivo, sino que evidencia una producción de cuerpos y pensamientos de un individuo social cuya comprensión del mundo se inscribe en esquemas de percepción colectiva que generan nuevas formas de sociabilidad. No obstante, la condición de posibilidad para la comprensión del espacio moderno se inscribe en las condiciones materiales y simbólicas que tienen los hombres socialmente relacionados por medio del acto de ordenar el dato demográfico, el gobierno y el territorio físico.

Desde luego, el territorio no alude solamente a un soporte material de la soberanía del Estado en el cual la población habita; incluso, esta concepción es debatida, de modo que el territorio como espacio social es resultado de relaciones de poder, códigos simbólicos (Haesbaert, 2011), procesos históricos, prácticas e interacción entre sujetos y materialidades; se trata de un ensamblaje de prácticas de ocupación y apropiación.

Indica Montoya (2009):

El territorio nos remite a la expresión del poder sobre el espacio, siendo entonces el resultado de los ejercicios humanos de apropiación, simbolización y significación, en los cuales el poder despliega como potencia para delimitar, definir y demarcar. El territorio aparece como aquel espacio adecuado en el que una comunidad ha desenvuelto su manera particular de ver y construir el mundo, actuando así como forma de inscripción temporal sobre el espacio en el que se articulan el pasado, el presente y el futuro social (p. 118).

Cabe señalar que la premisa de este escrito está, a modo de hipótesis, en la comprensión no anquilosada del territorio; por el contrario, comprende al territorio

⁹ Es decir, un espacio ordenado y dominable. Wallerstein (1998), a través de su esquema teórico-analítico del moderno-sistema-mundial, da cuenta de un espacio nacional que se consolida y se expande en la medida que define fronteras, y está contenido en un gobierno y un pueblo; un espacio ordenado, estable y delimitado.

¹⁰ El conocimiento espacial como instrumento práctico para el ejercicio de la dominación, la explotación y la colonización, cubierto en un discurso naturalizado y descriptivo (Hernández, 2016).

no solo como condición material y soporte de la existencia del hombre (superar la visión de la vertiente física, mecanicista), sino asimismo como fabricación social de modos de vida (Deleuze y Guattari, 1994; Serres, 2011; Lefebvre, 2013; Santos, 2000). Así que la relación individuo-territorio es espacial y, desde luego, deviene en la praxis social de uno o varios sujetos como un entramado de vida social, posible de ser dilucidado en una unidad histórica que comprende lo simbólico, lo práctico, lo material, y a su vez conforma una unidad dinámica particular de articulaciones del individuo-sociedad-espacio a escala global-local. Concluye Hernández (2016):

(1) La espacialidad material, es decir, los órdenes espaciales de la materia social-natural o de las fuerzas productivas materiales; (2) la semiosis o representaciones espaciales, es decir, las imágenes a partir de las cuales reproducimos mentalmente las formas espaciales e intervenciones en ellas, y (3) las prácticas sociales propiamente dichas o de alteración, institución o normalización de los órdenes espaciales de las diversas tramas vigentes de sociabilidad (p. 96).

De lo anterior se infiere que, por un lado, lo simbólico, lo material y las prácticas tanto sociales como espaciales están subordinadas entre sí, y, por otro lado, hay una relación entre espacio y acción social que deviene en una praxis histórica espacial tanto de particulares sociales como de una totalidad social concreta; es decir, se reconocen unidades geográficas particulares del espacio y de lo social al considerarse la conformación histórico-geográfica del lugar; esto supone un ir y venir de fuerzas constituyentes y singulares de la acción social que en el espacio es producción. Por esto, lo simbólico, lo práctico y lo material posibilitan la configuración del individuo y una sociedad históricamente concreta y espacialmente producida.

Materiales y métodos

La investigación recurre a un método deductivo de tipo cualitativo reflexivo-exploratorio, alrededor de estas categorías: territorio como espacio social, planeación y ordenamiento territorial. Mediante la exploración de datos secundarios se establecieron rutas de análisis, a saber: el territorio como espacio de producción social, la planeación como un ejercicio prospectivo sobre el territorio, el ordenamiento como disposiciones normativas de dicho ejercicio y, por último, la relación entre estos. Se establecieron, asimismo, dos momentos metodológicos: el primero, la exploración de fuentes bibliográficas, para lo cual se le hicieron lecturas al Plan de Desarrollo Municipal de Turbo 2020-2023 y a los planes básicos de ordenamiento territorial a partir del año 2000. Luego se realizó una revisión bibliográfica en bases de datos especializadas como ProQuest y EBSCO,

y en textos académicos, todo relacionado con las categorías y el lugar de estudio. Los instrumentos de recolección de información fueron fichas de lectura, ficha de unificación y triangulación de información.

El segundo momento metodológico consistió en realizar treinta entrevistas semiestructuradas a habitantes, funcionarios de la Alcaldía, visitantes, turistas, relacionadas con la percepción, concepción y vivencia del espacio y su relación con el gobierno distrital de Turbo; a su vez, se realizaron recorridos por los lugares representativos: muelle El Waffe, La Playa, Nueva Colonia. Los instrumentos de recolección de información fueron las bitácoras de los recorridos y la matriz de sistematización categorial de las entrevistas realizadas.

Resultados

La discusión central del presente escrito está centrada en tres momentos. El primero aborda la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo desde lo institucional y político-administrativo, que tiene como basamento los criterios espaciales de ubicación, potencial físico-geográfico de los recursos y crecimiento de la población. El segundo momento enuncia la importancia de reflexionar en la planeación y en el ordenamiento territorial de Turbo el territorio como espacio social. El último momento da cuenta de asuntos socioespaciales por considerar en la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo.

El primer momento se instala en una discursividad técnica sobre el territorio como espacio físico que siempre hay que ordenar para contabilizar y desarrollar sus potencialidades. En este sentido, Turbo, como municipio colombiano, desde el primer plan de ordenamiento territorial a partir del año 2000 (exigido por la Ley 388 de 1997) centró su interés político-administrativo en aprovechar sus condiciones físicas y ubicación costera para establecer una vocación económica a través de la disposición del uso y la ocupación del suelo para la agroindustria, de la búsqueda de inversión público-privada para el comercio nacional e internacional y de la creación de una ruta de servicios turísticos. De este modo, fue la Ley 1883 de 2018 la que logró esa intencionalidad al declarar este municipio como distrito portuario, logístico, industrial, turístico y comercial, y con ello establecer indiscutiblemente un modelo de planeación y ordenamiento territorial para cumplir y consolidar esta vocación.

Esta disposición, no solo político-administrativa, sino también político-geográfica, ha trazado una comprensión del espacio en Turbo desde las condiciones físicas que ofrece el territorio (ubicación, atributos físico-geográficos de recursos como tierras, agua, minerales, materias primas), el crecimiento y el asentamiento de la población (mano de obra), todo lo cual afianza el desarrollo como un

asunto de crecimiento económico que tiene como imperativo crear capacidad y gestión local para la generación de recursos fiscales propios. La planificación territorial en Turbo (**Figura 2-2**) se basa en aprovechar su potencial ubicación geoestratégica y formar parte del Sistema de Ciudades (Conpes 3819 de 2014), cuyo ordenamiento responde a la creación y consolidación de procesos de urbanización y crecimiento poblacional y económico a largo plazo, con una institucionalidad fuerte en materia fiscal a partir de formular e implementar programas que consideren las particularidades espaciales; en este caso, portuario, turístico y agroindustrial.

Figura 2-2
Planeación y ordenamiento territorial en Turbo



Fuente: Elaboración propia.

En el segundo momento es pertinente considerar el territorio más allá de un asunto físico-espacial para comprenderlo como espacio social, es decir, como espacio de producción social; por tanto, el ordenamiento territorial de Turbo tiene como desafío articular y cohesionar entre sus principios un asunto conciliatorio entre las lógicas técnico-administrativas de la planeación y las realidades socioespaciales, que son heterogéneas. Para ello es propio preguntarse *dónde está el espacio social en la planificación territorial*. Esto sugiere que el individuo es espacial y que lo social es una red en la que se definen e instalan los individuos

desde una cotidianidad de prácticas y significados que comunidades y pueblos hacen posibles.

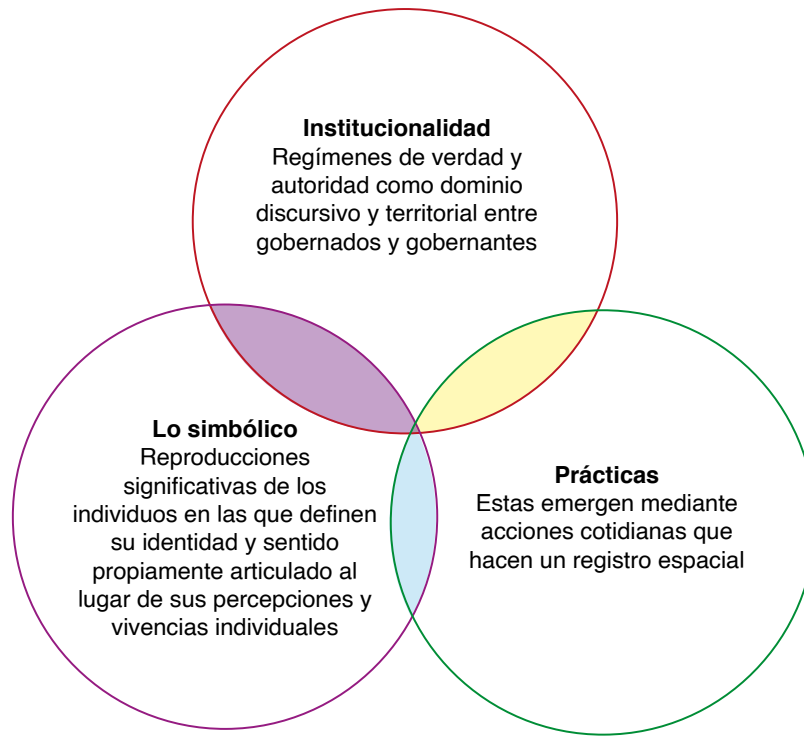
No obstante, el espacio también es *absoluto* (una superficie que contiene dentro de sí edificios, calles y personas transitando); de igual manera, es *relativo*, toda vez que la posición de cada individuo lo modifica y lo transforma. El espacio también es un *espacio relacional*, resultado de una relación afectiva entre un individuo y su ambiente (Harvey, 2006). Es de señalar que estas tres formas de comprensión del espacio forman parte de un conjunto de fijos y flujos. El espacio fijo son formas materializadas (calles, edificios, etc.) y los flujos son relaciones y prácticas-acciones sociales (Santos, 2000). De modo que el espacio es móvil, dinámico, se constriñe y se expande; a su vez es constitutivo y constituyente de las sociedades. Indica Santos (2000):

Los elementos fijos, fijados en cada lugar, permiten acciones que modifican el propio lugar, flujos nuevos o renovados que recrean condiciones ambientales y las condiciones sociales, y redefinen cada lugar. Los flujos son un resultado directo o indirecto de las acciones que lo atraviesan o se instalan en los fijos, modificando su significación y su valor, al mismo tiempo que ellos también se modifican (p. 53).

Al hacer referencia al espacio como producción social, sin duda para la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo no se deben considerar estos como una hoja en blanco, sin hendiduras; por el contrario, es un palimpsesto vivo de inscritos, registros y grabados de la existencia de prácticas sociales, toda vez que apelan a un registro material y emocional de la vida social, producto de procesos de ocupación histórica con actuales dinámicas de apropiación y uso del suelo. De hecho, para pensar el espacio como producción social en la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo (**Figura 2-3**) se deben considerar los encuentros y distancias entre lo simbólico, la institucionalidad y las prácticas.

Figura 2-3

Tríada para la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo



Fuente: Elaboración propia.

De la figura anterior se resalta que la institucionalidad forma parte de los regímenes de verdad y autoridad que dan cuenta de la vinculación directa de la planeación y el ordenamiento territorial al poder gubernamental y al de las acciones sociales en la configuración del espacio. En este sentido, según Mann (2006), el poder tiene cuatro fuentes: militares, económicas, políticas e ideológicas, que “son propias de todas las relaciones sociales. El Estado hace uso de ellas, sin añadir ningún cuarto medio de él mismo” (p. 61). Actúan en conjunto, se cruzan de manera más o menos ordenada dentro de unas redes sociales que, al tiempo, generan cierto equilibrio. De este modo, el poder no solo está entrelazado en la institucionalidad, sino en la configuración espacial, que también encadena una dialéctica del control, esto es, los subordinados tienen un campo de acción, y, a su vez, hay una dialéctica de dominio, es decir, los dominadores dependen considerablemente de la cooperación de los subordinados (Joas y Knöbl, 2016).

El último momento de discusión da cuenta de una reflexión necesaria sobre los asuntos socioespaciales en Turbo que deben considerarse en la planeación y el ordenamiento territorial; lo primero se entiende como la elaboración de expectativas por lograr y lo segundo como el diseño y disposición sobre el espacio. Ambos aspectos tienen como primer imperativo articular a la agenda

gubernamental el sistema de objetos y acciones espaciales, armonizándolos con las dinámicas físicas (transformaciones materiales, como son las disposiciones normativas sobre Turbo como ciudad puerto) e inmateriales (identidades, imaginarios, costumbres sociales y culturales locales, como el mestizaje, las etnias y las costumbres costeras). En esa medida, en el segundo imperativo la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo parten de un ejercicio social, político e institucional, el cual, siguiendo a Lussault (2007) y Hernández (2016), es posible y necesario mediante la identificación de modalidades analíticas para acercarse a la realidad socioespacial; estas unidades son apropiación histórico-antropológica y apropiación psicológica del espacio.

De hecho, con estas unidades analíticas se logra una democratización del ejercicio institucional de ordenar el territorio, toda vez que el disponer en este y sobre este no se reduce a una mera racionalidad técnica normativa, sino que parte de la premisa de comprenderlo como resultado de prácticas sociales, económicas y culturales espacializadas, es decir, al hacer y dotar de sentido, vivencia y percepción al espacio. Esta premisa permite su aprehensión como entramado con múltiples posibilidades de ocupación y apropiación, y no en una sola dirección, como predomina en la lógica de la planeación. La primera modalidad hace referencia al cómo se producen los espacios a partir de vivencias, registros y experiencias individuales y sociales, para así establecer esquemas interpretativos de lo fáctico:

- Definir los espacios como apropiados e inapropiados, es decir, poseídos o todavía libres. Esto supone que el hombre por medio del lenguaje marca, nombra, categoriza y valora significativamente los espacios.
- Formas de ocupación espacial a través del movimiento del individuo y la sociedad en él. Esto implica reconocer las formas de apropiación y de hacer sitios: el espacio es mío porque lo camino, lo recorro.
- Actividades productivas a pequeña y mediana escala.
- Explorar (conocer) y recorrer los espacios de otros con cierta ventaja técnica posibilita su dominio y sometimiento.

La representación artística y científica del territorio mediante mapas da cuenta de sus riquezas y de un espacio vivible.¹¹ Tanto en la representación artística como en la científica, la cartografía como técnica de proyección del espacio parte

¹¹ Jorge Luis Borges, en su cuento corto publicado en 1960 y titulado “Del rigor en la ciencia”, da cuenta del arte de la cartografía como aquella que representa en un solo mapa la preocupación por la medida de un imperio. A propósito, Baudrillard (1978) interpela este texto de Borges sobre un emperador que estaba obsesionado por representar de manera fidedigna (en un mapa) el espacio: “La simulación no corresponde a un territorio, a una referencia, a una sustancia, sino que es la generación por los modelos de algo real sin origen ni realidad: lo hiperreal. El territorio ya no precede al mapa ni le sobrevive. En adelante será el mapa el que preceda al territorio (PRECESIÓN DE LOS SIMULACROS) y el que lo engendre, y si fuera preciso retomar la fábula, hoy serían los girones del territorio los que se pudrirían lentamente sobre la superficie del mapa. Son los vestigios de lo real, no los del mapa, los que todavía subsisten esparcidos por unos desiertos que ya no son los del Imperio, sino nuestro desierto. El propio desierto de lo real” (pp. 5-6).

de un uso y concepción absoluto (euclidiano) de este, puesto que, al determinar su tamaño y sus límites a través de referentes de localización como signos convencionales, iconografía e ideología del espacio, legitima una abstracción lejana, en la que solo es posible la colonización y el dominio de la tierra tal como se ha dado en la sociedad actual: quien domina los espacios hace su cartografía.

- Apropiación espacial mediante materialidades (es decir, a través de la técnica) realizadas por el hombre, como puentes, hidroeléctricas, edificios, calles, casas; la técnica produce objetos espaciales que modifican el paisaje y las prácticas de los sujetos en este.
- Apropiación espacial al hacer caminos, acotar distancias materiales y simbólicas mediante la comunicación y la movilidad, por medio de la implementación de tecnologías y medios de comunicación, como transportes y redes sociales virtuales.

La segunda modalidad, la de apropiación psicológica del espacio, devela y supone la configuración de una subjetividad como la no materialidad, que hace espacio y lo configura:

- La primera experiencia de vida del individuo es con el espacio, una vivencia atravesada por la interacción de los sentidos con los objetos y con otros; el espacio es inmediato.
- La experiencia espacial de cada individuo ocurre a través del propio cuerpo y está mediada por un reconocimiento de lo fáctico; esto implica pensar en una tríada: cuerpo, espacio y tiempo.
- Recorrer el espacio. El individuo lo reconoce y comprende a partir de una exploración con propósito (intención) ya definido, o que va definiendo y lo carga de sentido.
- Sentir y medir el espacio es registrarlo para tener control y conocimiento sobre él (aquí la cartografía tiene un rol relevante).
- Nombrar el espacio como una acción simbólica y social de sentirlo como extensión de su cuerpo y costumbres.

El individuo y las sociedades establecen una relación de posesión-disposición-administración espacial; la posesión como aquella develada en la permanencia y ocupación del espacio; la disposición, al considerar el espacio como propio, porque el individuo y las sociedades lo caminan (recorren, atraviesan); a su vez, porque lo cartografían (lo trazan) y, por último, lo administran, es decir, lo ordenan para varios fines: productivos y socioculturales.

Discusión y conclusiones

Respecto de la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo, si bien es un ejercicio político-administrativo, su revisión no solo es un asunto normativo con fines productivos y de desarrollo económico de las potencialidades y atributos físico-geográficos que ofrece, sino asimismo la posibilidad de conciliar las diversas formas sociales que producen espacialidades. Sin embargo, este ejercicio no parece tener posibilidades de establecer cohesión y diálogo con los múltiples modos en que el espacio se transforma, en especial con la disposición normativa sobre los usos del suelo para actividades productivas, portuarias y de turismo en Turbo, lo cual configura espacialidades para la circulación y expansión del capital. Dicha disposición puede generar a futuro segregación socioespacial y concentración de excedentes de capital debido a las actividades económicas que incentiva la Ley 1883 de 2018 en Turbo.

De hecho, la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo son un modo de gobierno tanto político como económico que apuntala una cadena de disposiciones que, en cuanto técnicas de poder, determinan la aceptación en sus habitantes de prácticas productivas que van desde el control en las formas de producción espacial del municipio y la agroindustria bajo la consigna de crecimiento económico hasta la aceptación e introyección positiva de una conducta de aprovechamiento de las potencialidades y atributos físico-geográficos que ofrece el territorio.

Por tanto, los puntos de encuentro para establecer cohesión y diálogo con los múltiples modos en que el espacio se produce en Turbo y la planeación y el ordenamiento territorial deben considerarse bajo las siguientes conclusiones:

- El espacio es posible por la acción de los habitantes, también por sus prácticas socioculturales, las cuales se espacializan, es decir, que crean lugares al construir moradas y relaciones culturales y políticas con otros.
- Es necesario interpretar el espacio como resultado de las interdependencias sociales entre lo institucional, lo productivo, lo cultural y lo político. Cabe señalar que estas interdependencias facilitan la no unidireccionalidad y unidimensionalidad de las prácticas socioespaciales; por el contrario, hacen emerger redes simultáneas que están presentes en el habitar, como imaginarios, actividades productivas, ocio, conflictos y tensiones, y expectativas de vida o proyectos de vida individuales y colectivos.
- El habitante de Turbo es un individuo espacial y, desde luego, es pertinente abordar sus formas de hacer espacio considerando desplazamientos y permanencias.

- La planeación y el ordenamiento del territorio en Turbo son una unidad político-histórica que supone un proceso de tensiones, contradicciones, transformaciones que, entrelazadas, dan cuenta de formas de ocupación espacial y relaciones sociales no homogéneas. Además, se configura de múltiples particularidades, cohesiones y simultaneidad de espacios, tiempos y prácticas.
- Espacializar el ejercicio de la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo supone configurar metodológicamente unidades de observación espaciales (a modo de ejemplo, lugares de trabajo, lugares productivos, lugares de ocio, lugares de violencia, lugares de exclusión, lugares de cultura, entre otros); es decir, aquello que permita comprender los significados y materialidades que lo constituyen y dan cuenta de realidades.
- Tanto en el espacio como en la planeación y el ordenamiento territorial en Turbo está presente un ejercicio de poder. Es necesario volver al análisis del funcionamiento de las relaciones sociales y del espacio bajo la mirada del poder; siguiendo a Mann (2006), desde cuatro formas: militar (coerción, control), económica (expansión del capital y los mercados), política (modos de gobierno) e ideológica (ideas, sentimientos, organizaciones políticas y sociales); además porque estas suponen la pregunta por la manera en que las prácticas sociales, la planeación y el ordenamiento se espacializan.

Referencias

- Alcaldía de Turbo. (2020). Plan de Desarrollo Municipal de Turbo (2020-2023). *Turbo, ciudad puerto*. <https://www.turbo-antioquia.gov.co/NuestraAlcaldia/SalaDePrensa/Paginas/Plan-de-Desarrollo-Turbo-Ciudad-Puerto-2020-2023.aspx>
- Asamblea Nacional Constituyente. (1991). *Constitución Política de Colombia*.
- Baudrillard, J. (1978). *Cultura y simulacro*. Editorial Kairós.
- Benedetto, I., Serna, S., Taborda, L. y Zapata, J. (2017). A-vive. Ecoparque. Laboratorio. En A. Echeverri, A. E. Vélez y N. Castaño (eds.), *Entre el agua y la tierra. Turbo, el reto del litoral. Una visión estratégica para el 2050 y acciones para lograrla* (pp. 21-39). Laboratorio de Procesos y Proyectos II. Maestría en Procesos Urbanos y Ambientales, Tercera Cohorte. Universidad EAFIT. <https://www.eafit.edu.co/centros/urbam/articulos-publicaciones/Documents/entreelaguaylatierraweb.Turbo.pdf>
- Borges, J. L. (1960). Del rigor de la ciencia. *El Hacedor*. Editorial Emecé.
- Carrión, G. (2008). *Debilidades del nivel regional en el ordenamiento territorial colombiano. Aproximación desde la normatividad política administrativa y de usos del suelo*. Grupo de Políticas y Lineamientos de Ordenamiento y Desarrollo Territorial. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

- Concejo Municipal de Turbo. (2000). Acuerdo 015. Plan de Ordenamiento Territorial Municipio de Turbo.
- Concejo Municipal de Turbo. (2012). Acuerdo 022. Plan de ordenamiento territorial municipio de Turbo.
- Congreso de la República de Colombia. (1994). Ley 152 del 15 de julio de 1994. Por la cual se establece la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo. *D. O.* 41450.
- Congreso de la República de Colombia. (1997). Ley 388 del 18 de julio de 1997. Por la cual se modifican la Ley 9 de 1989 y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones. *D. O.* 43127.
- Congreso de la República de Colombia. (2011). Ley 1454 del 28 de junio de 2011. Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones. *D. O.* 48115.
- Congreso de la República de Colombia. (2018). Ley 1883 del 24 de enero de 2018. Por medio de la cual se otorga la categoría de distrito portuario, logístico, industrial, turístico y comercial a Turbo Antioquia. *D. O.* 50486.
- Deleuze, G. y Guattari, F. (1994). *Mil mesetas, capitalismo y esquizofrenia*. Editorial Pre-textos.
- Departamento Nacional de Planeación [DNP]. (2013). *Definición legal y funcional de los esquemas asociativos de entidades territoriales en Colombia*. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Territorial/DEFINICI%C3%93N%20LEGAL%20Y%20FUNCIONAL%20DE%20LOS%20ESQUEMAS%20ASOCIATIVOS%20DE%20ENTIDADES%20TERRITORIALES%20EN%20COLOMBIA.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación [DNP]. (2014a). *Bases para la formulación de la Política General de Ordenamiento Territorial. Texto para discusión*. https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Territorial/Bases%20PGOT_Octubre%202014.pdf
- Departamento Nacional de Planeación [DNP]. (2014b). *Política nacional para consolidar el sistema de ciudades en Colombia. Documento Conpes 3819*. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3819.pdf>
- Fundación Cultura Democrática [Fucude] y Corporación Opción Legal. (2020). *La sombra oscura del banano. Urabá: conflicto armado y el rol del empresariado*. Entrega del informe ante la Comisión de la Verdad. <https://es.scribd.com/document/519502504/Informe-La-sombra-oscura-del-banano>
- Haesbaert, R. (2011). *El mito de la desterritorialización. Del fin de los territorios a la multiterritorialidad*. Siglo XXI Editores.
- Harvey, D. (2006). *Towards a theory of geographical uneven development*. Verso Libros.
- Hernández, E. (2016). *Geografía crítica. Espacio, teoría social y geopolítica*. Editorial Ítaca.
- IDEA, Gobernación de Antioquia y Universidad EAFIT. (2014). *Planes municipales integrales para Urabá. Proyectos y estrategias urbanas y ambientales para el Polo de Desarrollo Regional*.

- Chigorodó | Carepa | Apartadó | Turbo. <http://www.eafit.edu.co/centros/urbam/articulos-publicaciones/Paginas/planes-integrales-municipales.aspx>
- Joas, H. y Knöbl, W. (2016). *Teoría social. Prólogo, Introducción y Lección primera: ¿Qué es teoría? Veinte lecciones introductorias*. Ediciones Akal.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Lussault, M. (2007). *El hombre espacial. La construcción social del espacio humano*. Amorrortu Editores.
- Mann, M. (2006). El poder autónomo del Estado: sus orígenes, mecanismos y resultados. *Revista Académica de Relaciones Internacionales*, (5), 55-77.
- Montoya, V. (2009). *La cartografía social como instrumento para otras geografías. Apuntes para un diálogo de saberes territoriales*. En C. García y C. Aramburo (eds.), *Universos socioespaciales. Procedencias y destinos* (pp. 113-136). Siglo del Hombre Editores / Universidad de Antioquia.
- Presidencia de la República de Colombia. (2014). Decreto 2691 del 23 de diciembre de 2014. Por el cual se reglamenta el artículo 37 de la Ley 685 de 2001 y se definen los mecanismos para acordar con las autoridades territoriales las medidas necesarias para la protección del ambiente sano, y, en especial, de sus cuencas hídricas, el desarrollo económico, social, cultural de sus comunidades y la salubridad de la población, en desarrollo del proceso de autorización de actividades de exploración y explotación minera. *D. O.* 49374.
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio*. Ariel Geografía.
- Serres, M. (2011). *Habitar*. Le Pommiers.
- Wallerstein, I. (1998). *El moderno sistema mundial* (tomo I). Siglo XXI Editores.



Capítulo 3

Planeación ambiental y territorialidades
superpuestas en el complejo de páramos
Frontino-Urrao¹²

Mayra Natalia Parra Salazar¹³
Alexandra Urán Carmona¹⁴

¹² Capítulo derivado del proyecto *Construcción de una herramienta de planificación, ordenamiento y manejo del complejo de páramos Frontino-Urrao, Antioquia*. Convenio 200-10-01-02-0222-2017 entre la Universidad de Antioquia y Corpourabá. Se les agradece formalmente al grupo de investigación Medio Ambiente y Sociedad (MASO), a los investigadores y auxiliares del proyecto, a las comunidades del complejo de páramos Frontino-Urrao y a las entidades financiadoras y participantes.

¹³ Historiadora, magíster en Sociología y candidata a Ph. D. en Ciencias Sociales de la Universidad de Antioquia. Investigadora del grupo MASO. Correo: mayra.parra@udea.edu.co / ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-0381-7636>

¹⁴ Antropóloga, magíster en Antropología Ambiental y Ph. D. en Sociología y Ciencias Sociales de la Universidad de Kassel, Alemania. Docente de la Universidad de Antioquia, investigadora del grupo MASO. Correo: alexandra.uran@udea.edu.co / ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6835-4839>

Resumen

La planeación ambiental en Colombia ha atravesado por distintos cambios en su concepción y enfoque. Pese a los avances en la materia, aún son muchos los retos que debe enfrentar. En el caso de la planeación y manejo de los ecosistemas de páramos, se evidencian tensiones a la hora de llevar a cabo procesos participativos en los contextos específicos. Este artículo retoma de manera crítica la experiencia de planeación (delimitación, planificación, ordenamiento y manejo) del complejo de páramos Frontino-Urrao (CPFRU), en el Occidente de Antioquia (Colombia). Sostiene que, en gran medida, las dificultades que se presentan en los procesos de delimitación y planeación ambiental se deben a que estos son propuestos bajo términos ideales desde la centralidad hegemónica estatal, sin la real comprensión y vinculación de la pluralidad de actores que habitan y territorializan estas áreas de importancia ecológica. Propone que, para incrementar el éxito de los ejercicios creados con la intención de favorecer la conservación de ecosistemas de páramo, se requiere reconocer las diversas trayectorias históricas y formas de producción de territorio que se dan en los contextos específicos y entender cómo estas se superponen. Establece dos categorías claves para el análisis de las territorialidades en el CPFRU: (i) *los de aquí, los de toda la vida* y (ii) *los que llegan*, es decir, las poblaciones campesinas que han habitado por varias generaciones las zonas de influencia de los diferentes polígonos que integran el complejo, y los actores que no cuentan con esa trayectoria. Para la identificación y comprensión de las diversas territorialidades presentes en el CPFRU se emplearon herramientas de investigación cualitativa, como el mapeo de actores, la cartografía social, la revisión documental, las entrevistas y las historias de vida.

Palabras clave: páramos, planeación ambiental, territorialidades superpuestas, territorialización, complejo de páramos Frontino-Urrao.

Introducción

La planeación ambiental en Colombia ha experimentado un constante proceso de evolución en su enfoque y comprensión. A pesar de los avances significativos en este campo, siguen surgiendo desafíos complejos en la gestión de ecosistemas críticos, particularmente en el contexto de los páramos. Estas áreas de alta montaña se han convertido en puntos de tensión, donde la planificación y el manejo encuentran obstáculos al buscar involucrar a las comunidades locales y abordar las necesidades específicas de estos ecosistemas.

Este capítulo se sumerge críticamente en la experiencia de planificación del complejo de páramos Frontino-Urrao (CPFRU), ubicado en el Occidente de Antioquia, Colombia. Plantea que gran parte de los desafíos en la planificación

ambiental surgen debido a la perspectiva centralizada y teórica desde la cual se proponen los procesos de delimitación y planificación, sin una comprensión real y una conexión efectiva con la pluralidad de actores que habitan y han contribuido a la configuración de estos paisajes ecológicos cruciales.

