



Dinámicas y conflictos territoriales

Compiladores: Elkin Argiro Muñoz Arroyave
Alexandra López Martínez
Miguel Antonio Espinosa Rico



Dinámicas y conflictos territoriales

Relaciones urbano – rurales, desarrollo, desigualdades y segregación en ciudades intermedias y pequeñas

Muñoz Arroyave; Elkin Argiro, López Martínez, Alexandra, Espinosa Rico; Miguel Antonio, compiladores

Dinámicas y conflictos territoriales: Relaciones urbano – rurales, desarrollo, desigualdades y segregación en ciudades intermedias y pequeñas / Elkin Argiro Muñoz Arroyave, Alexandra López Martínez; Miguel Antonio Espinosa Rico, compiladores

Primera edición. Medellín: Sello Editorial T Tecnológico de Antioquia Institución Universitaria, 2020

254 páginas

ISBN impreso: 978-958-8628-55-4

ISBN digital: 978-958-52397-8-4

Desarrollo social. Desarrollo económico. Desarrollo rural. Desarrollo urbano. Luchas sociales. Desigualdad regional. Divisiones administrativas y políticas. Desplazamiento forzado. Migración interna. Infraestructura del turismo. Infraestructura (Economía).

CDD: 303.44

Catalogación en la publicación Biblioteca Humberto Saldarriaga Carmona - TdeA

Dinámicas y conflictos territoriales

Compiladores:

Elkin Argiro Muñoz Arroyave

Alexandra López Martínez

Miguel Antonio Espinosa Rico

ISBN impreso: 978-958-8628-55-4

ISBN digital: 978-958-52397-8-4

Derechos reservados de la presente edición

© Grupo de Investigación Observatorio Público

© Tecnológico de Antioquia

Corrección de estilo, diseño, diagramación e impresión:

Divegráficas S.A.S.

© Sello Editorial T Tecnológico de Antioquia Institución Universitaria

Tecnológico de Antioquia

Calle 78b # 72A - 220

(+57 4) 444 3700

Medellín – Colombia

“Los capítulos publicados en este libro incorporan contenidos derivados de procesos de investigación y estos no representan, necesariamente, los criterios institucionales del Tecnológico de Antioquia. Los contenidos son responsabilidad exclusiva de sus autores. Obra protegida por el derecho de autor. Queda estrictamente prohibida su reproducción, comunicación, divulgación, copia, distribución, comercialización, transformación, puesta a disposición o transferencia en cualquier forma y por cualquier medio, sin la autorización previa, expresa y por escrito de su titular. El incumplimiento de la mencionada restricción podrá dar lugar a las acciones civiles y penales correspondientes”.

© 2020 Todos los derechos de autor reservados.

Tabla de contenido

5	Introducción
9	1 Conflicto y desarrollo. Análisis desde la resignificación del territorio y el retorno a la vereda Arenosas, San Carlos, Antioquia entre los años 2013-2019
43	2 Obras de infraestructura vial como aporte al desarrollo local. Caso: Doble Calzada Oriente (DCO) Palmas–El Tablazo, Antioquia
75	3 Gentrificación y Obsolescencia territorial en los procesos turísticos de Santa Fe de Antioquia
109	4 Transformaciones del espacio rururbano en el municipio de Ibagué, a partir del año 2000
173	5 Imágenes colectivas de la ciudad segregada. Caso de estudio Ibagué, Tolima
213	6 Turismo residencial y expansión urbana. Análisis de las transformaciones territoriales en la Región Central de Antioquia



Introducción

A lo largo de la historia, el sistema capitalista ha entrado en crisis; estas se han generado a medida que ha aparecido un entorno nacional o internacional diferente que ha tratado de restringir su expansión. Desde la década del 70, se comenzó a observar problemas en el proceso de acumulación capitalista, pues el tipo de producción fordista generaba una serie de rigideces que no permitían el adecuado movimiento del capital.

Esta situación generó una nueva crisis en el sistema capitalista, que se trató de resolver con el modelo actual: un “capitalismo global”, de corte neoliberal. El progreso tecnológico ha sido un factor fundamental para este nuevo modelo, ya que le ha dado la posibilidad al capital de trasladarse a través de los diferentes territorios que constituyen el globo terráqueo.

De igual forma, las nuevas políticas neoliberales han permitido el acceso del capital internacional en los diferentes Estados, lo cual ha constituido la plataforma perfecta para el fortalecimiento de esta nueva faceta del capitalismo. Esta lógica del sistema ha posibilitado renovar los territorios que anteriormente eran considerados solo espacios físicos en donde se localizaban las empresas y su producción; ahora son considerados como un actor más que aporta a la competitividad de las actividades económicas. La relación es de doble vía, pues los territorios dan bases para que el capitalismo continúe su crecimiento, y, a su vez, el capitalismo influye en el cambio de relaciones territoriales.

Los procesos antes mencionados del capitalismo global y sus efectos en los territorios no son recientes, siempre se han presentado (Harvey, 2007). La diferencia está en que anteriormente



no se veía los territorios como un actor socioeconómico que influía en estas dinámicas. En la actualidad, las ciudades y sus territorios metropolitanos se encargan de concentrar gran parte de la demanda de las empresas, los servicios especializados, los proveedores y las economías de escala propias de la aglomeración.

Todo esto, sumado a la llegada del capital internacional, lleva a que sean las grandes ciudades a nivel global las que compitan entre sí por esos recursos, por la localización de empresas transnacionales, entre otros procesos. Al presentarse este fenómeno, es notorio que las estrategias de los competidores van a generar diferentes resultados a lo largo del tiempo para cada territorio. Es en este sentido que Ciccolella (2010) habla de territorios inestables, pues es posible que un territorio que fue “ganador” en los años 90, pase a ser “perdedor” en el 2000 o viceversa.

Es de anotar que estos procesos de zonas que se modernizan e integran a la globalización y las que se excluyen, no sólo se dan entre territorios de diferentes naciones, también se presentan al interior de estas e incluso dentro de las mismas regiones metropolitanas. Esto se puede explicar así: el proceso globalizador se concentra en el crecimiento y acumulación del capital, mas no en su distribución y equidad social y territorial. El capital privado se vuelve el encargado del ordenamiento territorial, lo que genera mayor discriminación, marginación y ampliación de los espacios privados, a tal punto de crear ciudades privadas dentro de las ciudades (*gentrification*).

El capitalismo global ha provocado nuevas dinámicas en los territorios, ya que la competencia internacional entre las empresas ha presentado un crecimiento exponencial. Según Iglesias y Ramírez (2008), existen dos salidas para los territorios ante la globalización: el fortalecimiento de las empresas transnacionales de gran escala, con una red global de producción; o la creación de sistemas de pequeñas empresas con una fuerte identidad territorial y que satisfagan las necesidades de pequeños nichos de mercado.



Cualquiera de las dos alternativas tiene repercusiones sobre la organización productiva de los territorios y viceversa. En el primer caso, las grandes empresas pueden “escoger” libremente qué tipo de actividades llevar a cabo en un determinado territorio, transformando así su trayectoria económica y posiblemente social. En el segundo, la historia local fortalece y reorganiza la producción local para llegar a una inserción en el mercado global.

El modelo capitalista desde sus inicios ha basado su accionar en la maximización de los beneficios individuales, sin importar el beneficio colectivo. Se supone que cuando todos los agentes actúan, de igual forma el mercado va a encargarse de satisfacer las necesidades de estos. Sin embargo, esto ha llevado a la creación y permanencia de grandes desigualdades sociales y económicas. Lo interesante en las dinámicas actuales del modelo es que, a pesar de estar en un momento de auge total, hay dinámicas que tienen un cambio sustancial de esa filosofía individualista del modelo. El desarrollo local, el desarrollo a escala humana y las formas de organización productiva a través de sistemas productivos territoriales toman las reglas creadas por el mismo capitalismo, para generar procesos socioeconómicos que pretenden realizar cambios fundamentales, como el trabajo conjunto sobre el individual (todo esto aun con problemas, pero se debe reconocer el avance y el cambio mental para este proceso).

A pesar de ello, la polarización territorial se mantiene e incluso se amplía la inequidad territorial con estas nuevas dinámicas de la economía mundial. De allí que sea importante conocer cómo está afectando este capitalismo global a los territorios y cómo podrían aquellos menos favorecidos incursionar exitosamente en estos procesos. Es en este contexto que adquiere importancia el análisis local de los territorios y la forma en que se enfrentan, resisten, adaptan o subordinan los territorios y sus actores ante diversos fenómenos globales.



Es por ello que la finalidad de este libro es mostrar una amplia diversidad de fenómenos que están teniendo efectos sobre los territorios y la manera en que estos responden y buscan sus propios procesos de desarrollo. Se muestran análisis sobre el conflicto armado, impactos de la construcción de obras, expansión urbana y creación de territorios rururbanos, segregación residencial y gentrificación y obsolescencia territorial. Todos ellos exponen formas diferentes de abordar teórica y metodológicamente los problemas territoriales, dando un vistazo amplio de los diversos efectos sobre el desarrollo y el territorio.

Compiladores

Elkin Argiro Muñoz Arroyave

Alexandra López Martínez

Miguel Antonio Espinosa Rico

Referencias

- Ciccolella, P. (2010). La ciudad mestiza: metrópolis latinoamericanas atrapadas entre la globalización y la inclusión social. *Revista Tamoios*, 6(2), 4-16. Recuperado de <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/tamoios/article/view/1414>
- Harvey, D. (2007). *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Madrid, España: Akal.
- Iglesias, D., y Ramírez, J. (2008). La formación de sistemas productivos locales. En *Teoría y Praxis*, 5, 51-67. Recuperado de <http://www.teoriaypraxis.uqroo.mx/doctos/Numero5/Iglesias-Ramirez.pdf>



1

Conflicto y desarrollo.

**Análisis desde la resignificación
del territorio y el retorno a la vereda
Arenosas, San Carlos, Antioquia
entre los años 2013-2019**

*Andrés Felipe Vargas Giraldo
Elkin Argiro Muñoz Arroyave*

1

Conflicto y desarrollo. Análisis desde la resignificación del territorio y el retorno a la vereda Arenosas, San Carlos, Antioquia entre los años 2013-2019

Andrés Felipe Vargas Giraldo*
Elkin Argiro Muñoz Arroyave**

Resumen

El oriente antioqueño ha sido una de las regiones más golpeadas por el conflicto armado; sin embargo, también ha sido una región de un alto crecimiento económico por lo que ambos procesos han generado impactos sociales, económicos, políticos y ambientales. De esta manera, el presente capítulo ahonda en la comprensión de los procesos de resignificación territorial, asociados a la reconstrucción del *tejido social y territorialidad* en la vereda Arenosas del municipio de San Carlos, posterior al retorno de la población desplazada. A su vez, se indaga por la transformación de las lógicas de desarrollo, lideradas desde la población civil. Estas nuevas estrategias de desarrollo, en la vereda, se han visto como un impulso integral a procesos económico, sociales y políticos. La metodología empleada es cualitativa con una mirada crítica del desarrollo y amparada en técnicas como entrevistas semiestructuradas y recorridos territoriales. En tal sentido, se concluye que el proceso de resignificación de la comunidad está configurando una estrategia de *desarrollo local*, alrededor de la vinculación y armonización de sus potencialidades y capacidades territoriales, a través de la premisa del desarrollo integral y sostenible.

Palabras clave:
desarrollo local,
tejido social,
territorialidades,
territorio.

* Profesional en Desarrollo Territorial. Correo: andres.vargas1@udea.edu.co

** Economista, magíster en Desarrollo Regional y Planificación del Territorio, candidato a doctor en Estudios Territoriales. Docente investigador del Tecnológico de Antioquia - Institución Universitaria. Correo: elkin.munoz@tdea.edu.co



Introducción

Los procesos de crecimiento económico que surgieron entre las décadas de los años 60 y 70, en la región del oriente antioqueño, generaron múltiples impactos sociales, económicos, políticos y ambientales, ante los cuales hubo protestas sociales que fueron reprimidas de manera violenta. Esta “represión de los movimientos cívicos en San Carlos se constituyó en el mito fundacional de la violencia. Un mito compartido que no genera divisiones entre los sancarlitanos” (Restrepo, 2009, p. 165). En tal sentido, desde la localidad se afirma que los fenómenos sociales vividos en la región, durante las décadas siguientes, están relacionados con los procesos de crecimiento económico. Por tanto, entender el desplazamiento forzado y todas las acciones victimizantes en el territorio, como una acción lineal que depende únicamente del conflicto armado, es un error¹.

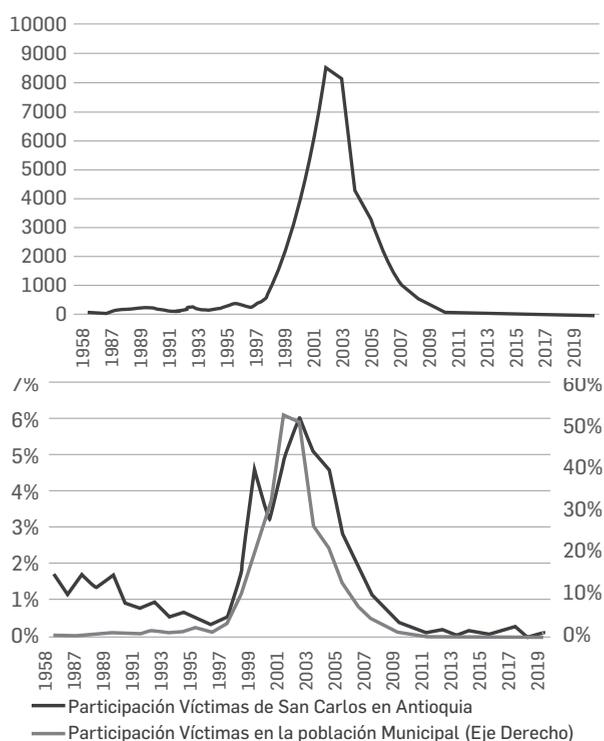
Es necesario comprender que las estrategias de crecimiento económico lideradas desde un modelo de desarrollo centralista pueden ocasionar, a su vez, transformaciones en las dinámicas territoriales. Así, el modelo de crecimiento económico, implementado entre los años 70 y 80 en Antioquia y Colombia, priorizaba intereses particulares de empresarios sobre las condiciones ambientales, sociales y económicas de los territorios. En esta medida, intervenciones en municipios como San Carlos y en todo el oriente antioqueño generaron tensiones locales que poco a poco fueron creciendo hasta que el conflicto armado las catapultó. Esto último dejó a la población civil del municipio desprotegida y con la presencia de nuevos actores locales que cambiaron drásticamente las dinámicas y lógicas territoriales.

1 El asentamiento de los grupos armados y la posterior agudización del conflicto no tiene un origen fortuito, sino que es sumamente necesario retornar hasta el periodo histórico de los años 70 y 80, donde a partir de lógicas capitalistas asentadas en teorías de desarrollo económico dieron espacio para implementar un modelo económico sin análisis de contextos local y realidades territoriales en la subregión del oriente de Antioquia.



San Carlos ha sido un municipio fuertemente golpeado por el conflicto armado, esto se puede ver en las cifras de víctimas del municipio en las últimas tres décadas (Ver Figura 1). El desplazamiento forzado fue una de las acciones victimizantes que más se profundizó en el municipio, hasta el punto de representar una expulsión de casi la mitad de su población durante los años de recrudecimiento del conflicto (1998-2005, como se puede ver en la Figura 1). Entre los años 2009-2011, se generó un proceso de retorno al municipio, momento en el que los actores sociales, como lo plasmaron durante el trabajo de campo, plantean posiciones diferentes frente al desarrollo, haciendo una resignificación del mismo y de su territorio.