En este contexto, el capítulo propone una solución para mejorar la eficacia de los esfuerzos destinados a la conservación de los páramos. Se argumenta que, para lograr el éxito en los ejercicios de conservación, es fundamental reconocer las diversas trayectorias históricas y las diversas formas de apropiación del territorio que coexisten en contextos específicos, y comprender cómo estas territorialidades se superponen y entrelazan, introduciendo dos categorías fundamentales para analizar las múltiples dimensiones de las territorialidades en el CPFURU: (i) *Los de aquí, los de toda la vida* y (ii) *los que llegan*. Estas categorías representan a las poblaciones campesinas que han residido durante generaciones en las zonas que componen el complejo y a los actores que llegan sin este recorrido histórico.

Para identificar y comprender estas complejas relaciones de territorialidad se emplean diversas herramientas de investigación cualitativa, como el mapeo de actores, la cartografía social, la revisión documental, entrevistas e historias de vida. Estas herramientas permitieron dar voz a las comunidades locales y comprender sus necesidades y percepciones, en aras de proponer una planificación más inclusiva.

En un país con un sistema de planificación complejo y descentralizado, es esencial abordar las tensiones existentes entre actores y reconocer la importancia de las territorialidades superpuestas en la gestión sostenible de estos ecosistemas. Por ello mismo, el texto hace hincapié sobre la importancia de las poblaciones locales, conocidas como *los de aquí, los de toda la vida*, en la toma de decisiones respecto de la gestión del páramo.

Lo expuesto en este capítulo se constituye en un tema de relevancia académica, ya que aborda críticamente la planificación de los páramos, ecosistemas esenciales tanto en términos de biodiversidad como en la regulación hídrica. Además, realiza una revisión crítica de las políticas estatales y propone escenarios de planificación que fortalecen la gestión y gobernanza ambiental, planteando preguntas clave desde el enfoque que guía a la planificación de páramos en Colombia y las dificultades que enfrenta en este proceso. En este sentido, contribuye a la comprensión de los desafíos y oportunidades en la planificación ambiental en Colombia, en particular en lo que respecta a los ecosistemas de alta montaña. Así mismo, cobra relevancia internacional en la medida en que el caso colombiano

tiene connotación global, ya que las tensiones entre actores locales y estatales, así como las territorialidades superpuestas, son temas comunes en otros contextos.

Contexto

Para dar un breve contexto sobre el enfoque que rige los procesos que son de nuestro interés, es necesario indicar que, en la actualidad, la planificación y gestión de ecosistemas estratégicos en Colombia se encuentra atravesada por tres tipos de cambios fundamentales en la concepción institucional sobre ellos: cambios de modelo en los procesos de planeación territorial, cambios en la valoración sobre las áreas de páramo y humedales, y cambios en el enfoque netamente biofísico de la planeación ambiental.

Los cambios en el modelo de planeación territorial fueron influidos por la promulgación de la Constitución Política de 1991, la cual marcó un hito en varios aspectos de la vida nacional. De acuerdo con Carvajal (2011), históricamente el ordenamiento territorial en Colombia ha estado permeado del modelo descendente de planeación, es decir, por la imposición de normas y esquemas desde las instituciones hacia los territorios. Esta perspectiva, heredada de la colonia, considera al Estado central como único organizador legítimo del espacio geográfico, encargado de trazar límites y fronteras para ejercer su poder. Con la Constitución de 1991, este modelo fue cuestionado y el Estado colombiano reconoció la necesidad de incorporar dentro de sus ejercicios de planeación territorial la participación de las comunidades locales, en un intento por acogerse a modelos ascendentes de planeación. Estos modelos, opuestos a la planificación centralizada, parten de la escala local y buscan incidir en los procesos de ordenamiento y gestión desde los territorios mismos; como expresa Carvajal (2011), buscan ordenar el territorio desde la creación de formas político-administrativas descentralizadas para el autogobierno local. Si bien la adopción de este enfoque ascendente, que tiene como propósito lograr mayor legitimidad y eficiencia en los procesos de asignación de los recursos públicos y de la gestión descentralizada de los territorios, no logra superar el modelo descendente de ordenamiento territorial, por lo menos promueve la interacción entre diversos actores con interés en la planeación conjunta del espacio. Como señalan Fandiño et al. (2007), el IAVH (Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt), organismo científico del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS), ha contribuido técnicamente, conceptualmente y metodológicamente a la planificación ambiental. Su enfoque busca fomentar la participación de los usuarios de servicios ecosistémicos en la construcción de acuerdos de manejo, promoviendo la legitimidad y el reconocimiento, con el objetivo de lograr una sostenibilidad real y descentralizar la gestión (p. 65).

De la misma manera que los cambios en el modelo de planeación, el cambio en la valoración y concepción jurídica de los ecosistemas de páramos fue influido por la Constitución de 1991 y refrendado con la Ley 99 de 1993, mediante la cual se creó el Ministerio del Medio Ambiente y se reconocieron como objeto de protección especial las zonas de páramos, subpáramos, los nacimientos de agua y las zonas de recarga de acuíferos.

Aunque durante el siglo xx los páramos ya habían sido objeto de legislación, la valoración que se les daba era diferente a la de hoy en día, pues eran considerados como tierras baldías aptas para la expansión de la frontera agropecuaria. Esto se evidenció en la entrega de tierras de páramo como parte de la reforma agraria a finales de la década de 1960. Esta entrega de tierras fue acompañada del fomento, por parte de la Caja Agraria en alianza con Fedepapa, de la producción extensiva y convencional del cultivo de papa en áreas de páramo, y, posteriormente, gracias a la Alianza para el Progreso, a esta situación se le sumó la estrategia de fomento ganadero en las regiones más apartadas del país, entre ellas las áreas de páramo (Cubillos, 2011).

Desde la Constitución de 1991 se han promulgado normas de diferente índole, como la Resolución 0769 de 2002, emitida por el MinAmbiente (2002b), en la que se definen los páramos como ecosistemas de alta montaña ubicados entre el límite superior del bosque andino y el límite inferior de los glaciares o nieves perpetuas, y se les atribuye ser ecosistemas de “singular riqueza cultural y biótica y con un alto grado de especies de flora y fauna endémicas de inmenso valor, que constituyen un factor indispensable para el equilibrio ecosistémico, el manejo de la biodiversidad y del patrimonio natural del país” (p. 2),

Este cambio en la valoración de los ecosistemas de alta montaña se relaciona con las demandas que en el ámbito internacional se le hacen al Estado colombiano, por una parte, para cumplir la normatividad que protege estos ecosistemas y hacer valer los convenios de biodiversidad biológica, de humedales de importancia internacional (Ramsar), y de cambio climático. Por otra, con la necesidad del sector minero-energético de contar con una delimitación clara que permita la extracción formal de minerales bajo la investidura de responsabilidad ambiental, la cual impone algunos cargos económicos, en regalías y pagos por afectación ambiental, pero mantiene la extracción de minerales en ecosistemas estratégicos (Buitrago, 2016).

Paralela a este cambio en la valoración institucional frente a los ecosistemas de alta montaña emerge la inquietud por el manejo integrado del paisaje de páramo en los niveles local y nacional, mediante la aplicación del llamado enfoque

ecosistémico (EE), el cual controvierte la planeación ambiental como algo solamente biofísico, al margen de las comunidades que habitan estos ecosistemas. De acuerdo con el Ministerio del Medio Ambiente (MinAmbiente, 2002a), el EE se basa en el reconocimiento del conjunto de relaciones y procesos ecológicos que intervienen en los páramos, con el fin de hacer compatibles las características propias de estos ecosistemas con el conjunto de deseos y aspiraciones de la sociedad. En este sentido, el EE considera las relaciones directas e indirectas entre el ecosistema y los agentes externos que influyen en la oferta y calidad de los recursos naturales, bajo principios de holisticidad, integralidad, descentralización, interdisciplinariedad y participación social. Como lo mencionan Rivera y Rodríguez (2011), con este enfoque se busca reconocer la complejidad de los páramos, entendiéndolos, más que como ecosistemas, “como territorios pensados, interpretados y habitados por hombres y mujeres desde diferentes marcos culturales” (p. 36).

Permeado por estos cambios en el enfoque estatal sobre los procesos de planeación ambiental, con la Resolución 0769 de 2002 el Ministerio del Medio Ambiente asignó a las corporaciones autónomas regionales o de desarrollo sostenible (CAR) y a los centros urbanos la tarea de revisar y realizar estudios sobre el estado de los páramos en sus jurisdicciones, así como la implementación de planes de manejo ambiental, en colaboración con las comunidades locales. Esto marcó el inicio de estudios interdisciplinarios en Colombia para caracterizar los páramos desde perspectivas ecológicas, geográficas y socioculturales.

Como resultado de las directrices del ámbito nacional, a partir de 2002 las CAR iniciaron en el país el proceso de identificación, caracterización y posterior delimitación de los ecosistemas de páramo. Se identificaron durante este proceso un total de treinta y seis complejos de páramo, agrupados en cinco sectores: Sierra Nevada de Santa Marta, cordillera Oriental, Occidental, Central, y Nariño-Putumayo.

El CPF RU, localizado en la cordillera Occidental, forma parte de los seis complejos identificados para el departamento de Antioquia, junto a los farallones de Citará, Paramillo, Belmira, Valle de Aburrá y Sonsón.

Complejo de páramos Frontino-Urrao (CPF RU)

El proceso de delimitación del CPF RU, llevado a cabo durante el año 2015, fue realizado por el IAVH, en convenio con diferentes entidades públicas. Para este ejercicio fue aplicada una serie de estudios técnicos y caracterizaciones previas de las zonas de alta montaña situadas sobre el noroeste de la cordillera Occidental,

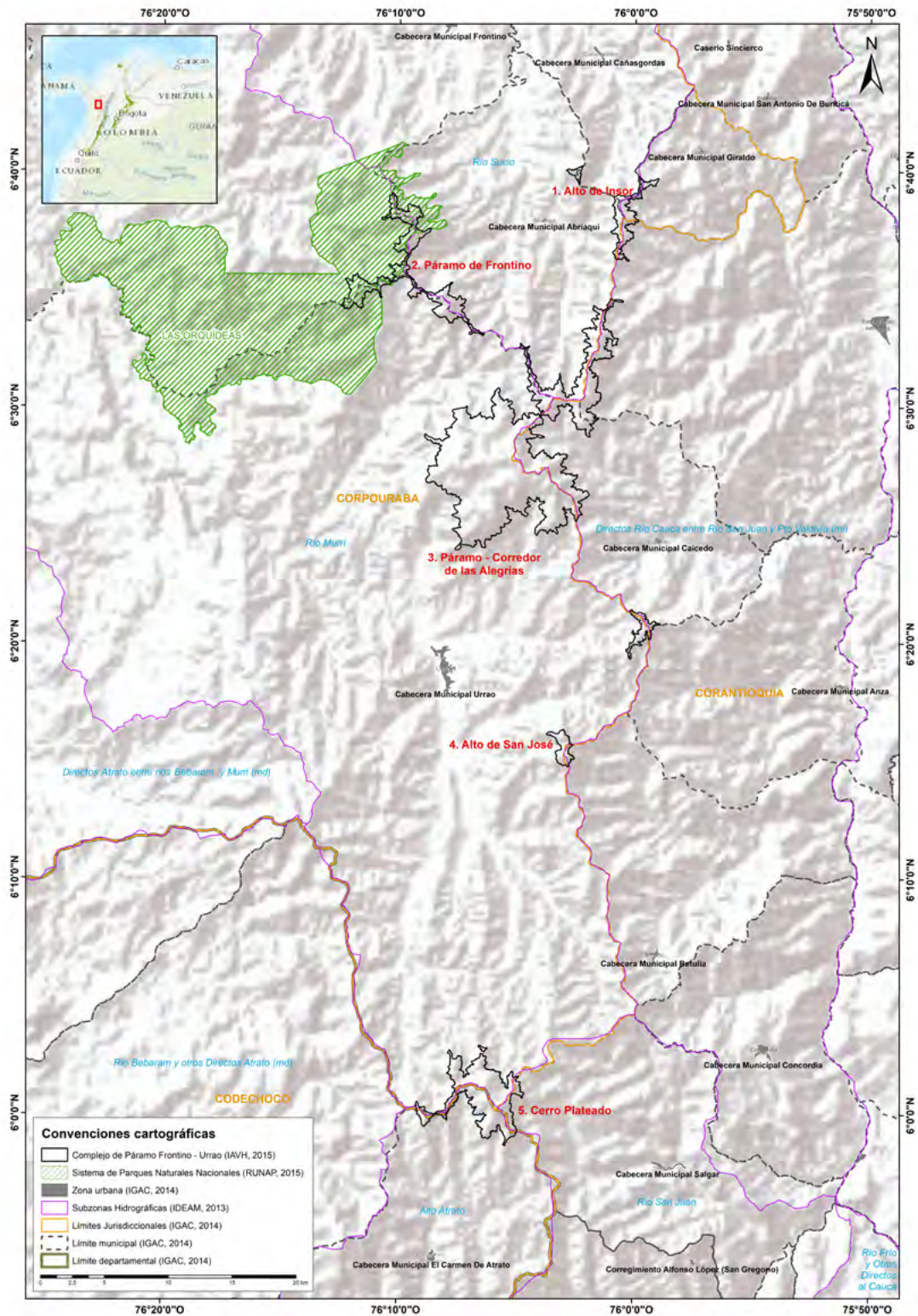
con la intencionalidad de contribuir a la preservación y gestión integral de aquellas mediante los saberes de distintas fuentes y disciplinas (IAVH y Corantioquia, 2015; IAVH y Universidad de Antioquia, 2015; IAVH, 2016).

Posteriormente, en marzo de 2016, con cartografía en mano, el MADS, mediante la Resolución 0496 del 22 de marzo del mismo año, resolvió aprobar en su integridad el área de referencia aportada por el IAVH, representada cartográficamente en el Concepto Técnico 8210-3-8855, y la cual comprende una superficie de 15.396 hectáreas ubicada sobre la cordillera Noroccidental de Colombia, entre los departamentos de Antioquia y Chocó, con un 78 % de área bajo jurisdicción de Corpourabá, 17 % bajo jurisdicción de Corantioquia y 5 % de Codechocó. Como puede apreciarse en la Figura 3-1, el complejo se encuentra constituido por polígonos dispersos con cotas entre los 2900-3100 msnm; tales son el páramo de Frontino o del Sol, Morro Gacho, alto de Insor, corredor de las Alegrías, cuchilla de la Selva, alto de San José y cerro Plateado, dispersos en los municipios de Frontino, Abriaquí, Cañasgordas, Giraldo, Caicedo, Santa Fe de Antioquia, Urrao, Betulia, Anzá, Salgar, en Antioquia; y El Carmen de Atrato, en Chocó (MADS, 2016).

Capítulo 3

Planeación ambiental y territorialidades superpuestas en el complejo de páramos Frontino-Urrao

Figura 3-1
Complejo de páramos Frontino-Urrao (CPFRU)



Fuente: IAvH (2017, p. 17).

Alrededor de estos polígonos se encuentra el espacio geográfico denominado *entorno local del CPFURU*, compuesto, como puede verse en la **Tabla 3-1**, por cuarenta y dos veredas,¹⁵ que tienen incidencia dentro de la zona del complejo y son beneficiarias directas de los servicios de regulación y provisión del páramo.

Tabla 3-1
Veredas del entorno local del CPFURU

<i>Municipio</i>	<i>Veredas</i>
Urrao	San Joaquín, La Aná, Santa Ana, El Chuscal, Llanogrande, Santa Isabel, Las Mercedes, San José, San José de Montañitas, San Bartolo, El Maravillo, Parque Natural Las Orquídeas, La Clara, El Salado, La Honda.
Santa Fe de Antioquia	Milagrosa Alta, Las Azules, El Churimbo, Tonusco Arriba.
Salgar	La Granizo, La Liboriana.
Giraldo	Cuajarón, El Águila, El Roblal.
Frontino	Venados.
Caicedo	El Encanto, La Manga, Asesí, La Noque, La Cortada, Anocozca.
Cañasgordas	Insor.
Betulia	El Indio, La Mina, Quebrada Arriba.
Anzá	La Chuscalito.
Abriaquí	San Ruperto, San José, Corcovado, Monos, Las Juntas, Piedras, Potreros.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con lo dispuesto en esta resolución, en 2018 Corpourabá, en colaboración con la Universidad de Antioquia, dio comienzo a la creación de una herramienta destinada a la planificación, regulación y gestión del CPFURU, ubicado en la sección correspondiente al departamento de Antioquia. El objetivo era establecer un marco de regulación para el uso de la zona de páramo previamente delimitada.

Precisamente, el capítulo que aquí se presenta deriva de este proyecto y de indagaciones etnográficas posteriores, realizadas durante los años 2019 y 2020, que buscaron profundizar en la comprensión de las tensiones evidenciadas durante el mencionado proceso de planeación ambiental, especialmente en aquellas que emergen de la contradicción entre los procesos de planeación propuestos desde la centralidad hegemónica estatal vs. el espacio como algo social e históricamente construido por pluralidad de actores.

Y es que a lo largo del proceso de planeación participativa llevado a cabo nos encontramos con una serie de tensiones y resistencias derivadas de tal contradicción, pues, a pesar del enfoque ecosistémico y ascendente por el que pretende

¹⁵ Tipo especial de subdivisión territorial de los diferentes municipios del país, empleada para contextos principalmente rurales o microurbanos.

guiarse, la delimitación y zonificación de los páramos continúa siendo un ejercicio burocrático-administrativo para demostrarle al Estado central la ejecución de recursos en las instituciones regionales, sin lograr superar la visión del Estado-nación como algo institucionalmente fundado en fronteras y escenarios satelitales establecidos como formas más imaginarias que efectivas de ejercer el poder.

Por supuesto, estas tensiones repercutieron directamente sobre los niveles y tipos de participación. Por una parte, los propietarios e inversionistas rurales participaron desde posiciones defensivas, a la espera del listado de sanciones correspondientes al uso de los ecosistemas. Por otra, los pobladores del entorno local, si bien asistieron a todas las actividades propuestas, tendieron a asumir una postura poco propositiva, algunas veces bajo el reclamo del desconocimiento por parte de la autoridad ambiental de su trayectoria como usuarios directos de los servicios del páramo; otras veces cobijados por la desconfianza en el proyecto. Así lo expresó R. Salas, participante en un taller veredal realizado en Abriaquí: “Yo vengo porque hay que venir, para que después no salgan con cosas raras. Pero ya sé en qué termina esto: ustedes vienen, hablan, hablamos, nos preguntan cosas, se van, no vuelven y todo queda igual que antes” (R. Salas, comunicación personal, abril de 2018).

En la búsqueda de formas para tramitar estas dificultades, se hizo necesario revisitar de manera crítica el proceso de delimitación y planeación propuesto institucionalmente, y prestar mayor atención en la identificación de las características especiales de producción del territorio en el espacio comprendido por el área delimitada, a fin de proponer una herramienta para el manejo que pudiera adaptarse con mayor éxito a las condiciones ambientales, sociales y culturales de aquel contexto.

Comenzamos, entonces, por mapear los diferentes actores con incidencia en el CPMRU y trazar las relaciones entre ellos y entre ellos y el espacio, encontrando así que, más allá de ser un espacio biofísico de gran interés ecológico, el CPMRU es un espacio sobre el cual se superponen diversas territorialidades, cuyas dinámicas socioculturales y lógicas de territorialidad, basadas en sentidos de pertenencia histórica e intereses comunes, resulta fundamental aprehender a fin de comprender tanto la lógica que precede al uso y manejo de los ecosistemas como las desigualdades socioambientales y demandas de justicia que pueden surgir en, y como consecuencia de, los procesos de delimitación y planeación de las áreas de importancia ecológica para la Nación.

A diferencia del páramo de Santurbán (también en Colombia), cuya delimitación ha causado gran controversia en el país, y dado lugar a abundantes investigaciones al respecto, el proceso de planeación del CPFURU tiene escasa producción académico-social que retome críticamente las distintas fases de su desarrollo. De hecho, salvo los trabajos de Álvarez *et al.* (2016) sobre la percepción que tienen los actores con influencia en el uso y manejo del páramo frente a los servicios ecosistémicos que este presta, y los de Escobar *et al.* (2018) sobre la batería de instrumentos empleada para la construcción de la herramienta de planificación, ordenamiento y manejo del CPFURU, la mayoría de los trabajos de interés relacionados con este proceso la constituyen los estudios técnicos, económicos, sociales y ambientales (ET-ESA) que sirvieron como sustento para la identificación y delimitación del complejo (Marulanda *et al.*, 2015; Álvarez *et al.*, 2015; Alzate *et al.*, 2015; Mejía *et al.*, 2015; IAVH, 2016).

El presente trabajo aborda de manera crítica este proceso de planeación (delimitación, planificación, ordenamiento y manejo), del cual también fuimos partícipes, y contribuye a la reflexión documentada sobre los ejercicios de planeación ambiental en Colombia, sus retos y oportunidades para la adecuada gestión de los ecosistemas de alta montaña en el país. Sin duda, estos ejercicios críticos revisten especial importancia, sobre todo en países como Colombia, donde, como menciona Quijano (2012), existe un sistema de planeación complejo que se enmarca en un país unitario pero descentralizado, en el cual las responsabilidades vinculadas directamente a la preservación del entorno son ambiguas y, en algunos casos, desencadenan conflictos entre las partes involucradas. En línea con las observaciones de Posada (2014), a pesar de la existencia de diversas políticas, regulaciones, estrategias y proyectos medioambientales, aún no se ha logrado materializar con éxito las medidas y herramientas establecidas en la práctica.

Precisamente, nuestra investigación nos permite afirmar que existe una relación intrínseca entre la aceptación y comprensión de las distintas territorialidades que se sobreponen en las áreas de interés ambiental y la efectividad de los procesos de planeación ambiental. Sin duda, el reconocimiento de los actores locales como aliados de la gobernanza ambiental puede ser la clave necesaria para gestionar y proteger los ecosistemas altoandinos.

Materiales y métodos

Para llevar a cabo nuestra investigación empleamos una metodología interdisciplinaria que se diseñó con el propósito de capturar la diversidad de perspectivas y relaciones que convergen en el CPFURU. En primer lugar, iniciamos nuestro estudio con una revisión documental que implicó la exploración minuciosa de

documentos, informes técnicos y literatura especializada relacionada con los páramos en general y, específicamente, con el CPFURU. A través de esta revisión, pudimos establecer una base sólida de conocimiento teórico y contextualizar de manera precisa el entorno en el cual se desarrollaría nuestro estudio. A continuación, llevamos a cabo el mapeo de actores. Este paso crucial nos permitió identificar y categorizar a los diversos actores involucrados en el CPFURU. El objetivo era entender quiénes tenían un papel relevante en la región y cómo se entrelazaban sus intereses. Posteriormente, en colaboración con las comunidades locales, emprendimos actividades de cartografía social que se combinaron con cartografías desarrolladas con apoyo de sistemas remotos de teledetección (Escobar *et al.*, 2018), lo que nos permitió crear mapas que plasmaban las percepciones, usos y valores que las comunidades asociaban con el territorio. Estos mapas se convirtieron en herramientas visuales poderosas que facilitaron la comprensión de las territorialidades locales y las relaciones entre las comunidades y su entorno. Adicionalmente, realizamos entrevistas semiestructuradas y recopilamos historias de vida de miembros de la comunidad local y otros actores clave. Estas conversaciones proporcionaron información detallada sobre las historias de vida, los usos tradicionales del territorio, las percepciones y las expectativas de las personas en relación con el CPFURU. Finalmente, empleamos un enfoque analítico para comprender las diversas territorialidades presentes en el CPFURU, a la luz de los elementos que Agnew y Oslender (2010, p. 196) establecen como las tres maneras diferentes mediante las cuales una pluralidad de actores tiene la capacidad de expresar la territorialidad: la aceptación popular de las clasificaciones de espacio, la comunicación de un sentido de lugar y la imposición del control sobre el espacio. Clasificamos estas territorialidades en dos categorías principales: *los de aquí*, *los de toda la vida* y *los que llegan*. Este análisis nos ayudó a desentrañar las complejas relaciones y superposiciones entre los actores en el territorio.

Resultados

El territorio, concebido como un espacio relacional, refleja la manifestación del poder y las dinámicas de colaboración o confrontación que emanan de él (Raffestin, 2011). El proceso de definición de aquel se describe como un proceso largo y conflictivo, en el que múltiples grupos de actores establecen relaciones al identificar, delimitar y apropiarse unidades espacio-temporales, tanto simbólica como materialmente (Benedetti, 2011, p. 49). En palabras de Méndez-Villamizar *et al.* (2020) “toda relación social ocurre en el territorio y se expresa como territorialidad” (p. 6). Es en los territorios donde se establecen límites, se ejerce control y se presentan relaciones de producción, vecindad, parentesco y dominio/subordinación. Es decir, es en los territorios donde se manifiesta la

territorialidad como estrategia abiertamente desplegada por un agente o actor social y orientada a controlar los recursos de una determinada área.

La delimitación de un área es por excelencia el primer acto de territorialidad. Como señala Spíndola (2016, p. 37), trazar una frontera constituye un acto de poder que ejerce una hegemonía vertical sobre el espacio, a través del cual se establece una jerarquía entre un *nosotros* y un *los otros*. Del trazado de esta frontera emana la diferenciación cultural, puesto que la conciencia frente a esta genera sentimientos de inclusión o exclusión y moldea los referentes simbólicos, discursos y memorias en función de la autopercepción de identidad. La necesidad de delimitar no es una cualidad exclusiva del Estado-nación: es algo inherente a los actores que confluyen en un espacio y tiempo determinado, y es por ello por lo que en los territorios concretos, espacial y temporalmente, del CPFRU diferentes actores establecen límites, ejercen control y entran en relaciones de producción, dominio y apropiación.

Sin embargo, esos límites no son inamovibles ni eternos. La territorialidad es resultante de la evolución histórica y, así como las poblaciones, experimenta cambios. Por lo tanto, es en los territorios específicos donde las fronteras evolucionan y reflejan las cambiantes dinámicas relacionales entre el espacio y los grupos sociales y económicos (Castillo, 2020). Esa manera como fluyen y se transforman los vínculos entre los actores y los territorios ha llevado a autores como Deleuze y Guattari (1995) y Haesbaert (2007, 2013) a concebir el territorio como producto del movimiento combinado, y entrelazado, de territorializar, desterritorializar y reterritorializar. Triple movimiento que da lugar a la noción de *multiterritorialidad* como posibilidad de tener sobre un mismo espacio la vivencia simultánea o secuencial de diversos territorios, resultado a su vez de diversas dinámicas de territorialización. Multiterritorialidad que se puede expresar en un doble sentido, ya sea como colindancia multiescalar entre diversos órdenes territoriales o como superposición en un mismo punto de diversos procesos territoriales (Haesbaert, 2013).

En una línea similar, pero en respuesta a las teorías sobre las *soberanías nacionales*, surge la propuesta de Agnew y Oslender (2010), de territorialidades superpuestas. Estos autores defienden la existencia de *pluralidad de territorios* que, si bien se encuentran encapsulados en un determinado Estado, no se excluyen mutuamente y pueden, además, estar basados en diferentes lógicas sociales. De acuerdo con ellos, en países como Colombia, la disputa de actores no estatales por el control del espacio se ha manifestado en la instauración de sistemas de autoridad alternos, así como en iniciativas de redefinición territorial que incluyen la delimitación de fronteras dentro del dominio del Estado-nación.

Justamente, al referirse al caso colombiano, los geógrafos Agnew y Oslender (2010) manifiestan que el estudio de caso de este país resulta notable debido a las numerosas instancias en las que la soberanía y la exclusividad territorial del Estado se han visto desafiadas y restringidas por una amplia gama de actores que disputan el espacio. Tal afirmación se ve corroborada por nuestra investigación, la cual evidencia el CPFURU como un ecosistema altoandino sobre el cual confluyen y se sobreponen distintas territorialidades derivadas tanto del uso histórico de ese espacio como del proceso de delimitación ejecutado durante los años 2015-2016.

Como lo plantean Sarmiento *et al.* (2019), en los territorios paramunos confluyen múltiples formas de territorialidad, que emanan de la presencia de diversos actores con trayectorias particulares en el relacionamiento histórico con estas áreas. Para el caso de nuestro interés, esta presencia puede leerse a través de las huellas dejadas en el paisaje, a pesar del predominio de coberturas naturales, como bosques (12.151,4 hectáreas), herbazales (2491,2 hectáreas), suelos desnudos o roquedos (30 hectáreas), cuerpos de agua (73,2 hectáreas); y también hay presencia de coberturas antrópicas, tales como rastrojos (360,3 hectáreas), cultivos (110,7 hectáreas), pastos (153 hectáreas) y construcciones (500 metros cuadrados) (Urán *et al.*, 2019, p. 216).

Estas coberturas antrópicas y de rastrojos en sucesión, cercanos (o incluso por encima) de la franja altitudinal de los 3000 msnm, nos hablan de una realidad: la mayoría de los páramos en el país han estado o están habitados, y el CPFURU no es la excepción. Si bien actualmente, salvo los casos de Salgar y Urrao, que reportan dieciocho y noventa y cuatro personas respectivamente dentro del páramo, sobre la cota de los 3000 msnm del CPFURU no hay centros poblados ni población asentada (IAVH, 2017, p. 36). En el pasado estas cifras fueron diferentes, especialmente en El Morro, como llaman los campesinos al polígono páramo del Sol, donde se cuenta que durante el siglo XX “había por lo menos cinco casas, 4000 ovejas de crianza y un cultivo de papa muy grande, todo propiedad de Humberto Navarro, un paracaidista retirado del Ejército que hasta había participado en una guerra por allá en el Asia” (W. Bran, comunicación personal, noviembre de 2020).

Alrededor de los polígonos, en el área clasificada como entorno local del complejo, la situación es diferente, pues allí el proceso de poblamiento es evidente, con un aproximado total de 7391 habitantes. Dentro del área de influencia de Corpourabá, las veredas ubicadas en la vertiente occidental del complejo se caracterizan por su alta densidad poblacional, destacando Urrao con un total de 4550 residentes distribuidos en sus veintiuna veredas (IAVH, 2017, p. 36).

Además de esta población residente, hay un alto número de población itinerante, que transita debido a actividades turísticas, o que usa el CPFU como corredor de conectividad entre diferentes municipios para comercializar sus productos o visitar a sus familiares (Urán *et al.*, 2019).

Un panorama de los diferentes actores que forman parte del entramado social del CPFU puede evidenciarse en la *Tabla 3-2*, donde clasificamos por tipo general los varios actores que confluyen dentro del complejo.

Tabla 3-2
Tipología de actores presentes en el CPFU

<i>Tipología</i>	<i>Descripción</i>	<i>Actores generales</i>
<i>Actores estatales</i>	Autoridades ambientales del orden nacional o regional.	Corporaciones autónomas regionales (CAR). Parque Nacional Natural Las Orquídeas.
	Autoridades locales (municipales).	Alcaldías, concejos, secretarías de planeación, unidades municipales de asistencia técnica agropecuaria (umata).
<i>Individuos y propietarios</i>	Habitantes y propietarios de predios del CPFU o su entorno local.	Productores agropecuarios. Habitantes rurales. Guías turísticos.
	Organizaciones comunitarias.	Juntas de acción comunal (JAC). Asociaciones de JAC.
<i>Organizaciones civiles</i>	Organizaciones de productores.	Gremios de madereros, cafeteros, ganaderos, agricultores, lecheros.
	Organizaciones sociales con interés ambiental.	Mesas ambientales.
<i>Gestores del agua</i>	Actores clave en el uso y gestión del agua.	Asociaciones de distritos de riego. Juntas administradoras de acueductos veredales.
	Usuarios directos de los servicios del páramo con notoria incidencia en el ordenamiento ambiental del territorio.	Empresas de servicios públicos y domiciliarios. Empresas generadoras de energía. Empresas administradoras de proyectos agroforestales. Empresas mineras y de construcción de infraestructura vial.
<i>Instituciones de educación</i>	Desarrollan investigaciones y actividades pedagógicas y de capacitación.	Instituciones de educación básica, media, técnica y universitaria del ámbito local, regional y nacional; las ONG.
<i>Otros</i>	Actores al margen de la ley.	

Fuente: Elaboración propia.

Los relatos de vida de los actores entrevistados y los diferentes ejercicios de mapeo nos permitieron identificar la pertenencia histórica como pauta fundamental para el relacionamiento con el espacio y línea de demarcación clave entre diferentes actores. En este sentido, fue posible discernir dos categorías clave para el análisis de las territorialidades en el CPFU: *los de aquí*, *los de toda la vida* y *los que llegan*, es decir, las poblaciones campesinas que han habitado por varias generaciones las zonas de influencia de los diferentes cerros que integran el

complejo, y los actores que no tienen esa trayectoria. Tales categorías, denominadas con base en las expresiones empleadas por los mismos sujetos entrevistados, tienen la propiedad de englobar y oponer los diferentes actores que intervienen en el CPFURU de acuerdo con su trayectoria de poblamiento, y dan así cuenta de la producción del espacio a partir de la contraposición entre lo local y lo foráneo, o, lo que es lo mismo, entre lo propio y lo ajeno.

La territorialidad de los de aquí, los de toda la vida

El entorno local del CPFURU se caracteriza por la existencia de muchas propiedades particulares del suelo; ello tiene su razón de ser en el hecho de que, por lo general, estos terrenos son el resultado de herencias familiares obtenidas desde hace una o dos generaciones, lo que implica, por una parte, que la mayoría de los pobladores del entorno local son dueños de los predios que habitan y, por otra, que estos pobladores son colonos que han estado ligados a ese territorio a lo largo de toda su vida y la de sus antepasados.

Estos actores, autodenominados *los de aquí, los de toda la vida* (que bien pueden ser de cualquiera de los municipios del CPFURU), son en su gran mayoría familias campesinas que se dedican a labores agropecuarias y han trazado límites muy claros sobre el espacio que habitan. Para ellos no importa la franja altitudinal a la cual se encuentren ubicados: para ellos el territorio, su territorio, se diferencia por la *limpieza*, es decir, por la ausencia de cobertura vegetal natural y la presencia de coberturas antrópicas como pastos, cultivos, casas, caminos y vías. En otras palabras, el territorio para *los de aquí, los de toda la vida* es un producto del trabajo, es decir, es tierra trabajada.

Para ellos es extraño tener que pedir autorización a las corporaciones ambientales para hacer aprovechamiento de la naturaleza presente en sus fincas, ya que la ley establece que el propietario particular no es dueño de los recursos naturales, sino el Estado, y las personas o entidades particulares deben solicitar permisos para tener acceso a estos. Así lo expresaba un campesino de Abriaquí: “Los viejos sí que tumbaron monte; donde hubieran tenido una motosierra, le digo, pues, que no hubiera quedado palo. Pero vea ahora, yo no entiendo eso de que pa tumbar un palo toca ir y pedir permiso, ¡y además pagar!” (T. Pérez, comunicación personal, 19 de febrero de 2020).

En cuanto a las áreas naturales, estas poblaciones han establecido a lo largo del tiempo relaciones de diferente índole, que, atravesadas por las condiciones geológicas y climáticas, evidencian usos previos con fines económicos, religiosos y recreativos. Así, El Morro (páramo del Sol) fue reconocido en un tiempo como

una tierra fértil y productiva para el cultivo de papa y lana; después fue considerado un lugar inhóspito, tan lejano que era apropiado para que los sacerdotes escondieran a jóvenes agobiadas por el espíritu del Zengue, para que no las alcanzara. Hoy es un sitio de interés turístico. Por su parte, el Alto (cuchilla de la Selva) era el sitio de peregrinación por excelencia de los habitantes de la vereda La Aná (Urrao), fieles devotos de la Virgen María; allí solo se subía por dos motivos: pagar promesa o cazar. Había también otro alto (alto de Insor), ubicado justo en el límite municipal entre Abriaquí y Cañasgordas. Este no era sitio de peregrinación; por el contrario, era sede de apariciones y objeto de historias tan misteriosas que los habitantes decidieron santificarlo mediante la instalación de una virgen. El paso de Caicedo (corredor de las Alegrías) es tristemente célebre por ser corredor de la guerrilla y paso de secuestrados.

Otro aspecto relevante en la territorialidad de *los de aquí, los de toda la vida* es la existencia de una suerte de historia cultural compartida entre municipios a ambos lados del páramo del Sol, como consecuencia de los movimientos de colonización de la primera mitad del siglo xx y de las relaciones de parentesco y compadrazgo. Estos lazos se sobreponían a las fronteras municipales y se estrechaban entre cordilleras a través de antiguas servidumbres y caminos aprendidos desde la infancia.

La conectividad entre Abriaquí-Cañasgordas y Urrao, por ejemplo, puede apreciarse en la historia familiar de D. Quiroz (comunicación personal, 25 de agosto de 2019), poblador del municipio de Cañasgordas, cuya familia paterna se desplazó hace ya casi un siglo del municipio de Liborina para colonizar tierras baldías en la zona de influencia del páramo del Sol, en las veredas de El Maravillo y La Encarnación; y cuya familia materna, originalmente de Abriaquí, “se fue detrás de los Alcaraz, que eran una familia pudiente, para colonizar tierra en El Maravillo”. En palabras de E. Quiroz (comunicación personal, 27 de agosto de 2019), “estas tierras de por acá [Abriaquí, Cañasgordas, Giraldo, Frontino] siempre han sido como un mismo territorio con esa parte del páramo, porque esa cordillera las conecta”; tanto es así que D. Quiroz recuerda que “... a veces a mi papá le daba por ir a visitar la familia en Urrao. Salía de aquí, de Cañasgordas, bien de madrugada, llegaba a Abriaquí y de ahí se metía por ese monte a caer a El Maravillo” (D. Quiroz, comunicación personal, 27 de agosto de 2019).

A pesar de llevar mucho más tiempo ocupando y transformando cotidianamente el CPFU, la territorialidad de *los de aquí, los de toda la vida* no ha sido la única manifestación de territorialidad presente en estos páramos. Por el contrario, esta ha sido influida y modificada por aquellas otras territorialidades que se le oponen, superponen o refuerzan, y que pueden ser de dos grandes tipos: las

múltiples territorialidades de *los que llegan*, actores que no tienen una presencia histórica en el entorno local de páramos o cuya estancia, aunque pueda durar muchos años, es transitoria; o la territorialidad del Estado y su institucionalidad.

La territorialidad de los que llegan

Al observar los cambios, desde el pasado hasta el presente, en las actividades productivas de los habitantes en los municipios y polígonos de influencia (**Tabla 3-3**), es posible apreciar como agentes de territorialización a diferentes actores cuya presencia es relativamente reciente. Entre estos agentes de territorialización se encuentran actores tan diversos como los grupos productivos con pequeños y medianos capitales, grandes empresas que hacen uso de los beneficios que les brinda el ecosistema para sus fines de lucro, y grupos armados al margen de la ley presentes en el territorio. Incluso, el Estado y sus instituciones son considerados entre *los que llegan*, puesto que se considera una presencia externa, radicada en los centros hegemónicos del poder político y económico.

Tabla 3-3
Actividades pasado presente

Entorno local	Municipio	Pasado	Presente
Páramo de Frontino o del Sol	Urrao (Páramo)	Ganadería ovina. Cultivos de papas.	Turismo, reservas de la sociedad civil.
	Urrao (veredas en límite con Abriaquí).	Ganadería, cultivo de maíz y fríjol.	Reserva municipal.
	Urrao	Ganadería y agricultura tipo monocultivo (tomate, lulo, granadilla).	Monocultivo de aguacate hass.
	Frontino	Ganadería.	Parque nacional.
Cerro Gacho	Abriaquí	Minería artesanal.	Exploración minera a gran escala.
	Abriaquí	Ganadería extensiva. Cultivos de maíz y fríjol.	Ganadería extensiva. Cultivos de maíz y fríjol.
Alto de Insor	Giraldo	Ganadería extensiva. Cultivos de maíz y fríjol y café.	Ganadería extensiva. Cultivos de café y cada vez menos de maíz.
	Cañasgordas		Ganadería. Zona de depósito de materiales del túnel del Toyo.
Entorno local	Municipio	Pasado	Presente
Corredor de las Alegrias	Límites Abriaquí-Santa Fe de Antioquia	Zona de cacería y de tránsito de grupos al margen de la ley.	Sitio de peregrinación religiosa. Zona de riesgo por minas.

Entorno local	Municipio	Pasado	Presente
<i>Cuchilla de la Selva</i>	Urrao	Ganadería, reemplazada en los 90 por cultivos forestales de pino.	Cultivos forestales de pino en desplazamiento por monocultivo de aguacate <i>hass</i> . Ganadería en pequeña escala.
<i>Alto de San José</i>	Urrao	Ganadería y agricultura tipo monocultivo con uso de agroquímicos (tomate, lulo, granadilla). Cultivos de pino.	
<i>Cerro Plateado</i>	Urrao	Explotación forestal en su mayoría de maderas nativas.	Explotación forestal en su mayoría de maderas nativas.

Fuente: Elaboración propia.

Actualmente, en el CPFRU coexisten las estrategias territoriales de la pequeña producción para la subsistencia junto al gran capital trasnacional: empresas de energía hidroeléctrica que realizan aprovechamiento en los principales caudales del complejo; empresas mineras que avanzan con proyectos de explotación aurífera, en fase de exploración; empresas de construcción de infraestructura vial que pretenden incentivar el potencial de la región como corredor de carga vinculado a mayores volúmenes de tránsito de carga y de pasajeros; empresas extranjeras, principalmente chilenas, que emplean los predios de los locales para extender de sur a norte el monocultivo de aguacate *hass*.

Las estrategias de territorialización empleadas por el gran capital se caracterizan por su velocidad. Al disponer de mayores recursos, el gran capital tiene la capacidad de concentrar en menor tiempo mayor cantidad de cambios, que incluyen desde transformaciones sensibles del paisaje hasta barreras a la libre circulación, modificaciones en la propiedad de la tierra y alteración de los patrones horarios.

La presencia de nuevos actores *que llegan* impone nuevas racionalidades culturales y competencias productivas; aquellos en su mayoría llegan con nuevas capacidades y habilidades en los procesos de negociación y gestión del territorio. Los intereses de estos actores, en su mayoría, están más acordes con las escalas y paradigmas de las instituciones estatales, pues, de un lado, tienen las herramientas jurídico-administrativas, es decir, conocen los canales de la gestión; de otra parte, tienen los recursos económicos para obtener permisos y licencias ambientales.

Pero también entre los actores *que llegan* y se consideran *externos* se encuentran las autoridades ambientales, tanto si son de orden nacional, como el MADS, o si son entidades territoriales, como las CAR. Por supuesto, el hecho de que la representación del Estado en el plano local sea considerada como algo ajeno al territorio ya de por sí habla sobre la falta de legitimidad que tiene aquel en los

territorios rurales del CPFURU. Y es que la falta de coordinación entre las diversas entidades gubernamentales responsables de la planificación, implementación y cumplimiento de las políticas ambientales estipuladas por la legislación, así como las posibles discrepancias entre los intereses políticos y económicos de las élites regionales y nacionales, se reflejan dentro del ámbito local en acciones contradictorias en la gestión de los territorios, lo que se traduce en impactos desfavorables sobre ellos y termina por reforzar la desconfianza de los pobladores nativos en los procesos que se llevan a cabo bajo tutela estatal.

Por supuesto, el Estado expresa su forma de producción y control del espacio de múltiples maneras, y los procesos de planeación son precisamente una de ellas. Con la delimitación del CPFURU se trazó un límite científicamente propuesto, una frontera imaginaria que, como bien lo expresan Rivera y Rodríguez (2011), fue ante todo “una decisión política, un ejercicio de territorialidad encaminado a la regulación de la vida social [... que] se alz[ó] en medio de límites anteriores, mojones definidos desde las comunidades que han habitado o utilizado el páramo” (p. 17). Dentro de este nuevo límite se agruparon los ocho cerros que presentaban alturas superiores a los 2900 metros y que se encontraban conectados gracias a sus características orográficas y ecológicas, pero dispersos jurisdiccionalmente. Así nació el CPFURU como una nueva territorialidad que agrupó once municipios y tres corporaciones autónomas diferentes, bajo una demarcación y normas especiales para la gestión del estado de los ecosistemas de alta montaña y de los diversos actores sociales y económicos que allí interactúan, muchos de los cuales, la verdad sea dicha, siguen pensando que el complejo de páramos es El Morro, “el que queda entre Urrao y Frontino”, que es “una montaña muy alta con un llanito de frailejones hasta donde se alcanza a ver”.

Finalmente, entre aquellos actores *que llegan* e imponen su propia territorialidad están los grupos armados. Los ecosistemas altoandinos en Colombia son tristemente célebres como corredores estratégicos de grupos al margen de la ley. De hecho, en el pasado este complejo fue parte importante del extenso corredor de la guerrilla para el movimiento de tropas y secuestrados. Durante varias décadas, en el área delimitada hoy como CPFURU, los actores armados tuvieron una fuerte presencia, debido a que los ramales de la cordillera Occidental permitían una amplia movilidad hacia zonas tan importantes como el Urabá antioqueño y el departamento del Chocó.

Estos grupos ilegales impusieron mediante las armas una territorialidad basada en el miedo, con zonas vedadas para el paso, prácticas prohibidas, sistemas de vigilancia, puntos de referencia simbólica e incluso inversión de capital en

actividades productivas ilícitas. Cuenta un antiguo residente de la vereda Insor, en Cañasgordas, que estos grupos tenían tanto control sobre el territorio que podían impedir totalmente el tránsito y la libre circulación: “... un día antes cerraban la vía y no dejaban bajar, así el día de la reunión nadie faltaba. Nos reunían en la escuela *a darnos lección*; si alguien, según ellos, se había *portado mal*, lo arrodillaban y lo molían a golpes” (anónimo, comunicación personal, 20 de noviembre de 2020).

De igual manera, el establecimiento de *puntos de control* para el cobro de extorsiones y de sitios destinados al castigo conllevaban la territorialización de facto en las zonas rurales. “Las escuelas ya no eran escuelas, eran para asambleas. Ya no eran para los niños aprender sobre las cosas de la escuela, sino para los adultos escuchar sobre , pues, sobre esas cosas de ellos. A todos nos daba mucho miedo” (anónimo, comunicación personal, 21 de noviembre de 2020). “Los caños y los montes: a esos sí que les cogimos miedo, esos eran los sitios en los que pelaban los cristianos que no hacían caso. Uno no se aguantaba a veces la curiosidad y miraba. Una vez vi a uno limpiándose los guantes, todo ensangrentado, y con el cristiano ahí tirado en el piso” (anónimo, comunicación personal, 19 de noviembre de 2020).

Así, la presencia de estos actores *que llegan*, pero que se mantienen en el margen de lo que no se puede mencionar, ha definido códigos de conducta, y sobre todo formas de control de patrones de tenencia, valoración y producción del territorio.

Discusión y conclusiones

En las últimas décadas se ha modificado sustancialmente la representación estatal de los ecosistemas de alta montaña, reconociéndolos como espacios de significativa importancia ambiental y, poco a poco, incorporando, mediante el EE, la dimensión social en los procesos de planeación ambiental, como una visión integral que intenta conciliar la conservación de la naturaleza y el desarrollo humano. Pese a esto, la adopción y comprensión del EE es aún débil y representa un reto técnico y político-institucional, ya que, no obstante los cambios positivos en la concepción institucional sobre el ordenamiento territorial y los múltiples esfuerzos metodológicos para vincular a las comunidades rurales en los procesos de planeación, las labores de delimitación y zonificación de páramos continúan siendo, desde su misma formulación, ejercicios descendentes en los que el Estado intenta establecerse como supuesto soberano y ejercer control sobre la acelerada transformación de áreas de importancia para la regulación climática y la captación de carbono.

Como expresa Buitrago (2016), si bien es un avance reconocer los páramos como entornos históricos y sociales, esto también pone de manifiesto la necesidad de comprender las perspectivas de los residentes y las implicaciones históricas de las acciones y políticas estatales que han afectado estos territorios, incluso propiciando el aumento de la conflictividad. Visualizar al Estado como el único actor que territorializa el espacio y ejerce soberanía debilita la efectividad de los ejercicios de planeación ambiental, ya que impone una noción idealizada del territorio sobre las dinámicas reales y concretas que se desarrollan en los espacios y tiempos específicos. Como nuestro trabajo pone en evidencia, los territorios no suponen áreas con límites inmóviles, sino que de hecho pueden superponerse entre sí, y no son necesariamente próximos. Este fenómeno, descrito por Agnew y Oslender (2010) bajo la noción de *territorialidades superpuestas*, alude al cruce de fuentes de autoridad territorial independientes del Estado-nación y permite pensar en procesos de ordenamiento territorial alternativos, basados en la pluralidad de actores que habitan el espacio.

Desde antes de ser delimitada por el ejercicio científico y estatal, la extensa área que comprende lo que ahora se conoce como CPFURU ya formaba parte de otros territorios que cuestionan y desafían la supuesta exclusividad del Estado para territorializar el espacio. Cuando estas territorialidades interactúan dentro de una misma área y se sobreponen, como sucede en este caso, se generan relaciones que pueden llegar a derivar en conflictos socioambientales, pues, como señalan Méndez-Villamizar *et al.* (2020, p. 7), los conflictos socioambientales se originan en una doble interacción de los actores sociales con el entorno natural y el área territorial. En situaciones donde las territorialidades se superponen, las disputas a menudo se centran en la dicotomía entre lo local y lo *foráneo*, percibido como una amenaza al espacio geográfico.

Ante esta realidad, es innegable que cualquier herramienta de planeación ambiental por sí sola resulta insuficiente para transformar las relaciones de poder instauradas en el territorio y para conservar de manera efectiva los ecosistemas de alta montaña. Al respecto, Murillo-Martín (2022) habla de la necesidad de que el Estado reconozca que en los páramos coexisten poblaciones diversas, y que por ende las medidas que se aplican frente a ellas no deben ser dispares de acuerdo con las actividades que tienen. Desde nuestra óptica, más que del reconocimiento del poblamiento y de sus actividades diferenciadas, se trata de reconocer las diversas formas de producción de territorio y cómo estas pueden o no expresar la experiencia de los actores *de aquí, los de toda la vida* como tomadores directos de decisiones.

Tal y como propone Buitrago (2016), se hace necesaria una mirada histórica que permita identificar y reconocer la multiplicidad de actores relacionados con los complejos de páramos que fueron delimitados en Colombia, sin obviar las desigualdades estructurales que han afectado de manera compleja a los campesinos.

En conclusión, para que los ejercicios de planeación puedan trascender lo meramente técnico y operativo y lograr una incidencia efectiva y favorable sobre las realidades socioculturales y biofísicas de estos ecosistemas, es necesario partir del reconocimiento de los ecosistemas de alta montaña como espacios que han sido percibidos, vividos y transformados durante siglos por comunidades (*los de aquí*) que han gestado una compleja red de relaciones tejidas respecto de su propia geografía.

Si bien la presencia de poderosos actores externos (*los que llegan*), ya sea por su capacidad de control ilegal o por las capacidades jurídico-administrativas en recursos económicos que con ellos traen, generará una competencia muy desigual con los actores locales que históricamente habían poblado el territorio y que tienen sentido de pertenencia, aunque parecieran disputarse el territorio con el Estado, principalmente porque la escala de sus intereses no concuerda con la escala de la gestión a la que obedecen los pactos y los protocolos internacionales; estos actores, *los de aquí*, son claves en la producción del conocimiento y los procesos de uso, manejo y planeación autónomos de los territorios estratégicos.

Para salir de ese punto debe, en primera instancia, reconocerse el carácter ahistórico inherentemente contradictorio de los procesos de delimitación de páramos, los cuales se debaten entre las lógicas coyunturales estatales de construcción territorial del espacio geográfico para responder a las demandas y la racionalidad de la sostenibilidad internacionales, de carácter principalmente zonal, y las formas de apropiación acordes con los procesos históricos, los cuales se definen por relaciones socioespaciales móviles y cambiantes, en las que la pluralidad de actores e intereses que los convocan, movilizan y enfrentan desempeña un papel preponderante respecto de la administración de los ecosistemas. Hasta entonces el proceso de delimitación de páramos seguirá representando simplemente un ejercicio de supuesta integración de este tipo de territorialidades, donde se ha promovido desde el Estado central la delimitación territorial solo como una forma de generar control sobre las áreas remotas de importancia estratégica, en vez de un acto de empoderamiento para que las comunidades que las habitan fortalezcan sus capacidades de gestión y gobernanza ambiental. En esta medida, mientras ese sea el panorama, las otras territorialidades que se expresan sobre el mismo espacio, y que no se ajustan a las demandas de las instituciones estatales,

seguirán siendo entendidas como un acto de desobediencia frente a la autoridad formalmente constituida, y esta incompreensión será una causa subyacente de las principales tensiones que se generan en los procesos de ordenamiento territorial en el ámbito local, y que muchas veces se expresan al final como fisuras dentro del mismo sistema de planeación o como abiertas disidencias sociales que pretenden hacer uso y aprovechamiento anárquico del espacio, pues se corresponden más con los intereses y necesidades de las comunidades locales; intereses que no encuentran eco en las instituciones estatales regionales, ya que estas son satélites de los intereses del Estado central, que poco o nada desarrollan conexiones más orgánicas con las regiones y que reconocen en estos territorios potencialidades productivas con escalas muy divergentes respecto de aquellas de las propias comunidades, como, por ejemplo, las concesiones mineras o la agroindustria, sobre las que el Estado sugiere si puede ejercer mayor control, pues son actividades reguladas y sobre las que se pueden imponer cargos económicos, como las regalías y pagos por afectación ambiental, tal como se plantea en los regímenes de sostenibilidad internacionalmente pactados.

Si bien las territorialidades superpuestas se constituyen frecuentemente en fuente de conflicto, también pueden constituirse, como lo sugieren Sarmiento *et al.* (2019), en oportunidades para la conservación por la cantidad de intereses que confluyen. En definitiva, el reconocimiento de los actores locales como aliados, en todo el sentido de la palabra, de la gobernanza ambiental puede ser la clave necesaria para gestionar y proteger los ecosistemas altoandinos.

Referencias

- Agnew, J. y Oslender, U. (2010). Territorialidades superpuestas, soberanía en disputa: lecciones empíricas desde América Latina. *Tabula Rasa*, (13), 191-213. <https://doi.org/10.25058/20112742.409>
- Álvarez, L., Gómez, A. y Cano, W. (2015). *Caracterización socioeconómica y cultural del Complejo de Páramos Frontino-Urrao, en jurisdicción de Corpourabá y Corantioquia con énfasis en caracterización de actores, análisis de redes y de servicios ecosistémicos*. Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt. <http://hdl.handle.net/20.500.11761/9549>
- Álvarez, L., Gómez, A. y Cano, W. (2016). Percepciones de los servicios ecosistémicos en el complejo de páramos Frontino-Urrao, departamento de Antioquia, Colombia. *Biota Colombiana*, 17(2), 134-147 <https://doi.org/10.21068/C2016v17s02a08>
- Alzate, F., Jiménez, J. E., Sarrazola, H. J., Velásquez, E. L., Giraldo, S., Pérez, P. A., Murillo, J. S., Sánchez, M., Rodríguez, W. D. y Varela, A. S. (2015). *Caracterización biótica del complejo de Páramos Frontino-Urrao en jurisdicción de Corantioquia y Corpourabá*. Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt /

- Universidad de Antioquia / Fondo de Adaptación. <http://repository.humboldt.org.co/browse?type=author&value=Rodr%C3%ADguez+Duque%2C+Wilson+Dar%C3%ADo>
- Benedetti, A. (2011). Territorio: concepto integrador de la geografía contemporánea. En P. Souto (coord.), *Territorio, lugar, paisaje. Prácticas y conceptos básicos* (pp. 11-82). Facultad de Filosofía y Letras de la UBA.
- Buitrago, E. (2016). Limitaciones y delimitaciones de los páramos en una Colombia posacuerdo. En A. Ulloa y S. Coronado (eds.), *Extractivismos y posconflicto en Colombia: retos para la paz territorial* (pp. 137-166). Universidad Nacional de Colombia y Centro de Investigación y Educación Popular / Programa por la Paz (CINEP/PPP).
- Carvajal, N. I. (2011). Enfoques ascendente y descendente del ordenamiento territorial en Colombia. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 20(1), 21-28. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v20n1.23064>
- Castillo, G. (2020). El territorio como apropiación sociopolítica del espacio. Entre la desterritorialización y la multiterritorialidad. *Investigaciones Geográficas*, (103). <https://doi.org/10.14350/rig.60127>
- Cubillos, A. (2011). *El proceso de transformación del páramo de Guerrero por sistemas de ganadería bovina (1960-2010), con énfasis en políticas públicas*. [Tesis de maestría en Medio Ambiente y Desarrollo, Universidad Nacional de Colombia]. Repositorio institucional de la Universidad Nacional de Colombia. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/55054>
- Deleuze, G. y Guattari, F. (1995). *Mil platôs. Capitalismo e esquizofrenia*. Editora 34.
- Escobar, J., Urán, A., Paredes, V., Valdés, J. y Trejos, E. (2018). *Conciliando la visión técnica con la visión social en la generación de cartografía como instrumento de apoyo a la gestión de ecosistemas singulares*. XVIII Simposio Internacional de la Sociedad Latinoamericana de Percepción Remota y Sistemas de Información Espacial, llevado a cabo en La Habana, Cuba. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.34058.72647>
- Fandiño, M. C., Lozano, F. H. y Cavelier, I. (2007). Aportes del Instituto Alexander von Humboldt a la aplicación del Enfoque Ecosistémico en Colombia. En A. Andrade (ed.), *Aplicación del Enfoque Ecosistémico en Latinoamérica* (pp. 61-66). CEM / UICN.
- Haesbaert, R. (2007). Território e multiterritorialidade: um debate. *GEOgraphia*, IX(17), 19-46.
- Haesbaert, R. (2013). Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Revista Cultura y Representaciones Sociales*, 8(15), 9-42.
- Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt [IAvH]. (2017). *Recomendación para la delimitación, por parte del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, del Complejo de Páramos de Frontino-Urrao a escala 1:25.000*. Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt / Fondo de Adaptación.
- Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt [IAvH] y Universidad de Antioquia. (2015). *Caracterización socioeconómica y cultural del Complejo de*

- Páramos Frontino-Urrao, en el marco de los estudios técnicos, económicos, ambientales y sociales para la identificación y delimitación de complejos de páramos a escala 1:25.000.* Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt / Fondo de Adaptación.
- Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt [IAvH]. (2016). *Recomendación para la delimitación, por parte del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, del Complejo de Páramos de Frontino-Urrao a escala 1:25.000.* Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt / Fondo de Adaptación. <http://hdl.handle.net/20.500.11761/31546>
- Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt [IAvH] y Corantioquia. (2015). *Estudios técnicos, económicos, sociales y ambientales del Complejo de Páramos Frontino-Urrao. Convenio de Cooperación No. 13-13-014-271CE.* Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt / Fondo de Adaptación.
- Marulanda, L., Montero, D., Higueta, J., Anaya, J., Cuervo, A., Vásquez, M. y Duarte, A. (2015). *Estudio técnico económico social ambiental (ET-ESA) del Complejo de Páramos Frontino-Urrao en jurisdicción de la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Urabá (Corpourabá).* Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt / Corpourabá. <http://hdl.handle.net/20.500.11761/9487>
- Mejía, M., Cuesta, T., Ocampo, F., Obando, N., Palacios, L., Cuesta, J., Mosquera, J. y Cuesta, L. (2015). *Estudio técnico económico social ambiental (ET-ESA) del Complejo de Páramos Frontino-Urrao en jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional para el Desarrollo Sostenible del Chocó (Codechocó).* Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt / Codechocó. <http://hdl.handle.net/20.500.11761/9518>
- Méndez-Villamizar, R., Mejía-Jerez, A. y Acevedo-Tarazona, A. (2020). Territorialidades y representaciones sociales superpuestas en la dicotomía agua vs. oro: el conflicto socioambiental por minería industrial en el páramo de Santurbán. *Territorios*, (42-Esp.), 150-174. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.7563>
- Ministerio del Medio Ambiente [MinAmbiente]. (2002a). *Programa para el Manejo Sostenible y Restauración de Ecosistemas de la Alta Montaña colombiana: Páramos.*
- Ministerio del Medio Ambiente [MinAmbiente]. (2002b). Resolución 0769 del 5 de agosto 2002. Por la cual se dictan disposiciones para contribuir a la protección, conservación y sostenibilidad de los páramos. *D. O.* 44.916.
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible [MADS]. (2016). Resolución 0496 del 22 de marzo de 2016. Por medio de la cual se delimita el Páramo Frontino-Urrao “Páramos del Sol - Las Alegrías” y se adoptan otras determinaciones.
- Murillo-Martín, D. C. (2022). De marginales a estratégicos: representación y gestión estatal de los páramos en Colombia (1959-2022). *Encrucijadas. Revista Crítica de Ciencias Sociales*, 22(1), a2202. <https://recyt.fecyt.es/index.php/encrucijadas/article/view/90201>

- Posada, A. (2014). De la planeación a la gestión ambiental colectiva: posibilidades en Bogotá-Colombia. *Revista U.D.C.A. Actualidad & Divulgación Científica*, 17(1), 257-264. <https://doi.org/10.31910/rudca.v17.n1.2014.961>
- Quijano, H. (2012). *Descentralización y medio ambiente en Colombia*. Fundación Konrad Adenauer.
- Raffestin, C. (2011). *Por una geografía del poder*. El Colegio de Michoacán.
- Rivera, D. y Rodríguez, C. (2011). *Guía divulgativa de criterios para la delimitación de páramos de Colombia*. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial / Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt.
- Sarmiento, C. E., Osejo, A., Ungar, P. y Zapata, J. (2019). Páramos habitados: desafíos para la gobernanza ambiental de la alta montaña en Colombia. *Biodiversidad en la Práctica*, 2(1), 122-145.
- Spíndola, O. (2016). Espacio, territorio y territorialidad: una aproximación teórica a la frontera. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 61(228), 27-56. [https://doi.org/10.1016/S0185-1918\(16\)30039-3](https://doi.org/10.1016/S0185-1918(16)30039-3)
- Urán, A., Escobar, J. F., Cano, W. A., Gómez, A. M., Valdés, J. C., Zapata, E., Herrera, K, y Parra, M. N. (2019). *Construcción de una herramienta de planificación, ordenamiento y manejo del Complejo de Páramos Frontino-Urrao, Antioquia, de acuerdo al proyecto aprobado por el FCA y a los lineamientos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y articulación con CAR's vecinas*. Universidad de Antioquia / Corpourabá.

Handwritten scribbles in the top left corner.