Figura 1. Número de víctimas del conflicto en el municipio de San Carlos, 1985-2019.



Fuente: Elaboración propia con base en DANE (2018) y Unidad de Víctimas (2020).



En tal sentido, el objetivo de la investigación que se deriva en este capítulo fue indagar por los procesos de resignificación del territorio y las estrategias de desarrollo, a través de la reconstrucción de las distintas relaciones culturales y sociales de la población civil de la vereda Arenosas. En particular, se busca entender cómo han sido las transformaciones de las dinámicas del *desarrollo local* posteriores al retorno. Para ello, se adelantó una metodología cualitativa con un enfoque sociocrítico², basada en entender el territorio y el desarrollo como procesos construidos por los actores sociales locales. Así, las técnicas de investigación utilizadas se basaron en entrevistas semiestructuradas, recorridos territoriales, revisión documental y observación participante y no participante.

Se llevaron a cabo tres fases metodológicas. En la primera se procedió a la recolección de la información fundamentada en fuentes primarias, donde se hicieron ocho entrevistas semiestructuradas a la comunidad de la vereda Arenosas: seis con líderes sociales y dos con funcionarios del municipio de San Carlos. Además, se complementó con cuatro recorridos territoriales para tomar notas de campo y observar las actividades cotidianas de la población. Por otra parte, se tomaron fuentes secundarias como los informes institucionales: planes de desarrollo municipal, esquemas de ordenamiento territorial y proyectos presentados para el retorno de la población de San Carlos.

La segunda fase fue de sistematización, para lo cual se organizó la información a partir de las siguientes categorías de análisis: *territorialidad*, *tejido social* y *desarrollo local*. La última fase fue de triangulación de la información generada por los informes consultados y todo lo recogido en el trabajo de campo, mediante las entrevistas realizadas, haciendo el contraste con informes de autoridades e interacción con la comunidad de la vereda Arenosas.

2 Se desarrolló un contraste entre la comunicación activa con la población de la vereda Arenosas, en conjunción con los informes presentados por las instituciones encargadas del fortalecimiento social y económico en el territorio posteriormente al retorno.



Este capítulo estará compuesto por tres secciones, además de las respectivas conclusiones y recomendaciones: en la primera, se presenta el apartado teórico y metodológico que acompañó el proceso de investigación; en la segunda, se hace una presentación de la unidad de análisis y algunas de sus dinámicas territoriales; en la tercera, se observan específicamente las estrategias y decisiones de los actores sociales de la vereda Arenosas, en San Carlos, que resignifican su proceso de *desarrollo local*.

Aproximación teórica al *desarrollo local* y su resignificación

La construcción teórica de la investigación estuvo relacionada con los actores sociales del municipio de San Carlos, su realidad y la forma como ellos mismos han tomado una posición frente al retorno, la memoria y las estrategias locales para mejorar las condiciones de vida. En este sentido, con base en la evidencia histórica, y en unión con los proyectos adoptados para el retorno, se forjan nuevas dinámicas de desarrollo a través de la adaptación de capacidades y contextos territoriales. Es así como se identificó el *desarrollo local* como el concepto central para esta investigación, el cual, a su vez, interactúa con otros conceptos derivados: *territorialidad* y *tejido social*. Estos tres conceptos no sólo guiaron este proceso investigativo, sino que también han sido las bases para el fortalecimiento de los procesos de retorno al municipio.

Los proyectos de *desarrollo local* que lideraron los actores retornados debían concentrarse en una implementación de acuerdo con el enfoque y las necesidades territoriales. Ante todo, debían conocer y reconocer quiénes eran los que habían sido desplazados para brindarle una atención adecuada, la cual les permitiera regresar al territorio sin ningún miedo de repetición, desde las prioridades de *atención, reparación y no repetición*.



De este modo, entre estas prioridades, los líderes de los proyectos destacaban el hecho de lograr entregar herramientas a los habitantes para construir un proyecto productivo, el cual les permitiría empezar a formar parte de una actividad económica que no sólo tuviera incidencia en las finanzas personales, sino que también fuera parte de esa reactivación económica que necesitaba el municipio. En este punto, se está hablando de un proceso de *desarrollo local*, ya que son proyectos e ideas lideradas por actores del territorio que a través de sus acciones buscan resignificar los procesos de desarrollo vertical que se habían adelantado en el municipio de San Carlos.

Uno de los programas de retorno clave en el municipio fue el de Familias en su Tierra (FEST), el cual a través de una perspectiva de *territorialidad* y *tejido social* logró impulsar procesos de *desarrollo local*. Según el diálogo con los actores locales, este programa logró ser un proyecto de estabilidad y complementariedad para la construcción colectiva y social del territorio sancarlitano, estableciendo las bases esenciales para la proyección del desarrollo de énfasis local. El programa dispone de una serie de condiciones con el fin de implementar una visión potencial de atención integral, en este caso, y desde la mirada de esta investigación, se puede afirmar que tal programa prioriza el objetivo de la construcción de la *territorialidad* y el *tejido social*.

El programa FEST, busca contribuir a un proceso integral al interior de los territorios, basado en varias aristas estratégicas:

- *Arraigo*: establecer una relación intrínseca con el territorio, desde su conservación y su correcta gestión.
- *Productividad*: búsqueda de una estabilidad socioeconómica, gestionando proyectos acoplados a las potencialidades territoriales.
- *Intervención del hábitat*: mejoramiento de vivienda y promoción de las buenas prácticas al interior de ella.



- Potencialización de *la base social*, creación de lazos fuertes de *tejido social*; a su vez, de manera simbólica, se propende la conservación de la memoria como un medio eficaz de lucha (Centro Nacional de Consultoría, 2016).

Este programa se efectuó con la finalidad de afianzar bases estratégicas de *territorialidades* y cohesiones sociales al interior de la comunidad afectada por el conflicto, para así configurar una sociedad con sentido de pertenencia, de apropiación, de confianza y de correspondencia y reciprocidad en los proyectos de carácter prospectivo que vayan a implementar como territorio. De este modo, a través de este programa se formaban los soportes de esos procesos de desarrollo que emergían en el territorio, donde se hace necesario desglosar y entender la complementariedad de los conceptos de *desarrollo local*, *territorialidad* y *tejido social*.

Teniendo esto en cuenta, a continuación, se discute la posición teórica que se asume frente a estos tres conceptos centrales. De esta forma, *el tejido social* funciona a través de la capacidad que posee la sociedad para agruparse con relación a objetivos en común, desde principios que busquen garantizar bienestares mancomunados (Téllez, 2010). Asimismo, este *tejido social* se consolida como el factor principal de agrupación interseccional entre las múltiples dimensiones que componen el territorio: “**El tejido social** está determinado mediante una base de recursos naturales, ciertas formas de producción, consumo e intercambio, y una red de instituciones y formas de organización que se encargan de darle cohesión al resto de los elementos” (Programa de la Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), 2011, p. 35).

Partiendo de lo anterior, es posible afirmar que el *tejido social* funciona como la base esencial de los procesos enfocados en el *desarrollo local* de un territorio. La utilidad del *tejido social* está



basada en una correspondencia social, es la posibilidad de agruparse y contribuir mutuamente a todos los miembros del grupo. A pesar de esto, la individualidad sigue siendo un elemento central para el actor social, ya que desde sus intereses y la obligación de satisfacer sus necesidades es que encuentra en el trabajo conjunto una oportunidad de crecimiento económico, social y político. En ese sentido, la individualidad también es un hecho de *tejido social*, la ambición y deseo de prosperar generan una intención de buscar personas con quién asociarse y vincular su proyecto a objetivos comunes.

La fortaleza del *tejido social* no solo se encuentra en la eficaz coordinación de esfuerzos para beneficiarse, sino también en cómo estar organizados para enfrentar conjuntamente los efectos colaterales que dispone la sociedad. Se desea conformar "*unos entramados comunitarios enfocados a defender su territorio*" (Gutiérrez, 2011, p. 37) de acciones irregularmente fomentadas y gestionadas por organismos institucionales ilegítimos que no toman en cuenta las opiniones y alternativas de acciones que podrían poseer la sociedad civil.

Por ello, es necesario potencializar y consolidar un *tejido social* estable territorialmente, una coalición interseccional de las múltiples dimensiones que conforman un territorio. Entre tanto, su coordinación transversal con el *desarrollo local* está caracterizada por algunas ventajas:

1. Explica mejor las relaciones intersectoriales y potencia el trabajo multidisciplinario.
2. Permite integrar los ejes fundamentales del desarrollo sostenible, es decir, los aspectos de organización económica, relación con el medio ambiente natural, organización social y política, a su vez, una articulación de los elementos culturales del territorio.
3. Permite gestionar el desarrollo más eficientemente, en colaboración entre actores locales.



4. Potencia la integración de conocimiento acumulado por nuestras sociedades a fin de alcanzar un desarrollo armónico y democrático (PNUD, 2011, p. 36).

Por otra parte, la *territorialidad* es la relación entre las prácticas, actividades, costumbres y la articulación de las dimensiones que componen el territorio frente a la conexión con el sujeto social: “**La territorialidad** es esa relación dinámica entre todos los componentes sociales (economía, cultura, instituciones, poderes) y aquello que de material e inmaterial es propio del territorio donde se habita, se vive, se produce” (Dematteis y Governa, 2005, p. 33). La *territorialidad* se compone con una congruencia simétrica entre lugar/territorio y el sujeto que se apropia de este:

Los humanos transforman la tierra para convertirla en su casa, pero al hacerlo se transforman ellos mismos no sólo mediante la propia acción que implica esa transformación, sino también por los efectos que esa tierra transformada ocasiona sobre la sociedad humana (Delgado et al., 2001, p.16).

Esta proposición, señalada por el autor, acerca de la relación entre sujeto y lugar, está mediada por las prácticas que disponen al territorio a ser propio y diferenciarse frente a otros. Así, el resultado de una configuración territorial está encaminada a lo que el sujeto territorial decida convertir ese lugar. La apropiación y relación con los diferentes componentes sociales dan razón de ser al territorio. Las condiciones de un territorio están caracterizadas por las acciones que los actores sociales deciden implementar al interior de este, por medio de múltiples relaciones con su entorno social, económico, político, cultural y ambiental.

Se entiende, entonces, la *territorialidad* como una relación individual y/o colectiva con el territorio; se determina que tiene la capacidad de transformar un espacio a partir de relaciones dinámicas entre sujetos



propios de ese territorio y foráneos. De tal modo, la *territorialidad* es un conjunto correspondiente entre decisiones e interacciones que eventualmente poseen implicaciones sobre el dinamismo del territorio.

De otro lado, el *desarrollo local* como alternativa surge a partir de los fallos de procesos de desarrollo clásicos, los cuales no focalizaban su atención a las necesidades, realidades y potencialidades territoriales. De esta manera, para los años 80 y 90, se crearon alternativas de desarrollo con un mayor énfasis territorial, donde se proyectaba a los territorios desde sus mismas capacidades; además, de ser una forma para crear mecanismos más vinculantes, participativos y coherentes con las políticas de desarrollo territorial (Williner, Sandoval, Frías y Pérez, 2012).

El concepto de *desarrollo local* se constituye a partir de un enfoque territorial, en forma de reactivación de las capacidades territoriales propias e identitarias de los territorios. Siendo así, una alternativa de desarrollo, cimentada en la potencialización de una estrategia de adaptación a las contextualizaciones de los municipios, de tal forma que se prioriza la intención de configurar un territorio vinculante, participativo y ajustado con sus capacidades territoriales. De este modo, el *desarrollo local* se instaura como una construcción colectiva desde lo propio, con potencialidades y capacidades del mismo orden, con el fin de agrupar toda la contextualización territorial en alternativas que impulsen a todo lo que integre el territorio: **“El desarrollo local** se fundamenta en la consolidación de una economía al interior de un territorio; con instituciones, productores, sociedad y recursos que son propios de este espacio” (Boisier, 1999, p. 9).

Igualmente, la consolidación territorial está sustentada en la capacidad del sujeto social para proveerse de prácticas alternativas que fomenten el *desarrollo local*; además, de una capacidad asociativa para llevar a cabo, en forma de cohesión social, todos esos intereses y deseos del desarrollo desde su perspectiva local. El *desarrollo local*



se consolida a partir de la esencia de la participación, de acuerdos multidisciplinares, del reconocimiento y del respeto por lo que habita territorialmente; además de incorporar iniciativas que se convierten en proyectos. La intención es integrar a todos en la construcción del proyecto de *desarrollo local*.

Es importante resaltar los aportes a la perspectiva del *desarrollo local* propuestos por autores como Vásquez (2009) y Albuquerque (2004), quienes muestran que el *desarrollo local* surge como una alternativa para la proyección de los territorios, desde el objetivo de dinamizar el capital social y las potencialidades territoriales, puesto que el *desarrollo local* hace parte del actuar social de quienes son, viven y conviven con el territorio. Como menciona Albuquerque (2004), el *desarrollo local* destaca esencialmente los valores territoriales, de identidad y diversidad; en ese sentido, estos valores se organizan como un soporte para la conformación de proyectos alternativos de enfoque local, los cuales se configuran a partir de las características de los territorios, desde visiones representadas por los consensos materializados a través de los particulares actores territoriales.

Además, desde la perspectiva del *desarrollo local* de Vásquez (2009), se señala a la cohesión social como primordial en la ejecución apropiada de los programas de *desarrollo local*; este último se caracteriza por agrupar un sistema social, institucional y cultural, los cuales interactúan entre sí (Vásquez, 2009). Adicionalmente, como lo describe Jorge Salinas, la ejecución del *desarrollo local* en un territorio puede tener implicaciones a través de iniciativas de gestión territorial, que posteriormente permite proyectar dinámicas productivas en las entidades locales. Entre algunos de los resultados de la ejecución del *desarrollo local* en un territorio, se encuentran los siguientes:

1. Valorización mayor de los recursos endógenos de cada ámbito local, tratando de impulsar actividades de diversificación productiva y promoción de nuevas empresas locales.



2. Organización de redes locales entre actores públicos y privados para promover la innovación productiva y empresarial en el territorio.
3. Búsqueda de nuevas fuentes de empleo e ingresos a nivel local.
4. Promoción de actividades de desarrollo científico y tecnológico a nivel territorial.
5. Creación de nuevos instrumentos de financiamiento para atender a las microempresas y pequeñas empresas locales.
6. Superación de las limitaciones del enfoque asistencialista implícito en los fondos de inversión social y en los programas de lucha contra la pobreza (Salinas, 2000, p. 36).

Este concepto de *desarrollo local* busca promover la gestión territorial, siendo esta una de las formas en que se organizan las acciones a través de un plan común de intención territorial, desde un proceso de activación participativa que fomenta acuerdos mutuos entre los actores que convergen en el territorio. Asimismo, se provee la necesidad de configurar planes de acción orientados al buen uso y aprovechamiento de los recursos, desde los acuerdos de proyectos en común. Por lo tanto, la gestión territorial se podría definir como un proceso para instaurar un soporte para el desarrollo de capacidades adaptadas al contexto territorial, en vista de incentivar la participación y empoderamiento social de quienes viven y conviven particularmente en el territorio.