Capítulo 4

Espacios del orden y contraespacios
rurales y urbanos en Antioquia 2000-2020
(Colombia)¹⁶

Carolina Espinal-Patiño¹⁷

Natalia María Posada-Pérez¹⁸

Gloria Esperanza Londoño Torres¹⁹

¹⁶ Capítulo derivado del proyecto de investigación *Perspectivas y proyección de la enseñanza de los sistemas de información geográfica en las facultades de ciencias sociales y educación en Colombia (2000-2021)*, aprobado por convocatoria interna de investigación (versión 2021), Facultad de Ciencias Sociales y Educación adscrita a la Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia ((IU Colmayor).

¹⁷ Antropóloga, especialista en Medio Ambiente y Geoinformática, magíster en Educación y estudiante de doctorado en Geografía de la Universidad Nacional de La Plata (Argentina). Docente auxiliar e investigadora de la Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia. Correo: carolina.espinal@colmayor.edu.co / ORCID: 0000-0002-9530-9988

¹⁸ Politóloga, magíster en Estudios Socioespaciales y estudiante del doctorado en Estudios Políticos y Jurídicos de la Universidad Pontificia Bolivariana. Docente investigadora de la Facultad de Ciencias Sociales y Educación de la Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia. Integrante del grupo de investigación Estudios sobre Desarrollo Local y Gestión Territorial. Correo: natalia.posada@colmayor.edu.co / ORCID: 0000-0002-1853-2377

¹⁹ Profesional en Gestión Cultural y Comunicativa, magíster en Estudios Urbano-Regionales y estudiante del doctorado en Estudios Territoriales de la Universidad Nacional de Colombia. Docente investigadora de la Facultad de Ciencias Sociales y Educación de la Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia. Integrante del grupo de investigación Estudios sobre Desarrollo Local y Gestión Territorial. Correo: gloria.londono@colmayor.edu.co / ORCID: 0000-0001-9391-9662

Resumen

El objetivo de este capítulo es establecer algunas relaciones conceptuales y contextuales entre los espacios del orden y las prácticas de contraespacio, para la comprensión de dinámicas y problemáticas urbanas y rurales en el departamento de Antioquia (Colombia), enmarcadas dentro de políticas neoliberales y de la globalización. Para esto se aborda el caso de dos colectivos: el Movimiento Social por la Vida y la Defensa del Territorio, del Oriente antioqueño, y Moravia Resiste, de la ciudad de Medellín, en los que, a través de un acumulado discursivo alrededor de la vida y la autonomía territorial, se controvierten la lectura hegemónica del desarrollo y las prácticas ordenadoras del espacio, dando lugar a repertorios disruptivos en pos de formas alternativas de planificación territorial, desde la perspectiva de la geografía crítica. Al final, estas formas de resistencia les han permitido a las comunidades mantenerse en los territorios produciéndolos socialmente desde sus intereses, particularidades, identidades, memoria, quehaceres y, en general, desde sus vínculos.

Palabras clave: espacios del orden, MOVETE, Moravia Resiste, prácticas de contraespacio, Antioquia (Colombia).

Introducción

El objetivo de este capítulo es establecer algunas relaciones conceptuales y contextuales entre los espacios del orden y las prácticas de contraespacio, para la comprensión de dinámicas y problemáticas urbanas y rurales en el departamento de Antioquia (Colombia), enmarcadas dentro de políticas neoliberales y de la globalización. Cabe anotar que el establecimiento de las relaciones propuestas podría llevarse a cabo desde diferentes campos investigativos que, según Ortega (2000), comparten y desarrollan los geógrafos críticos, como estos: “(a) La naturaleza, recursos y medio ambiente, en el marco del capitalismo; (b) la geopolítica del capitalismo, imperialismo y subdesarrollo; (c) la desigualdad, segregación social y lucha de clases; y (d) la planificación territorial y sus alternativas” (p. 326); este último marco se retoma de manera especial en el desarrollo del presente capítulo. En el mismo sentido, se tiene en cuenta el potencial que ofrece para la explicación de contextos disímiles la producción y reproducción social del espacio de Lefebvre (2013), donde la tríada constituida por las prácticas espaciales o espacio percibido (experiencia material: realidad cotidiana y urbana), las representaciones del espacio o espacio concebido (espacio que se debe ordenar) y los espacios de representación o espacios vividos (espacios simbólicos que exploran nuevas realidades) (Lefebvre, 1968) posibilita un acercamiento a la comprensión de conceptos implicados en los procesos políticos de resistencia.

Dichos procesos se abordan en el contexto de políticas neoliberales y en relación con conceptos como el *orden-desorden territorial* y los *márgenes del Estado* (Arzeno, 2019), el orden y el contraespacio (Arzeno *et al.*, 2020), la gentrificación y el desarrollo desigual (Smith, 2015), el derecho a la ciudad (Lefebvre, 1978; Harvey, 2013), la justicia espacial (Soja, 2014), el territorio como campo de fuerzas (Lopes de Souza, 2013), el territorio como espacio apropiado y la territorialización (Mançano, 2005; Porto Gonçalves, 2001) y el territorio como experiencia múltiple (Haesbaert, 2014), entre otros.

A grandes rasgos, se tiene que el modelo económico neoliberal de Colombia direcciona la agenda pública en cuestiones de ordenamiento y gestión territorial; los grandes proyectos urbanos inmobiliarios, hidroeléctricas y megaobras de renovación se incorporan en el discurso de la ciudad-mundo generando polarizaciones en los procesos de producción espacial y ampliando con ello una geografía de desigualdad en los territorios, lo que hace cada vez más urgente y pertinente en el marco de los estudios urbanos y rurales reconocer las prácticas de planificación contrahegemónicas recientes más allá de las habilitadas por el Estado.

Al respecto, el presente capítulo de investigación busca establecer relaciones conceptuales y contextuales existentes entre las formas de ordenamiento y producción espacial de orden/desorden manifestadas en escenarios de lucha popular por la defensa del territorio, y que les apuntan a formas no convencionales de planificación socioespacial que, como lo plantea Miraftab (2018), permiten “reconocer el abanico de prácticas existentes que van más allá de las que son sancionadas por el Estado y los poderes corporativos, decolonizar la imaginación y las posibilidades para el futuro” (p. 217). En este sentido, es de interés visibilizar al Movimiento Social por la Vida y la Defensa del Territorio (MOVETE), del Oriente antioqueño, y al colectivo social Moravia Resiste, del municipio de Medellín, entre los años 2000 y 2020 como experiencias de movilización y resistencia comunitaria que favorecen la comprensión de otras formas de ciudadanías autónomas y de planificación territorial.

De este modo, el enfoque cualitativo de la investigación es el camino para comprender la realidad social y las relaciones manifiestas entre la población activista y el entorno, además de explicar las prácticas territoriales desde esa lógica dialógica de intercambio y reconocimiento de las múltiples significaciones (Galeano, 2004) entre los modelos de planificación oficiales y aquellas formas de producción de contraespacios que surgen en la complejidad de sus márgenes.

En este orden, el capítulo está compuesto por cinco secciones, comenzando por las aproximaciones conceptuales en las que se retoman los aportes de geógrafos críticos, a partir de los cuales se fundamenta el análisis. A continuación, se presentan los materiales y métodos acuñados en la investigación, seguido esto por los resultados que muestran las generalidades sobre las prácticas de contraespacio rurales y urbanas en Antioquia entre los años 2000 y 2020, y donde se referencia la experiencia de MOVETE y de Moravia Resiste. Finalmente, en el apartado de discusión y conclusiones se retoman los principales aportes de los casos estudiados como ejemplos de prácticas contrahegemónicas de producción del espacio.

Aproximaciones conceptuales

El ordenamiento territorial ha sido ampliamente definido por diversos autores desde diferentes perspectivas e implicaciones, pero de manera predominante, de acuerdo con el planteamiento de Arzeno et al. (2020), quien retoma las construcciones conceptuales de Cabrales Barajas (2006) y Massiris Cabeza (2002, 2008), corresponde a...

... un proceso o un instrumento de política pública a través del cual se pretenden configurar los usos y ocupación del territorio acorde con sus potencialidades, pero también con las expectativas y aspiraciones generales de la población y los objetivos de desarrollo; es decir, busca la definición de un modelo territorial deseable, para lo cual se vale de la planificación (p. 53).

Por otra parte, el ordenamiento territorial emerge como una *tecnología de gobierno*, la cual, desde la perspectiva de Baletti (2012, citado por Arzeno, 2019), constituye un “ensamble de fuerzas (represivas, económicas, administrativas), técnicas (científicas, de cálculo, legales) y dispositivos (títulos de propiedad, créditos de desarrollo, pagos por conservación) integradas para regular las relaciones territoriales” (p. 10).

De acuerdo con lo anterior, el ordenamiento territorial idealmente intenta conciliar las representaciones del espacio que deben ordenar los entes gubernamentales con los intereses de los individuos y colectivos basados en sus vivencias y experiencias en los espacios/territorios, así como con los objetivos del desarrollo. El problema que se advierte, por un lado, es la dificultad para concertar las voluntades políticas gubernamentales y de gobernanza territorial ante la confluencia de múltiples actores e intereses. Por otra parte, las concepciones de desarrollo son amplias y sus objetivos varían en relación con los modelos económicos imperantes, los cuales, la mayoría de las veces, no conversan con las necesidades

reales de las comunidades, dando lugar a conflictos entre los actores al momento de ordenar el territorio. Esto se evidenció en la implementación de políticas neoliberales²⁰ en los países latinoamericanos, donde, en vez de constituir una estrategia de fortalecimiento de las economías en diferentes escalas, se agudizó la brecha económica y social entre países desarrollados y subdesarrollados, entre lo local y lo global, y entre pobres y ricos, produciendo y reproduciendo *desarrollos desiguales* (Smith, 2009), segregación, pobreza y, en general, *injusticias espaciales* (Soja, 2014). Al respecto, Smith (2009) plantea que el neoliberalismo...

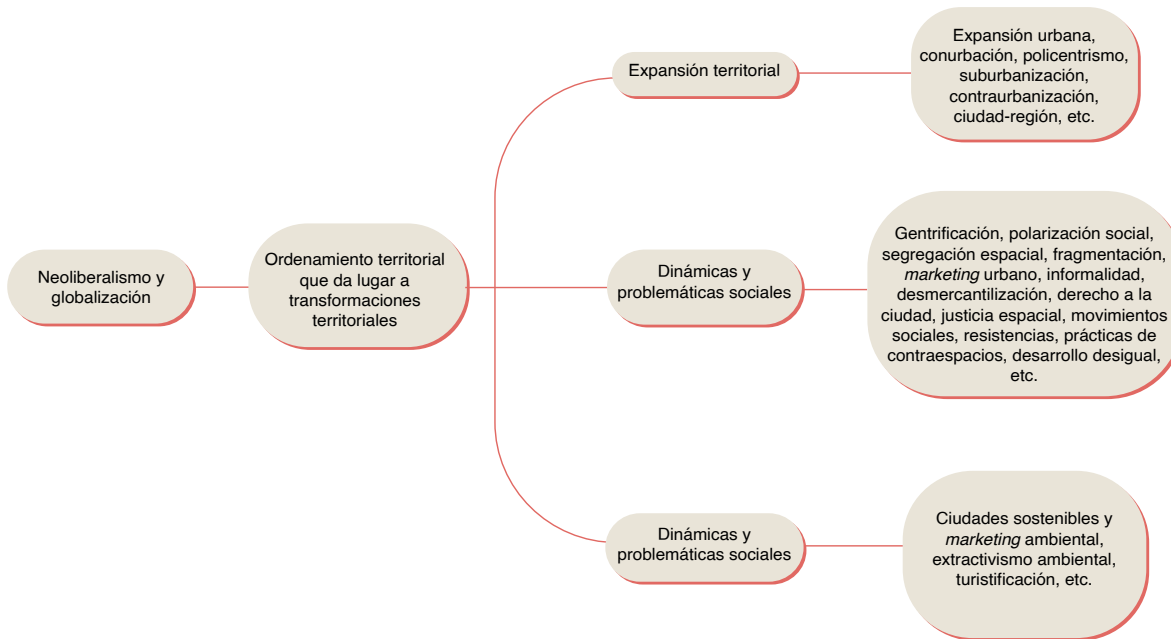
... ha dejado a su paso, y continúa dejando, una estela de destrucción humana, tanto en los barrios pobres del mundo, como en el medio ambiente, o entre personas desposeídas por razón de clase, género, raza, nacionalidad, o por pertenecer a un pueblo indígena (pp. 14-15)

Continuando con Smith (2009), “mientras que el neoliberalismo representó una amplia estrategia política, social y económica (apropiación por una clase del poder social en el sentido más amplio), la globalización constituyó un componente económico-geográfico en cierto modo más limitado del proyecto neoliberal” (p. 15); sin embargo, ambos contribuyeron a su manera al direccionamiento del ordenamiento territorial y la planificación regional, hasta dar lugar a fenómenos, dinámicas, procesos y problemáticas territoriales que han generado tensiones y grandes transformaciones en los sistemas de objetos y sistemas de acciones en los ámbitos local, meso y global (**Figura 4-1**).

²⁰ Entre las políticas neoliberales se incluyen, desde la perspectiva de Smith (2009), estrategias relacionadas con la priorización de una economía de libre mercado, “la desregularización concomitante (si bien parcial) de algunas de las funciones estatales y la renuncia por parte del Estado al proyecto keynesiano de ayuda social y apoyo a la reproducción social” (p. 11); así como la valoración de la propiedad privada y la “progresiva privatización de los recursos sociales”.

Figura 4-1

Fenómenos territoriales asociados al neoliberalismo y la globalización



Nota. neoliberalismo, globalización y ordenamiento territorial: una combinación orientada a la transformación de los territorios y a la emergencia de fenómenos en sus diferentes dimensiones.

Fuente: Elaboración propia.

Las políticas neoliberales y la globalización han suscitado cambios en la forma de ordenar los territorios de cara al cumplimiento de los estándares que el capital impone a las ciudades. Desde esta perspectiva se promueven proyectos de transformación territorial (de manera especial, los de transformación urbana) en el ámbito de lo que se nombra como “ciudad del capital” o “ciudad que forma parte de la realidad que cotidianamente construye el movimiento del capital” (Ornelas, 2004, p. 142), “mercantilización del desarrollo urbano” (De Mattos, 2008) y “mercantilización de la ciudad” (Cuenya, 2016), entre otras denominaciones, cuyos procesos desencadenan algunos de los fenómenos territoriales que fueron agrupados en la **Figura 4-1**, en tres categorías generales: expansión territorial, dinámicas y problemáticas sociales, y conservación ambiental y del patrimonio.

Para De Mattos (2008), la *mercantilización del desarrollo urbano* es un “fenómeno de alcance mundial”, consecuente con las transformaciones socioterritoriales en el contexto de la globalización, las cuales tienen que ver con “la creciente velocidad con la que se mueven grandes sumas de capital, el debilitamiento de la intervención estatal en la gestión urbana y la competencia entre ciudades que buscan atraer inversiones” (p. 37). Por su parte, la *mercantilización de la ciudad*,

según Cuenya (2016), es un concepto relacionado con el proceso que acompaña su elitización, y corresponde a...

... un nuevo patrón de urbanización enfocado en las necesidades del capital inmobiliario y de los escalones superiores de la sociedad. En buena medida, este patrón expresa el proyecto espacial del capitalismo en su etapa globalizada. Está guiado por poderosas dinámicas público-privadas de ocupación y recalificación jerárquica de grandes parcelas de suelo que resultan estratégicas desde el punto de vista de su tamaño, localización y posibilidades de valorización. Los resultados de dichas dinámicas son entornos urbanos exclusivos (p. 169).

La mercantilización del desarrollo urbano, así como la mercantilización de la ciudad, suponen cambios en el ordenamiento de los territorios, cuya concreción generalmente depende de la empresa privada y no propiamente del Estado ni de las comunidades. De igual forma, como las ciudades y los espacios urbanos no son territorios aislados, los cambios en su ordenamiento desencadenan acciones y transformaciones multiterritoriales en contextos urbanos, periurbanos y rurales.

Para finalizar, Arzeno et al. (2020) presentan el ordenamiento territorial como una dimensión intrínseca del proceso de producción del espacio, que podría definirse, recuperando a Haesbaert (2014), como “el conjunto de prácticas políticas que se propone adecuar o transformar el espacio, abordadas siempre a partir de los sujetos que las promueven, tanto en el sentido del ordenamiento hegemónico como de sus formas contrahegemónicas y del binomio orden-desorden” (pp. 4-5).

Lo anterior argumenta la coexistencia de orden y desorden en los procesos de ordenación territorial, trascendiendo la idea de vincularlos solo con el espacio concebido que Lefebvre (2013) refiere como el *espacio de los planeadores* al servicio del poder y del capital, y que supone el establecimiento de un *orden deseado del territorio y sus recursos* que favorece las actividades extractivistas, los procesos de gentrificación y las injusticias socioespaciales; un orden *legítimo*, legal y legitimado por el Estado y sus entes reguladores, uno donde las prácticas *otras* de apropiación y configuración del espacio se consideran *ilegales* y *desordenadas*, y se deslegitiman y estigmatizan los órdenes y prácticas de contraespacio (u órdenes posibles), los de las comunidades e individuos en sus espacios vividos, los de los márgenes del Estado relacionados con zonas donde la *presencia del Estado no es muy fuerte* y con el concepto de *desorden territorial* (Arzeno, 2019), así como con los...

... procesos de desplazamiento/desposesión y/o relocalización de la población, o bien de procesos de regularización o formalización con vistas a incluir espacios y poblaciones dentro de la dinámica del mercado inmobiliario, del sistema financiero a través de microcréditos, y de otras formas de mercantilización de distintas esferas de la reproducción social (Arzeno, 2019, p. 12).

Materiales y métodos

Esta investigación fue de carácter cualitativo, basada en el estudio de dinámicas rurales y urbanas presentes en el Oriente antioqueño, por un lado, y en el barrio Moravia, al nororiente de la ciudad de Medellín, por el otro. Para llevarla a cabo se acuñó el método de estudio de caso comparado (Bartlett y Vavrus, 2017), que permitió identificar las particularidades de cada contexto y contrastarlas de acuerdo con las lógicas oficiales de producción del espacio frente a las prácticas contrahegemónicas lideradas por los colectivos en el marco de las políticas neoliberales y de la globalización entre los años 2000 a 2020.

En el proceso de levantamiento de información se aplicó la técnica de revisión documental a partir de la consulta en bases de datos especializadas, auxiliada con el rastreo de documentación oficial y de prensa. De igual manera, se realizaron entrevistas abiertas y semiestructuradas con expertos por la trayectoria en el tema, considerando líderes sociales, activistas, funcionarios y académicos.

Se utilizó como primera fase de triangulación la contrastación empírica mediante barridos zonales. Se invitó a expertos temáticos y moradores con el fin de observar las marcas y cambios en la morfología y dinámicas territoriales producidos en algunos lugares priorizados. Las voces del territorio, a través de la revisión de literatura y aplicación de entrevistas, permitieron seleccionar las rutas de observación y registrarlas en cartografías y dibujos a mano alzada.

Asimismo, mediante el seguimiento e identificación de repertorios de acción colectiva se lograron definir los grafitis y murales como forma de territorialización; la acción directa y ocupación de espacios públicos y de infraestructura como prácticas de resistencia; los plantones, marchas y conmemoraciones como formas de reivindicación y de memoria; la consolidación de la lucha popular en programas y apuestas políticas pedagógicas como formas autónomas de organización y visibilización, y los trueques, intercambios y mercados campesinos y comunitarios como formas de cogestión.

Seguidamente, el material reunido, tanto del trabajo en campo como la información secundaria y primaria ya tamizada, se codificó y sistematizó por medio de matrices de análisis, estructuradas con las siguientes categorías: espacios del

orden, contraespacios, prácticas contrahegemónicas, dinámicas rurales, dinámicas urbanas y dinámicas rururbanas.

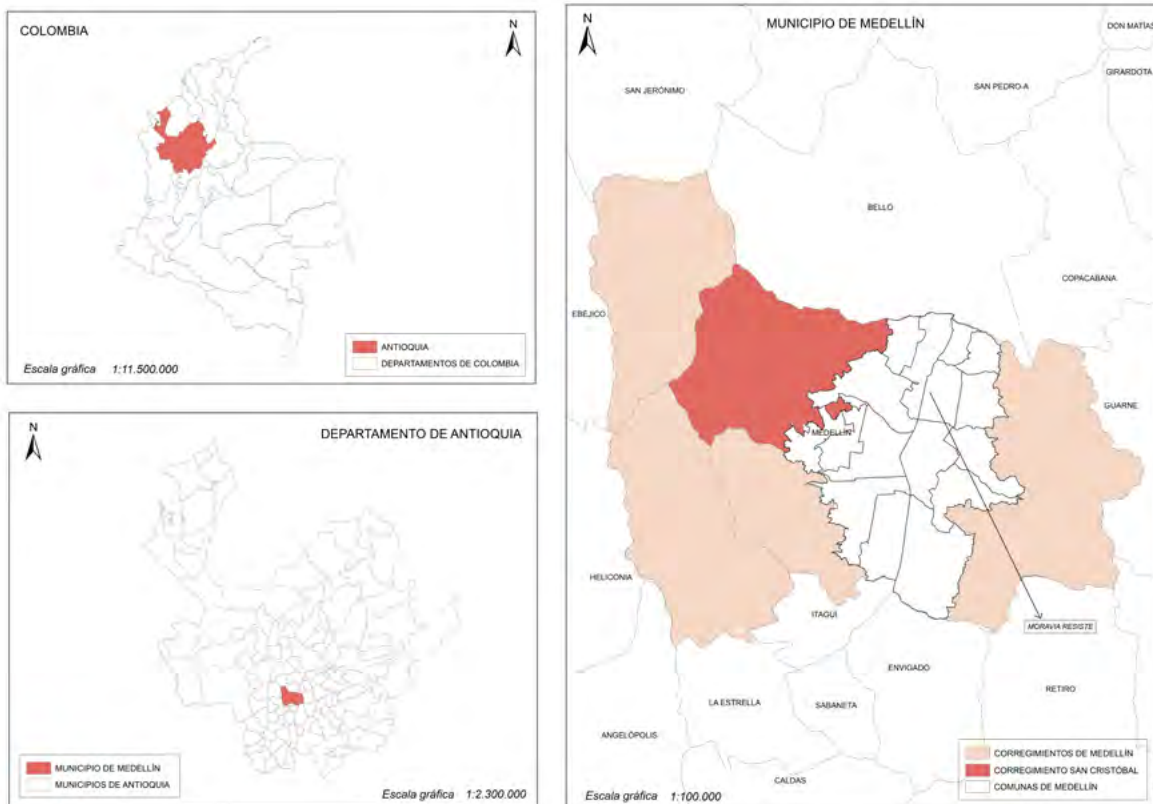
Finalmente, se establecieron conectores de análisis de acuerdo con categorías conceptuales enmarcadas en los espacios de orden y la planificación oficial como expansión territorial, dinámicas y problemáticas sociales, conservación ambiental y patrimonio, y, a su vez, y en respuesta, categorizando y asociando a los contraespacios fenómenos contextuales que fueron haciéndose visibles durante la etapa de contrastación y verificación de información.

Resultados

Generalidades sobre prácticas de contraespacio rurales y urbanas en Antioquia entre 2000 y 2020

Con el fin de poner en contexto las relaciones conceptuales entre los espacios del orden y las prácticas de contraespacio, se presentan algunas generalidades sobre MOVETE y Moravia Resiste (**Figura 4-2**).

Figura 4-2
Contexto espacial



Fuente: Elaboración propia con base en ESRI (2020).

Movimiento social rural contra el extractivismo minero-energético en Antioquia: MOVETE

Bajo el influjo de los modelos desarrollistas y con la presión internacional que instaba a “abandonar el subdesarrollo y pasar a formar parte del mundo civilizado capitalista y occidental” (Ornelas, 2012, p. 26), desde la década del 70 en Colombia se pone de manifiesto un creciente interés por la realización de nuevos proyectos de infraestructura con los que se buscaba dinamizar la economía regional y nacional.

En este contexto, aparecen como una interesante alternativa los proyectos de generación de energía de distinto tipo. Particularmente en el caso del departamento de Antioquia, se propone la construcción de centrales y minicentrales de energía hidroeléctrica, debido a que su amplia oferta del recurso hídrico podría abastecer el requerimiento energético local, departamental, regional y nacional. De este modo, en Antioquia, especialmente en la subregión del Oriente, que cuenta con veintitrés municipios (partidos), a la fecha se han llevado a cabo treinta y cinco proyectos hidroeléctricos, los cuales, pese a su marcado extractivismo ambiental, al daño en los ecosistemas, al desplazamiento y empobrecimiento de las comunidades, a la victimización de líderes y ciudadanos, al empobrecimiento de algunos sectores y a la abrupta transformación en las dinámicas culturales y agrícolas tradicionales, han sido aprobados y acompañados por la Corporación Autónoma Regional Rionegro-Nare (Cornare), entidad gubernamental reguladora del ordenamiento de los procesos ambientales en esta subregión.

La política ambiental y minero-energética en Colombia pone sobre la mesa los intereses y acuerdos privados establecidos entre multinacionales y la administración pública para el aprovechamiento y usufructo de los recursos naturales, la crisis ambiental que acompaña dichas normativas en nombre del desarrollo y la reactivación económica del país que justifica acciones de privatización y despojo de los *bienes comunes* (Ostrom, 1990). Cientos de poblaciones multiespecie de territorios rurales se ven inmersas en dinámicas de desplazamiento y segregación avaladas por las autoridades mineras, de seguridad pública y ambientales.

De acuerdo con lo anterior, en 2013 surge el Movimiento Social por la Vida y la Defensa del Territorio (MOVETE), a partir de la articulación de comunidades, procesos locales, organizaciones sociales, activistas y académicos, quienes, desde la participación popular y el empoderamiento comunitario para la construcción colectiva de los territorios (MOVETE, 2020), llevan a cabo movilizaciones sociales y acciones colectivas locales y regionales para hacer frente a los impactos socioambientales de los proyectos extractivos minero-energéticos y

agroindustriales realizados en su área de influencia. De acuerdo con Garretón (2002), hay actores que se ubican en el campo de reivindicaciones clásicas, es decir, amenazados por lo que ven como pérdida de los derechos conquistados en sus luchas históricas al debilitarse el papel del Estado y de la institucionalidad que los garantizaban.

Las prácticas de contraespacio de MOVETE están relacionadas con la protesta social, procesos formativos agroalimentarios, educación popular, mercados verdes e imposición de acciones ciudadanas desde la normatividad vigente, encaminadas a dilatar el inicio de los proyectos extractivos. Una importante práctica tiene que ver con la vigilancia ciudadana a Cornare como entidad reguladora y el seguimiento crítico al desarrollo de los proyectos. De acuerdo con Arzeno (2019), “el contraespacio también puede tratarse de prácticas cotidianas de resistencia, de subsistencia, que transitan los márgenes de lo estatal, formal, donde el cuestionamiento al orden instituido pasa por una desobediencia silenciosa más que por un posicionamiento político explícito” (p. 13). En este sentido, las prácticas de MOVETE son de contraespacio porque defienden y promueven la producción del espacio de manera amigable con el ambiente, pero sostenible en el tiempo para las próximas generaciones.

Colectivo social urbano en Medellín: Moravia Resiste

Acorde con las políticas neoliberales nacionales, regionales y locales, aproximadamente desde 2004 la ciudad de Medellín comenzó un proceso acelerado de transformación urbanística y social, contemplado dentro del Plan de Desarrollo 2004-2007 *Medellín, Compromiso de toda la Ciudadanía* (Concejo de Medellín, 2004), en cuyas líneas estratégicas se incluyó lo siguiente: Medellín, un espacio para el encuentro ciudadano; Medellín productiva, competitiva y solidaria; y Medellín, integrada con la región y el mundo.

Cabe anotar que la transformación urbanística de la ciudad se venía gestando desde los años 90, cuando se pensó y materializó la construcción del Sistema Integrado de Transporte Metro de Medellín, único en Colombia hasta la actualidad. Los planes de desarrollo subsiguientes han tratado de mantener una misma línea de trabajo orientada principalmente hacia la competitividad territorial, donde Medellín comienza a reconocerse internacionalmente como una ciudad modelo, merecedora de varios premios internacionales, entre los que se encuentra, en 2016, el premio más importante del urbanismo: el Lee Kuan Yew World City Prize, considerado el *Nobel de las Ciudades* (Padilla, 2016). De acuerdo con un artículo publicado en el periódico *El Tiempo*:

La decisión final reconoció la enorme transformación de Medellín al pasar de ser la ciudad más violenta del mundo para ser reconocida por la innovación urbana, la resiliencia, el uso del espacio público como constructor de equidad, la educación y las inversiones en la primera infancia, además de los programas sociales (Padilla, 2016, párr. 5).

Los reconocimientos nacionales e internacionales han atraído la mirada de grandes inversionistas del sector inmobiliario para el desarrollo de complejos urbanísticos, empresariales, residenciales y turísticos, consecuentes no solo con la expansión de la ciudad y múltiples conflictos territoriales, sino también con el surgimiento de diferentes colectivos de resistencia en los territorios, que propenden en general hacia la reivindicación de su derecho a la ciudad.

En el contexto anterior surge Moravia Resiste, uno (de varios) colectivos de habitantes del barrio Moravia (comuna urbana 4 de Medellín) que se resisten al proceso de gentrificación relacionado con las transformaciones urbanísticas concebidas en diferentes planes de ordenamiento territorial y de transformación urbana de la ciudad de Medellín planteados desde 2004 a la fecha.

Moravia es un barrio que en sus inicios fue un gran asentamiento informal periférico de la ciudad de Medellín, cuya base económica fue el reciclaje de residuos sólidos, pero que debido a la expansión territorial fue convirtiéndose paulatinamente en parte de su centralidad, en objeto de interés por parte de los capitales inmobiliarios, y fue incorporando otras actividades económicas. En 2004 contaba aproximadamente con 42.000 habitantes (Alcaldía de Medellín, 2006), entre los cuales había personas y familias desplazadas de contextos urbanos y rurales víctimas del conflicto armado del país.

Muchos de estos habitantes fueron reubicados en las periferias de la ciudad, particularmente en el corregimiento de San Cristóbal (**Figura 4-2**); sin embargo, otros se han resistido al proceso de reubicación, y continúan haciéndolo, motivo por el cual se han organizado en diferentes colectivos para ejercer su derecho de habitar y producir el espacio de múltiples formas. Al respecto, Moravia Resiste implementa mecanismos de visibilización, autogestión y autorreconocimiento mediante la realización de censos comunitarios, plantones, procesos de memoria, turismo comunitario, búsqueda de apoyo nacional e internacional para la protección de los derechos humanos y civiles, promoción del derecho a la ciudad.

Este colectivo también ha establecido alianzas estratégicas con distintas universidades públicas y privadas de la ciudad, así como con universidades nacionales e internacionales, las cuales no solo reconocen sus prácticas de contraespacio, sino que también los acompañan y orientan en relación con la toma de decisiones

en los procesos vinculados al ordenamiento territorial establecido, poniendo en diálogo las múltiples territorialidades que coexisten en los territorios, desde la perspectiva de Haesbaert (2004).

Discusión y conclusiones

En el contexto de las transformaciones y prácticas estatales de ordenamiento territorial de la ciudad de Medellín (especialmente a partir del año 2000), vinculadas generalmente a las políticas neoliberales y a la globalización, las prácticas de contraespacio, de desorden, de desmercantilización y el ejercicio de resistir a las imposiciones del capital emergen como una alternativa de las comunidades para mantenerse en los territorios y para continuar produciéndolos socialmente desde sus intereses, particularidades, identidades, memoria, quehaceres y, en general, desde sus vínculos.

Si bien las ciudades parecen ser mayoritariamente impactadas por las políticas neoliberales *como fundamento de órdenes gubernamentales*, debe recordarse que aquellas crecen y cada vez son más cercanas a los contextos rurales, al menos en el caso colombiano, por procesos de conurbación, por las dinámicas rururbanas contemporáneas, entre otros fenómenos urbanos. Asimismo, los territorios no son aislados y, en este sentido, lo que pasa *en el corazón de Medellín* impacta en alguna medida a diferentes territorios de la ciudad.

Lo común se posiciona en la práctica del hacer (Zibechi, 2015), en ese vínculo colectivo de reproducción de la vida cotidiana más allá de las formas de privatización y expulsión capitalistas. La gestión colectiva de la vida dentro de las formas de resistencia y escenarios de defensa de lo común devienen una orientación libertaria y se tejen en las teorías contemporáneas desde una visión radical de inspiración marxista que dialoga con los discursos y formas de resistencia de los movimientos sociales y urbanos latinoamericanos por el derecho a la ciudad. Los contraespacios se mueven en el terreno de la filosofía de la praxis, de la gestión y construcción de lo común como principio político (Laval y Dardot, 2015).

De esta manera, los movimientos sociales construyen sus narrativas y repertorios de acción en un interés por promover acciones de concienciación para la protección de los recursos naturales, la mitigación del impacto ambiental por obra pública o la no ejecución/cancelación de prácticas asociadas a economías extractivistas. Estos colectivos no solo apuestan por la gestión del territorio con criterios de justicia social, sino también a la construcción de escenarios de participación y democratización ciudadana. Esta gobernanza ambiental promovida por acciones

colectivas de lucha y salvaguardia de los territorios rurales se asumen en este marco de oposición a lo estatal y manifiestan formas de producción de los contraespacios.

Por último, la imposición de órdenes en diferentes escalas territoriales y al margen de los intereses de las comunidades sugiere la emergencia de desorden, resistencias y contraespacios multiescalares. En este sentido, se quiso presentar de manera general la experiencia de MOVETE y de Moravia Resiste, debido a que ambos constituyen experiencias de contraespacio replicables que hacen frente desde diferentes prácticas y acciones al extractivismo urbano y ambiental, auspiciado por el Estado y la empresa privada.

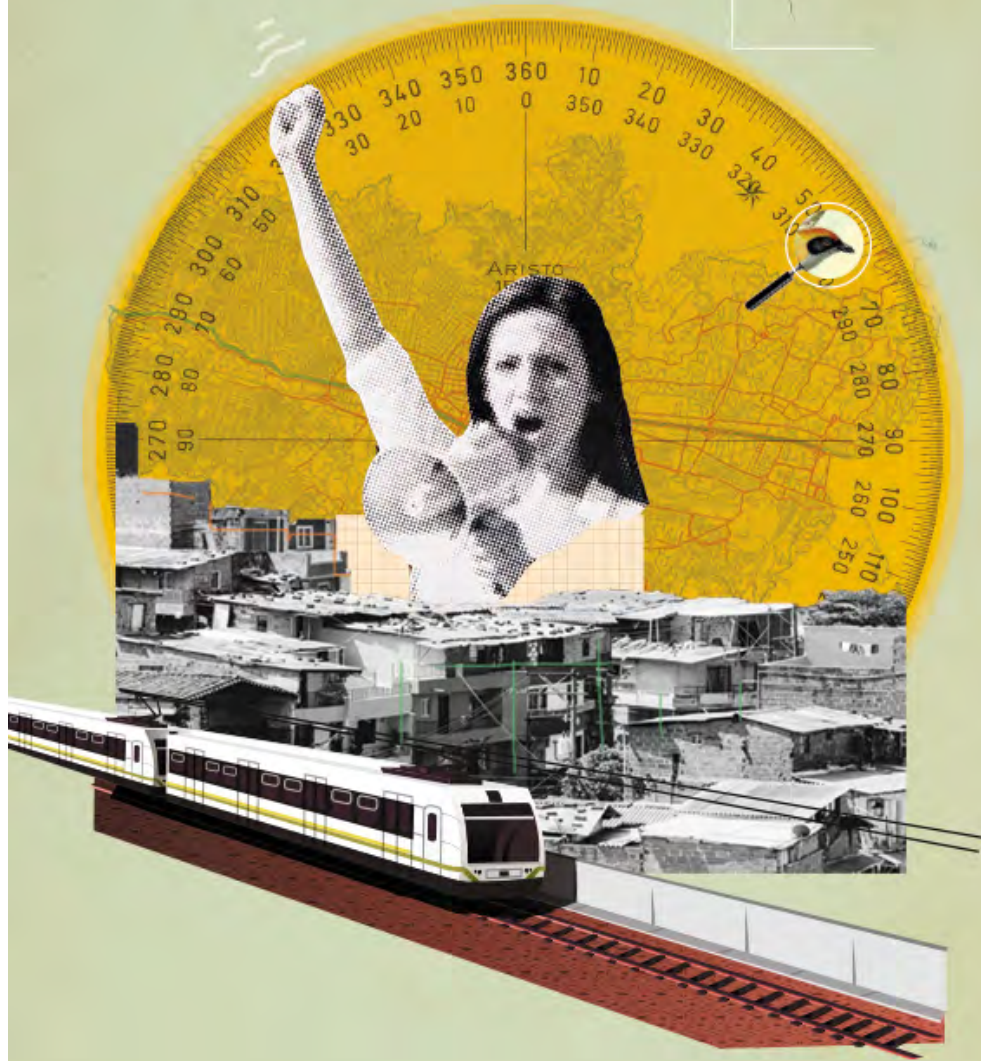
Referencias

- Alcaldía de Medellín. (2006). *Plan parcial de mejoramiento integral del barrio Moravia por la gobernabilidad democrática, la equidad y la inclusión social*. Alcaldía de Medellín, Departamento Administrativo de Planeación, Subdirección de Planeación Territorial, Unidad de Asentamientos en Desarrollo y Vivienda Medellín.
- Arzeno, M. (2019). Orden-desorden y ordenamiento territorial como tecnología de gobierno. Estudios socioterritoriales. *Revista de Geografía*, (25), 1-16. <http://www.fch.unicen.edu.ar/ojs-3.1.0/index.php/estudios-socioterritoriales/article/view/401/360>
- Arzeno, M., Muñecas, L. y Zanotti, A. (2020). Ordenamiento territorial en cuestión: orden y contraespacio en la provincia de Misiones (Argentina). *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 29(1), 51-68 <https://doi.org/10.15446/rcdg.v29n1.73524>
- Bartlett, L. y Vavrus, F. (2017). Estudios de caso comparado. *Educação & Realidade*, 42(3). <https://doi.org/10.1590/2175-623668636>
- Concejo Municipal de Medellín. (2004). *Plan de desarrollo 2004-2007. Medellín, Compromiso de toda la Ciudadanía*. https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/astrea/docs/a_conmed_0003_2004.htm
- Cuenya, B. (2016). La política urbana frente a la mercantilización y elitización de la ciudad: algunas reflexiones y referencias a la situación argentina. *Cuaderno Urbano*, 21(21), 167-194. <https://revistas.unne.edu.ar/index.php/crn/article/view/1183/973>
- De Mattos, C. (2008). Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano. En M. Córdoba (coord.), *Lo urbano en su complejidad: una lectura desde América Latina* (pp. 37-62). Flacso.
- ESRI. (2020). *Datos abiertos. Veredas de Colombia*. <https://datosabiertos.esri.co/datasets/veredas-de-colombia?geometry=-82.070%2C4.061%2C-67.249%2C7.885>
- Galeano, M. E. (2004). *Diseño de proyectos en la investigación cualitativa*. Universidad EAFIT.

- Garretón, M. A. (2002). La transformación de la acción colectiva en América Latina. *Revista de la Cepal*, 76, 7-24. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/98fcb32b-4cbe-41dd-94d2-a137a32452c5/content>
- Haesbaert, R. (2004). *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. Bertrand Brasil.
- Haesbaert, R. (2014). Território e multiterritorialidade em questão. En R. Haesbaert, *Viver no limite. Território e multi/transterritorialidade em tempos de in-segurança e contenção*. Bertrand Brasil.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Akal.
- Laval, C. y Dardot, P. (2015). *Común: ensayo sobre la revolución en el siglo XXI*. Editorial Gedisa.
- Lefebvre, H. (1968). *El derecho a la ciudad*. Ediciones Península.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Lopes de Souza, M. (2013). *Território e (des)territorialização. Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial*. Bertrand Brasil.
- Mançano, B. (2005). Movimientos socioterritoriales e movimientos socioespaciales: contribución teórica para una lectura geográfica dos movimientos sociais. *OSAL: Observatorio Social de América Latina*, 8(6), 273-283. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/osal/osal16/D16MFernandes.pdf>
- Miraftab, F. (2018). Insurgencia, planificación y la perspectiva de un urbanismo humano. *Territorios*, 38, 215-233. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.6507>
- Movimiento Social por la Vida y la Defensa del Territorio [MOVETE]. (2020). *Resistencias campesinas contra el extractivismo en Antioquia: sistematización de la experiencia de ASOPROA y ASAP*. <https://cjlibertad.org/comunicaciones/Cartilla%20Resistencias%20campesinas%20contra%20el%20extractivismo%20en%20Antioquia%2C%20%20Sistematizaci%C3%B3n%20de%20la%20experiencia%20de%20ASOPROA%20y%20ASAP.pdf>
- Ornelas, J. (2004). Impacto de la globalización neoliberal en el ordenamiento urbano y territorial. *Papeles de Población*, 10(41), 141-166.
- Ornelas, J. (2012). Volver al desarrollo. *Revista Problemas del Desarrollo*, 168(43), 7-35. <http://scielo.unam.mx/pdf/prode/v43n168/v43n168a2.pdf>
- Ortega, J. (2000). *Los horizontes de la geografía*. Editorial Ariel.
- Ostrom, E. (1990). *Governing the Commons. The evolution of institutions for collective action*. Cambridge University Press.
- Padilla, L. C. (2016). Medellín recibe premio considerado como el “Nobel de las Ciudades”. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16538338>

- Porto Gonçalves, C. W. (2001). *Geo-grafías. Movimientos sociales, nuevas territorialidades y sustentabilidad*. Siglo XXI Editores.
- Smith, N. (2009). ¿Ciudades después del neoliberalismo? En M. Davis *et al.* (eds.), *Después del neoliberalismo: ciudades y caos sistémico* (pp. 9-30). CCCB.
- Smith, N. (2015). La naturaleza como estrategia de acumulación. En L. M. García y F. Sabaté (eds.), *Neil Smith: gentrificación urbana y desarrollo desigual*. Icaria Editorial.
- Soja, E. (2014). *En busca de la justicia espacial*. Tirant Humanidades.
- Zibechi, R. (2015). Los trabajos colectivos como bienes comunes material/simbólicos. *El Apantle*, (1), 73-98.

R...



Capítulo 5

Movilidad y desarrollo local asimétrico: Sistema Integrado de Transporte Metro (Bello, Antioquia)²¹

Natalia María Posada-Pérez²²

Gloria Esperanza Londoño Torres²³

²¹ Este capítulo deriva del proyecto de investigación *Transformaciones de carácter territorial, resultado del desarrollo de proyectos de movilidad. Estudio de caso: Sistema Integrado de Transporte (municipio de Bello, tramo Bello-Niquía del Metro)*, financiado por la Facultad de Ciencias Sociales y Educación de la Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia (convocatoria 2018); en convenio con la Universidad de Medellín y la Universidad de San Buenaventura como parte del macroproyecto *Transformaciones de carácter social, ambiental y territorial, resultado del desarrollo de proyectos de movilidad. Estudios de caso: Sistema Integrado de Transporte (municipio de Bello) y su relación futura con el Tren de Cercanías. Tren Interurbano (valle de Toluca), México*.

²² Politóloga, magíster en Estudios Socioespaciales y estudiante del doctorado en Estudios Políticos y Jurídicos de la Universidad Pontificia Bolivariana. Docente investigadora de la Facultad de Ciencias Sociales y Educación de la Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia. Integrante del grupo de investigación Estudios sobre Desarrollo Local y Gestión Territorial. Correo: natalia.posada@colmayor.edu.co / ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-1853-237>

²³ Profesional en Gestión Cultural y Comunicativa, magíster en Estudios Urbano-Regionales y estudiante del doctorado en Estudios Territoriales de la Universidad Nacional de Colombia. Docente investigadora de la Facultad de Ciencias Sociales y Educación de la Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia. Integrante del grupo de investigación Estudios sobre Desarrollo Local y Gestión Territorial. Correo: gloria.londono@colmayor.edu.co / ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9391-9662>

Resumen

En 1995 entró en funcionamiento el Metro de Medellín en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Esta figura administrativa integra diez municipios nucleados por la ciudad de Medellín (capital del departamento de Antioquia, Colombia), incluido el municipio de Bello, en el que se ubican las estaciones Niquía y Bello como parte del primero y hasta la fecha el único metro del país, reconocido mundialmente como un símbolo del progreso antioqueño, y poco se habla del sistema en cuanto pieza de desigualdad social. El objetivo de este capítulo es analizar los sistemas de movilidad como el Metro de Medellín, en cuanto catalizador del desarrollo local asimétrico en el municipio de Bello a lo largo de las estaciones Niquía y Bello. La puesta en marcha del proyecto ha evidenciado en el sector el dinamismo económico, político y cultural que tienen los sistemas de movilidad urbanos, pero, además, ha revelado las asimetrías que generan estos dispositivos en lo concerniente al desarrollo local en el municipio. A partir de un estudio de caso instrumental, se explora la relación entre movilidad y desarrollo local asimétrico, compaginado con una serie de transformaciones territoriales en Bello, que, por un lado, han reposicionado al municipio en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, pero, por otro lado, han traído consigo un desarrollo local desigual en el área de influencia de las estaciones, lo que desde la perspectiva de las geografías del desarrollo ha implicado para Bello un dinamismo socioeconómico, aunque escasamente en el plano cultural y comunitario.

Palabras clave: desarrollo local, desarrollo local asimétrico, sistemas de movilidad, Metro, Bello.

Introducción

En 1979 se constituyó la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada (Metro de Medellín Ltda.), con el propósito de construir, administrar y poner en funcionamiento el sistema de movilidad de cara a las necesidades de interconexión e interoperatividad entre los municipios del Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA).²⁴ A partir de 1995 el Metro empezó a funcionar, inicialmente con la puesta en marcha de las líneas A y B, que hoy forman parte de un Sistema Integrado de Transporte (SIT) más amplio, compuesto por:

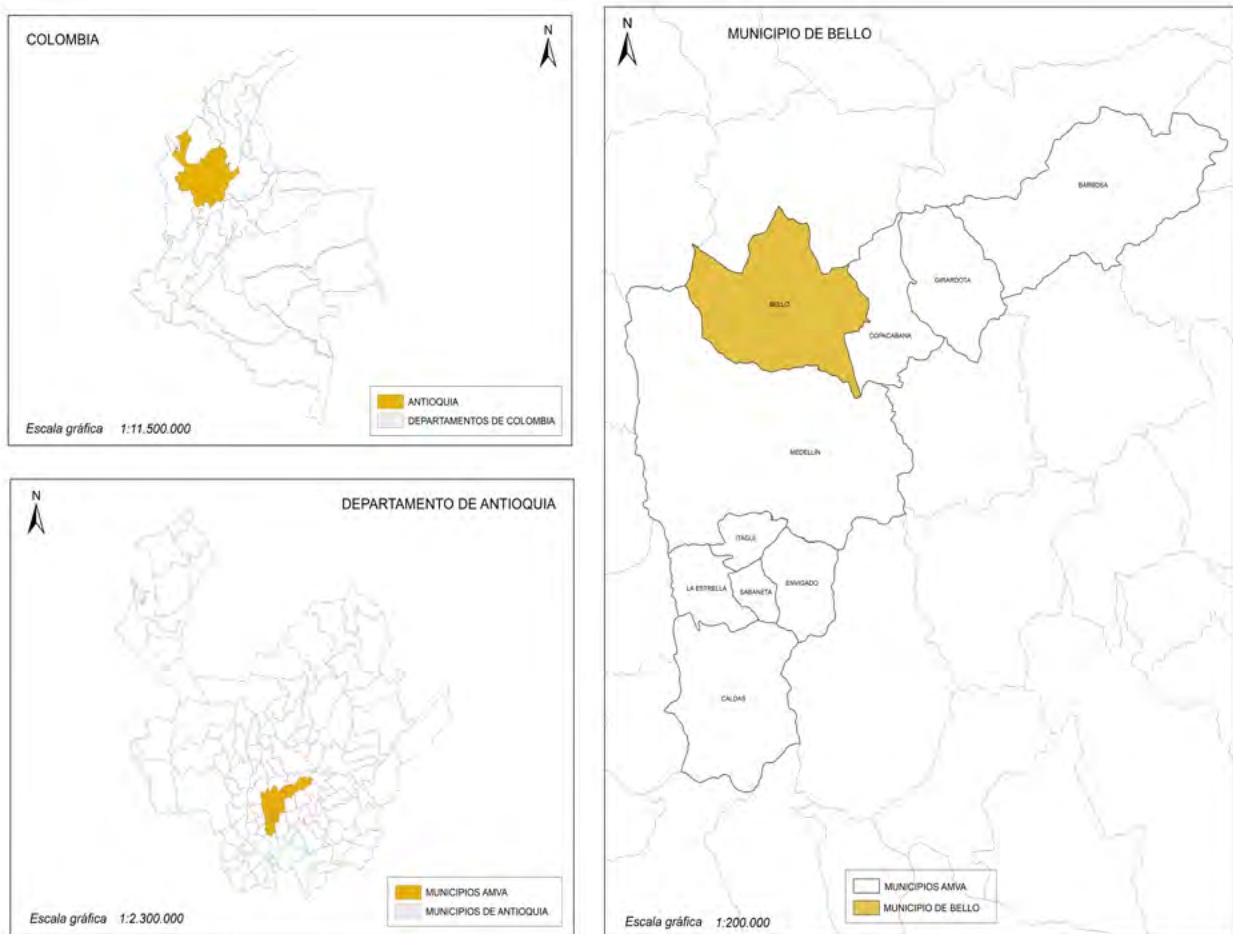
76 estaciones: 27 de trenes, 11 de cables, 9 de tranvía (de ellas 6 son paradas) y 28 de buses de tránsito rápido (líneas 1 y 2, de las que 8 corresponden a paradas). Hoy (...) el área de influencia directa de la red METRO se extiende por

²⁴ Las áreas metropolitanas son una figura administrativa que se activó en Colombia a partir de la década de los 80, con el fin de articular el funcionamiento de municipios conurbados. El AMVA se encuentra en el departamento de Antioquia, integrada por diez municipios nucleados por la ciudad de Medellín: Barbosa, Copacabana, Girardota, Bello, Envigado, Itagüí, Sabaneta, La Estrella y Caldas.

seis municipios: Bello, Medellín, Itagüí, Envigado, Sabaneta y La Estrella y cuenta con rutas integradas a otros municipios cercanos (Metro de Medellín, 2020 a, párr. 8).

Bello es uno de los diez municipios que forman parte del AMVA (Figura 5-1), y en la actualidad es una pieza clave para jalonar el desarrollo al norte del Valle de Aburrá, sobre todo a partir del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Acuerdo 033 de 2009. Al municipio se circunscriben tres estaciones del Metro: de norte a sur, Niquía, Bello y Madera; en esta investigación interesa el perímetro de influencia de las dos primeras (Figura 5-2).²⁵

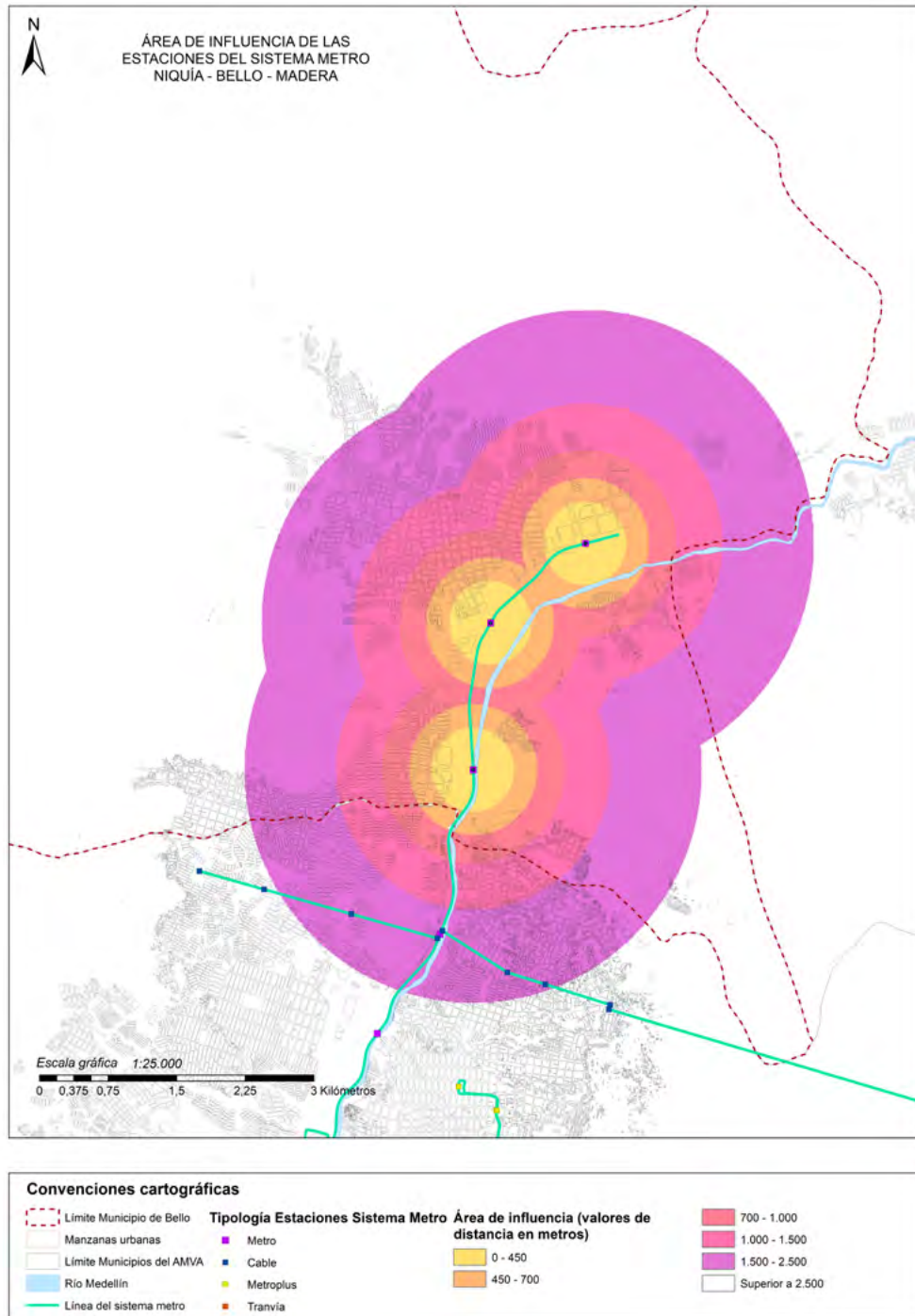
Figura 5-1
Ubicación del municipio de Bello



Fuente: Elaboración propia con base en Posada *et al.* (2020).

²⁵ El perímetro de la estación Niquía abarca la Unidad Deportiva Tulio Ospina, los barrios Ciudad Niquía, Panamericana y Terranova, con las urbanizaciones Nogales de Terranova, San Francisco I y Portal del Norte. Incluye, a su vez, la urbanización Nuevo Milenio, parte de Hacienda Niquía y el Centro Comercial Puerta del Norte. De su lado, el perímetro de la estación Bello abarca la comuna 4 (Suárez), integrada por el barrio Manchester. También abarca la antigua estación del Ferrocarril de Antioquia y una subestación de Empresas Públicas de Medellín. Incluye la antigua fábrica textil de Fabricato y una porción de la autopista Norte. Hacia el costado oriental de la plataforma toma parte del río Medellín.

Figura 5-2
 Área de influencia de las estaciones Niquía y Bello



Fuente: Proyecto de investigación *Transformaciones de carácter territorial, resultado del desarrollo de proyectos de movilidad. Estudio de caso: Sistema Integrado de Transporte* (municipio de Bello, tramo Bello-Niquía del Metro), integrado al macroproyecto *Transformaciones de carácter social, ambiental y territorial, resultado del desarrollo de proyectos de movilidad. Estudios de caso: Sistema Integrado de Transporte* (municipio de Bello) y su relación futura con el *Tren de Cercanías. Tren Interurbano (valle de Toluca), México*, Colegio Mayor de Antioquia, Universidad de Medellín y Universidad de San Buenaventura (2019-2020).

Para estudiar la zona delimitada a la luz de los impactos del Metro en virtud de la cercanía a las estaciones del tren, se acuñó el concepto de *desarrollo local*, definido por Albuquerque (1997) como "... [la] búsqueda de crecimiento económico y una oportunidad para mejorar la calidad de vida de los habitantes de un territorio" (p. 48). Sin embargo, una discusión recurrente en las geografías del desarrollo versa sobre los procesos de apropiación simultáneos que pueden dar lugar a estructuras sociales de poder que se territorializan de manera desigual, lo que en esta investigación se entiende como *desarrollo local asimétrico*. En este sentido, la relación con el medio, con los procesos y con cada uno de los actores según escalas de comprensión reflejan en las dinámicas de desarrollo convencionales una configuración asimétrica, que no solo puede leerse en términos físico-espaciales, sino que subyace en la tipología de apropiación asociada, y que reluce, igualmente, en la heterogeneidad de los contextos condicionados y fragmentados por aspectos sociales, culturales y económicos.

La pregunta por la relación entre movilidad y desarrollo ha sido ampliamente asumida desde la planeación y el urbanismo. En la actualidad, el crecimiento de las ciudades y sus lógicas expansivas no pueden leerse al margen de las áreas metropolitanas y los esfuerzos de cooperación, bajo el llamado "crecimiento urbano inteligente" o "smart growth", en palabras de Jans (2017).

Miraftab (2018) insiste en el papel que desempeñan los planificadores en la configuración de la ciudad en nombre de la calidad de vida de sus habitantes. Al respecto, se involucran cuestiones como la estética y el paisajismo en relación directa con la planificación del transporte, que, "aunque (...) justifique y promueva un megaproyecto en nombre del bien común, últimamente lo vemos sirviendo a los promotores y al capital inmobiliario" (p. 219).

Tal sucede con el caso de estudio en esta investigación, que parte de identificar el vínculo entre el Metro y los planes de desarrollo del municipio de Bello, donde prevalece la planificación tradicional como forma de poder a través de los instrumentos de intervención por obra pública. Lo anterior es un primer paso en el esfuerzo por develar las implicaciones sociales, económicas y culturales que una obra de movilidad de gran envergadura como el Metro de Medellín trajo para los territorios impactados en Bello, lo cual hace del Metro un impulsor del desarrollo local a lo largo de las estaciones Niquía y Bello, integradas a la línea A del sistema; así, el objetivo del capítulo es analizar los sistemas de movilidad como el Metro de Medellín, en cuanto catalizador del desarrollo local asimétrico en el municipio de Bello a lo largo de las estaciones estudiadas.

En este punto es necesario aclarar la diferencia entre los conceptos de *transporte* y *movilidad*, entendido el primero como un dispositivo técnico para desplazarse en la ciudad según la oferta y la demanda de los usuarios (Zamora-Colín *et al.*, 2013), mientras que el segundo no puede entenderse por fuera del territorio en el que se instala, teniendo en cuenta las dinámicas del entorno y de los sujetos que de una forma u otra se vinculan al proyecto, bien sea como usuarios, habitantes del área de influencia, operadores del sistema, etc. (Posada *et al.*, 2020).

Estas y otras características descritas a lo largo del capítulo justifican seguir investigando la relación entre movilidad, planeación y desarrollo en contextos urbanos, considerando la presión permanente a la que están sometidas las ciudades por la densificación poblacional y los retos que enfrentan municipios intermedios como Bello, que en este caso viene absorbiendo en buena medida la expansión inmobiliaria desbordada en las áreas tradicionales de crecimiento urbano del AMVA.

El capítulo se divide en cinco secciones. En primer lugar, se presentan los referentes conceptuales acuñados en la investigación, seguidos por los materiales y métodos. Posteriormente se muestran los resultados, la discusión y las conclusiones del estudio.

Aproximación conceptual

Como se dijo en párrafos anteriores, sobre la relación entre movilidad y desarrollo hay variedad de publicaciones que muestran las diferentes tendencias de estudio sobre esta dupla. En la actualidad destaca el interés por las nuevas configuraciones urbanas, en las que se repiensa la figura de las áreas metropolitanas y el imperativo de la cooperación al servicio del crecimiento urbano inteligente (Jans, 2017; Rózga y Hernández, 2019).

Por su parte, Aón *et al.* (2017) y Blanco (2016) problematizan los modelos de densificación irregular que se empeñan en el poblamiento de los centros urbanos, lo que deviene en la expulsión de los grupos con menor capacidad adquisitiva hacia las periferias y, con ello, el aumento de viajes para desplazarse hacia los sitios de trabajo, que en últimas tiene impactos nocivos en términos ambientales y sociales.

También inquieta la relación de los sistemas de movilidad con el espacio público y su incidencia en el paisaje urbano (Díaz-Osorio y Marroquín, 2016; Alfonso *et al.*, 2019). O lo que entrañan estos sistemas en el ámbito socioeconómico, con experiencias documentadas de cooperativismo (Méndez-Reyes, 2018), sin dejar

de lado la movilidad a la luz de los derechos humanos, porque remite a una cuestión de apropiación urbana y del derecho a la ciudad (Tapia, 2018).

Desde esta última perspectiva, a los sistemas integrados de transporte hoy se les endilgan responsabilidades ineludibles de sostenibilidad ambiental (Grande, 2018), que no se alejan del desarrollo metropolitano en lógica de planeación y de la gestión de la ciudad (Vizuet, 2017). Entre estos imperativos, la movilidad no puede entenderse al margen de la accesibilidad, lo cual es clave para el desarrollo económico urbano por acercar a los consumidores a la oferta de bienes y servicios que, en ciertos casos, reactivan la economía de barrios marginados, como sucede en el área urbana de Quito (Maldonado, 2018).

Hay sistemas de indicadores diseñados para evaluar la movilidad según las necesidades del desarrollo territorial sustentable (Aguilar-Quintanar y Leyva, 2019; Flores *et al.*, 2017), lo que no dista de la pregunta por la movilidad y sus reales alcances en cuanto objeto de estudio o como enfoque teórico y metodológico independiente, a favor de la planeación urbana contemporánea (Imilán y Jirón, 2018).

En el acervo académico hay publicaciones sobre movilidad y desarrollo (territorial, urbano, metropolitano, sostenible, etc.), excepto en clave de la relación entre movilidad y desarrollo local, donde se abre un nicho para esta investigación, en la que se acuña esta dupla atendiendo a las transformaciones territoriales en Bello, sobre todo a partir de la década del 2000.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, el desarrollo se entronizó como la guía de los Estados para alentar políticas de crecimiento económico que abarcan las obras públicas, los incentivos para la inversión privada y las alianzas de cooperación, orientadas hacia el *progreso* material de las sociedades desde lo exógeno; se trata de un discurso que con el paso del tiempo ha venido migrando hacia el *bienestar* de acuerdo con las capacidades endógenas del territorio (García, 2007).