De esta manera, la gestión territorial implica conocer, reconocer y apropiarse de los componentes territoriales, de manera que los proyectos originados desde esta gestión involucran el uso sostenible y consciente de los recursos; además, de entablar acuerdos mutuos, donde la participación, el empoderamiento social y autonomía territorial sean las premisas de configuración territorial.

Finalmente, todos los conceptos se agrupan en la misma necesidad del territorio. La gestión territorial funciona como una herramienta



para continuar con la estrategia del *desarrollo local*, lo que implica vincular al sujeto social en la planeación del uso coherente de su territorio, a partir del conocimiento, apropiación, participación y veeduría del desarrollo territorial implicado en su entorno.

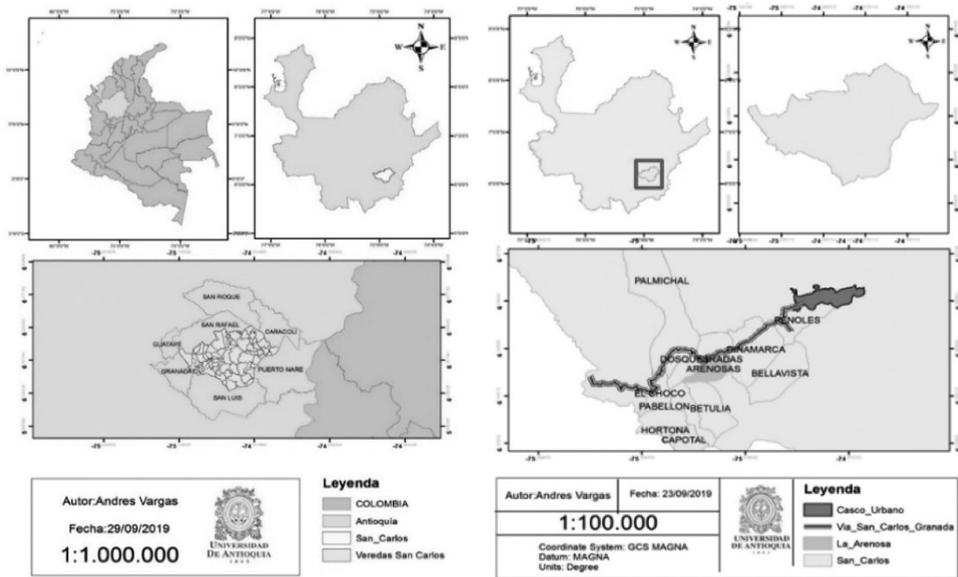
Dinámicas territoriales de San Carlos y la vereda Arenosas

El municipio de San Carlos hace parte de la subregión del oriente de Antioquia (Ver Figura 2), siendo uno de sus 23 municipios, tiene una distancia de 108 Km respecto a la ciudad de Medellín y 203 Km con relación a Bogotá. Posee una temperatura media, entre 23 y 25 grados centígrados. Es un territorio rodeado de cascadas, ríos y otras fuentes hídricas, por lo que es uno de los municipios generadores de energía de Antioquia y del resto del país, aportando aproximadamente el 33% de la energía nacional (Alcaldía Municipal de San Carlos, 2016). Su geografía se caracteriza por poseer un relieve quebrado de altas pendientes y gran riqueza hídrica.

Entre las 78 veredas que componen el municipio, se encuentra Arenosas, unaveredadonde su población fue desplazada prácticamente en su totalidad. Está ubicada a 6 Km del casco urbano del municipio. La vereda actualmente cuenta con aproximadamente 120 familias, 80 permanentes y 40 de veraneo. Concentra su economía en el cultivo de plátano y café, actividad complementada con la piscicultura y, en menor proporción, pero no menos importante, el sector de servicios, representados principalmente en el turismo, la pesca deportiva y el arrendamiento de fincas de veraneo (Secretario de participación social de San Carlos, comunicación personal, 2019).



Figura 2. Localización municipio de San Carlos y vereda Arenosas.



Fuente: Elaboración propia, 2019.

San Carlos es uno de los municipios más azotados por el conflicto armado en el país (Centro Nacional de Memoria Histórica (CNMH), 2014). Se calcula que cerca del 80% de su población salió desplazada entre los años de 1970 y 2005, dejando un perímetro urbano habitado por solo 4.000 o 5.000 personas aproximadamente, de las 25.500 registradas en el censo de 1993 (CNMH, 2011). Es necesario reconocer que los conflictos sociales en San Carlos se han presentado desde inicios de los años 70 y han sido ocasionados en mayor proporción por megaproyectos impuestos desde afuera y la lucha de poderes entre la acción armada insurgente y el poder del Estado.



Desde los informes del Centro Nacional de Memoria Histórica se puede evidenciar que el proceso conflictivo tiene su génesis desde la construcción de importantes proyectos nacionales, como lo fueron los megaproyectos hidroeléctricos y la construcción de la Autopista Medellín-Bogotá (CNMH, 2011). Esto convirtió a San Carlos en un punto estratégico de presión estatal por parte de los grupos armados. El municipio se encargaba de la generación de cerca del 33% de la energía del país, por tanto, controlarlo les daba a los grupos armados la posibilidad de ejercer un poder sobre el Estado (CNMH, 2011).

El desplazamiento en San Carlos no inició con la llegada de los grupos armados al territorio, comenzó desde la imposición de la estrategia de desarrollo nacional orientada hacia el incremento de la producción energética y el crecimiento económico, pero sin resultados de mejoramiento de condiciones de vida real a nivel local. Este desplazamiento data de los años 60 y 70, el cual se denominó “desplazamiento negociado”, debido a que la venta de algunas zonas campesinas, en que se haría el proyecto hidroeléctrico, fueron negociadas por bajas cantidades de dinero, desproporcionadas a los precios reales (CNMH, 2011).

Posteriormente, para el año 1976 emerge en el territorio un movimiento social, llamado: Movimiento Cívico del oriente antioqueño. Este surge a partir de los altos costos en las tarifas de energía y la falta de inversión en el *desarrollo local* y regional. Además, alzaba su voz de protesta contra la corrupción en el manejo del dinero de las transferencias que generaba la producción energética. Desde la formación de este movimiento, se ampliaron las represiones de los grupos en el poder, de modo que no permitían la conformación de colectivos contradictorios a sus intereses económicos y políticos (Olaya, 2017).

En ese sentido, para el periodo entre 1978 y 1985, se generó el desplazamiento por parte de quienes hacían parte del Movimiento



Cívico, los cuales huían del exterminio. Se había formado una estigmatización alrededor de quienes conformaban esta organización social, propiciando la fragmentación de los espacios de participación y organización social que generaba este grupo. A la postre, este actor social se convirtió en objeto de persecución, muerte, desplazamiento y exilio (CNMH, 2011).

De esta forma, el asentamiento potencial de grupos guerrilleros en el territorio surgió a partir de la recolección del descontento y el sentimiento de represión estatal que reflejaba parte de la población sancarlitana. Estos grupos se aprovecharon de tal situación, con el fin de tomar fuerza política en el territorio; del mismo modo, aumentando la fuerza armada, desde el discurso ideológico de reivindicaciones populares, con fundamentos de una transformación territorial. Así,

[v]arios investigadores de la región refieren la construcción de los embalses como uno de los factores que motivó a las guerrillas de las FARC y el ELN a instalarse en esta región, debido, por una parte, a los prometedores ingresos de estos megaproyectos, y, por otra, para defender a la población local de los atropellos cometidos contra ella (PNUD, 2010, p. 13).

Desde este punto, los grupos guerrilleros como el Ejército de Liberación Nacional (ELN) y las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) se consolidaron territorialmente en San Carlos, con el objetivo de emprender su lucha contra el Estado con más fuerza. Asimismo, emergieron grupos contraguerrilla como las Autodefensas Unidas de Colombia (AUC), grupo proveniente del Magdalena Medio Antioqueño, el cual buscaba apaciguar el poder de los grupos guerrilleros y funcionar como un aliado del Estado en el territorio (CNMH, 2011). Por lo tanto, es importante recalcar que la confrontación armada no tiene un origen superficial de asentamiento fortuito; en parte, esto se debe a procesos mismos de represión



estatal e imposiciones de estrategias de desarrollo que no conviven con las realidades de los espacios territoriales.

El municipio de San Carlos ha sido un hito del conflicto armado colombiano, siendo uno de los territorios más afectados por esta problemática socioeconómica. Por lo cual, es esencial reconocer esa historicidad del territorio, con el fin de evidenciar algunas situaciones que fueron causantes del conflicto armado experimentado años después. Por esta razón, en este caso, fue trascendental identificar la relación del conflicto armado con el asentamiento de proyectos nacionales, siendo una mezcla antagónica para los procesos sociales y el *desarrollo local* en el territorio.

Para el año 2005, en el municipio se inició un proceso institucional de retorno. Esto se hizo a través de un proyecto de carácter integral, es decir, el retorno no se realizó sólo atendiendo aspectos económicos, sino que se establecieron ideales de gestión para un retorno con enfoque social, político, de participación cultural y ambiental, para que el proceso fuera sostenible a través del tiempo (Corporación Jurídica Libertad, 2014). La intervención de las instituciones en la reconfiguración del municipio fue fundamental para el retorno de la población civil al territorio; entre ellas, cabe destacar la intervención de ayuda humanitaria internacional, la cual ha hecho un acompañamiento constante a la población afectada por el conflicto.

Igualmente, se hacía necesario entender las dinámicas territoriales, con el fin de brindar un buen manejo a las políticas, programas y proyectos de cooperación que fomentaban el retorno a los territorios (CNMH, 2011). Para el año 2007, se creó el Plan Integral Único (PIU), una institución encargada de hacer un diagnóstico de la situación de desplazamiento forzado en el municipio; además se complementó con la Unidad Coordinadora de Atención a la Población Desplazada (UCAD). Para la época emergieron gran cantidad de instituciones que



buscaban velar por la responsabilidad social y el acompañamiento de las poblaciones coaccionadas por los grupos armados.

La idea fue priorizar a San Carlos, para ello se crearon acuerdos municipales, leyes nacionales y ordenanzas departamentales como municipio de *paz, reconciliación y retorno*. Asimismo, se gestionaron planes de acción con énfasis en el retorno, entre ellos se resaltan la Alianza Medellín-San Carlos (Alcaldía de Medellín, 2011), proyecto de *Acompañamiento a procesos de retorno o reubicación del municipio de Medellín al Oriente antioqueño*, financiado por la Alcaldía de Medellín y el Departamento de la Prosperidad Social y el Convenio de Retorno Alcaldía de San Carlos-Unidad para las Víctimas (Convenio 1510) (Mogollón y Gómez, 2015).

Prácticas sociales y territoriales que resignifican el territorio de la vereda Arenosas

San Carlos adoptó una perspectiva de resiliencia, basada en la resignificación de su territorio; se inició con un balance de retorno a este, poniendo los cimientos para los programas institucionales de retorno, siendo esto una forma para fortalecer los programas a través de la perspectiva de arraigo, rehaciendo la correspondencia entre territorio-comunidad, potencializando la base social, avivando el *tejido social* y cohesionando el territorio. Además, se despliega un modelo alternativo de *desarrollo local*, basado en una estructura de generación de valor territorial, desde cuatro líneas estratégicas transversales y correspondientes entre sí: 1. Formas de reconocimiento, apropiación y manejo de los recursos territoriales. 2. Desarrollo de capacidades territoriales. 3. Alternativas de proyectos de *desarrollo local* desde engranajes comunitarios. 4. Autonomía territorial.

Durante la investigación de la que deriva el capítulo, se pudo evidenciar el rol esencial de la comunidad en la resignificación del



territorio posteriormente al retorno, a su vez, se reflejaron los procesos de construcción colectiva de la estrategia de *desarrollo local*; todo esto, a partir de la gestión y planeación del territorio por parte de quiénes han vivido la historicidad o la conocen, y de quiénes conocen y reconocen sus capacidades como territorio. Creando en sí un sentido de correspondencia y cohesión social que vincula íntimamente la multiescalaridad³ (*Local, Regional, Nacional, Global*) del territorio.

Una medida adoptada por los actores del territorio de San Carlos fue la memoria como estrategia de resignificación territorial y reconstrucción del *tejido social*⁴. La memoria se consolidó en el municipio como forma de conocerse y reconocerse en el marco de sus vivencias; además, fue una alternativa para vencer el miedo. Parte del valor de la memoria se sitúa en el **no olvido**, ejemplificando lo ocurrido con múltiples formas de visibilización. No es hablar de violencia o hacerle un recuerdo a ella, es representar su condición de afectados por la violencia, es no olvidar lo acontecido ni quiénes fueron afectados por esto, lo que significa que el “[...] ejercicio de la memoria individual y colectiva de las víctimas se constituye como una actividad fundamental para develar las injusticias sistemáticamente infringidas por los grupos armados” (Guerrero, 2016, p. 90).

Los procesos de memoria colectiva al interior del municipio dan cuenta de la resignificación del mismo concepto de memoria, el

3 La multiescalaridad es un principio básico para la comprensión de las distintas escalas de los territorios; por ejemplo, un territorio está organizado en una escala nacional, pero contiene territorios en escala departamental, regional y municipal (Cuervo *et al.*, 2019).

4 La memoria es generada a partir de una construcción social, caracterizada por la interacción subjetiva de correspondencia social y cotidianidad territorial, las cuales, inciden en la disposición de los lazos sociales (Kuri, 2017). Es decir, la memoria puede funcionar como un medio de acción social, está constituida por valores subjetivos, desde la formación de una memoria colectiva e individual. La construcción social de la memoria se ejecuta como un medio de dignificación, resignificación y como una muestra de resiliencia en el proceso de los territorios.



cual se funda como un concepto asociado a la resiliencia y no a la victimización. Así mismo, la memoria colectiva se fundamenta en los espacios de convivencia y diálogos de vivencias con el objetivo de fortalecer los lazos sociales, de respeto y obtención de triunfos frente al miedo; era una construcción social y conjunta de la memoria como hecho de fortaleza social. Así, “[l]a buena memoria permite aprender del pasado; porque el único sentido que tiene la recuperación del pasado es que sirva para la transformación de la vida presente” (Coordinación CARE, San Carlos, comunicación personal, 20 de agosto de 2019).

En el municipio se ha consolidado una expresión artística que tiene como objetivo resaltar la identidad de San Carlos, más allá de la violencia sufrida (Ver Figura 3). Se trata de un movimiento muralista que intenta crear en el municipio un museo al aire libre con base en las imágenes que se plasman en las paredes locales. Esta iniciativa busca mirar desde otros puntos de vista el conflicto, saber qué ocurrió, como parte de la historia del territorio, pero que no define al territorio mismo. El territorio sancarlitano y sus actores sociales son mucho más que el conflicto vivido, estos murales intentan mostrarlo y consolidarlo, a través de la esperanza con nuevos mensajes que permitan resignificar lugares del miedo.



Figura 3. Murales en el municipio de San Carlos.



Fuente: Fotografías propias, 2019.

Por otra parte, la construcción del *tejido social* en la vereda Arenosas logró proyectar un territorio más estable, con una planeación basada en el trabajo multidisciplinar, que se logra fortalecer mediante nuevas ideas, otras perspectivas y posiciones frente a la toma de decisiones. Del mismo modo, el *tejido social* permite focalizar procesos de *desarrollo local* fundamentados en la gestión territorial. Incluso durante los momentos más álgidos del conflicto, el *tejido social* del municipio fue capaz de convertirse en un elemento importante para resistir territorialmente ante las acciones de los grupos armados y la fuerza pública (Rojas, 2018).



La conformación apropiada del *tejido social* permitió obtener incidencia en los procesos del desarrollo sostenible, asociado a los aspectos de organización económica, de relación con el medio ambiente natural, con la organización social y política; también de transversalizar una articulación con los elementos culturales del territorio. Esta consolidación de un *tejido social* potente concedió la habilidad de ampliar y legitimar esos proyectos o ideas que se tienen por parte de los actores sociales, permitiendo afianzar proyectos de focalización local que son innovadores e importantes para el territorio, pero no cuentan con asistencia técnica y/o presupuesto. Asimismo, el *tejido social* permite ampliar los espacios de diálogo y comunicación entre todos los actores territoriales, donde convergen culturas, identidades, ideales y deseos.

Desde el punto de vista de la *territorialidad*, la adecuada conjunción entre el sujeto social y el territorio que se habita, permite orientar proyectos con enfoques reales de apropiación, garantizando así una transformación basada en la conservación de la cultura, las prácticas, costumbres e ideologías, efectuadas en una simetría de correspondencia entre territorio y sujeto social. La *territorialidad* activa esa relación con el territorio que recrea poder y control sobre ellos; de esta manera, se permite crear acciones que favorezcan y privilegien las entidades territoriales. Es aquel sentimiento de arraigo, sentido de pertenecía, amor y respeto por el territorio, es un relacionamiento constante con el territorio que permite el conocimiento y reconocimiento de capacidades y necesidades locales. En este sentido, se crea consciencia y coherencia frente a las acciones que se toman alrededor de la entidad territorial.

El proceso de *desarrollo local* en la vereda Arenosas se constituyó desde la reactivación de sus capacidades territoriales; priorizando la promoción de una estrategia adaptable a las contextualizaciones de esta entidad territorial, con el fin de proyectarse mediante un



modelo vinculante, participativo y adaptable con las potencialidades territoriales. De esta forma, en la comunidad de Arenosas se han logrado identificar una serie de recursos locales que pueden tener el potencial de generar ingresos para la comunidad. Para ello, y partiendo del *tejido social* construido, algunos actores han adelantado iniciativas económicas en pos de impulsar el *desarrollo local*.

Estas iniciativas están ancladas en la satisfacción de las necesidades locales, es decir, parte de identificar potenciales y debilidades de la comunidad para así impulsar los procesos de desarrollo. El primero de ellos tiene que ver con la implementación de huertas caseras como aporte a la seguridad alimentaria de la vereda. Las huertas realizadas en Arenosas se caracterizan por ser proyectos dirigidos en muchos casos por los programas institucionales de mejoramiento social posterior al retorno. De esta manera, las huertas son catalogadas como una oportunidad para volver a la tierra y mejorar el cultivo de los alimentos. Asimismo, en la creación de esta iniciativa de seguridad alimentaria, se establecen una serie de características mínimas que deben tener o promover estas huertas:

- La huerta debe ser una forma de integración familiar; de esta manera, se presume la reconstrucción en familia y la posibilidad de asignar una responsabilidad conjunta orientada hacia el cuidado de la huerta.
- El buen uso de la tierra y del entorno alrededor de la huerta. De este modo, se intenta mejorar la alimentación de la familia en cuestión de alimentos más sanos, producidos de manera ecológica y generando la calidad de ellos.
- Volver a las semillas nativas y a la utilización de fertilizantes naturales.
- Prevenir la erosión y repeler plagas mediante plaguicidas ecológicos.

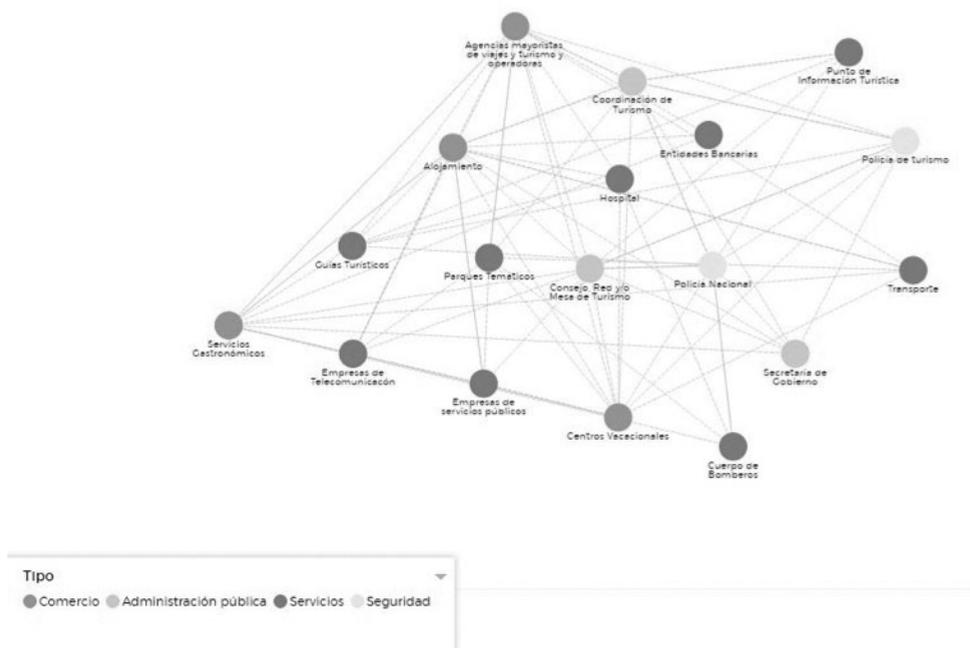


El otro proceso que busca dinamizar el *desarrollo local* es el de una iniciativa de turismo ecológico. Con esta iniciativa se busca utilizar los recursos naturales, históricos y culturales de la vereda y del municipio en pos de la atracción turística. Es importante resaltar que el turismo sostenible en el territorio no es un asunto de unos pocos, esto permite agrupar la identidad y el *tejido social* como factores esenciales para la construcción de esta estrategia de *desarrollo local*. Del mismo modo, se señala que este turismo permite crear sostenibilidad no solo desde un aspecto ambiental, sino también de apropiación cultural, identitaria, social y, a su vez, desde lo económico, debido a que caracteriza la autonomía de ciertas comunidades para que dirijan, desarrollen y se vinculen integralmente al proceso turístico del territorio, subsanando, así, parte de las dificultades económicas que se puedan presentar.

Adicionalmente, se debe señalar que este proyecto turístico es construido a través de una red social de actores territoriales que contribuyen desde sus capacidades y conocimientos a la estabilización y consolidación territorial de este proyecto turístico (Ver Figura 4). En la red identificada se puede ver que aún hay espacio para seguir afianzándola, hay una participación relativamente amplia, pero los actores aún tienen pocas relaciones entre sí, se esperaría que en la medida que se afiance el proceso turístico, la red también pueda volverse más compacta y la información pueda fluir más claramente. De tal manera, se entiende que no es un proyecto fortuito y de trabajo individual, sino que es un trabajo mancomunado entre varios actores institucionales: transporte, salud, seguridad y servicios de alojamiento y alimentación. En general, es una red que trabaja a través de objetivos comunes por el *desarrollo local* del municipio de San Carlos.



Figura 4. Red de actores alrededor del proceso turístico.



Fuente: Elaboración propia, 2019.

Es importante resaltar la capacidad de resiliencia evidenciada en la voluntad y en la fuerza que ha tenido cada líder social, los cuales han emprendido alternativas fundamentales de resignificación a través del arte, el respeto, la integración social, la apropiación e intención constante de potencializar el territorio en temas de *desarrollo local*, con orientaciones hacia la conservación, integración multisectorial, sostenibilidad y autonomía de su proyección municipal. Este proceso resignificante, se consolida como un gran ejemplo para otros territorios que han sufrido el conflicto armado. De esta manera, el proyecto también deja dudas e ideas de cómo se logra englobar proyecciones en los territorios a partir de las particularidades y potencialidades locales.



En este orden de ideas, lo que se observa es que el proceso de *desarrollo local* en la vereda Arenosas se constituyó a partir de un enfoque territorial, desde la reactivación de sus capacidades. De esta forma, en la vereda, se estableció seguir construyendo esta estrategia de *desarrollo local* a través de la construcción colectiva de lo propio, con potencialidades y capacidades del mismo orden, con el fin de agrupar toda la contextualización territorial en alternativas que impulsen a todo lo que integre el territorio; adicionalmente, se permitió proyectar a la vereda como un referente visible localmente.

De igual manera, en el momento de la construcción de estas alternativas promovidas por los habitantes de la vereda Arenosas, se establece la legitimidad e integralidad como factores trascendentales. En este sentido, estos programas van orientados hacia el afianzamiento del *desarrollo local* a partir de la esencia de la participación, reconocimiento y respeto por lo que habita territorialmente, de iniciativas que se convierten en proyectos.

Finalmente, estos procesos efectuados en el trascurso de las alternativas de *desarrollo local* están representados por un pacto social territorial. Estos pactos buscan cambiar las formas tradicionales en que se presenta el desarrollo de los municipios, las cuales estaban fundamentadas en la verticalidad, mientras los procesos de *desarrollo local* se sustentan en la representación de la horizontalidad. Del mismo modo, se trata de priorizar el concepto desde un modelo de abajo hacia arriba, estableciendo al sujeto social como elemental en la construcción de un *desarrollo local* adaptado más a las focalizaciones territoriales, a razón de que el sujeto conoce, reconoce y se apropia de todas las capacidades territoriales.



Conclusiones

Se resalta que el *desarrollo local* no es meramente una representación de sistemas económicos dentro de los territorios; en realidad propende por ser una alianza intrínseca comunitaria, que da valor a los sentidos culturales, sociales y ambientales. De esta manera, es esencial reconocer el aporte significativo del *tejido social* y la *territorialidad* en la consolidación de una estrategia de *desarrollo local*. Asimismo, la implementación de estas alternativas de *desarrollo local*, permitieron emprender un enfoque particularizado por parte de las comunidades, siendo así, un enfoque que consolidará la posibilidad de ejecutar proyectos dirigidos por quienes conocen sus realidades, sus potencialidades y características como territorio, con el fin de agruparlas no como problemáticas sociales, sino como estrategias de proyección territorial.

Igualmente, el *desarrollo local* se convierte en una alternativa potencial en los territorios donde el proceso de intervención estatal es reducido, dándole una importancia a la implementación de proyectos desde un origen comunitario, lo cual permite potencializar el *tejido social*, así como la acción de correspondencia, confianza, participación, legitimidad y, lo más esencial, *territorialidad*; toda la progresión de los proyectos y programas de *desarrollo local* están fundamentados en su contexto territorial. Siendo proyectos pensados, coordinados, gestionados e implementados por el sujeto que vive, convive con y en el territorio.

De este modo, la estrategia de *desarrollo local* ejecutada está permitiendo la vinculación activa de todos los actores territoriales desde la implementación de programas de retorno que buscan incrementar la participación comunitaria en los procesos de *desarrollo local* del territorio. Al ser este heterogéneo, tanto en sus prácticas,



su identidad como en su situación natural, es necesario hacer una caracterización específica de capacidades dentro de la misma vereda.

Adicionalmente, el *desarrollo local* se presenta como una alternativa viable en la conformación de una entidad territorial estable, participativa, visionaria y con objetivos estratégicos de intervención claros y legítimos. Además, se vincula la planificación de esta estrategia de desarrollo como un proceso constructivo de rechazo a los modelos del pasado que impactaron en la sociedad, con el fin de emprender nuevas metodologías, iniciativas e ideas que evidencien el nuevo significado y la construcción colectiva que se está transmitiendo alrededor del territorio.

Finalmente, se debe resaltar que el conflicto armado en Colombia ha traído consecuencias severas para diferentes territorios. Ha generado una fragmentación de las comunidades, un desarraigo de las personas y una pérdida de confianza en las instituciones estatales. Todo ello, sin lugar a duda, limita el desarrollo de la nación. Sin embargo, lo que han mostrado los territorios más fuertemente golpeados por la violencia es que hay una oportunidad de recomponer el *tejido social*, resignificar los espacios del miedo que crearon las acciones violentas y, en mayor medida, resignificar el desarrollo que se ha basado en imposiciones centralistas hacia un desarrollo pensado desde los territorios y actores sociales. Estos territorios han mostrado que no se trata de actuar como si no hubiera ocurrido nada, sino en hacer una reconstrucción de la memoria que le permita al territorio seguir adelante y que sus actores sociales lideren nuevos procesos de desarrollo.



Referencias

- Albuquerque, F. (2004). Desarrollo económico local y descentralización en América Latina. *Revista de la CEPAL*, 82, 157-171.
- Alcaldía de Medellín. (2011). *Reconstrucción de la experiencia alianza Medellín – San Carlos piloto: Modelo territorial de acompañamiento a retornos colectivos (2009-2011)*. Medellín, Colombia: Alcaldía de Medellín.
- Alcaldía Municipal de San Carlos. (2016). *Plan de Desarrollo 2016-2019*. Antioquia: Alcaldía de San Carlos.
- Boisier, S. (1999). Desarrollo (local): ¿de qué estamos hablando?. *Revista paraguaya de sociología: publicaciones sociales para América Latina*, 36, 7-29.
- Centro Nacional de Memoria Histórica. (CNMH). (2011). *San Carlos: memorias del éxodo de San Carlos*. Colombia: Aguilar, Altea, Taurus, Alfaguara.
- Centro Nacional de Memoria Histórica. (CNMH). (2014). San Carlos: memorias del éxodo en la guerra. Resumen. San Carlos (Antioquia, Colombia). Colombia: Centro Nacional. Recuperado de www.bibliotecadigitaldebogota.gov.co/resources/2079120/
- Centro Nacional de Consultoría. (2016). *Informe de resultados de la evaluación y tercera entrega de la documentación de las bases de datos*. Bogotá: Centro Nacional de Consultoría y E-valor.
- Corporación Jurídica Libertad. (2014). *Procesos de retorno al oriente antioqueño: “Retornar dignamente o volver sin derechos”. Estudio de caso*. Recuperado de https://cjlibertad.org/files/Proceso_de_Retorno_al_Oriente_Antioqueo_Estudio_de_caso.pdf



- Cuervo, L., y Délano, M. (Eds.). (2019). *Planificación multiescalar: ordenamiento, prospectiva territorial y liderazgos públicos. Volumen III*. Santiago: CEPAL.
- DANE. (2018). Series de población 1985-2020. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/series-de-poblacion>
- Delgado, M., Moncayo, E., Jiménez, L., Carrizosa, J., Osorio, L., Escobar, L., ... Zárate, C. (2001). *Espacios y territorios. Razón, pasión e imaginarios*. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- Dematteis, G., y Governa, F. (2005). Territorio y territorialidad en el desarrollo local. La contribución del modelo SLOT. *Boletín de la A. G. E.*, 39, 31-58.
- Gutiérrez, R. (2011). Pistas reflexivas para orientarnos en una turbulenta época de peligro. En R. Gutiérrez. (Ed.), *Palabras para tejernos, resistir y transformar en la época que estamos viviendo* (pp. 31-55). Cochabamba, Bolivia: Textos Rebeldes.
- Guerrero, H. (2016). San Carlos: Un modelo de conexión social en medio de la violencia. *Trans-Pasando Fronteras*, 8, 85-94.
- Kuri, E. (2017). La construcción social de la memoria en el espacio: una aproximación sociológica. *Península*, 12(1), 9-30.
- Mogollón, G. y Gómez, G. (2015). *Retorno a San Carlos: la comunicación pública como activo dinámico de la gobernanza* (Tesis de Maestría). Universidad EAFIT, Medellín, Colombia.
- Olaya, C. (2017). El exterminio del Movimiento Cívico del Oriente de Antioquia. *El Ágora USB*, 17(1), 128-144. doi: <https://doi.org/10.21500/16578031.2815>
- Programa de la Naciones Unidas para el Desarrollo. (PNUD). (2010). *Oriente antioqueño: análisis de la conflictividad*.