En este sentido, el desarrollo local abre la posibilidad de mejorar las condiciones de vida de la gente en sus territorios (Albuquerque, 1997), lo que extrapolado al Metro lo ubica como un factor estratégico por lo que representa para la conectividad social y económica de Bello con el resto del AMVA, más las consabidas repercusiones de accesibilidad y visibilidad territorial para el municipio.

En palabras de Albuquerque (1997), “el desarrollo local es búsqueda de crecimiento económico y cambio estructural como forma de mejorar la calidad de vida de la población local. En este proceso pueden distinguirse las dimensiones principales: económica, socio-cultural y político-administrativa” (p. 48). De esta

manera, la entrada en funcionamiento del Metro en Bello a partir de 1995 se vuelve un factor coadyuvante de las sucesivas transformaciones en el perímetro de influencia de las estaciones Niquía y Bello, las cuales progresivamente remarcan al municipio como parte de una red metropolitana interconectada mediante el sistema de movilidad.

Para analizar el desarrollo local, Boisier (2016) propone los siguientes ejes: (i) entenderlo como una matriz regulatoria horizontal con base en la dialéctica entre centro y periferia devenida de la etapa preindustrial del capitalismo; (ii) según la academia europea, el desarrollo local es una opción para afrontar la crisis macroeconómica, de la mano de arreglos supranacionales liderados por la Unión Europea en pos de atenuar la crisis; finalmente, (iii) el desarrollo local se enmarca en las dinámicas de la globalización, lo que para Di Pietro (2001) muestra la relación dialéctica local/global insoslayable en este tipo de análisis.

La tercera vertiente se acoge en esta investigación; aquella, de acuerdo con José Arocena (1997), implica que “el desarrollo local no es pensable si no se inscribe en la racionalidad globalizante de los mercados, pero tampoco es viable si no se plantean sus raíces en las diferencias identitarias que lo harán un proceso habitado por el ser humano” (p. 91).

El cruce de ambos factores, el cultural y el socioeconómico, es la base para abordar el desarrollo local en Bello, tomando como referencia al Metro, que hizo posible *revivir* al municipio en el AMVA y, al paso, ayuda a superar la burda simplificación de *lo local* con el aislamiento, ya que, por el contrario, el sistema de movilidad ha sido una pieza esencial en las dinámicas de conurbación y crecimiento urbano acelerado visibles en el Valle de Aburrá. Por consiguiente, este sistema de movilidad es una construcción tangible e inmaterial que ayuda, entre otras cosas, a dar forma a la red metropolitana con impactos culturales y socioeconómicos situados. O, dicho de otra forma, “estamos en presencia de una definición que establece nítidamente el lugar y la escala en la cual se sitúa el proceso de desarrollo” (Lazcano, 2004).

Tales impactos situados han significado para Bello un desarrollo local asimétrico, concebido a partir del territorio, en cuanto espacio representado, a consecuencia de diversos procesos de apropiación (Raffestin, 1993). En esta línea, Porto Gonçalves (2002) habla de diferentes lógicas de apropiación territorial (o territorialización), que dan lugar a la conformación de identidades (territorialidades) múltiples, inscritas en procesos dinámicos y cambiantes que a su vez se concretan en ciertas configuraciones territoriales, igualmente sujetas al dinamismo y a la transformación. Estas dinámicas de apropiación simultánea engendran

disputas y yuxtaposiciones, traducidas en Bello a la manera de desarrollo local asimétrico. El detonante es el sistema de movilidad, que en clave de desarrollo local impacta el ámbito económico y cultural (Arocena, 1997), donde el carácter asimétrico viene por cuenta de las desigualdades económicas radiografiadas en torno a las estaciones del Metro, junto con las identidades o *territorialidades atomizadas*, para dar cuenta de un tejido social cada vez más fragmentado e indiferente.

Materiales y métodos

Esta investigación fue de tipo cualitativo y permitió poner en discusión las posturas de la administración municipal de Bello, las voces de funcionarios del Metro, académicos expertos en planeación, historia y desarrollo local, además de las posturas de los medios de comunicación que le han seguido la pista al sistema de movilidad, más los activistas y líderes sociales comprometidos con la gestión de lo público en el municipio.

El método aplicado fue el estudio de caso instrumental, en el que, a partir de la selección de un caso, se revelan particularidades que eventualmente pueden alcanzar un nivel de generalización para abordar otros fenómenos y reforzar con ello la comprensión del objeto de estudio (Jiménez y Comet, 2016). Al llevarlo a cabo se aplicaron técnicas para recolectar y sistematizar información con fuentes primarias y secundarias (revisión documental, entrevistas semiestructuradas y a profundidad, observación participante y no participante, grupos focales, grupos de discusión, cartografía social, línea de tiempo). De igual manera, se trabajó con *software* especializado para la delimitación cartográfica del perímetro de influencia de las estaciones Niquía y Bello del Metro, considerando el tramo de interconexión entre ambas; esta labor ayudó a identificar los barrios y sectores del municipio comprendidos allí. Dicho perímetro se demarcó teniendo en cuenta la accesibilidad por vías principales, la pendiente y la distancia (**Figura 5-2**).

La información que se generó en campo fue codificada y sistematizada mediante matrices analíticas, diseñadas con base en las siguientes categorías: apropiación de espacios de intercambio, cultura de transporte, identidad territorial y accesibilidad, todas ellas relacionadas con la transformación del territorio en torno al catalizador del Metro, y se privilegiaron dada su recurrente aparición en el trabajo de campo.

Resultados

En esta sección se presentan los hallazgos descriptivos derivados del trabajo de campo, organizados a través de las categorías de apropiación de espacios de

intercambio, cultura de transporte, identidad territorial y accesibilidad, las cuales emergieron recurrentemente durante el proceso de levantamiento de información, y se entienden como piezas articuladoras del desarrollo local en la zona de influencia de las estaciones Niquía y Bello, para luego analizarlas en la sección de discusión a la luz de la perspectiva conceptual acuñada sobre la relación entre movilidad y desarrollo local (asimétrico).

Apropiación de espacios de intercambio

Previo a la construcción del Metro, lo que hoy son las estaciones Niquía y Bello eran espacios verdes al aire libre apropiados por los habitantes del sector como áreas de esparcimiento. La puesta en marcha del sistema ferroviario copó las áreas verdes con la infraestructura para su funcionamiento y para la prestación de servicios comerciales a las afueras de las estaciones (**Figura 5-3**). Esto implicó para el sector un agravante en términos de espacio público, el cual ha sido una antigua queja de los habitantes (Mesa Cultural de Bello, comunicación personal, 22 de febrero de 2020) que el Metro no logró solventar pese a que la empresa se propuso contribuir a la construcción de zonas de esparcimiento para la gente (Metro de Medellín, 2010); aun cuando desde el Metro se insiste en que las plazoletas de las estaciones son el espacio público al servicio de la ciudadanía (Ledesma, funcionaria del Metro, comunicación personal, 15 de noviembre de 2019), la población las ha copado indebidamente con actividades de economía informal, particularmente en la estación Bello (Fundasol, comunicación personal, 3 de diciembre de 2019).

Figura 5-3

Alrededores de las estaciones Niquía-Bello antes y después de la construcción del Metro



Estaciones Bello - Niquía (1995)

Estaciones Bello - Niquía (2018)

Fuente: Google Earth.

Por otra parte, el Metro trajo repercusiones importantes al servicio de la oferta inmobiliaria en el sector, en especial de la estación Niquía, en sintonía con los intereses de la administración municipal, que desde el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Acuerdo 033 de 2009, se trazó como meta la consolidación de

las áreas de inversión estratégica, en las que se conjuga la potencialización de antiguos barrios deprimidos con el sistema de movilidad para ofrecer un nuevo eje estructurante de inversión, espacio público y eficiencia del sistema vial (Concejo Municipal de Bello, 2009).

Lo anterior se refleja en las proyecciones del Acuerdo 033 de 2009, en torno a la *centralidad norte*, que abarca los alrededores del río Medellín, el puente de la Autopista Medellín-Bogotá y la estación Niquía; además de la antigua carretera hacia el barrio Machado, en conexión con la autopista Norte. La naciente centralidad incluiría infraestructura educativa, recreativa y cultural de orden supra-municipal para enlazar el centro del AMVA, en Medellín, con la zona norte del Valle de Aburrá a través del Metro. Hoy, desde esta centralidad se busca repotenciar el Parque Metropolitano Tulio Ospina, una antigua placa polideportiva en el barrio Niquía proyectada como un atractivo metropolitano, a la par de una serie de bulevares para estimular el comercio e incrementar el índice de espacio público real por habitante en Bello (Acuerdo 033 de 2009).

Por su parte, en las afueras de la estación Bello existe una vieja disputa frente a los usos que se le darán al área otrora ocupada por los talleres del antiguo Ferrocarril de Antioquia. La comunidad del sector clama por la construcción del Parque de Artes y Oficios para el desarrollo de actividades culturales, el cual fue contemplado en el POT y hasta la fecha avanza a paso lento entre la Alcaldía municipal y la Gobernación de Antioquia mientras se busca la cofinanciación por parte de Planeación Departamental (Alcaldía de Bello, 2020).

*Cultura de transporte*²⁶

Antes de que el Metro comenzara a funcionar en el AMVA, las personas recurrían fundamentalmente a los buses para los desplazamientos cotidianos. En la década de los 70...

... técnicos locales (algunos vinculados a la Oficina de Planeación Municipal) realizaron estudios preliminares que consideraron conveniente el Metro para Medellín. Sin embargo, fue hasta los años 1973-1974 que su propuesta cobró mayor fuerza (...) por la crisis energética a nivel mundial... (Alcaldía de Medellín, 2011, p. 154).

Tras la puesta en marcha del sistema, el Metro comenzó a ganar adeptos, aunque durante los primeros años no fue la opción preferida en Bello porque muchos de los potenciales usuarios vivían lejos de las estaciones y se les incrementaban los

²⁶ Más que hablar de transporte, se piensa en el concepto de *movilidad* por sus alcances en el territorio. Al respecto, se debe considerar la precisión hecha en la introducción.

costos para llegar hasta allí. Más tarde, las rutas integradas facilitaron el acercamiento (Uribe, Centro Histórico de Bello, comunicación personal, 29 de octubre de 2019), haciendo del Metro un articulador vital para el proyecto de ciudad metropolitana con base en la oferta ampliada de bienes y servicios, incluyendo al sector vivienda, tan notorio en los alrededores de la estación Niquía.

De acuerdo con Castrillón (funcionario del Metro, comunicación personal, 26 de febrero de 2020), los usuarios se fueron apropiando de este medio de transporte al reconocerlo como símbolo de progreso en la ciudad, reflejado en la campaña de la Cultura Metro sostenida por la empresa desde sus orígenes hasta la actualidad. El sentimiento de orgullo se refuerza con las facilidades de interconectividad que ofrece el sistema no solo de Bello con el resto del AMVA, sino de las áreas rurales del municipio con la nueva centralidad bellanita (Muñoz, 2015). Esto ha hecho de Bello el portón de entrada del norte del Valle de Aburrá, mientras caracteriza al sistema como un ordenador del territorio a través de la movilidad urbana, condensado en una cultura de transporte por su eficiencia e interoperatividad (Metro de Medellín, 2020c).

Identidad territorial

El Metro y sus posibilidades de interconectar a Bello con el resto del AMVA no contribuyó a consolidar la identidad territorial bellanita, tan esquiva en el municipio. Para entenderlo, es necesario remontarse a los orígenes de Bello en 1913 y al progresivo fortalecimiento industrial del territorio por cuenta de la antigua línea del Ferrocarril de Antioquia, además de la creación de la empresa textil Fabricato en 1923, hechos que hicieron del municipio un referente para los migrantes que buscaban oportunidades de trabajo.

Gradualmente fue aumentando la población mientras que el territorio se fue consolidando como una *ciudad dormitorio*, definida en el *Diccionario panhispánico del español jurídico* (Real Academia Española y Asociación de Academias de la Lengua Española [Asale], 2020), como un “conjunto suburbano de una gran ciudad cuya población laboral se desplaza a diario a su lugar de trabajo”. La situación persiste hasta la actualidad, ya que, pese a la densificación poblacional del municipio,²⁷ atraída en las últimas décadas por la proliferación de la oferta de vivienda que se destaca en los alrededores de la estación Niquía, muchas de estas personas continúan desplazándose a diario por fuera de Bello para ir a sus lugares de trabajo, y regresan en la noche solo para descansar.

²⁷ Según el Censo Nacional de Población y Vivienda 2018, del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE, 2019), entre los “principales destinos de los emigrantes desde Medellín hacia otros municipios de Antioquia”, Bello encabeza la lista con 8998 personas en los últimos doce meses, y 32.905 durante los últimos cinco años antes de la fecha del censo. <https://www.dane.gov.co/files/censo2018/informacion-tecnica/presentaciones-territorio/190719-CNPV-presentacion-Antioquia-2.pdf>

Para activistas como Bedoya, de la Fundación Contemos Pueblo (comunicación personal, 19 de noviembre de 2020), la *ciudad dormitorio* ha dificultado la construcción de tejido social en el municipio porque sus habitantes aún no se sienten parte de Bello ni se ven recogidos en su historia. A esto se añade el cambio en los usos del suelo (de residencial a mixto), lo cual quedó plasmado en el Acuerdo 033 de 2009, mediante el que se aplicaron las modificaciones al POT anterior (Acuerdo 012 de 2000), con el fin de estimular la inversión en Bello de “... grandes grupos financieros y constructores como Colpatria, Seguros Bolívar y Bancolombia, entre otros, [para planificar] el desarrollo de diferentes proyectos de vivienda, comercio y oficinas en los terrenos aledaños a la estación Niquía del Metro” (Restrepo, 2012, p. 63).

En este punto, hay que advertir que el sistema de movilidad no fue el factor decisivo para las transformaciones físicas del sector de influencia de las estaciones Niquía y Bello: más bien se entrelazó con otros componentes de tipo normativo, comercial e inmobiliario, los cuales en su conjunto dieron como resultado la reconversión del perímetro estudiado.

Tal iniciativa surgió desde los años 70, cuando el río Medellín se proyectó como el eje articulador del AMVA de norte a sur para modernizar los municipios y comercializar los productos industriales (AMVA, 2019). Según la entidad (AMVA, 2006), la circulación metropolitana viene trazada por el río, donde Bello hace las veces de núcleo secundario, a lo que en su momento contribuyó el Ferrocarril para hacer de Bello una ciudad interconectada con el resto del departamento de Antioquia, más los sucesivos impactos en el desarrollo local de aquel entonces, porque el tren contribuía al crecimiento económico del otrora municipio industrial, y en su momento fungió como un referente identitario para la población del Bello textil (Rodríguez, integrante de la Mesa Ambiental de Bello, comunicación personal, 29 de noviembre de 2019).

Con el pasar del tiempo y el debilitamiento del sector textil, tal referente identitario se fue diluyendo. Recientemente, el Proyecto Metrópoli 2002-2020 (AMVA, 2002) incluyó una línea para gestionar la movilidad en clave de centralidades, con el programa Centralidad Norte y el programa Ejes Metropolitanos, en los que también se inscribe a Bello, con lo cual contribuye a la densificación poblacional del municipio gracias al auge de la metropolización y el desvanecimiento de las fronteras municipales (Arango, 2012).

Accesibilidad

Los impactos del Metro en el sector de influencia delimitado tienen que ver con la accesibilidad en su dimensión espacial o relacional, en la que, de acuerdo con Ortiz y Garnica (2008), se toma en cuenta la cantidad de movimientos en el territorio en cuanto espacio apropiado, y estos aumentan conforme los usos del suelo pasan de residencial a mixto por la diversidad de actividades que se desenvuelven allí. En este entendido, la movilidad desempeña un papel fundamental por su labor relacional entre los diferentes nodos y actores que integran la red metropolitana.

En esta red, las *ciudades dormitorio* formaron parte de la concepción del territorio que tenía el Metro en sus orígenes, dado que, desde los estudios preliminares sobre la procedencia y destino de los pasajeros, la empresa identificó el fenómeno en lugares como Bello “... por su característica de municipio donde se habían asentado gran cantidad de familias de obreros y familias de desplazados” (Gutiérrez, funcionario del Metro, comunicación personal, 23 de diciembre de 2019).

Tras la entrada en funcionamiento del Metro en el AMVA, el sistema no solo se convirtió en el núcleo estructurante de la movilidad metropolitana, sino que, además, impactó decididamente la planeación territorial del Valle de Aburrá. En el caso de Bello, el barrio Manchester, a las afueras de la estación Bello (Decreto 193 de 2011) y el sector de Niquía dan cuenta de profundas transformaciones, considerando la inserción del Metro en las proyecciones de la administración municipal, gremios empresariales y demás actores que estimularon el cambio en los usos del suelo en el POT (2000 y 2009) de residencial a mixto.

Como nodo relacional del AMVA, Bello capta la atención de los planificadores urbanos por considerarlo un eje de desarrollo metropolitano gracias al valor de la tierra y su disponibilidad. Por lo mismo, el territorio es atractivo para los proyectos de inversión comercial e inmobiliaria, que además se benefician de la conectividad ofrecida por el Metro y, en general, de las otras posibilidades viales para entrar y salir del municipio (Gutiérrez, funcionario del Metro, comunicación personal, 23 de diciembre de 2019).

De lo anterior se infiere que las centralidades metropolitanas del Proyecto Metrópoli 2002-2020 son ahora los pilares del ordenamiento territorial en el AMVA, donde el Metro desempeña un papel articulador (Acuerdo Metropolitano 15 de 2006). Así las cosas, Bello se presenta como un municipio accesible para los habitantes e inversionistas interesados en el otrora municipio remoto que

parecía lejos de todo (Mesa Cultural de Bello, comunicación personal, 22 de febrero de 2020).

Se tiene, entonces, que en el Acuerdo 033 de 2009 hay tres centralidades metropolitanas al norte, equivalentes a las estaciones Niquía, Bello y Madera, en las que Bello se comprometió a impulsar la infraestructura de vivienda, comercial y del espacio público. En aras de densificar estas áreas, se concibieron proyectos de renovación urbana en los que se privilegia la ocupación en altura para optimizar los usos del suelo mixto y lograr de este modo consolidar las estaciones del Metro como zonas de desarrollo prioritario (ver artículo 387 del POT, Concejo de Bello, 2009).

Discusión y conclusiones

Con base en los resultados, en este apartado se condensan y analizan conjuntamente los aspectos problemáticos del caso de estudio. Esto permitirá entender las dinámicas del desarrollo local (asimétrico) en el perímetro delimitado, asociadas a las transformaciones territoriales visibles en el paisaje, de la mano del sistema de movilidad, con impacto económico y cultural.

Desarrollo local en torno al sistema de movilidad

El desarrollo local surgió a finales de la década de los 70 para solventar la crisis que atravesaban los países industrializados mediante el impulso de las iniciativas locales lideradas por las poblaciones fuertemente golpeadas por la debacle económica (Arocena, 2002).

En consecuencia, la vindicación de lo local fue el salvavidas que activaron los países del *primer mundo* para estimular la supervivencia del capitalismo. Por su parte, los países del *tercer mundo* también se adscribieron a la lógica desarrollista de la época de posguerra en los 40, que fue mutando hacia lo local.

Según Boisier (2001), el desarrollo puede desplegarse en territorios de cualquier tamaño, a lo que le suma la idea de *lo local* defendida por Di Pietro (2001): "... un concepto relativo a un espacio más amplio. No puede analizarse lo local sin hacer referencia al espacio más abarcador en el cual se inserta (municipio, departamento, provincia, región, nación)" (p. 23). Sin embargo, no basta con la demarcación territorial para estudiar la escala del desarrollo local, pues este solo es posible en aquellos territorios en los que se dan las condiciones necesarias, que pasan por lo socioeconómico y lo cultural (Boisier, 2001).

Sobre el último aspecto, menciona Arocena (2002) que los territorios con fuerte cohesión identitaria le apuestan al desarrollo local con base en sistemas de normas y creencias que abarcan lo económico y lo cultural. Esta dinámica hace posible el desarrollo sin acabar con los fundamentos tradicionales del bienestar defendido por cada comunidad.

En este escenario, ¿dónde aparece Bello en relación con el desarrollo local? Ya que ni en el municipio ni en el perímetro seleccionado se puede hablar de la puesta en marcha de mecanismos de supervivencia económica, emulando la situación de los países industrializados; pero tampoco relucen las condiciones de cohesión identitaria que dan lugar a sistemas de normas y valores compartidos por la gente. A pesar de que durante el siglo xx el municipio fue uno de los referentes industriales antioqueños por el auge del sector textil y las relaciones comerciales que fraguó con el resto del departamento gracias al Ferrocarril de Antioquia, con el paso del tiempo esto se desvaneció y ahora solo quedan exiguas evidencias de la bonanza industrial con las antiguas casas que siguen en pie cerca de las estaciones Niquía y Bello, construidas en su mayoría por trabajadores de Fabricato, cuando aún existía la empresa, y que están siendo vendidas masivamente a constructoras de mediana y alta capacidad para la edificación de conjuntos residenciales y comerciales. Incluso hoy, cuando el municipio se ha repositionado en el AMVA gracias a las centralidades emergentes vinculadas al Metro, esto no basta para homologarlo con la prosperidad material de la que gozaban los países ricos en las épocas de la debacle.

Tampoco se podría hablar de Bello en términos de los arraigos identitarios por la carga que lleva a cuentas de ser una *ciudad dormitorio*, en la que se puede invertir, pero que no basta para fortalecer el tejido social, menos cuando no hay un referente común para los habitantes, el cual antes se proyectaba en los talleres del Ferrocarril, los cuales fueron cerrados en 1992 y se llevaron consigo el símbolo de la prosperidad industrial bellanita (Betancur, 2018).

Pese a lo dicho, el desarrollo local en Bello se vincula con el Metro y lo que este sistema de movilidad representa desde la óptica metropolitana, o ese *espacio más amplio* del que habla Di Pietro (2001), y del que Bello forma parte como un nodo vital para conectar el norte con el resto del AMVA.

En este orden, el desarrollo local no cabe dentro de una idea compacta del territorio y, más bien, se ajusta a varias territorialidades en red producto de dinámicas diferenciadas de apropiación que han suscitado algunos imaginarios en clave metropolitana. Sobra decir que el territorio, más que la demarcación físico-espacial, es arte y parte de los flujos ecosistémicos en los que también cabe el ser

humano (Arocena y Marsiglia, 2018). El territorio es el basamento de la sociedad local forjada por condiciones socioeconómicas que derivan de las interrelaciones enfocadas en la producción de riqueza, aunque no todos los participantes tributen y se beneficien de la misma manera (Arocena y Marsiglia, 2018).

En cuanto a la dimensión cultural, propone Arocena (2013):

Toda sociedad se nutre de su propia historia, constituyendo así un sistema de valores compartido por cada uno de sus miembros. Cada individuo se reconoce a sí mismo como formando parte de un conjunto bien determinado que puede identificarse con una ciudad, con un barrio de una metrópoli, con una región de un país, con una microrregión, etcétera (p. 9).

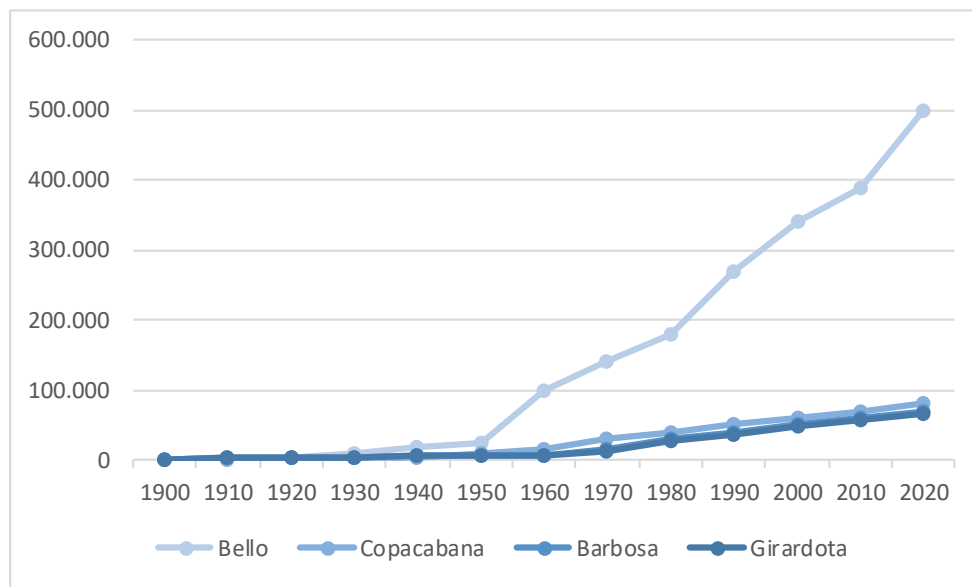
Por consiguiente, la sociedad local conjuga los rasgos identitarios compartidos que le son característicos y que apuntan hacia un horizonte común, lo que, en otras palabras, se alimenta del sistema de valores colectivo enfocado hacia la producción de riqueza que se gestiona localmente (Arocena y Marsiglia, 2018; Márquez, 2018).

De acuerdo con las organizaciones sociales consultadas, la sociedad local en Bello no se caracteriza por la cohesión identitaria; no obstante, el Metro ha estimulado un *nosotros* distinto en torno a la idea del ciudadano metropolitano del que hablara López (funcionario público de Bello, comunicación personal, 12 de noviembre de 2019); una idea que está en ciernes en las áreas metropolitanas de América Latina y que implica trascender los límites municipales al servicio de una verdadera interlocución de los ciudadanos en la participación y el diseño de la metrópoli (Osorio y Blanco, 2016). A este nivel no ha llegado Bello, pero a través del Metro ha dado las primeras puntadas como parte de un engranaje cotidiano de movilidad en el que este municipio se integra como actor en el desarrollo policéntrico del AMVA.

Según lo dicho, el desarrollo local en Bello, desde el caso de estudio, propende hacia la dimensión socioeconómica, en la que el Metro desempeña un papel fundamental, con las áreas prioritarias de inversión de las que habla el POT (2009) y que se han venido fortaleciendo no solo para los habitantes nativos, sino también para otros habitantes del AMVA como territorios de crecimiento económico donde es factible vivir e invertir. Sucede en las inmediaciones de la estación Niquía, en la que a partir de 2006, tras la inauguración del Centro Comercial Puerta del Norte, se dio el auge del sector inmobiliario en la zona, con la proliferación de la vivienda en altura en medio del cambio de los usos del suelo.

La tendencia redundante en el crecimiento poblacional en Bello (**Figura 5-4**), mientras que persiste la inconformidad respecto al espacio público efectivo para los habitantes. Pese a que el Metro sostiene que las plazoletas a las afueras de las estaciones son su contribución para solventar las necesidades de espacio público en las paradas de Niquía y Bello, a las afueras de la última estación continúa el malestar debido al comercio informal y otras formas de ocupación no reguladas, como las zonas de parqueo improvisadas, ante lo cual ni el Metro ni la administración municipal asumen responsabilidades.

Figura 5-4
Evolución de la población Aburrá Norte



Fuente: Centro de Estudios Urbanos y Ambientales (Urbam, 2018), de la EAFIT.

Los flujos de capital que se movilizan en esta amalgama de la que forma parte el Metro concentran la generación de valor en las centralidades del desarrollo bellanita. Es decir, que la producción de riqueza a escala micro, por pequeña que sea, no hace del desarrollo local una alternativa para aminorar la fragmentación socioeconómica en los territorios, de allí la asimetría detectada en esta investigación.

Esto se refuerza con el hecho de que ni en el municipio ni en el perímetro de las estaciones Niquía y Bello hay un proyecto común compartido (Arocena y Marsiglia, 2018), pese a las ambiciones del sistema de movilidad en torno a la *ciudadanía metropolitana*, que en definitiva se reduce en el AMVA al uso cotidiano del Metro al servicio de la reproducción del capital con la movilización de los trabajadores y para el consumo de bienes y servicios. En este sentido, la territorialidad articulada que promueve el sistema de movilidad sobre la base de la

conectividad y accesibilidad metropolitana aporta al crecimiento económico disparejo del AMVA, pero no incide significativamente en la construcción de tejido social.

Tales irregularidades socioeconómicas son más evidentes cuanto aumenta la distancia del perímetro de influencia de las estaciones. Según Boisier (2016), esto se debe a que el desarrollo es un proceso distendido que...

... comienza por ser un fenómeno local, de pequeña escala, y ciertamente endógeno (...) Y entonces a partir de este momento y de este punto el desarrollo comienza a expandirse desde abajo, hacia arriba y hacia los lados de acuerdo a un proceso de capilaridad (...) Dos resultados pueden de aquí en adelante graficar la geografía del desarrollo: una expansión tipo mancha de aceite, rara en la práctica y que significaría una equidad creciente en el territorio o bien una expansión tipo archipiélago o en un caso extremo, la patología estricta de centro-periferia (p. 43).

A lo largo del capítulo se ha insistido en que el Metro forma parte de un proyecto de conurbación, en el que el sistema de movilidad favorece el desarrollo urbano mediante los nodos de interconectividad metropolitana, al tiempo que estimula el desarrollo local porque dinamiza la inversión directa en sectores estratégicos. En el caso de estudio, las transformaciones territoriales de carácter económico y, en cierta medida, cultural se asemejan al desarrollo de tipo archipiélago (Boisier, 2016), que se manifiesta en la proliferación de establecimientos comerciales y de unidades residenciales en las que predomina la vivienda en altura, sobre todo en la órbita de la estación Niquía. Tras la entrada en funcionamiento del Metro, a mediados de la década del 2000 se inauguraron grandes emplazamientos comerciales como parte de un área de inversión estratégica acompañada de proyectos habitacionales y recreativos.

Puede decirse que en Niquía son más notorias las transformaciones del paisaje en comparación con las afueras de la estación Bello. Sin embargo, muchos de los antiguos propietarios del sector tuvieron que vender sus viviendas para ser demolidas por la construcción del Metro y sus equipamientos.

Al aumentar la distancia respecto al perímetro de las estaciones disminuyen los cambios en el paisaje, al igual que la oferta comercial, reproduciendo de este modo el desarrollo local asimétrico o de tipo archipiélago, en el que al alejarse de *la isla* se hace más evidente la segregación socioeconómica en el municipio, cuando queda por fuera de los *polos del desarrollo*. O lo que a la inversa significa que el estar cerca de las estaciones ha implicado para Bello la variación de la

estratificación socioeconómica,²⁸ en un municipio tradicionalmente habitado por el estrato 2 y 3. Por consiguiente:

... Para la estación Madera, se planteó el asentamiento de viviendas estrato 4 y 5, así como zócalos comerciales, vías y espacio público; en torno a la estación Bello, viviendas de estratos 3, 4 y 5, ejes viales y el proyecto Parque de Artes y Oficios y Fabricato; en cuanto a la estación Niquía, se propuso el Proyecto Centro Empresarial y de Servicios como un conglomerado de oficinas con sus respectivos complementos, centros comerciales, centro financiero, hotelería, restaurantes, además, ejes viales, el proyecto Polideportivo Tulio Ospina y el Proyecto Finca Niquía (Concejo de Bello, 2009, citado por Palacio, 2021, p. 62).

En todo caso, el sistema de movilidad forma parte de un proyecto metropolitano más amplio, en el que se articulan la conectividad territorial, la normatividad, la capacidad adquisitiva de la gente, el orden público, entre otros componentes transversales al desarrollo local.