Recuperado de https://info.undp.org/docs/pdc/Documents/COL/00058220_Analisis%20conflictividad%20Oriente%20Antioque%C3%B1o.pdf

- Programa de la Naciones Unidas para el Desarrollo. (PNUD). (2011). *Colombia rural, razones para la esperanza*. Bogotá, Colombia: INDH-PNUD.
- Restrepo, G. (2009). Memoria e historia de la violencia en San Carlos y Apartadó. *Universitas Humanística*, 72(72). Recuperado de <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/univhumanistica/article/view/2151>
- Rojas, J. (2018). *Tejido social y resistencia en San Carlos-Antioquia* (Tesis de Maestría). Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia.
- Salinas, J. (2000). *Desarrollo turístico en el municipio de Buena Vista, Santa Cruz, Bolivia: desafíos y opciones para impulsar un proyecto de desarrollo local*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Téllez, I. (2010). El sentido del Tejido Social en la construcción de comunidad. *Polisemia*, 10, 9-23.
- Unidad de Víctimas. (2020). *Víctimas del Conflicto Armado*. Colombia: *Red Nacional de Información*. Recuperado de <https://cifras.unidadvictimas.gov.co/Home/Vigencia>
- Vásquez, A. (2009). Desarrollo local, una estrategia para tiempos de crisis. *Apuntes Del CENES*, 28(47), 117-132. Recuperado de <https://revistas.uptc.edu.co/index.php/cenes/article/view/83>
- Williner, A., Sandoval, C., Frías, M., y Pérez, J. (2012). *Redes y Pactos sociales territoriales en América latina y el caribe: sugerencias Metodológicas para su construcción*. Santiago de Chile: CEPAL.



2

**Obras de infraestructura vial
como aporte al desarrollo local.
Caso: Doble Calzada Oriente
(DCO) Palmas–El Tablazo,
Antioquia**

*Ana María Franco Naranjo
Elkin Argiro Muñoz Arroyave*

2

Obras de infraestructura vial como aporte al desarrollo local. Caso: Doble Calzada Oriente (DCO) Palmas–El Tablazo, Antioquia.

Ana María Franco Naranjo*
Elkin Argiro Muñoz Arroyave**

Resumen

Las obras de *infraestructura vial* son estructuras encargadas de proveer transporte generando accesibilidad y reduciendo costos en el mismo; estas incentivan una amplia oferta de servicios comerciales, los cuales, a su vez, aportan al crecimiento económico y a la productividad de un territorio. En esta medida, la investigación aborda la influencia que tiene un megaproyecto vial como la Doble Calzada Oriente (DCO) Palmas-Tablazo (esta se encuentra actualmente en construcción), en la reconfiguración y desarrollo de la vereda El Tablazo. Para ello se tuvo en cuenta el Método Comparativo (MC) entre la Doble Calzada Oriente Palma-Tablazo y la ya establecida Doble Calzada Palmas en el año 2006, respaldado por una serie de entrevistas a los diferentes actores del territorio. Esto se trianguló con la teoría del *desarrollo local* y una revisión bibliográfica para realizar el análisis territorial en particular. Los resultados de la investigación muestran que en la vereda el Tablazo, las reconfiguraciones territoriales se centrarán en un alto crecimiento urbanístico, localización de una oferta comercial, turística y recreativa, las cuales generarían una pérdida de la territorialidad en la población nativa y local de la vereda, y una posible valorización de la misma con la construcción de la DCO.

Palabras clave:
infraestructura vial, conectividad, desarrollo local, competitividad.

* Profesional en Desarrollo Territorial. Correo: ana.francon@udea.edu.co

** Economista, magíster en Desarrollo Regional y Planificación del Territorio, candidato a doctor en Estudios Territoriales. Docente investigador del Tecnológico de Antioquia - Institución Universitaria. Correo: elkin.munoz@tdea.edu.co



Introducción

Las obras de *infraestructura vial* son de “vital importancia para el desarrollo y crecimiento ya que estas mueven la economía de un país” (Zamora y Barrera, 2012, p. 15). No obstante, en un país como Colombia, que presenta atrasos en la *infraestructura vial*, se generan disminuciones en los índices de productividad del país, además de una dificultad en el acceso a los mercados internacionales. No obstante, las mismas infraestructuras tienen el poder y capacidad de conectar o vincular regiones geográficamente apartadas, dando facilidad a la población en su intercambio, el cual reduce costos y estimula el comercio. Por lo tanto, es necesario invertir en la infraestructura, ya que “[...] es un eficaz instrumento de política para impulsar el crecimiento económico” (Zamora y Barrera, 2012, p. 16).

Siendo esto así, se hace importante hablar de las obras de *infraestructura vial* por su aporte al *desarrollo local*, ya que, por medio de estas, podemos ver un posible crecimiento progresivo de la economía en la región, producto de la inserción del comercio en el territorio y del fortalecimiento del comercio tanto local como internacional aprovechando su cercanía con el aeropuerto internacional José María Córdova¹ y su estratégica ubicación geográfica dentro de la región. Además, esta tendrá la capacidad de articular regiones, disminuir tiempos de viajes, acercar comunidades e intercambiar flujos de pasajeros.

Sin embargo, se debe tener en cuenta las siguientes afectaciones: cambios en las dinámicas del desarrollo de los territorios (inmobiliario), problemáticas en el desarrollo de las zonas rurales (idoneidad) e interrupción en los modos de vida tradicional. No obstante, cuando

1 De ahora en adelante, este aeropuerto se denominará JMC.



las obras de *infraestructura vial* han sobrepasado estos riesgos, se puede decir que, efectivamente, estas generarán un efecto positivo sobre el *desarrollo local* del territorio y la comunidad.

Con lo anterior, el presente trabajo pretende analizar la forma en que los megaproyectos viales impactan una región, ciudad o localidad, ya sea afectándola y/o beneficiándola. La investigación abordará entonces el caso de la vereda El Tablazo con la Doble Calzada Oriente (DCO) Palmas-Tablazo² integrada a la construcción del túnel de oriente. De esta manera, la importancia de este megaproyecto radica en propiciar la *conectividad* de la región, con el fin de darle facilidad a la movilidad de pasajeros que se desplazan desde el Valle de Aburrá hacia el aeropuerto internacional JMC ubicado en el Valle de San Nicolás, en el municipio de Rionegro, Antioquia.

En el municipio de Rionegro, la *infraestructura vial* ha generado un alto potencial para la *competitividad y conectividad* de la subregión del oriente antioqueño y del departamento en general, aportando positivamente al desarrollo territorial local en la región. De esta manera, con la vía DCO, la población local se podrá ver beneficiada y/o afectada por la implementación de la vía en su territorio, ya que este tipo de proyectos vienen generando un interés por la movilidad y la conexión del oriente antioqueño por parte de la Gobernación de Antioquia y los privados. Esto debido a que, en los últimos años en esta zona del oriente antioqueño, se viene proponiendo “[...] el mayor desarrollo urbanístico en Colombia, hoy y en los próximos 20 años, y no podemos dejar que colapse como están colapsando grandes ciudades como Medellín y Bogotá” (Restrepo, 2016, p. 1).”

La investigación se apoyó en una metodología cualitativa, de la mano del método comparativo³, como una estrategia de análisis, la cual parte inicialmente de la identificación de aspectos de similitud

2 De ahora en adelante, este proyecto se escribirá DCO.

3 De ahora en adelante, se utilizarán las siglas MC para nombrar el método comparativo.



y diferencia entre dos o más fenómenos. En este caso se tomó la Doble Calzada Palmas (ya que esta vía cuenta con un periodo de funcionamiento de más de diez años). Esto nos permitirá explicar cuáles serían los futuros aportes y efectos de la Doble Calzada Oriente al *desarrollo local* en el municipio de Rionegro y la región.

El MC se acompañó de otras técnicas de investigación para complementar el análisis. Se llevaron a cabo cuatro entrevistas semiestructuradas a líderes sociales, una al subdirector de CORNARE y una a la subsecretaria de planeación del municipio de Rionegro⁴. Por otra parte, se realizó una revisión bibliográfica de alrededor 40 documentos, tanto de los dos casos de estudio, como de estudios previos sobre impactos de infraestructura para definir el abordaje metodológico de la investigación. Se tomaron documentos oficiales de la Gobernación de Antioquia, el Plan de Ordenamiento Territorial de Rionegro y el proyecto de la DCO.

Lo que responde a la finalidad del trabajo, la cual se centra en explicar la influencia de los megaproyectos viales en la reconfiguración y desarrollo territorial, a través de los cambios sobre las dinámicas socio-económicas que influyen directa e indirectamente sobre el territorio y su población receptora; en este caso, se lleva esta finalidad a la vereda El Tablazo, por la construcción de la Doble Calzada Oriente Palmas – El Tablazo.

El capítulo se divide en tres componentes principales. En el primero se da el abordaje teórico, el cual es constituido por cuatro conceptos principales: *infraestructura vial*, *conectividad*, *desarrollo local* y *competitividad*. Estos conceptos darán claridad y orientación sobre cómo las obras de *infraestructura vial* han configurado las dinámicas

4 Tanto el funcionario de CORNARE como la subsecretaría de planeación se desempeñaron en el periodo administrativo 2016-2019.



socioeconómicas y, a su vez, qué le han venido aportando al desarrollo de los territorios locales.

El segundo presentará la posible reconfiguración territorial en la vereda El Tablazo del municipio de Rionegro a partir del megaproyecto vial DCO; también se hará un contexto general del municipio de Rionegro y la vereda El Tablazo, seguido del acercamiento al MC; en última instancia, se realizará un esbozo de las posibles reconfiguraciones territoriales en la vereda El Tablazo teniendo en cuenta el MC.

Finalmente, en el tercer apartado se identificarán los aportes del megaproyecto vial en el desarrollo del territorio de la vereda El Tablazo en el municipio de Rionegro, seguido por las conclusiones del trabajo.

Infraestructura y desarrollo, un abordaje conceptual

El abordaje de esta investigación requiere tener claridad sobre cuatro conceptos principales: *infraestructura vial*, *conectividad*, *desarrollo local* y *competitividad*. Esto con el fin de evidenciar cómo las obras de *infraestructura vial* han configurado las dinámicas socioeconómicas y, a su vez, qué le han venido aportando al desarrollo de los territorios locales.

Las obras de *infraestructura vial* deben ser planificadas, programadas y gestionadas mediante estudios e intervenciones de carácter técnico, económico, productivo y social, para que, en el momento de la intervención territorial, la implementación y ejecución de dichas obras viales puedan ser llevadas a cabo mediante la corresponsabilidad de todos los entes territoriales implicados. Asimismo, las intervenciones se han enfrentado a dificultades que giran en torno a la lógica social del sector y a los intereses que tienen las entidades nacionales envueltas en la ejecución de los megaproyectos donde los intereses son de tipo nacional, regional



o local, dando prioridad a las lógicas territoriales de los lugares (Governia, 2007).

Esta argumentación, según Maza y Agámaez (2012), puede establecer una relación entre la *infraestructura vial* y el *desarrollo económico* de un territorio en términos de *competitividad*. Pero ¿cómo se logra entonces este desarrollo? Maza y Agámaez (2012) han planteado tres formas generales de lograrlo⁵:

- En costos dirigidos al transporte que permitan a la comunidad que demanda el servicio acceder a él, logrando reducir, a su vez, los costos operacionales de los oferentes del servicio propiciando la accesibilidad y bienestar general de la población.
- Un acceso a la conectividad y rutas que permitan la eficiencia en la movilidad humana, con las cuales se brinde acceso a la población a diferentes servicios y actividades. Esto de la mano de un buen medio de transporte, el cual le garantice a la población poder desplazarse con facilidad a la hora de ir al trabajo, al estudio, y realizar viajes sea por ocio y/o turismo, entre otros.
- Maza y Agámaez resaltan que la mejora de las infraestructuras viales y la construcción de nuevas obras generan un determinado crecimiento y desarrollo económico de manera endógena⁶ en el territorio, los cuales “permitirán potenciar las dinámicas competitivas a los requerimientos internacionales” dado el caso (2012, p. 148).

Argumentos que coinciden con Salvador (2002), dado que, si se presentan las tres formas generales, mencionadas anteriormente,

5 Aclarando que hay más formas de lograr el crecimiento económico, dependiendo de la perspectiva política de cada autor.

6 Se refiere al desarrollo de las capacidades y potenciales que hay dentro de una localidad o región y que se explotan internamente para su beneficio sea social, económico, ambiental u otro sea el caso.



se convertirían entonces en unos determinantes para el crecimiento de la región y, además de esto, generarían efectos “de arrastre”⁷ sobre la productividad, lo cual favorecería el crecimiento económico, produciendo beneficios de índole directo en los territorios donde se realicen las obras de *infraestructura vial*.

Por lo tanto, estas obras, en un país como Colombia, en donde todavía se tiene un déficit en la intervención vial que no ha permitido la debida articulación y desplazamiento de la población sobre el territorio nacional, hace necesario una planificación y ejecución de las obras de *infraestructura vial*. Esta infraestructura permitiría a los territorios reducir costos en actividades de comercio y mercados regionales e internacionales, generando eficacia, *conectividad* y crecimiento en la economía, lo que ayudaría a la reducción sustancial de la pobreza (Zamora y Barrera, 2012).

Pero actualmente en Colombia, no todas las entidades territoriales poseen gran capacidad económica o de gestión que les permita planificar adecuadamente las intervenciones viales. Adicionalmente, cuando se establecen infraestructuras viales en estos territorios, no siempre traen con ellas las mejores soluciones, ya que pueden agudizar más sus problemas, principalmente en el tejido social y en los usos del suelo; específicamente en el aumento de los precios de este, debido a la construcción de urbanizaciones y parcelaciones, las cuales generan desequilibrios entre las poblaciones locales y una menor posibilidad de acceso a la oferta de bienes y servicios de aquellos que están por fuera del área de influencia de los proyectos viales.

Zamora y Barrera (2012) expresan que la liberalización económica y la misma globalización de los mercados han facilitado e incrementado el intercambio de bienes y servicios de la población de un territorio.

7 Véase Salvador, 2002, p. 98.



Un ejemplo de esto es la importancia del transporte en la cotidianidad de las personas, lo que nos conlleva a pensar cómo la DCO logrará cumplir su principal objetivo, el cual es la movilización humana de pasajeros y no pasajeros⁸ del Valle de Aburrá al municipio de Rionegro y sus municipios cercanos, articulando entre sí ambos valles.

Siendo así y con lo planteado anteriormente, Ego (como se citó en Zegarra, 2010) sostiene que “las formas de gobierno regional y local, no solo permiten un mejor acceso del ciudadano, sino que también constituyen una forma de gestión más adecuada de las potencialidades del territorio” (p. 206). Lo que ha significado la vital importancia que tienen los gobiernos locales sobre las decisiones y el quehacer de las localidades, ya que son estos quienes conocen las necesidades de la zona y, por ende, deben ser generadores de las políticas y proyectos sobre los cuales la población es beneficiada o afectada.

Cuando se realizan este tipo de proyectos viales para una región, con la intención de conectar lugares y personas como es el caso de la DCO, donde la *conectividad* tiene un papel de arrastre importante sobre el desarrollo y la *competitividad* de los propios territorios, las carreteras vienen jugando un papel muy importante a la hora de conectar los territorios entre sí, ya que como lo plantea Sánchez (2016), poder lograr dicha conexión por medio de la infraestructura, la economía en dichos lugares puede empezar a dinamizarse y, así, generar rentabilidad sobre el territorio intervenido⁹. Siendo así, Figueroa y Rozas (2005) proponen la *conectividad* como estrategia de complemento entre los factores económicos, sociales y productivos para lograr la conexión de un territorio o región con otra.

8 Referente a aquellas personas que no se dirigen exclusivamente al aeropuerto JMC, sino a turistas y población local que aprovecharían el intercambio vial sobre la DCO.

9 No dejando de lado que el país ha presentado poca inversión en la infraestructura de transporte comparado con otros países de su mismo rango. Donde las inversiones han sido menores al 1% del PIB durante largos periodos (Sánchez, 2016).



Por lo que Sánchez (2016) menciona que:

[s]ólo con mayor conectividad por medio de carreteras, que permitan la reducción de costos en el transporte y acercamiento de los centros poblados incrementará la atracción de las inversiones públicas y privadas que brinden mejores oportunidades económicas para la población como el acceso a educación, compra de alimentos entre otros, y de esta manera, los hogares podrán acceder a emprendimientos, capacidad de gasto, los cuales surtirían los mercados locales de bienes y servicios (p. 29).

Los autores Figueroa y Rozas (2005) plantean la *conectividad* en términos generales como aquella estructura “[...] que está conformada por una red de corredores que sirven para movilizar bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos del territorio, a través de redes” (p. 10). Estos factores también varían de acuerdo a los intereses y las necesidades que tengan los entes gubernamentales sobre el territorio nacional. Asimismo, proponen que la *conectividad* puede ser desarrollada a través de la capacidad que se encuentra instalada y el tipo de infraestructura que puede ser ofertada en un territorio determinado.

La *conectividad* generada por las infraestructuras viales, podemos entenderla como un soporte que tienen cada uno de los territorios nacionales, donde estos pueden desarrollarse económica y socialmente, por medio de las exigencias y políticas que establece internamente el territorio. Por medio de estas, los territorios pueden insertarse en mercados mundiales generando así una internacionalización de las ciudades (Figueroa y Rozas, 2005, p. 9).

Por ello, la *conectividad* es de vital importancia, ya que esta le aporta al desarrollo de un territorio y a la integración social sobre el mismo, mediante el acceso a servicios de transporte público entre



localidades y generando eficiencia entre los costos y tiempos de viajes (Figueroa y Rozas, 2005, p. 13), como se espera con la DCO en el departamento de Antioquia.

Con la *conectividad* de las obras de *infraestructura vial* en los territorios, se espera la articulación con el *desarrollo local* de una región y/o municipalidad, el cual se constituye desde hace más de tres décadas como la salida a aquella crisis que viven los países pobres y de crecimiento tardío, con el fin de estabilizar los efectos negativos para la época de la entrada de la globalización a los territorios nacionales (Vázquez, 2009).

Pero ¿cómo se gesta el *desarrollo local*? Según Vázquez (2009), este se genera desde la capacidad de inversión de los actores públicos y privados en los diversos programas locales, ya sean de carácter económico y/o social. Por su parte, Buarque (1999) lo concibe como:

[a]quel proceso endógeno registrado en pequeñas unidades territoriales y asentamientos humanos capaz de promover el dinamismo económico y la mejoría en la calidad de vida de la población, el desarrollo local está inserto en una realidad más amplia y compleja, con la cual interactúa y de la cual recibe influencias y presiones positivas y negativas" Agregando además que: "El desarrollo local dentro de la globalización es una resultante directa de la capacidad de los actores y de la sociedad local para estructurarse y movilizarse con base en sus potencialidades y en su matriz cultural, para definir, explorar sus prioridades y especificidades en la búsqueda de competitividad en un contexto de rápidas y profundas transformaciones (Como se citó en Boisier, 2005, p. 52).

En este orden de ideas, dentro del *desarrollo local* es importante tener en cuenta los territorios (región, municipalidad o localidad), pues a la hora de configurar el desarrollo de estos, las comunidades se articulan



con el fin de crear y/o generar *competitividad* frente a las demás regiones. Por lo tanto, se entiende el territorio como aquel 'espacio' apropiado por los actores sociales, intermediado por relaciones de poder y donde se da la interacción de los seres humanos con la naturaleza. Asimismo, se forjan espacios de identidad como eje para repensar las ciudades como actores dentro de una misma región, dándole paso a la generación de políticas regionales (Madoery, 1999, p. 2).

El desarrollo económico, ligado a la configuración de nuevas dinámicas, toma auge en los años noventa con la articulación de la *competitividad* sobre aquellos países que tenían problemas para lograr un crecimiento económico. Por lo que la *competitividad* de un territorio logrará impulsar el crecimiento económico, el cual con la productividad del mismo se ve reflejado en el incremento de la calidad de vida que pueden tener los habitantes de un país (Suñol, 2006). No obstante, otros factores que aportan a la *competitividad* son la localización, los costos del transporte, la movilidad e infraestructura misma (Maza y Agámaez, 2012, p. 149).

Por ende, Perrotti y Sánchez (como se citó en Maza y Agámaez, 2012) concluyen esto sobre la *competitividad*:

[...] la relación entre infraestructura y desarrollo puede darse, por la oferta, disponibilidad y calidad de los servicios en infraestructura, los cuales contribuirán en el incremento de la productividad, donde la reducción de los costos de producción favorecen la competitividad e incentivan la inversión y el crecimiento económico; producto de la demanda, generando asimismo un aumento en la demanda de los servicios de infraestructura (p. 153).

Además, se entiende la *competitividad* como aquella estrategia de desarrollo que se incorpora a las nuevas dinámicas del mundo global actual por medio de la productividad y eficiencia, las cuales se ven



reflejadas en las regiones por medio de las infraestructuras viales que permiten el rápido acceso a los mercados nacionales e internacionales, capital humano, bienes y servicios, turismo, entre otras.

Finalmente, Osvaldo (1994) contempla los siguientes factores para la *competitividad* en la nueva economía global: políticas económicas eficaces, incremento de la inversión extranjera, comercio, infraestructura, calidad del sector público, tecnología, información, conocimiento y capital humano.

Reconfiguración territorial en la vereda El Tablazo del municipio de Rionegro a partir del megaproyecto DCO

El contexto general del municipio de Rionegro y el acercamiento a la vereda El Tablazo, como centro de la presente investigación, dará paso a entender la reconfiguración territorial en la vereda a partir del megaproyecto DCO Palmas-Tablazo. Por lo que en una segunda parte de este capítulo nos acercaremos al MC, tomando la Doble Calzada Palmas y el actual proyecto Doble Calzada Oriente (DCO) para el análisis. Y con ellas finalmente esbozar las posibles reconfiguraciones en la vereda El Tablazo.

Contexto municipal.

El municipio de Rionegro hace parte de la subregión del oriente antioqueño, siendo esta región la segunda más importante para el departamento de Antioquia, después del Valle de Aburra. Ocupa el quinto lugar entre los municipios de mayor importancia económica para el departamento, pues según el indicador de importancia económica municipal del DANE, para el año 2011 se generaron 1.949 miles de millones de pesos y, para el año 2014 un total de 2.353 miles de millones de pesos con un peso relativo en el PIB departamental de 2,64% y 2,5%, respectivamente (DANE, 2011 y 2014).



En el municipio, según el Centro de Estudios Territoriales (CET) en el año 2016 habitaban aproximadamente un total de 133.305 personas, de las cuales 92.460 eran habitantes urbanos y 40.845, habitantes rurales; para el año 2018 se esperaba que la población del municipio fuera de 140.954 personas. Adicionalmente, se espera que para el año 2041 la población del municipio se duplique (Centro de Estudios Territoriales-UCO, 2018, p. 25).

Ahora bien, la vereda El Tablazo está ubicada al sur del municipio de Rionegro, Antioquia y cuenta con un estimado de 1.358 habitantes para el año 2016, según el Anuario Estadístico de Rionegro. El Tablazo en la actualidad, y como centro poblado rural del municipio, empieza a ser un foco de atracción suburbana¹⁰ residencial de población flotante, bien sea de paso (parcelaciones y edificaciones), recreativa (fincas de recreo) o comercial (zonas hoteleras)¹¹. De igual forma, en los últimos dos años, la mayor fuente de atracción ha sido la expectativa generada por una nueva *infraestructura vial* que será la encargada de articular el paso de pasajeros de la ciudad de Medellín al municipio de Rionegro. Lo que se convierte en el centro de análisis de esta investigación.

Por lo tanto, usaremos el MC entre DCO y la Doble Calzada Palmas, esta última será la base para analizar cómo se reconfiguró el territorio en la zona de influencia de la vía, y luego continuar el análisis con las reconfiguraciones que podrían darse en la vereda El Tablazo con la ejecución del proyecto DCO.

10 Como se plasma en el componente Rural del POT municipal, los centros poblados rurales suburbanos son importantes nodos de actividad, que sirven de apoyo a la vivienda campesina y a la productividad (comercio) de los suelos localizados en su área de influencia.

11 Los usos del suelo en los corredores viales como: “El Tablazo-Rionegro, en los cuales se han dinamizado el asentamiento de los equipamientos para la comunidad. Y en el nodo Llanogrande-El tablazo, se ha caracterizado por la implementación de diferentes actividades relacionadas con el turismo y la recreación” (Alcaldía de Rionegro, 2011, p. 95).



Doble Calzada Palmas.

La Doble Calzada Palmas inicialmente se pensó para articular el Valle de Aburrá con el Valle de San Nicolás, con el objetivo de dar paso a los pasajeros del aeropuerto internacional JMC y, a su vez, poder acceder fácilmente a los municipios del oriente antioqueño. Asimismo, se inaugura su primer tramo el 6 de septiembre de 2006 en la intersección Los Balsos hasta la glorieta Sancho Paisa, como una vía rápida, la cual su velocidad mínima es de 80 Km/h (Londoño, 2010).

La Doble Calzada se convirtió en una vía muy importante para la población del municipio de Envigado y del Valle de Aburrá, pues según Londoño (2010), la zona ha venido concentrando uno de los mayores desarrollos urbanísticos en el municipio de Envigado durante los últimos años.

La Doble Calzada Palmas, como vía de comunicación, produjo cambios en el uso del suelo del altiplano oriental y aceleró el crecimiento demográfico en el Valle de San Nicolás. Y de la mano con la Autopista Medellín-Bogotá y el JMC concentraron grandes cultivos permanentes, en la mayoría de los casos, de flores. Esto principalmente desde el año 2005, debido al creciente y beneficioso mercado de exportación (Londoño, 2012). La ingeniería civil antioqueña ha tenido retos para comunicar el Valle de Aburrá con el de San Nicolás, pero su comunicación es vital debido a que a través de ellos se encuentra la salida terrestre de Medellín hacia la ciudad de Bogotá y hacia el JMC. Adicional a eso, actualmente el Valle de San Nicolás se encuentra en un proceso de expansión de la zona industrial, así como de un alto crecimiento demográfico, lo cual, según Hernández (2017), hará que este valle afronte los mismos problemas urbanísticos del Valle de Aburrá (p. 6).



Doble Calzada Oriente DCO.

El megaproyecto vial DCO de la Gobernación de Antioquia, a cargo de su gobernador Luis Pérez Gutiérrez, en el año 2016, consta de una Doble Calzada entre Palmas y El Tablazo, la cual se proyectó a unos 13,3 kilómetros y a una velocidad prevista para automotores de 80 Km/h.

Busca reducir en un cuarenta por ciento los tiempos de recorrido entre Medellín y Rionegro; por lo tanto, se espera que tome tan solo 18 minutos transitarla. Su trayecto recorre la intersección Baltimore donde se une la doble calzada de Las Palmas con las vías de El poblado hacia el oriente antioqueño (Ver Figura 1), específicamente en la vereda El Tablazo.

Figura 1. Ruta propuesta por la Alianza Público-Privada para la DCO.



Fuente: (Constructora Conconcreto, 2018, p. 14).



Por lo tanto, el *proyecto vial* cobra gran importancia para la región, principalmente para el sector económico, ya que se ejecutará mediante una Alianza Público-Privada (APP) por parte de la Gobernación de Antioquia y la compañía Constructora Conconcreto¹². En esta alianza, se invertirán 480 mil millones de pesos, más 100 mil millones de pesos que valdría el mantenimiento durante toda su construcción a treinta años (Gobernación de Antioquia, 2016a).

Actualmente el *proyecto vial* DCO se encuentra en una instancia de factibilidad por parte de la Constructora Conconcreto, formuladora del proyecto que fue aprobado para el año 2019 (Constructora Conconcret, 2018, p. 14) y se encuentra en trámite para el Diagnóstico Ambiental de Alternativas (AA) por parte de CORNARE (CORNARE, 2018a, p. 2). Finalmente, este se establece dentro de los proyectos a ejecutar de gran impacto para la movilidad de la ciudad de Rionegro dentro de la actualización de su POT, 2018, con gran importancia para la articulación regional.

Reconfiguración territorial de la vereda El Tablazo

La reconfiguración territorial de la vereda El Tablazo se abordará desde el ámbito económico, espacial y social, utilizando la técnica de la entrevista en el sector institucional y residencial, sin dejar de lado la estrategia del MC para el análisis del mismo. En este orden de ideas, se espera que la vereda El Tablazo, como se propuso desde la Gobernación de Antioquia con la DCO, dinamice su economía con mayor facilidad. También se espera que la región se pueda beneficiar a través de la internacionalización de los mercados de exportación, debido a la cercanía del aeropuerto internacional con la vereda y, por ende, con la región, tomando esto como una gran posibilidad para el desarrollo de la economía local.

12 Conconcreto, formulador del proyecto, participa activamente en el 60% con una inversión de 911.000 millones. El proyecto está aprobado para el año 2019 (Constructora Concreto, 2018, p. 14).



Por lo que CORNARE, mediante la entrevista, expresa que, en términos de crecimiento económico, la región:

[...] ostenta hoy uno de los mayores índices de crecimiento en el País, y que incrementará su dinámica de crecimiento aún más con la puesta en operación de la conexión túnel Aburrá-Oriente. Sin duda alguna la infraestructura vial y la de servicios públicos son las llamadas a dimensionarse de manera generosa con especificaciones dignas de una ciudad intermedia como es Rionegro y de una región pujante como la del Oriente Antioqueño (CORNARE, 2018b).

Sin embargo, en la entrevista realizada al presidente de la Junta de Acción Comunal (JAC)¹³ de la vereda El Tablazo, él siente que, en términos de crecimiento económico, el proyecto por “ser una vía rápida contemplada de descongestionamiento no va a servir para nada y no tiene una función vial si no que tendrá otras”¹⁴ no generará rentabilidad económica para la localidad (Presidente JAC El Tablazo, comunicación personal, 2018). La presidenta de la JAC, de la vereda Tablacito, durante su entrevista agrega que “no es lo mismo invertir en una vía que ya está en la cual se pueda apreciar un paisaje, a una vía donde la gente está de afán para llegar rápidamente al JMC”. Igualmente, ella siente que la economía del sector “no se verá dinamizada, ya que aquí es una de las partes de Colombia donde menos desempleo hay” (Presidenta JAC Tablacito, comunicación personal, 2018).