De su lado, el factor identitario está presente en la relación desarrollo local-Metro, aunque quizá menos afinado que el factor socioeconómico. Para dimensionarlo, se debe considerar el discurso empresarial de la Cultura Metro, "... entendida como el resultado del modelo de gestión social, educativo y cultural que el METRO ha construido, consolidado y entregado a la ciudad" (Metro de Medellín, 2020b, párr. 1).

El discurso está integrado por valores cívicos que recalca la empresa a los usuarios del Metro, en aras de mejorar las formas de transportarse en el sistema con base en los principios de la sana convivencia y el cuidado de los bienes públicos, los cuales pueden replicarse desde otras instituciones ciudadanas (Metro de Medellín, 2020b). En la actualidad, la Cultura Metro es un referente de los usuarios del sistema, pero no alcanza las pretensiones de la empresa como para extenderlo a otros espacios de ciudad y estimular con ello una cultura ciudadana del cuidado y de la tolerancia. Menos aún en Bello, donde la cohesión identitaria sigue en entredicho, versus lo que sucede con el factor socioeconómico, que es más palpable en el tramo estudiado.

En definitiva, el concepto de *desarrollo local* surge en medio de la crisis de los países industrializados en la década de los 70 para repotenciar las escalas micro

²⁸ Los estratos socioeconómicos en Colombia son una clasificación oficial de los inmuebles residenciales para el cobro proporcional de los servicios públicos domiciliarios, la asignación de subsidios y el cobro del impuesto predial, según la capacidad adquisitiva de la población del sector. Los estratos van de 1 a 6, que de manera ascendente significan respectivamente: estrato bajo-bajo, bajo, medio-bajo, medio, medio-alto, alto.

al servicio de la recuperación económica. Más tarde, los países *tercermundistas* se adhieren a la idea a partir del capital endógeno y del impulso económico *desde adentro*, lo que en muchos casos se encauza con la dimensión cultural de aquellas sociedades con fuertes lazos identitarios. Ambos factores, lo socioeconómico y lo cultural, constituyen las sociedades locales en las que se integran territorio y desarrollo, desde la escala local.

A este escenario se añaden los sistemas de movilidad como dispositivos que favorecen el desarrollo, de la mano de las decisiones políticas, de las administrativas y de las demandas ciudadanas para acceder a bienes y servicios que en su conjunto dinamizan la reproducción del capital.

En el perímetro de las estaciones Niquía y Bello, el Metro forma parte del proyecto metropolitano, en el que se necesitan los sistemas de interconexión que suman a la conurbación y, por ende, a las redes económicas intermunicipales, con efectos directos en el ámbito cultural y en el ciudadano. Desde la perspectiva del desarrollo local, el Metro en Bello incide en el plano socioeconómico y, en menor medida, en el cultural; lo último por la fragmentación del tejido social bellanita, que refleja la falta de un proyecto común actualizado.

A la fecha, la proliferación de edificaciones comerciales y de vivienda entre las estaciones Niquía y Bello ha incidido en la densificación poblacional del sector, lo que, por su parte, contribuye a la desintegración del tejido social en el municipio, dejando en evidencia las asimetrías del desarrollo local en el caso estudiado, ante los desniveles socioeconómicos marcados por la nueva estratificación social, más los endebles lazos identitarios en el municipio.

Referencias

- Aguilar-Quintanar, V. y Leyva, O. (2019). *Evaluación de centralidades y el desarrollo territorial sustentable de la ciudad de Mexicali*. [Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Baja California]. <https://revistas.uncu.edu.ar/ojs3/index.php/proyeccion/article/view/2254>
- Albuquerque, F. (1997). Desarrollo económico local y distribución del progreso técnico. Una respuesta a las exigencias del ajuste estructural. *Cuadernos del ILPES*, (43). https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7375/S9700562_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Alcaldía de Bello. (2011). Decreto 193 del 15 de abril de 2011. Por medio del cual se expiden las Normas Específicas para las actuaciones y procesos de urbanización, parcelación y construcción en los suelos urbanos, de expansión y rural del municipio de Bello. <http://intranet.bello.gov.co:8081/intranet/start/sig/Normograma/decretos/Decretos%20Municipales/2011/Decreto%20193%20de%202011.pdf>

- Alcaldía de Bello. (2020). Alcalde de Bello recibe al Gobernador (E) de Antioquia para solicitar apoyo en proyectos estratégicos. [Boletín de prensa]. <https://www.bello.gov.co/noticias/alcalde-de-bello-recibe-al-gobernador-e-de-antioquia>
- Alcaldía de Medellín. (2011). *Medellín 1960-2010: una ciudad que se piensa y se transforma. Departamento Administrativo de Planeación 50 años*. Alcaldía de Medellín.
- Alfonso, N., Rojas, D. A. y Velasco, M. C. (2019). *La renovación urbana como estrategia de transformación e integración del barrio Polo Club y su desarrollo urbano a largo plazo encaminado a la sostenibilidad*. [Trabajo de grado, Universidad Piloto de Colombia]. Repositorio institucional de la Universidad Piloto de Colombia. <http://repository.unipiloto.edu.co/handle/20.500.12277/6822>
- Arango, M. (2012). Ordenamiento territorial sin poder ciudadano. *Huellas de Ciudad*, XII(14), 49-59.
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá [AMVA]. (2002). *Proyecto Metrópoli 2002-2020: plan integral de desarrollo metropolitano*.
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá [AMVA]. (2006). *Directrices metropolitanas de ordenamiento territorial "Hacia una región de ciudades"*. <https://www.metropol.gov.co/planeacion/Documents/Directrices-Metropolitanas-de-Ordenamiento-Territorial.pdf>
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá [AMVA]. (2019). *Historia*. <https://www.metropol.gov.co/area/Paginas/somos/Historia.aspx#:~:text=EI%20%20C3%81rea%20Metropolitana%20de%20Valle%20de%20Aburr%C3%A1%20fue%20creada%20mediante,los%20municipios%20que%20la%20conforman>
- Aón, L. C., Giglio, M. L. y Cola, C. A. (2017). Patrones modales de movilidad y desarrollo urbano no planificado en la ciudad de La Plata. *Revista Transporte y Territorio*, (15), 117-144. http://repositorio.filo.uba.ar:8080/bitstream/handle/filodigital/11496/uba_ffyl_a_transporte%20y%20territorio_17_117-144.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Arocena, J. (1997). Lo global y lo local en la transición contemporánea. *Cuadernos del CLAEH*, (78-79), 1-21. https://nanopdf.com/download/lo-global-y-lo-local-en-la-transicion-contemporanea_pdf
- Arocena, J. (2002). *El desarrollo local: un desafío contemporáneo*. Editorial Taurus.
- Arocena, J. (2013). El desarrollo local, una aproximación conceptual. +E: *Revista de Extensión Universitaria*, 3(3), 6-13. <https://doi.org/10.14409/extension.v1i3.466>
- Arocena, J. y Marsiglia, J. (2018). *La escena territorial del desarrollo. Actores, relatos y políticas*. Editorial Taurus.
- Betancur, J. (2018, marzo 28). La hierba, último huésped de los Talleres del Ferrocarril en Bello. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/historia-de-los-talleres-del-ferrocarril-en-bello-antioquia-199080>

- Blanco, J. (2016). Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automóvil-intensivo. *Revista Transporte y Territorio*, (15), 96-113. <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333047931007.pdf>
- Boisier, S. (2001). Desarrollo (local): ¿de qué estamos hablando? En O. Madoery y A. Vásquez (eds.), *Transformaciones globales, instituciones y políticas de desarrollo local*. Homo Sapiens Ediciones. https://flacsoandes.edu.ec/web/imagesFTP/1245948918.Desarrollo_Local_De_que_estamos_hablando__2_.pdf
- Boisier, S. (2016). Desarrollo (local): ¿de qué estamos hablando? En J. Noguera (ed.), *La visión territorial y sostenible del desarrollo local: una perspectiva multidisciplinar. I. Territorio, desarrollo y sistema productivo* (pp. 23-46). Sebrae / Universitat de València.
- Centro de Estudios Urbanos y Ambientales [Urbam]. (2018). *Un modelo para analizar las capacidades de soporte de una ciudad-territorio con criterios de sostenibilidad*. https://www.eafit.edu.co/centros/urbam/proyectos/Documents/20180621_taller_integrando_el_conocimiento_de_todos.pdf
- Concejo Municipal de Bello. (2000). Acuerdo 012 del 10 de agosto de 2000. Por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para el municipio de Bello.
- Concejo Municipal de Bello. (2006). Acuerdo Metropolitano 15 del 27 de septiembre de 2006. Por medio del cual se adoptan las normas obligatoriamente generales en materia de planeación y gestión del suelo y se dictan otras disposiciones. https://alphasig.metropol.gov.co/normograma/compilacion/docs/a_amva_0015_2006.htm
- Concejo Municipal de Bello. (2009). Acuerdo 033 del 3 de septiembre de 2009. Revisión y ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial de Bello. <http://intranet.bello.gov.co:8081/intranet/start/sig/normograma/Acuerdos/Acuerdos%20de%20Concejo%20Municipal/2009/Acuerdo%20033%20de%202009.pdf>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE]. (2019). *Resultados. Censo Nacional de Población y Vivienda 2018*. <https://www.dane.gov.co/files/censo2018/informacion-tecnica/presentaciones-territorio/190719-CNPV-presentacion-Antioquia-2.pdf>
- Di Pietro, L. J. (2001). *Hacia un desarrollo integrador y equitativo: una introducción al desarrollo local*. http://www.bibliotecavirtualrs.com/wp-content/uploads/2011/06/hacia_un_desarrollo_integrador_y_equitativo.pdf
- Díaz-Osorio, M. S. y Marroquín, J. C. (2016). Las relaciones entre la movilidad y el espacio público. Transmilenio en Bogotá. *Revista de Arquitectura*, 18(1), 126-139. <https://www.redalyc.org/pdf/1251/125146891010.pdf>
- Flores, E., García, J., Chica, J. y Mora, E. (2017). Identificación y análisis de indicadores de sostenibilidad para la movilidad. *Estoa*, 6(11), 99-109. <http://scielo.senescyt.gob.ec/pdf/estoa/v6n11/1390-9274-estoa-6-11-00123.pdf>

- García, M. (2007). El desarrollo local en el marco de los procesos de globalización. En M. García (ed.), *Perspectivas teóricas en Desarrollo Local* (pp. 1-37). Netbiblo. <https://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/11874/9788497450331.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Grande, C. E. (2018). Movilidad urbana sostenible y Sistema Integrado de Transporte para el área metropolitana de San Salvador. *REDIP. UNEXPO. VRB*, 8(1), 1441-1463. <http://repositorio.uca.edu.sv/jspui/bitstream/11674/1861/1/Movilidad%20urbana%20y%20sostenible%20y%20sistema%20integrado.pdf>
- Imilán, W. y Jirón, P. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, (10), 17-36. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6702380>
- Jans, M. (2017). Movilidad urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrados. *AUS: Arquitectura / Urbanismo / Sustentabilidad*, (6), 6-11. <https://doi.org/10.4206/aus.2009.n6-02>
- Jiménez, V. E. y Comet, C. (2016). Los estudios de casos como enfoque metodológico. *ACADEMO*, 3(2). <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5757749.pdf>
- Lazcano, R. (2004). Reseña de “El desarrollo en su lugar (el territorio en la sociedad del conocimiento)” de Sergio Boisier. *Revista de Geografía Norte Grande*, (31), 129-133. <https://www.redalyc.org/pdf/300/30003112.pdf>
- Maldonado, G. D. (2018). *Influencia del transporte y la movilidad en el desarrollo urbano de Quito, construcción del Metro Quito, influencia urbana de la estación Jipijapa en el sector*. [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Ecuador]. Repositorio institucional de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador. <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15512>
- Márquez, J. A. (2018). Hélices y anclas en las estrategias de desarrollo local. En J. A. Márquez (ed.), *Sistemas productivos con anclaje territorial* (pp. 17-29). Universidad de Huelva.
- Méndez-Reyes, J. (2018). Desarrollo, movilidad y economía social en Baja California: cooperativas de transporte (1930-1960). *Am. Lat. Hist. Econ.*, 25(2), 210-238. <http://www.scielo.org.mx/pdf/alhe/v25n2/2007-3496-alhe-25-01-00210.pdf>
- Metro de Medellín. (2020a). *Historia*. <https://www.metrodemedellin.gov.co/quienes-somos/historia/>
- Metro de Medellín. (2020b). *¿Conoce la Cultura Metro!* <https://www.metrodemedellin.gov.co/cultura-metro>
- Metro de Medellín. (2020c). *Movilidad para integrar territorios*. <https://www.metrodemedellin.gov.co/al-dia/noticias/movilidad-para-integrar-territorios>
- Metro de Medellín. (2010). *Nuestro Metro*. https://www.metrodemedellin.gov.co/Portals/1/Images/Contenido/REVISTAS-OTROS/2010_mag_nuestrometro-15anos.pdf

- Miraftab, F. (2018). Insurgencia, planificación y la perspectiva de un urbanismo humano. *Territorios*, (38), 215-233. <http://www.scielo.org.co/pdf/terri/n38/0123-8418-terri-38-00215.pdf>
- Muñoz, L. (2015). *Características y condiciones de la estructura y forma urbana en las zonas de borde, estudio de caso municipio de Bello*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia]. Repositorio institucional de la Universidad Nacional de Colombia. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/56960>
- Ortiz, C. y Garnica, R. (2008). La accesibilidad espacial en la definición de territorios inteligentes. *ACE*, II(6), 759-776. https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/4497/10_CLAUDIA.ORTIZ.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Osorio, E. J. y Blanco, K. (2016). Construyendo la ciudadanía metropolitana: el caso del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). *Revista Ciudades, Estados y Política*, 3(2), 89-103. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/66771>
- Palacio, S. (2021). *Mercado inmobiliario y producción del espacio en la transformación urbana del municipio de Bello*. [Trabajo de grado, Universidad de Antioquia]. Repositorio institucional de la Universidad de Antioquia. http://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/19293/7/PalacioSimon_2021_InmobiliarioEspacioUrbana.pdf
- Porto Gonçalves, C. W. (2002). Da geografia às geo-grafias. Um mundo em busca de novas territorialidades. En E. Sader y E. del Búfalo (eds.), *La guerra infinita: hegemonía y terror mundial* (pp. 217-256). Clacso.
- Posada, N. M., Londoño, G. E. y Sánchez, Y. A. (2020). Retos para la planeación del desarrollo social de cara a las transformaciones territoriales asociadas al Metro en Bello (Colombia). En C. Espinal-Patiño, N. M. Posada-Pérez, y S. E. Colorado-Rendón (coords.), *Perspectivas interdisciplinarias de investigación en la planeación y el desarrollo social* (pp. 337-373). CIDE. <http://repositorio.cidecuador.org/handle/123456789/233>
- Raffestin, C. (1993). *Por una geografía do poder*. Ática Ediciones.
- Real Academia Española y Asociación de Academias de la Lengua Española [Asale]. (2020). *Diccionario panhispánico del español jurídico*. <https://dpej.rae.es/lema/ciudad-dormitorio>
- Restrepo, E. (2012). Crecimiento urbano y especulación inmobiliaria en Bello, 2000-2012. *Huellas de Ciudad*, XII(14), 61-74.
- Rózga, R. y Hernández, R. (2019). El concepto de ciudad inteligente y condiciones para su implementación en las ciudades latinoamericanas más importantes. En Universidad Nacional Autónoma de México [UNAM] y Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A. C. [AMECIDER] (coeds.), *Abordajes teóricos, impactos externos, políticas públicas y dinámica económica en el desarrollo regional (VOL. I)*. UNAM / AMECIDER. <http://ru.iiec.unam.mx/4652/>

Tapia, M. (2018). La ciudad, para quién: desafíos de la movilidad a la planificación urbana. *Geo Crítica*, XXIII(1250), 1-35. <https://revistes.ub.edu/index.php/b3w/article/view/26501/27892>

Vizuet, J. I. (2017). *La movilidad urbana: dimensiones y desafíos*. Colofón Libros.

Zamora-Colín, U., Campos-Alanís, H. y Calderón-Maya, J. (2013). Bus Rapid Transit (BRT) en ciudades de América Latina, los casos de Bogotá (Colombia) y Curitiba (Brasil). *Quivera*, 15, 101-118. <http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/64508/document%2815%29.pdf?sequence=3&isAllowed=y>



Capítulo 6

Tensiones rurales en Medellín: San Sebastián de Palmitas y San Cristóbal (2000-2020)²⁹

Carolina Espinal-Patiño³⁰
Luis Alejandro Rivera Flórez³¹

²⁹ Capítulo derivado del proyecto de investigación *Topofilias juveniles y apropiación social de los territorios rurales en los corregimientos del occidente de Medellín y algunos municipios de la región del Occidente antioqueño*, aprobado en la convocatoria de proyectos de investigación 2017 de la Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia (IU Colmayor).

³⁰ Antropóloga, especialista en Medio Ambiente y Geoinformática, magíster en Educación y estudiante de doctorado en Geografía de la Universidad Nacional de La Plata (Argentina). Docente auxiliar e investigadora de la Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia. Correo: carolina.espinal@colmayor.edu.co / ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9530-9988>

³¹ Profesional en Planeación y Desarrollo Social y magíster en Educación y Derechos Humanos de la Universidad Autónoma Latinoamericana. Integrante del grupo de investigación Estudios sobre Desarrollo Local y Gestión Territorial. Correo: l.alejo0894@gmail.com / ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4636-6652>

Resumen

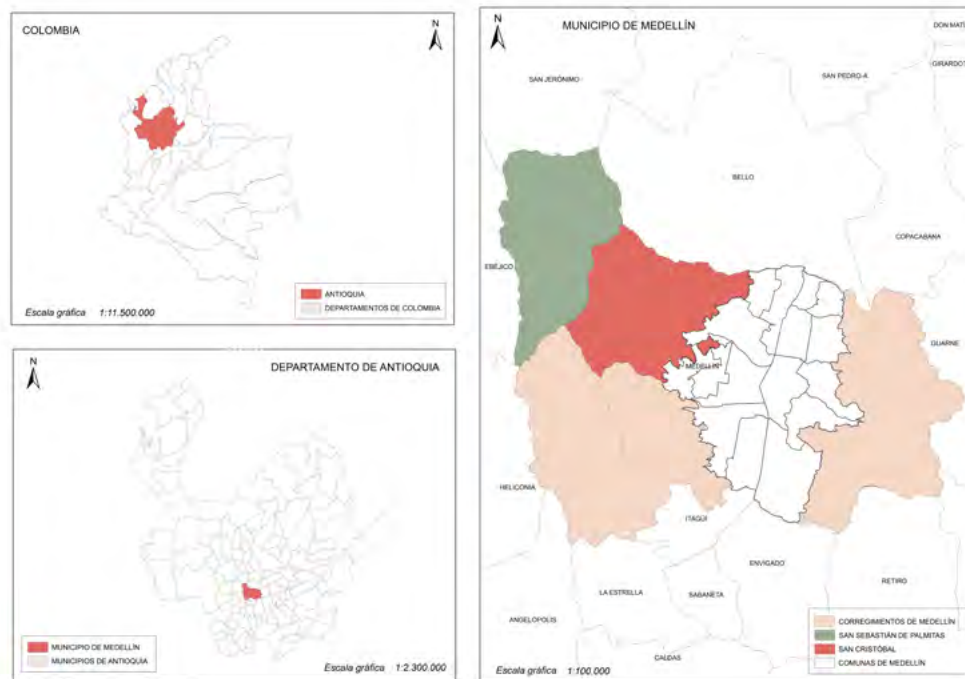
El presente texto responde a un interés por explicar conceptual y contextualmente algunos conflictos, dinámicas y problemáticas emergentes en el contexto de transformación de los corregimientos de San Cristóbal y San Sebastián de Palmitas, dos territorios rurales de los cinco que forman parte de Medellín y que, por lo tanto, no escapan a las contradicciones entre las concepciones de desarrollo en contextos urbanos y rurales, ni mucho menos a fenómenos y procesos relacionados con la mercantilización del desarrollo urbano o de ciudad, a los conflictos ambientales ni a la pérdida de vínculos afectivos de sus habitantes con los territorios. Para esta exploración se recurrió a la técnica de revisión bibliográfica, al igual que a entrevistas semiestructuradas a actores comunitarios relevantes en ambos contextos. Entre los resultados llaman la atención las tensiones socioculturales derivadas de las transformaciones ocurridas, las cuales se ven potenciadas por los procesos de mercantilización de la ciudad. A modo de conclusión se hace un llamado a profundizar frente a las miradas críticas en que la academia y las instituciones públicas leen e interactúan con la ruralidad desde las lógicas del desarrollo.

Palabras clave: territorios rurales, tensiones territoriales, procesos de transformación, fenómenos urbano-rurales.

Introducción

Cuando se hace referencia a Medellín, inmediatamente se piensa en *ciudad* y en sus dieciséis comunas o divisiones territoriales urbanas; sin embargo, buena parte de su territorio es de carácter rural y está representado en cinco corregimientos o subdivisiones rurales del municipio, con sus respectivas veredas o divisiones rurales dentro de los mismos corregimientos (**Figura 6-1**). Como se ha dicho hasta el momento, el interés de este texto se concentra específicamente en dos corregimientos, ambos de la zona occidental de Medellín: San Cristóbal y San Sebastián de Palmitas. De acuerdo con Egio-Rubio y Torrejón-Cardona (2014b), estos territorios ocupan, respectivamente, 49,5 y 57,5 kilómetros cuadrados de los 270 que componen el suelo rural del municipio de Medellín, el cual, a su vez, representa el 70,6 % de la totalidad del territorio municipal.

Figura 6-1
Contexto espacial



Fuente: Elaboración propia con base en ESRI (2020).

Los corregimientos de San Sebastián de Palmitas y San Cristóbal fueron fuertemente impactados social, ambiental y espacialmente por la construcción de la actual vía que desde Medellín conduce al mar (conexión vial Aburrá-Cauca), la cual inició procesos en 1996, pero fue concluida en 2006 con la inauguración y puesta en marcha de un túnel de 4,6 kilómetros de longitud conocido como el túnel de Occidente o túnel Fernando Gómez Martínez. Toda la obra transformó radicalmente el territorio de ambos corregimientos en sus diferentes dimensiones (física, ambiental, social, económica, política y culturalmente); pero fue el túnel el que marcó el inicio de las transformaciones definitivas en los territorios, paisajes y lugares rurales, porque coincide con un momento favorable en el que Colombia, Antioquia y especialmente Medellín comenzaron un proceso de destigmatización en el ámbito internacional frente al histórico conflicto armado y al narcotráfico, convirtiendo los territorios urbanos y rurales en alternativas de desarrollo y redesarrollo urbano, de turistificación y mercantilización, entre otras, con las respectivas dinámicas y problemáticas que suscitan.

Este texto parte de un interés por explicar conceptual y contextualmente algunas contradicciones, conflictos, dinámicas y problemáticas emergentes en el contexto de transformación de los corregimientos de San Cristóbal y San Sebastián de Palmitas (2000-2020); territorios rurales que forman parte de Medellín y que, por tanto, no escapan a las contradicciones entre las concepciones de desarrollo

en contextos urbanos y rurales; tampoco a los fenómenos y procesos relacionados con la mercantilización del desarrollo urbano o de ciudad, a los conflictos ambientales ni a la pérdida de vínculos afectivos de sus habitantes con los territorios. A partir de estas cuatro tensiones se estructura el presente texto, dando lugar a uno de los resultados de investigación del proyecto *Topofilias juveniles y apropiación social de los territorios rurales en los corregimientos del occidente de Medellín y algunos municipios de la región del Occidente antioqueño*.³²

La pertinencia de este texto está relacionada con que la ruralidad imbrica distintas dimensiones que están en constante transformación, tanto desde sus elementos más abstractos como desde los concretos. Desde imaginarios y prácticas hasta la materialidad territorial, trastocando la composición de sus sistemas ecológicos, las definiciones sobre ruralidad como categoría conceptual atraviesan una constante pugna por su definición, especialmente a la luz de categorías sumamente políticas y polémicas como el desarrollo. Problematizar lo que ocurre en el seno de los territorios rurales a la luz del progreso urbano es menester para pensar y actuar formas sensibles, situadas y pertinentes de comprender lo rural y las relaciones contradictorias que han emergido en su relacionamiento con las urbes, tanto desde planos epistemológicos como ontológicos.

Aproximaciones conceptuales

Contradicciones desde las concepciones de desarrollo entre los territorios urbanos y rurales

Tradicionalmente, en América Latina los conceptos *subdesarrollo* y *desarrollo* han sido asociados a lo rural y lo urbano, respectivamente. Por un lado, autores como Pérez (2004) afirman desde hace más de una década que el mundo latinoamericano rural se...

... caracteriza por tener grandes concentraciones urbanas y baja densidad rural, baja calidad de la infraestructura y escasa conectividad, concentración de la riqueza e incremento de la pobreza, desigualdad en la tenencia y acceso a la tierra, gran peso de la agricultura en la economía general de la región, enfoque sectorial de las políticas y programas de desarrollo rural, y sobreexplotación y mal uso de los recursos naturales (pp. 181-182)

Lo anterior, podría suponerse, surgió como una consecuencia derivada del afán de los países latinoamericanos por adaptarse a los modelos de desarrollo asimilados o considerados propios de los países primermundistas durante la segunda mitad del siglo XX, en razón de acercar las urbes del sur a los crecimientos

³² Proyecto realizado entre 2017 y 2020 por el grupo Estudios sobre Desarrollo Local y Gestión Territorial.

financieros devenidos de los centros urbanos de los países tradicionalmente asociados a modelos económicos neoliberales. En esta línea de pensamiento, Cifuentes (2005), a favor de entender la relación entre los territorios rurales y urbanos, argumentaba que:

... la forma de ver el territorio rural desvirtúa las condiciones reales de este sistema; en ese afán por escindir la ciudad del campo el hombre se olvida de que ambos subsisten a través de una dinámica conformada por las diferentes redes ecosistémicas en interacción con las tensiones generadas por los diferentes agentes del sistema (p. 3).

Aportando a la exploración de lo rural, posteriormente Suárez y Tobasura (2008) considerarían que el concepto de lo rural, desde sus consideraciones lingüísticas, históricamente “ha estado más referido al ser humano y a su medio, a sus múltiples relaciones y al conjunto de sus actividades, es decir, ha tenido una connotación más socioantropológica que productivista” (p. 4481). Así mismo, para Muñoz (2011), “la reflexión sobre la relación entre lo rural y lo urbano se ha centrado en marcar una brecha que los separaba y en ocasiones los oponía como categorías conceptuales y formas de vida diferentes y enfrentadas” (p. 354).

Los apartados anteriores son solo una pequeña muestra de uno de los debates que continúan creciendo en América Latina: el lugar de los territorios rurales en los esquemas de desarrollo modernos y la naturaleza de su relación con las urbes. En años más recientes, Elizalde y Thayer (2013) se planteaban, entre otras preguntas:

¿Existe aún el campo? ¿Desapareció el campesinado? ¿Triunfó la expansión del modo de vida urbano y de los urbanistas? ¿Subsiste aún un modo de vida rural? ¿Existe aún una cultura campesina? ¿Cuáles son las tensiones y principales amenazas que recorren el mundo rural latinoamericano? (p. 3).

Estas inquietudes abordan un panorama amplio por considerar. Entre otros asuntos, suscitan la reflexión sobre el rol de lo rural en Latinoamérica, y, más allá de esto, la relación de los territorios rurales con los urbanos. Históricamente, las urbes y, más aún, las centralidades urbanas han fungido como los catalizadores de los servicios de toda índole que son ofrecidos a una población en general; usualmente, el vivir más cerca de la centralidad implica mayores costos de vida, en razón de la proximidad con los centros de servicios disponibles, o, en otras palabras, con los subsistemas espaciales característicos de las espacialidades urbanas (Camarena et al., 2003).

Esta disputa por el orden funcional de los centros urbanos y su asociación epistemológica y empírica a conceptos como desarrollo o progreso, en última instancia, termina generando diferentes manifestaciones de tensiones, conflictos, resistencias o contrariedades en ámbitos sociales, espaciales, económicos, políticos y culturales, entre otros. El análisis de estas relaciones es importante en función de comprender no solo el rol de las tensiones internas de los territorios urbanos, especialmente de urbes con tantas particularidades, como es el caso del municipio de Medellín, sino de las ramificaciones que las mismas apuestas urbanas imprimen en las periferias rurales configuradas dentro del perímetro municipal. Si bien el presente escrito propone posicionar la mirada en un escenario local, el asunto de las tensiones devenidas de la contraposición de miradas urbano-rurales responde a una situación de orden mayor. Colombia en particular guarda una deuda histórica con lo rural, la cual se pone de manifiesto, según Ruiz (2017)...

... en la baja inversión en todos los frentes, la insuficiente infraestructura y la ausencia institucional. El problema de la concentración de la propiedad continúa vigente, las mejores tierras se encuentran en pocas manos y muchas de ellas son usadas en una ganadería poco productiva, los campesinos se ubican en zonas de ladera que deben sobreexplotar y de las que después son desplazados por conflictos o presionados por la frontera agrícola (p. 306).

Mercantilización de los territorios y otras tensiones

La mercantilización, entendida como proceso consecuente con el capitalismo, se relaciona con diferentes procesos de transformación de las ciudades y de las dinámicas urbanas, y, por lo tanto, es responsable de la emergencia de multiplicidad de conflictos territoriales, que, en palabras de Sabatini (1997, citado por Azuela y Cosacov, 2013) son...

... antes que nada conflictos sociales por el control del territorio que tienen un carácter multidimensional y distributivo y suelen surgir en torno a grandes proyectos productivos, de infraestructura e inmobiliarios originados por cambios en los usos del suelo y por la distribución de esas externalidades (p. 151).

Por efecto de las transformaciones territoriales que supone la mercantilización, este proceso guarda una estrecha relación con los conflictos ambientales y con la pérdida de vínculos afectivos de los habitantes con sus territorios, haciéndose frecuente en el contexto latinoamericano encontrar referencias sobre mercantilización de la biodiversidad, de los recursos naturales, de la urbanización, de la cultura, entre otras relacionadas con actividades turísticas y extractivistas.

Algunos autores hacen referencia explícita al concepto de mercantilización en relación con el fenómeno urbano, entendido desde Lefebvre (1978) como realidad compleja y global. Bien sea como mercantilización del desarrollo urbano (De Mattos, 2008) o mercantilización de la ciudad (Cuenya, 2016; Pérez, 2014), en ambas se hace énfasis en las características espaciales, ambientales y en los sistemas de objetos presentes en la ciudad, así como en las dinámicas, problemáticas y demás sistemas de acciones y relaciones urbanas que supone.

Para De Mattos (2008), la mercantilización del desarrollo urbano se entiende como un *fenómeno de alcance mundial*, consecuente con las transformaciones socioterritoriales en el contexto de la globalización, las cuales tienen que ver con “la creciente velocidad con la que se mueven grandes sumas de capital, el debilitamiento de la intervención estatal en la gestión urbana y la competencia entre ciudades que buscan atraer inversiones” (p. 37). Cada uno de estos elementos está relacionado y favorece directa o indirectamente el crecimiento y la valorización de la inversión inmobiliaria y los bienes raíces, que, de la mano de la empresa privada, favorecen el desarrollo y la transformación urbana, los mismos que paralelamente “profundizan la fragmentación” (p. 35) y favorecen “la tendencia a que las desigualdades socio-territoriales existentes en estas ciudades se acentúen” (p. 55).