Por otro lado, los autores Maza y Agámaez (2012) establecen que hay una amplia relación entre la mejora de la *infraestructura vial* con

13 De ahora en adelante JAC.

14 Este se refiere al incremento de la valorización de las tierras no solo en la vereda El Tablazo sino también en la vereda Tablacito.



el crecimiento y *desarrollo económico* de un territorio, ya que en este se podrían generar dinámicas competitivas en el ámbito internacional. Este argumento se puede constatar con el acercamiento que pretende la DCO con el JMC, generando un fácil acceso del comercio de exportación del Valle de Aburrá hacia el Valle de San Nicolás.

Con lo anterior y para ser más específicos, la vía Doble Calzada Palmas actualmente se ha visto reconfigurada por un alto crecimiento urbanístico alrededor de su trayectoria y en cercanías de los municipios que impactaron la vía, seguido de una amplia oferta de bienes y servicios en alimentación, alojamiento y comercio, los cuales han ido potenciando el *desarrollo económico* de los municipios de influencia de la vía. Otorgándole a la población ese sentimiento de bienestar al poder acceder a todo este tipo de servicios y de poder llegar a ambos valles con mayor facilidad.

Lo que da paso a comprender lo que podría suceder con la DCO en la vereda El Tablazo, el municipio de Rionegro y la región, donde se esperaría que la economía de la zona empezara a fortalecerse, gracias al crecimiento del comercio y al asentamiento de empresas de servicios para las personas que se movilizan entre ambos valles, bien sea por turismo, recreación o paso para los usuarios del aeropuerto JMC.

Un ejemplo de esto podría ser la construcción de la Autopista Medellín-Bogotá y la Doble Calzada Palmas, con las cuales llegaron nuevas poblaciones para asentarse a sus alrededores, al igual que el comercio y demás servicios que hoy vemos establecidos en ambas vías. Dichas reconfiguraciones en el espacio y territorio no serían ajenas con la construcción de la DCO en la vereda El Tablazo y su área de influencia.

Como se mencionaba anteriormente, en el caso de la Doble Calzada Palmas, se evidenciaron una serie de cambios en ordenamiento y uso



del suelo, debido a que “la zona era altamente agrícola en la cual se podía encontrar cultivos de papa y mora. Y con la construcción de la vía llegó la valorización a la zona impactándola altamente con la construcción de parcelaciones, restaurantes y comercio de todo tipo (ocio)” (CORNARE, 2018b). Esto llevó a una desterritorialización de las personas que habitaban anteriormente la zona por la alta valorización que hay actualmente sobre la Doble Calzada Palmas.

Por lo tanto, la presidenta de la JAC de Tablacito (2018) expresa que los “cambios en las costumbres se están dando debido a que ya nadie quiere trabajar en la agricultura” (Presidenta JAC Tablacito, comunicación personal, 2018), pues la mano de obra se ha sectorizado hacia las parcelaciones y grandes fincas que hoy se encuentran en la vereda. Lo que se añade al sentimiento de pérdida y cambio de territorialidad en habitantes de la vereda, ya que, como menciona la presidenta, “la territorialidad sigue cambiando porque la gente se instalará alrededor de la vía y se instalan estaderos, es el mismo caso de la Autopista Medellín-Bogotá y la vía Llanogrande por la construcción de los mismos estaderos alrededor” (Presidenta JAC Tablacito, comunicación personal, 2018).

Para mitigar las posibles reconfiguraciones que se tuvieron en la Doble Calzada Palmas, el presidente de la JAC de la vereda El Tablazo plantea en su entrevista (2018) que “la lucha está en no permitir el incremento del valor de los servicios públicos y de catastro (impuestos)” debido a la valorización que hay actualmente en la vereda; él plantea que “un 50% de la población que habita actualmente la vereda es población nativa campesina¹⁵ y veraneantes (como población restante)”.

15 Población que es importante tener en cuenta a la hora de la valorización y reconfiguración de su territorio.



Aportes de los megaproyectos viales al desarrollo local de la vereda El Tablazo

Para comprender los aportes que tiene el megaproyecto vial DCO sobre el desarrollo del territorio local en la vereda El Tablazo se realizará un análisis económico, sociocultural y espacial, en el cual se identificará, en un primer momento, las perspectivas que tiene la comunidad sobre aspectos básicos como la *competitividad* y el acceso a servicios, así como las contribuciones de la DCO al desarrollo. En un segundo momento, se abordarán los aportes al territorio que genera la DCO en términos de espacio, tiempo y relaciones sociales en la vereda El Tablazo, lo cual se respaldará con un análisis teórico y el MC.

El sector de la infraestructura de transporte en Colombia

[...] ha sido clave para el desarrollo económico debido a su importancia no solo por sus efectos directos sobre la actividad económica del país, sino también por sus efectos indirectos sobre la productividad. Estos últimos años se ponen en movimiento al mejorar la integración entre los centros de producción y de consumo para el país (Cárdenas, Gaviria, y Meléndez, 2005, p. 13).

Es por esto que la Gobernación de Antioquia expone que la nueva *infraestructura vial* podrá aportar a la población de la vereda El Tablazo desarrollo y calidad de vida, lo que se reflejará en la generación de empleo¹⁶ y una nueva dinámica en términos económicos y sociales (Gobernación de Antioquia, 2016b). Esto se puede afirmar, ya que con la Doble Calzada Palmas se evidenció que el *desarrollo económico* se dirigió principalmente hacia la oferta de servicios inmobiliarios y comerciales en la zona. Desarrollo del cual la DCO no está exenta, ya

16 1.100 empleos directos y 650 empleos indirectos (Gobernación de Antioquia, 2016b). Adicionalmente esta generará empleo a futuro cuando la infraestructura empiece a demandar servicios.



que la zona es propicia a ofertar y demandar este tipo de servicios, especialmente aquellos que implican descanso, como finca hoteles y malls como zona de esparcimiento y ocio.

La presidenta de la JAC de Tablacito y el presidente de la JAC de El Tablazo aseguran que ellos, como habitantes, no se verán beneficiados con la vía, ya que actualmente en la vereda cuentan con todos los bienes y servicios necesarios para su diario vivir. Argumentando, además, que quienes se verán realmente beneficiados son aquellos habitantes locales con mayor capacidad económica, ya que estos son quienes podrán ofertar servicios a extranjeros y pasajeros¹⁷, pues el resto de los habitantes solo podrá ofertar servicios de otro tipo, como comercio (entre los cuales hacen parte los restaurantes, bares, hostales, entre otros) y mano de obra dirigida hacia el mismo sector.

A pesar de esta postura de los presidentes, la DCO podrá aportar a la comunidad cobertura y acceso a servicios públicos de calidad, infraestructuras de educación y salud, mejora del transporte público y empleo. Esto debido a que las distancias entre ambos valles se disminuyen, eliminando la sensación de lejanía, la cual podrá ser aprovechada por la comunidad para acceder a diferentes servicios, cubriendo así sus necesidades básicas con mayor facilidad. Además, dichos factores conllevan a mejorar la calidad de vida de la población, el desarrollo del territorio y el crecimiento económico, determinantes que impulsan la *competitividad* territorial y les permite acceder a los mercados internacionales.

La construcción de la DCO también podrá formar una gran metrópoli conformada por los valles de Aburrá y de San Nicolás, generando fuertes presiones sobre el territorio¹⁸, por lo que se hace necesario

17 Como finca hoteles.

18 En este caso, se refiere a la presión inmobiliaria ejercida desde el Valle de Aburrá para suplir las necesidades de habitabilidad de sus locales que se resuelven dentro del municipio de Rionegro.



una adecuada planificación, principalmente entre los municipios de Envigado y Rionegro para evitar en un futuro colapsos viales. Así, la presidenta de la JAC de la vereda Tablacito siente que para generar *competitividad* en la región por medio de las infraestructuras viales es necesario una mayor conexión vial entre el municipio de Rionegro con el Valle de Aburrá, ya que las vías entre Llanogrande y el aeropuerto son tan demandadas los fines de semana que llegan a colapsar (Presidenta JAC Tablacito, comunicación personal, 2018).

Y para que no se genere “una pérdida de tiempo”, es importante trabajar de la mano con Medellín, ya que no sería rentable en términos de ahorro de distancia llegar al Valle de Aburrá más rápido, si en el sector de San Diego, la movilidad se empieza a ralentizar por el embotellamiento en horas pico del sector (Presidenta JAC Tablacito, comunicación personal, 2018).

Por esto, el autor Sánchez (2008) ratifica la importancia de la *infraestructura vial* cuando se quiere ser competitivo, especialmente a la hora de incursionar en mercados internacionales, haciendo necesario “[...] contar con los desarrollos apropiados en logística suficientes para aprovechar la mayor apertura, de manera que se logre mejorar la competitividad al reducir los costos de las transacciones y los tiempos de movilización” (p. 62).

No obstante, el presidente de la JAC de la vereda El Tablazo expresa la importancia de la lucha por mantener estables los precios de los servicios públicos y del predial, ya que la población nativa de la vereda sería la principal afectada con un posible aumento (Presidente JAC El Tablazo, comunicación personal, 2018). Situación que se presentó con el caso de la Doble Calzada Palmas, que durante su ejecución y asentamiento desplazó población nativa campesina que cultivaba sus tierras y sobrevivía por medio de la agricultura, pero que no soportaron la valorización y los altos costes de vida que trajo la vía sobre la comunidad.



Sin embargo, por otro lado, como lo menciona CORNARE, la Doble Calzada Palmas le aportó a la región y a los valles de San Nicolás y de Aburrá una “[...] mayor movilidad a la población que pretendía desplazarse principalmente hacia el JMC, cumpliendo su principal objetivo que era agilizar los tiempos de la población y los pasajeros hacia su destino” (CORNARE, 2018b).

Con esto, se propone que la inversión en infraestructura pueda:

[...] incrementar la cobertura y calidad de los servicios públicos (por ejemplo, salud, educación, esparcimiento), reduciendo los costos asociados a la movilidad y a la logística, mejorando asimismo, el acceso a los diversos mercados (de bienes y servicios, de trabajo y financieros), otorgando de esta manera, un entorno propicio para incrementar el bienestar general (Lardé y Sánchez, 2014, p. 1).

Es importante reiterar que la obra de *infraestructura vial DCO* le aportará también a la comunidad local, así como a pasajeros, una disminución de costes del intercambio vial entre ambos valles con una reducción de tiempos de un cuarenta por ciento. En donde anteriormente una persona se demoraba cuarenta minutos para llegar al Valle de Aburrá por la vía Doble Calzada Palmas o la autopista Medellín-Bogotá; ahora con la Doble Calzada Oriente le tomará tan solo 18 minutos llegar desde el municipio de Rionegro a Medellín.

Por lo tanto, con la reducción de tiempos que generará la DCO, la población podrá disfrutar de la interacción con otras comunidades, forjando y afianzando con ellas nuevas relaciones sociales. Esta reducción de tiempo podrá ser aprovechada para compartir con la familia, apropiarse de los espacios de ocio y esparcimiento que ofertará la vía. Además de que estas van aportando al tejido social y a nuevas relaciones entre comunidades, vecinos y amigos contribuyendo así a la calidad de vida de los pobladores locales y sus visitantes.



Finalmente, uno de sus mayores aportes será en términos de *crecimiento económico*: el comercio y la oferta de diferentes bienes y servicios, bien sea de carácter turístico o de ocio, propiciará nuevos espacios para la región y la localidad. Esto la hará competitiva en los mercados internacionales, porque aprovechará la materia prima, los recursos y la mano de obra como uno de sus principales potenciales; el *crecimiento económico* también se verá influenciado por la comunicación con el JMC.

Siendo así, el JMC no será la única relación que tendría la DCO, sino que, adicionalmente, veremos cómo la vía tomará también importancia para la población trabajadora que se desplaza entre un valle y el otro, aprovechando la reducción de los tiempos por esta doble calzada, la cual irá desplazando la importancia de la Doble Calzada Palmas y la Autopista Medellín-Bogotá¹⁹, esta última reducirá el flujo de pasajeros que transita por el sur del municipio de Rionegro.

Conclusiones

Las obras de *infraestructura vial* son estructuras encargadas de proveer transporte, generando accesibilidad y reduciendo costos en el mismo, estas forjan una amplia oferta de servicios comerciales, los cuales a su vez le aportan al *crecimiento económico* y a la productividad de una localidad y región, conectándolas y vinculándolas entre sí, dándole a la población la facilidad de poder intercambiar y relacionarse con otras comunidades.

19 Esto no significa que la importancia de la misma se vea reducida, porque esta vía es de carácter nacional y tiene gran importancia para el país y el departamento. Tampoco el municipio de Guarne se verá afectado, ya que no todos los trabajadores, residentes y población visitante se dirigen solamente a la ciudad de Rionegro. Así la DCO toma gran importancia para las personas que se van a dirigir principalmente al sur del municipio.



La vía Doble Calzada Palmas se ve actualmente reconfigurada por un alto crecimiento urbanístico alrededor de su trayecto y en cercanías a los municipios de impacto; esto seguido de una amplia oferta de bienes y servicios en alimentación, alojamiento y comercio, los cuales potencializarán el *desarrollo económico* de los municipios de influencia de la vía. Otorgándole a la población un sentimiento de bienestar al poder acceder a todo este tipo de servicios; además de transitar por ambos valles con mayor facilidad.

Lo que da paso a comprender las reconfiguraciones futuras que se darían con la DCO en la vereda El Tablazo, del municipio de Rionegro, y por consiguiente en la región, donde se espera que la economía de la zona se fortalezca a partir del comercio y el mismo asentamiento de oferta en servicios para las personas que realicen el intercambio vial entre ambos valles, sea por turismo y recreación o como vía de paso para los pasajeros que se dirigirán al JMC.

Las obras de *infraestructura vial* se hacen importantes por su aporte al *desarrollo local*, ya que por medio de estas podemos ver un posible crecimiento progresivo de la economía de la región, producto de la inserción del comercio en el territorio y del fortalecimiento del comercio internacional por su estratégica ubicación geográfica. Además, esta tendrá la capacidad de articular regiones, acercar comunidades e intercambiar flujos de pasajeros. Brindando la posibilidad de fortalecer los servicios de salud, educación, transporte y empleo, debido a la facilidad en el acceso por parte de la población. También aporta a la comunidad local y pasajeros una disminución de costes del intercambio vial entre ambos valles con una reducción de tiempos de un cuarenta por ciento. Con la reducción de tiempos que generará la DCO, la población podrá además disfrutar de la interacción con otras comunidades con la oportunidad de forjar y afianzar nuevas relaciones sociales.



Uno de sus mayores aportes será en términos de crecimiento económico por medio del comercio y la apertura de nuevos mercados tanto para las empresas del Valle de Aburrá, como para empresas del Valle de San Nicolás. Estas van a poder acceder de manera más rápida y eficiente a nueva población que compre sus productos. Adicionalmente, el acceso a ambos valles por parte de las empresas puede crear nuevos empleos, ya no relacionados directamente con la construcción y mantenimiento de la vía, sino por una nueva localización de empresas en el Valle de San Nicolás, lo cual demandará mano de obra local.