En la mercantilización del desarrollo urbano, están involucradas las estrategias de *city marketing* (*marketing* de ciudad o *marketing* urbano), las cuales, de acuerdo con De Mattos (2008), se han constituido en una excusa de las administraciones para ampliar la inversión inmobiliaria como “un requisito para incrementar la capacidad productiva y el crecimiento de sus ciudades” (p. 50), en razón de los requerimientos de turistas y empresas inversoras, y como una “condición necesaria para aumentar los correspondientes niveles de empleo y de ingreso y, por último, para asegurar una mejor calidad de vida para sus habitantes” (p. 50). Sin importar el panorama positivo que promueven las administraciones mediante el *marketing* urbano, “el escenario urbano resultante continúa poniendo en evidencia una diferencia cada día más nítida entre las partes más ricas y más pobres de cada ciudad” (p. 55), lo cual hace cada vez más previsible el avance inexorable de las ciudades “hacia una situación de creciente conflictividad y violencia” (Pedrazzini, 2005, citado por De Mattos, 2008, p. 55).

Hasta el momento se ha dicho que la mercantilización del desarrollo urbano supone, desde una perspectiva socioterritorial, segregación residencial (ricos-pobres); exclusión por los altos costos del suelo y desplazamientos por dificultad para asumir los montos de valorización; llegada de migrantes nacionales e

internacionales estables o transitorios por la misma eficacia del *marketing* urbano, entre otras implicaciones que dan lugar a nuevas transformaciones territoriales, relacionadas con la expansión de la ciudad hacia las periferias (periurbanización), la conurbación, el policentrismo y el fenómeno de la ciudad región... No obstante, entre los problemas que advierten Hack *et al.* (1996, citados por Azuela, 2010), en relación con la ciudad región en el contexto de la globalización y, más específicamente, de su mercantilización, se mencionan los “corredores elitistas” de la globalización frente a un agudo contraste con la precaria “ciudad residual”, donde se hace “caso omiso de la economía local” y, por ende, se invisibilizan pequeños productores y economías agrícolas, mientras las oportunidades de empleo se estancan “paralelamente al declive poblacional” y en consecuencia con el “desequilibrio de oportunidades económicas que condena a un segmento creciente de la población a la pobreza” (p. 14).

Por otra parte, la mercantilización de la ciudad, según Cuenya (2016), es un concepto relacionado con el proceso que acompaña su elitización y corresponde a “un nuevo patrón de urbanización enfocado en las necesidades del capital inmobiliario y de los escalones superiores de la sociedad. En buena medida, este patrón expresa el proyecto espacial del capitalismo en su etapa globalizada” (p. 169). La exclusividad a la que hace referencia Cuenya (2016) se relaciona con cierta homogeneidad y singularidad en los espacios, prácticas y dinámicas, donde no tienen cabida “la suciedad, desorden, ruidos molestos, inseguridad y contaminación” (p. 169), por lo que constituye un elemento diferenciador y reproductor de polarización, fragmentación y segregación social, y de múltiples conflictos territoriales, dinámicas y problemáticas que no solo justifican la mercantilización, sino que reivindican la necesidad de un proceso alternativo denominado *desmercantilización de la ciudad*, mediante el cual, el desequilibrio económico y social de la mercantilización de la ciudad se mitiga un poco por acciones estatales de la mano de políticas públicas o por acciones sociales encaminadas a defender el territorio, bien sea por necesidades habitacionales y de consumo, o por particularidades identitarias.

La desmercantilización social “explica la existencia de una importante proporción de la superficie de las ciudades urbanizada por fuera del *predominio* de la producción y consumo mercantilizados, con procesos desarrollados, también, fuera del *predominio* estatal” (Pírez, 2014, p. 4); es decir, tiene que ver con la informalidad y la producción informal de la ciudad, así como con la desigualdad, la segregación, la injusticia social y la desatención estatal.

Algunos procesos de desmercantilización social cuentan con el apoyo estatal; sin embargo, según Pérez (2014), esto no significa la subordinación de las comunidades dentro del proceso. Generalmente, las personas que acompañan estos procesos no cuentan con mucha solvencia económica, y acuden al establecimiento de alianzas sociales con pares de acompañamiento en las luchas ciudadanas o con entidades no gubernamentales para la obtención de recursos financieros o de otro tipo.

Materiales y métodos

La investigación partió de un enfoque cualitativo, procurando facilitar la comprensión de los fenómenos sociales relacionados con las dinámicas que conjugan lo urbano y lo rural tanto en el ámbito epistemológico como en el ontológico. Recurrir a herramientas y técnicas que facilitaran la construcción de un esquema hermenéutico fue un tema central para el equipo de investigación al momento de realizar las labores de campo respectivas.

Para la recolección de información se recurrió al empleo de dos técnicas en particular: revisión bibliográfica y entrevista con expertos.

Revisión bibliográfica

Para la revisión bibliográfica, en un primer momento se llevó a cabo un levantamiento general bibliográfico con base en tres tipos de documentación. Inicialmente, fueron consultadas fuentes académicas y científicas en repositorios universitarios. En un segundo nivel, se consultaron documentos oficiales y públicos, como planes de desarrollo corregimentales y municipales, al igual que políticas públicas relevantes. Finalmente, también se consultaron fuentes teóricas de mayor envergadura. En la siguiente tabla pueden identificarse los elementos que posibilitaron la búsqueda de información en estos tres niveles.

Tabla 6-1

Criterios de la revisión documental

<i>Referencias académicas y científicas</i>		
<i>Términos de consulta</i>	<i>Año de publicación</i>	<i>País de publicación</i>
Ruralidad, mercantilización del campo, expansión urbana	2000-2019	Argentina Brasil Chile Colombia Ecuador Estados Unidos
<i>Documentación pública</i>		
<i>Tipo de documentación</i>	<i>Temas centrales dentro de la política</i>	<i>Alcance de la política</i>
Planes de desarrollo Planes de ordenamiento territorial Políticas públicas Decretos Acuerdos	Ruralidad Regularización del crecimiento urbano Turismo rural Conservación cultural	Corregimental Municipal
<i>Referencias teóricas</i>		
<i>Autores principales</i>	<i>Categorías de análisis</i>	
Bozzano (2009) Lefebvre (1978) De Mattos (2008) Cuenya (2016) Pírez (2014)	Territorio Derecho a la ciudad Ruralidad Mercantilización de la ciudad / Mercantilización de lo urbano	

Fuente: Elaboración propia.

Entrevista con expertos

Para la recolección de evidencia empírica fue utilizada la técnica de entrevista semiestructurada, mediante la cual se indagó sobre asuntos relacionados con las transformaciones urbanísticas que han experimentado los territorios rurales con cercanía a la ciudad durante la última década.

Para la elaboración del formulario de entrevista se tuvieron en cuenta los parámetros expuestos en la siguiente tabla:

Tabla 6-2

Criterios de entrevistas

<i>Categoría de análisis</i>	<i>Observable</i>
Territorio	Relación con San Cristóbal / San Sebastián de Palmitas
Derecho a la ciudad	Reivindicaciones y vínculos afectivos con el territorio
Ruralidad	Prácticas tradicionales que perduran / que se han deteriorado
Mercantilización	Amenaza de desterritorialización

Fuente: Elaboración propia.

Resultados

Palmitas, entre la transformación y la fragilidad de los lazos afectivos de sus habitantes con el territorio

San Sebastián de Palmitas (también referido como Palmitas o comuna 50) cuenta con ocho veredas y una población aproximada de 5476 habitantes, de acuerdo con su Plan de Desarrollo Local (Alcaldía de Medellín, 2014, p. 39). En la actualidad puede ser entendido como uno de los territorios que ostentan un considerable número de características socioeconómicas y culturales tradicionalmente asociadas a las prácticas rurales de antaño, y cuyos espacios se ven marcados por una suerte de imaginarios diversos que ejemplifican rasgos de las formas de vida del campesinado colombiano (Egio-Rubio y Torrejón-Cardona, 2014a).

Ciertas manifestaciones de las a menudo difusas y complejas formas de relacionamiento entre lo urbano y lo rural pueden ser percibidas en la historia de San Sebastián de Palmitas. Al respecto, Muñoz (2010) refiere la construcción de la *vía interveredal* y sus obras asociadas a inicios de la década de 1980, la cual pretendió facilitar la movilidad de la población del corregimiento a través de sus veredas y centros poblados. Según Muñoz (2010), esta facilidad en la movilidad posibilitó la llegada de nuevas prácticas de interacción entre habitantes y vías de acceso, en función del aumento en el uso de vehículos y automóviles y el detrimento de los medios tradicionales de movilidad en el territorio, tales como mulas o caballos (p. 356).

Posicionando la mirada en los factores que han configurado el relacionamiento externo del corregimiento, San Sebastián de Palmitas históricamente funge como un punto de conexión entre el municipio de Medellín y el Occidente del departamento de Antioquia por su ubicación geográfica; al respecto, recuérdese que, antes de la construcción de la actual vía al Mar, la mejor ruta entre Medellín y los municipios del Occidente y el Urabá antioqueños era la *vía a Palmitas*, lo que hacía que su centralidad fuera paradero obligado para cualquier medio de transporte y, por tanto, epicentro de dinámicas económicas locales particulares. En la actualidad, de acuerdo con Muñoz (2010), la ubicación de Palmitas, y especialmente de sus veredas más cercanas a la vía al Mar (por ejemplo, La Aldea), representa múltiples oportunidades de crecimiento económico para el territorio, por cuanto motiva la llegada de nuevos pobladores, cuyo interés reside en habitar un espacio que les permita facilitar la movilidad entre diferentes espacios regionales, situación que simultáneamente estimula la creación de restaurantes, hoteles, mercados, oportunidades de recreación, etc. (p. 356). Estas oportunidades, si bien podrían suponerse como el curso idóneo de la expansión del desarrollo en

las zonas periurbanas de una centralidad urbana, en términos prácticos representa el desplazamiento o la transformación de los escenarios productivos tradicionales, lo que a su vez desencadena una serie de replanteamientos endógenos territoriales dentro de los imaginarios comunitarios. Ante esta situación, Muñoz (2010) afirma que:

Es notorio cómo los intereses de los habitantes del corregimiento de Palmitas se encuentran divididos, de un lado se ubica la población adulta que ve en el campo una alternativa de supervivencia, sin desconocer las posibilidades que para los jóvenes implica el estar más cerca del centro de Medellín y otras localidades; de otro lado, están los niños y jóvenes, que han comenzado a percibir a la ciudad y su estilo de vida como una alternativa deseable; los pobladores ven cómo desde el inicio de la construcción del megaproyecto su territorio se transforma rápidamente a nivel ambiental, paisajístico, económico y social (p. 359).

Lo anterior constituye un reflejo de las tensiones asociadas a las transformaciones territoriales que supone la mercantilización de los territorios, y en relación no solo con los conflictos ambientales ocasionados por los evidentes cambios en los sistemas de objetos naturales, donde la biodiversidad y los recursos que ofrece la naturaleza se ven vulnerados, sino también con la fragilidad de los sistemas de acciones, especialmente en relación con las dinámicas económicas y con los lazos afectivos de los habitantes con sus territorios.

San Cristóbal y el reasentamiento de habitantes de la centralidad de Medellín

Por otra parte, San Cristóbal (o comuna 60) es un corregimiento con diecisiete veredas y una población aproximada de 99.612 habitantes a 2018, según su perfil demográfico (Alcaldía de Medellín, 2018). Es un territorio más cercano a Medellín y, por consiguiente, más afectado por su acelerada expansión urbana, principalmente en razón de su hibridación física, social, económica, política y cultural. Se trata de un corregimiento en el que se han presentado múltiples transformaciones que facilitan la comprensión del origen de las constantes tensiones en las que hoy se sumerge a consecuencia de sus interacciones con la ciudad. Estas particularidades guardan estrecha relación con los sistemas de objetos y de acciones asociados con obras de infraestructura vial, como la denominada vía al Mar, el túnel de Occidente y la doble calzada, y con planes de reasentamiento urbano, como el Plan Parcial Pajarito, donde actualmente se encuentra la Ciudadela Nuevo Occidente, y, más recientemente, el traslado desde Medellín hacia el corregimiento del Complejo Carcelario y Penitenciario El Pedregal, ubicado en una vereda que lleva este mismo nombre.

Si bien la infraestructura vial y el traslado del complejo carcelario cumplen con un propósito orientado hacia el fortalecimiento de diferentes indicadores socioeconómicos locales, regionales y nacionales, las transformaciones de índole endógena de mayor visibilidad en las comunidades periurbanas de San Cristóbal yacen en el proyecto de ciudad de Nuevo Occidente, consignado oficialmente desde los lineamientos de intervención territorial del Plan Parcial Pajarito (Pérez, 2016). Este consta de la construcción y el mantenimiento de múltiples soluciones habitacionales verticales, conectadas y fortalecidas por diferentes obras de infraestructura (atendiendo a sistemas integrados de transporte, espacios de integración como unidades de vida articulada, etc.), cuya intención, en términos generales, yacía en la expansión del desarrollo urbanístico en el suelo rural del municipio por medio de la implementación, según Ceballos (2016), de aproximadamente 23.000 unidades de vivienda de interés social.

De acuerdo con Ceballos (2016), este proyecto de ciudad comenzó a gestarse desde inicios del siglo XXI, y en torno a su construcción surgieron acontecimientos que, de una forma u otra, terminaron por dar forma a las tensiones que eventualmente originaría a partir de los cambios socioterritoriales implicados en la construcción de la megaobra. Quizá el principal detonante de las tensiones que se manifestarían con el pasar de los años fue la llegada, por disposición de la Alcaldía de Medellín, de una comunidad (diversa) proveniente del barrio Moravia para ocupar las viviendas de interés social (VIS) de la Ciudadela Nuevo Occidente.

Moravia, antaño una comunidad periférica de Medellín, consolidada a partir de múltiples manifestaciones del conflicto social colombiano desde mediados del siglo XX (López, 2015), comenzó a proyectarse como la nueva centralidad del municipio de Medellín en función de su ubicación geográfica, la cual conecta directamente el norte de la ciudad con los municipios aledaños del norte del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Esto representa un asunto socioeconómico particularmente importante en el nivel municipal, por cuanto el relieve de la ciudad no le permite expandirse hacia el occidente y el oriente, y las laderas que rodean a Medellín presentan una dificultad para la construcción por sus características geomorfológicas. Esto no solo incentiva, sino que vuelve necesaria la focalización de los esfuerzos de planeación urbanística de la ciudad en función de sus centralidades del norte y del sur.

Ahora bien, esta situación resulta relevante porque los esfuerzos de intervención de la administración municipal para asegurar el control de la centralidad norte de la ciudad, ocupada históricamente por el barrio Moravia, obligaron a

que tuvieran que identificarse formas de reubicar o reasentar a la población que históricamente había construido y habitado aquel territorio, que antaño había crecido como periferia, pero que con el pasar de los años se proyectaba como un nuevo centro urbano. Es allí, en la disputa por el territorio moravita, donde se cruzan los discursos que en última instancia tendrían ramificaciones importantes para la ruralidad de Medellín, particularmente el corregimiento de San Cristóbal.

De acuerdo con Guevara-Becerra y Acevedo-Castro (2011), en las viviendas de Nuevo Occidente fueron reubicadas familias provenientes de los barrios Moravia, Santo Domingo, Popular, y demás barrios considerados informales o populares desde los esquemas tradicionales de la planeación urbana de la ciudad. En esa medida, el presente escenario suscita una mirada crucial para entender las tensiones generadas en los territorios rurales a partir de las dinámicas urbanas, por cuanto en el límite periurbano de San Cristóbal, enmarcado por la Ciudadela Nuevo Occidente, se presentó el encuentro entre la población que devenía de la nueva centralidad de Medellín y aquellos que tradicionalmente habían vivido de las prácticas rurales tradicionales.

Según varios autores (Ceballos, 2016; Pérez, 2016; Zapata *et al.*, 2017), las tensiones que se desarrollaron a partir de las interacciones entre la población proveniente de ambos escenarios desencadenaron en una serie de conflictos que han escalado con los años, y que en la actualidad representan un resquebrajamiento de las dinámicas locales de San Cristóbal por medio de la configuración de nuevas identidades territoriales, disputas por el control de los diferentes espacios del borde urbano-rural occidental del municipio, y la configuración de los escenarios de acción de múltiples actores armados al margen de la ley.

Discusión y conclusiones

Las tensiones manifestadas en ambos territorios devenidas de las formas de interacción entre las dinámicas urbanas y rurales en el contexto de Medellín pueden reflejar, retomando apuntes de Mombelli (2011), la configuración de nuevos paradigmas socioespaciales. Es decir, los cambios socioterritoriales que allí se han gestado en las últimas décadas a partir de la construcción de vías, centros poblacionales e infraestructura de servicios han propiciado el surgimiento de nuevas concepciones del territorio y tejidos comunitarios que interactúan de formas diferentes a las tradicionales desde dimensiones sociales, ecológicas, económicas y demás. Dadas las apuestas modernas de los discursos del desarrollo en el mundo por la expansión constante de las estructuras financieras y mercantiles a partir de la regularización del urbanismo y la expansión urbana de las

centralidades en zonas periféricas (Pradilla Cobos, 2010; Jiménez *et al.*, 2018), sería posible suponer que las afectaciones a las estructuras mercantiles locales son lo que, en última instancia, podría considerarse como una de las causas determinantes de las tensiones territoriales previamente descritas.

En función de lo anterior, la mercantilización del desarrollo urbano o mercantilización de la ciudad constituye un escenario real y permanente de las ciudades latinoamericanas, donde convergen una serie de transformaciones territoriales, expresadas en cambios físicos, dinámicas y conflictos sociales, espaciales o ambientales. Un ejemplo de esto es la ciudad de Medellín, la cual ha sido el escenario de la planificación de diferentes estrategias, planes, proyectos, programas, procesos, entre otros, que actualmente la consolidan como una ciudad modelo, a pesar de los procesos que están en mora de ser terminados. Estos premios son el resultado de la mercantilización de la ciudad y de procesos estratégicos de mediano y largo plazo que transforman los territorios urbanos y rurales según las necesidades de desarrollo urbano o de *marketing* turístico o empresarial, entre los que está el llamado *urbanismo social*, proceso en el que, si bien se le da una *nueva cara* a la ciudad desde sus aspectos formales y desde transformaciones físicas, también se comienza de alguna manera a desconocer y violentar los intereses de los ciudadanos que habitan estos territorios en transformación. En este contexto de segregación y exclusión aparecen colectivos sociales y ONG apoyando la defensa del derecho a la ciudad, presencia esta muy evidente, por ejemplo, en el marco de las transformaciones del cerro de Moravia (comuna 4), donde muchos de sus habitantes fueron reubicados de conformidad o no en la periferia de la ciudad, en lo que se conoce como la Ciudadela Nuevo Occidente.

Como se mencionó anteriormente, la mercantilización del desarrollo urbano o de la ciudad se evidencia en las características espaciales, ambientales y en los sistemas de objetos presentes en los territorios, los cuales, retomando a Bozzano (2009), son inseparables del sistema de acciones (flujos, dinámicas y problemáticas) que se dan en aquellos. Desde esta perspectiva, una de las tensiones que emergen a partir de una entrevista con el representante de Trekking San Cristóbal (empresa dedicada al turismo comunitario y al ecoturismo en San Cristóbal) es que para los dos corregimientos aquí analizados la vía al Mar, el túnel y la doble calzada constituyen para la institucionalidad una alternativa de desarrollo económico de cara a los municipios turísticos, mineros y diversos étnicamente del Occidente antioqueño, así como una alternativa de planeación basada en la importancia estratégica de la salida al mar en el Urabá antioqueño. En contraposición, para las comunidades de los dos corregimientos, esta transformación vial, más que oportunidades de acercamiento a Medellín y otros

municipios, constituye una visible *cicatriz en el territorio* porque, con la construcción de la vía, ambos corregimientos quedaron divididos por una mole lineal de cemento que cortó el curso de algunas fuentes de agua e impuso dinámicas urbanas y de la nueva ruralidad, como, por ejemplo, desplazamiento paulatino de lo agrícola por otras actividades económicas, la urbanización del campo, venta de servicios especialmente turísticos (agroturismo y ecoturismo), emergencia de los *territorios dormitorio* y apropiación desmercantilizada de los territorios, entre otras.

Al respecto, a pesar de que las dinámicas de apropiación informal se han vinculado generalmente a los fenómenos de la ciudad y su periferia cercana, en la centralidad de San Cristóbal se encuentra ubicado un amplio asentamiento informal conocido como Las Playas, que constituye otro interesante foco de tensiones en razón de la diversidad que confluye en estos contextos, máxime si se tiene en cuenta que a la gran cantidad de colombianos que habitan informalmente los territorios se suma el reciente flujo de inmigrantes, especialmente de origen venezolano.

En síntesis, tanto las contradicciones en las concepciones de desarrollo entre territorios rurales y urbanos como las tensiones respecto de procesos de mercantilización del desarrollo urbano o de la ciudad guardan relación con lo que Bustamante (2016), específicamente para el corregimiento de Palmitas, denominó *los paisajes del desarrollo*, entendidos como...

... herramientas analíticas que nos han permitido evidenciar cómo, por medio de los discursos y las operaciones del desarrollo, se ha agenciado la producción social del espacio. En este contexto, el turismo en la naturaleza como práctica espacial ha servido como estrategia de localización de las operaciones del desarrollo, con la intención de insertar en condiciones de desigualdad a las localidades rurales en el mercado mundial de acumulación de capitales, a través de su sentido de lugar histórico/tradicional en la producción y el intercambio (p. 25).

Paisajes visibles de territorios rurales que dependen administrativamente de las decisiones tomadas desde la centralidad de la ciudad de Medellín; paisajes que ocultan la pérdida del sentido de pertenencia, el rompimiento del tejido social, la inconformidad frente a la modernización de los territorios y a la imposición de nuevas estructuras viales, carcelarias, turísticas, urbanas, entre otras que configuran nuevas dinámicas y problemáticas.

La complejidad de los territorios latinoamericanos, tanto los urbanos como los rurales, hace necesario reflexionar sobre las relaciones que allí se entretienen desde sus diferentes escenarios de interacción. Las tensiones que allí se manifiestan son la materialización de múltiples historicidades e intersubjetividades contrapuestas o divergentes desde niveles económicos, sociales, culturales, religiosos y demás. Focalizar una mirada crítica en estas formas de relacionamiento territorial podría proveer un mayor entendimiento sobre las interacciones entre lo urbano y lo rural desde los escenarios modernos de reproducción del urbanismo, los procesos de expansión urbana, las jerarquías latentes en los discursos del desarrollo, y los paisajes visibles y no visibles que estos configuran.

Referencias

- Alcaldía de Medellín. (2014). *Plan de Desarrollo Local del Corregimiento de San Sebastián de Palmitas*. https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/ProgramasyProyectos/Shared%20Content/Documentos/2015/Planes%20de%20desarrollo%20Local/COMUNA%2050%20SAN%20SEBASTI%C3%81N%20DE%20PALMITAS.pdf
- Alcaldía de Medellín. (2018). *Perfil demográfico 2016–2020. Corregimiento 60. San Cristóbal*. https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/IndicadoresyEstadsticas/Shared%20Content/Documentos/ProyeccionPoblacion2016-2020/Perfil%20Demogr%C3%A1fico%202016%20-%202020%20Corregimiento%2060_San%20Cristobal.pdf
- Azuela, A. (2010). Tendencias y perspectivas de las políticas de suelo. En M. Smolka y L. Mullahy (eds.), *Perspectivas urbanas*. LILP.
- Azuela, A. y Cosacov, N. (2013). Transformaciones urbanas y reivindicaciones ambientales. En torno a la productividad social del conflicto por la construcción de edificios en la ciudad de Buenos Aires. *EURE*, 39(118), 149-172.
- Bozzano, H. (2009). *Territorios posibles: procesos, lugares y actores*. Ediciones Lumière.
- Bustamante, J. C. (2016). *Los paisajes del desarrollo en San Sebastián de Palmitas: el turismo como régimen espacial para la ruralidad de Medellín*. Universidad de Antioquia, Instituto de Estudios Regionales. https://www.academia.edu/36367438/Los_Paisajes_del_Desarrollo_en_San_Sebasti%C3%A1n_de_Palmitas._El_turismo_como_r%C3%A9gimen_espacial_para_la_ruralidad_de_Medell%C3%ADn
- Camarena, M., Gilabert, C., Valdez, A. y Salgado, M. (2003). Centros urbanos, zonas rurales y espacios flexibles de transición: el espacio producido en los Altos de Jalisco. *Espiral*, IX(27).

- Ceballos, J. C. (2016). ¿Los Macroproyectos de Vivienda Masiva solucionan los problemas de habitabilidad? Un acercamiento a la experiencia de Medellín con Ciudadela Nuevo Occidente. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/57725>
- Cifuentes, P. (2005). El cambio de paradigma en el desarrollo rural: ordenación del territorio para un desarrollo sostenible. *Luna Azul*, (21). <https://revistasojs.ucaldas.edu.co/index.php/lunazul/article/view/1518>
- Cuenya, B. (2016). La política urbana frente a la mercantilización y elitización de la ciudad: algunas reflexiones y referencias a la situación argentina. *Cuaderno Urbano*, 21(21), 167-194. <https://revistas.unne.edu.ar/index.php/crn/article/view/1183/973>
- De Mattos, C. (2008) Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano. En M. Córdova Montúfar (coord.), *Lo urbano en su complejidad: una lectura desde América Latina*. Flacso.
- ESRI. (2020). *Datos abiertos. Veredas de Colombia*. <https://datosabiertos.esri.co/datasets/veredas-de-colombia?geometry=-82.070%2C4.061%2C-67.249%2C7.885>
- Egio-Rubio, C. y Torrejón, E. (2014a). Los corregimientos de Medellín, Colombia. Percepciones y resistencias desde un territorio entre lo urbano y lo rural. *Ecología Política*, (47), 93-97. <https://www.ecologiapolitica.info/los-corregimientos-de-medellin-colombia-percepciones-y-resistencias-desde-un-territorio-entre-lo-urbano-y-lo-rural/>
- Egio-Rubio, C. y Torrejón-Cardona, E. (2014b). Actores sociales y ordenamiento territorial rural. Los corregimientos de Medellín, Colombia. *Bitácora*, 24(2), 31-41. <http://www.scielo.org.co/pdf/biut/v24n2/0124-7913-biut-24-02-151.pdf>
- Elizalde, A. y Thayer, L. (2013). Ruralidad y campesinado: ¿categorías en extinción o realidades en proceso de transformación? *Polis, Revista Latinoamericana*, 12(34), 7-12. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-65682013000100001
- Guevara-Becerra, A. B. y Acevedo-Castro, L. J. (2011). Sentidos de comunidad en la Ciudadela Nuevo Occidente, desde la perspectiva de fundación de ciudad, Municipio de Medellín. *Prospectiva*, (16). <https://revistapropectiva.univalle.edu.co/index.php/prospectiva/article/view/1174>
- Jiménez, V., Hidalgo, R., Campesino, A. J. y Alvarado, V. (2018). Normalización del modelo neoliberal de expansión residencial más allá del límite urbano en Chile y España. *EURE*, 44(132), 27-46. <https://dx.doi.org/10.4067/s0250-71612018000200027>
- Lefebvre, H. (1978). *De lo rural a lo urbano. Antología preparada por Mario Gaviria*. Ediciones Península.
- López, L. (2015). *Organización política en barrios de invasión de Medellín: Juntas de Tugurianos, casos Fidel Castro, Camilo Torres y Lenin (1965-1985)*. [Trabajo de grado, Universidad de Antioquia]. Repositorio institucional de la Universidad de Antioquia. <https://biblioteca-digital.udea.edu.co/handle/10495/11451>

- Mombelli, M. I. (2011). Espacios rurales y espacios urbanos. Constantes y cambios en el uso del suelo. *Revista Geográfica de América Central*, 2, 1-19. <https://www.redalyc.org/pdf/4517/451744820857.pdf>
- Muñoz, L. (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*, 24(41), 353-375. <https://doi.org/10.17533/udea.boan.7983>
- Pérez, C. E. (2004). El mundo rural latinoamericano y la nueva ruralidad. *Nómadas*, (20), 180-193. <https://www.redalyc.org/pdf/1051/105117734017.pdf>
- Pérez, P. E. (2016). *La construcción de territorio solidario a partir de un enfoque psicosocial desde la atención primaria en salud (APS) y la autogestión comunitaria en la comunidad de Nuevo Occidente, Medellín, Colombia, Sudamérica*. Cumbre Internacional de Cooperativas. <https://repository.ucc.edu.co/server/api/core/bitstreams/92fee66a-877f-4b3d-b512-4808fe268719/content>
- Pérez, P. (2014). Mercantilización y desmercantilización de las metrópolis latinoamericanas. *Revista América Latina en Movimiento*, (497). <https://www.alainet.org/es/active/79230?language=es>
- Pradilla Cobos, E. (2010). Mundialización neoliberal, cambios urbanos y políticas estatales en América Latina. *Cadernos Metrópole*, 12(24), 507-533. <https://www.redalyc.org/pdf/4028/402837809009.pdf>
- Ruiz, C. (2017). El estado del campo colombiano para la Reforma Rural Integral. El caso de Antioquia. *Estudios Políticos*, (50), 303-325. <https://doi.org/10.17533/udea.espo.n50a16>
- Suárez, N. y Tobasura, I. (2008). Lo rural. Un campo inacabado. *Revista Facultad Nacional de Agronomía Medellín*, 61(2), 4480-4495. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/refame/article/view/24781>
- Zapata, A. M., Hincapié, C. C. y Gómez, J. M. (2017). *Relaciones vecinales entre familias reasentadas de Moravia que habitan en las viviendas de interés social de la Urbanización Las Flores, del proyecto Ciudadela Nuevo Occidente de Medellín 2005-2008*. [Trabajo de grado, Universidad de Antioquia]. Repositorio institucional de la Universidad de Antioquia. <https://bibliotecadigital.udea.edu.co/handle/10495/13999>

UNA AGENDA EN MOVIMIENTO

PLANEACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN CONTEXTO

Este libro se terminó de editar en mayo de 2024



La planeación del desarrollo es un ejercicio en el que se piensan, se proyectan y se promueven formas específicas de ocupación territorial a partir de mecanismos políticos, jurídicos y técnicos aplicados en contexto. En este sentido, planificar el desarrollo implica reconocer los factores económicos, políticos, culturales y ambientales concretos necesarios para la gestión integral de los territorios, a fin de trascender el cortoplacismo y aportar en la construcción de escenarios posibles y deseables.

Entender las diferentes estrategias de planeación pasa por entender los modelos de desarrollo, los actores involucrados, sus intereses y discursos, conforme a la visión territorial que defiendan y a sus lógicas de apropiación; de estas con frecuencia emergen disputas, pero también alianzas y estrategias de cooperación de acuerdo con las circunstancias.

Conscientes de lo anterior, este libro compila seis capítulos derivados de proyectos investigativos en torno a procesos de planeación y ordenamiento territorial en el departamento de Antioquia (Colombia), en los cuales se reflexiona sobre los fenómenos urbano-rurales emergentes en contextos de transformación, las políticas urbanas y el desarrollo local asimétrico, así como algunas prácticas de contraespacio rurales y urbanas en el marco de los conflictos que entraña la producción social del espacio.