Finalmente, se recomienda que toda obra de *infraestructura vial* sea planificada de acuerdo con las necesidades que tenga la comunidad receptora de un megaproyecto; esto con el fin de evitar afectaciones de gran impacto en la comunidad, ya que si bien, las estructuras viales tienen la capacidad de brindar desarrollo, crecimiento económico y *competitividad* sobre aquellos lugares donde se establecen, también pueden generar fragmentaciones en el paisaje, accidentes entre la población, así como un efecto túnel que no permitirá analizar ni observar los efectos sobre la vida cotidiana de la población. Por ende, es importante tener en cuenta las necesidades de la población, para impulsar el desarrollo que establecen las instituciones sobre un territorio y generar impactos positivos que aporten al territorio y a sus habitantes.

Adicionalmente, es necesario profundizar en los impactos económicos reales que tendría el megaproyecto vial Palmas-El Tablazo en la comunidad receptora, así mismo indagar por los términos y parámetros en que la economía se vería dinamizada. No obstante, es importante y necesario para hacer esta claridad, utilizar en investigaciones futuras sobre obras de *infraestructura vial* el MC, ya que por medio de este se puede tener una visión e ideas claras de lo que podría suceder con un proyecto similar a futuro.



Referencias

- Alcaldía de Rionegro. (2011). *Plan de Ordenamiento Territorial, Rionegro Antioquia*. Rionegro, Antioquia.
- Boisier, S. (2005). ¿Hay espacio para el desarrollo local en la globalización?. *Revista de la CEPAL*, 86, 47-62. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/11068-hay-espacio-desarrollo-local-la-globalizacion>
- Cárdenas, M., Gaviria, A., y Meléndez, M. (2005). *La infraestructura de transporte en Colombia*. Recuperado de https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/1035/Repor_Agosto_2005_Cardenas_Gaviria_y_Melendez.pdf?sequence=5&isAllowed=y
- Centro de Estudios Territoriales-UCO. (2018). *Documento Resumen Revisión POT del municipio de Rionegro (Acuerdo 056 de 2011) Modificación Excepcional de Normas Urbanísticas*. Rionegro: Alcaldía de Rionegro.
- Constructora Concreto. (2018). *Nosotros creemos. Informe de gestión 2018*. Recuperado de http://www.concreto.com/Media/Default/documents/Presentacion_Corporativa_Concreto_2018.pdf
- CORNARE. (2018a). *Por el cual se inicia trámite administrativo de evaluación de un diagnóstico ambiental de alternativa*. Recuperado de https://www.cornare.gov.co/boletin_oficial/2018/abril/auto/a112-0380-2018.pdf
- CORNARE. (2018b). Entrevista a CORNARE acerca del proyecto DCO “Doble Calzada Oriente”.



DANE. (2011 y 2014). *Indicador de importancia económica municipal*. Recuperado de <http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-departamentales/indicador-de-importancia-economica-municipal>

Figuerola, O., y Rozas, P. (2005). *Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: el caso de Chile*. Santiago de Chile: Naciones Unidas. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6299/S05902_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Gobernación de Antioquia. (2016a). *Gobierno firma nueva app para beneficiar movilidad del Oriente antioqueño*. Antioquia, Colombia: Gobernación de Antioquia. Recuperado de <http://www.antioquia.gov.co/index.php/component/k2/item/1705-gobernaci%C3%B3n-firma-nueva-alianza-p%C3%BAblico-privada-para-beneficiar-movilidad-del-oriente-antioque%C3%B1o>

Gobernación de Antioquia. (2016b). *Proyecto de ordenanza plan de desarrollo "Antioquia piensa en Grande 2016-2019"*. Medellín, Colombia: Gobernación de Antioquia. Recuperado de http://www.corpoceam.org/documentos/PlanDlloAnt_Asamblea.pdf

Governa, F. (2007). Las infraestructuras de transporte concebidas como obras territoriales: Exigencias y estrategias de territorialización. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, 44, 20-31. Recuperado de <https://www.raco.cat/index.php/PapersIERMB/article/view/103942>

Hernández, M. (2017). Doble calzada Las Palmas: Deficiencias técnicas y accidentalidad. *Ingeniería & Sociedad*, 12, 6-11. Recuperado de <https://revistas.udea.edu.co/index.php/ingeso/article/view/329513>



- Lardé, J. y Sánchez, R. (2014). La brecha de infraestructura económica y las inversiones en América Latina. *División de Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL*, 332, 1-9. Recuperado de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/37286>
- Londoño, A. (2012). *Cambios de uso del suelo en el Altiplano (Oriente antioqueño-Colombia) en los últimos 25 años*. Andalucía, España: Universidad Internacional de Andalucía.
- Londoño, C. (2010). ¡Por fin la doble calzada de Las Palmas!. *El Colombiano*. Recuperado de http://www.elcolombiano.com/historico/por_fin_la_doble_calzada_de_las_palmas-JWEC_80889
- Madoery, O. (1999). El territorio como factor estratégico de desarrollo. Hacia un espacio de gestión metropolitana en el Gran Rosario. *Serie Documentos de Trabajo*, 11, 1-19. Recuperado de <http://www.conectadel.org/wp-content/uploads/downloads/2013/03/17MU1176.pdf>
- Maza , F., y Agámaez, A. (2012). La Infraestructura de movilidad y su relación con el desarrollo económico y la competitividad: revisión conceptual. *Revista Panorama Económico*, 20, 147-164.
- Osvaldo, R. (1994). Política industrial y fomento de la competitividad. *Revista de la CEPAL*, 53, 59-79.
- Restrepo, V. (2016). Doble calzada en el Oriente reducirá en 40 % el tiempo de viaje entre Medellín y Rionegro. *El Colombiano*. Recuperado de <https://www.elcolombiano.com/antioquia/movilidad/doble-calzada-en-el-oriente-antioqueno-se-construira-con-alianza-publico-privada-NB5425942>
- Salvador, J. (2002). La red ferroviaria andaluza: infraestructura y modelo territorial. *Cuadernos Geográficos*, 32, 97-123. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/171/17103205.pdf>



- Sánchez, A. (2008). *Infraestructura productiva y crecimiento económico: un análisis desde la economía del transporte para el Departamento de Antioquia*. (Tesis de pregrado). Universidad EAFIT, Medellín, Colombia. Recuperado de <https://repository.eafit.edu.co/handle/10784/536>
- Sánchez, C. (2016). Colombia en el post-acuerdo y el rol de la infraestructura de transporte. *Revista de Ingeniería*, 44, 28-35.
- Suñol, S. (2006). Aspectos teóricos de la competitividad. *Ciencia y Sociedad*, 31(2), 179-198.
- Vázquez, A. (2009). Desarrollo local, una estrategia para tiempos de crisis. *Apuntes Del CENES*, 28(47), 117-132. Recuperado de <https://revistas.uptc.edu.co/index.php/cenes/article/view/83>
- Zamora, N., y Barrera, O. (2012). *Diagnóstico de la infraestructura vial actual en Colombia* (Tesis de especialización). Universidad EAN, Bogotá, Colombia. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10882/3405>.
- Zegarra, L. (2010). Competitividad, infraestructura y desarrollo regional. En: M. Tello (Ed.), *Opciones de política económica en el Perú 2011-2015* (pp. 205-234). Lima, Perú: Fondo Editorial Pontificia Universidad Católica del Perú.



3

Gentrificación y Obsolescencia territorial en los procesos turísticos de Santa Fe de Antioquia

Elkin Argiro Muñoz Arroyave

3

Gentrificación y Obsolescencia territorial en los procesos turísticos de Santa Fe de Antioquia

*Elkin Argiro Muñoz Arroyave**

Resumen

Los procesos urbanos en la actualidad son complejos, debido al alto número de actores, relaciones y fenómenos involucrados. Dos de ellos son la gentrificación y la obsolescencia territorial, los cuales favorecen ciertos intereses en los territorios en perjuicio de otros. En esta medida, el objetivo de este capítulo es reflexionar teóricamente alrededor del concepto, manifestación, consecuencias e incidencias del turismo entre la gentrificación y la obsolescencia territorial. Se empleó una metodología de revisión de literatura, el análisis del investigador, así como la aplicación a un caso real, con la finalidad de observar los fenómenos de manera empírica. Se concluye que el turismo es capaz de manifestar gentrificación y obsolescencia territorial al mismo tiempo en un territorio, ocasionando conflictos y tensiones entre actores sociales. Sin embargo, a partir del discurso de desarrollo que acompaña al turismo, en pocas ocasiones se va en su contra, a pesar de incentivar fenómenos urbanos como estos.

Palabras clave:
gentrificación,
obsolescencia,
turismo y territorio.

* Economista, magíster en Desarrollo Regional y Planificación del Territorio, candidato a doctor en Estudios Territoriales. Docente investigador del Tecnológico de Antioquia - Institución Universitaria. Correo: elkin.munoz@tdea.edu.co



Introducción

El turismo es una práctica social que se deriva del viaje y la satisfacción del deseo de conocer nuevos espacios y culturas, aunque, al mismo tiempo, va creando ese deseo o necesidad. Históricamente se han identificado diversos antecedentes para la actividad turística actual, algunos de ellos son los lugares de peregrinaciones, el Grand Tour, entre otros (Vera *et al.*, 2013). Sin embargo, el turismo actual y esas peregrinaciones no son realmente cercanos, debido a que sus finalidades eran de corte religioso o político, mientras que el turismo actual tiene otras muy diferentes, las cuales hacen difícil la semejanza con aquellos, más allá del hecho del viaje.

El fenómeno turístico actual tiene una doble finalidad, según el actor social desde el cual se analice: para los actores empresariales, gubernamentales, financieros e incluso residentes del destino, la finalidad es económica; mientras que para los turistas y, en alguna medida, para los residentes, la finalidad es social. En sí, la importancia económica del turismo radica en la movilización de recursos financieros¹; así, los diferentes actores que se benefician por esta dinamización ven en el turismo un fin altamente económico.

Esta importancia económica del turismo le da la oportunidad de transformar aquellos territorios que son visitados, pero tales transformaciones parten de la imagen que se desea transmitir al turista para que visite el destino. Al funcionar de esta forma, se observa un comportamiento dicotómico, en donde aquello que se acopla a la imagen vendida, va a ser resaltado y promocionado, mientras aquello

1 A través del pago por los servicios que utiliza un turista en el destino como las agencias de viaje, servicios de transporte, guías turísticos, alimentación, hospedaje, compra de souvenirs, acceso a museos, entre otros.



que no se acople, tenderá a ser ocultado, segregado y fragmentado del resto del territorio. De esta manera, los actores turísticos se alinean con un discurso de desarrollo, en el que se muestran con capacidad de intervenir en el territorio y como una solución a las problemáticas locales. Así, aquel que se pronuncie en contra del turismo, está yendo en contra del progreso y desarrollo, algo que es impensado en la sociedad actual.

Este capítulo tiene la finalidad de reflexionar sobre cómo el turismo transforma los territorios y, particularmente, permite que los fenómenos de *obsolescencia* y *gentrificación* se presenten en un territorio simultáneamente. A lo largo del capítulo se discutirá la relevancia de esa sincronía de fenómenos que en un momento parecieran ser contrarios o que uno es un paso inicial para el otro. De ahí, la importancia que tiene el turismo, ya que hace las veces de mediador entre ambos conceptos en el territorio.

En esta medida, la metodología aplicada es cualitativa, basada en la revisión documental y la reflexión teórico-práctica del autor. En la revisión documental se utilizaron categorías de análisis como la *gentrificación*, la *obsolescencia* y el deterioro para seleccionar los documentos analizados y la manera en que teóricamente, y en general, trataban el tema en el turismo. En el aspecto empírico, es decir, para la reflexión práctica, se utilizó como principal técnica de investigación los recorridos territoriales. Esta técnica consiste en combinar el reconocimiento directo de los espacios a través de caminar por las calles, con diálogos cortos con la comunidad y una observación sistematizada de lo identificado. En este caso, se aplicó a Santa Fe de Antioquia durante tres visitas que permitieron recorrer sus barrios principales, lugares turísticos y tres veredas de la zona rural. La visita de los barrios fue comentada y realizada en compañía de un funcionario de la Alcaldía municipal y miembro del Centro de Historia municipal, con lo que se pudo conocer aspectos puntuales del municipio.



Así, el capítulo hace una reflexión teórica sobre estos dos fenómenos y su relación con el territorio y hace una aplicación de esta interpretación al caso específico de Santa Fe de Antioquia, esta doble finalidad, a su vez, representa las dos secciones en las que está dividido el escrito.

Gentrificación y obsolescencia territorial a través del turismo

Antes de profundizar en los dos conceptos centrales de este capítulo, es conveniente hacer un pequeño análisis de aquello que es transformado por esos fenómenos: el territorio. Para ello parto de la conceptualización dada por Raffestin (2011):

El territorio se apoya en el espacio, pero no es el espacio sino una producción a partir de él. Es la producción para todas las relaciones de los recursos y se inscribe en un campo de poder. Producir una representación del espacio es ya una apropiación, un dominio, un control, inclusive si permanece dentro de los límites de un conocimiento. Cualquier proyecto en el espacio que se expresa como una representación revela la imagen deseada del territorio como lugar de relaciones (p. 102).

El territorio, según esto, implica relaciones de poder entre actores, y entre estos y el espacio. El resultado de estas relaciones es un proceso de apropiación que se daría a partir de las representaciones que se hacen esos actores del espacio. Se van manifestando representaciones del espacio en medio de las relaciones de poder que se dan; aquí es fundamental el papel de Foucault (1984) para dar una explicación teórica de este proceso. Frente al poder, este autor menciona que cuando se analiza, lo más importante es determinar sus mecanismos y relaciones; además, para él, el poder no es una propiedad, sino una estrategia que no se posee, sino que se ejerce. Es decir, esas relaciones de poder dentro de un espacio pueden entonces



lograr modificaciones en las acciones de otros actores que van a llevar a la producción del territorio.

Los fenómenos que se plantean en este capítulo están inmersos en las formas actuales de producción territorial que desde Haesbaert están inmersas en un proceso de desterritorialización y reterritorialización. Esto implica que “el territorio debe ser concebido como producto del movimiento combinado de desterritorialización y de reterritorialización, es decir, de las relaciones de poder construidas en y con el espacio” (Haesbaert, 2013, p. 26). Asimismo, la relación entre *gentrificación* y *obsolescencia territorial*, mediada por el turismo es una suerte de multiterritorialidad, la cual “es la posibilidad de tener la experiencia simultánea y/o sucesiva de diferentes territorios, reconstruyendo constantemente el propio” (Haesbaert, 2013, p. 35). Esto se profundizará a continuación, en la presentación de los dos fenómenos planteados.

En los últimos años, los estudios que se dedican a trabajar el tema de la *gentrificación* han comenzado a observar este concepto en relación con el turismo (Hiernaux y González, 2014a; Hiernaux y González, 2014b; Kesar, Dezeljin, y Bienenfeld, 2015; Ossa y Rippes, 2014). Así, la *gentrificación* ha sido entendida por diferentes autores tradicionales (Smith, 1996) como el proceso de reemplazo de un grupo social por otro que generalmente presenta un poder adquisitivo mayor que el grupo inicial. Esto implica un cambio arquitectónico en el espacio que recibe a este nuevo grupo, atendiendo a sus necesidades estéticas y habitacionales.

En la literatura se ha generalizado tres tipos de espacios que son más susceptibles de gentrificar. Los primeros son espacios que se caracterizan por haber sido foco de desarrollo industrial, esto quiere decir que en el nuevo contexto global y de producción flexible son expulsados de las ciudades; los segundos son espacios de zonas



céntricas de las ciudades dedicados o habitados por poblaciones de bajos recursos, tradicionales y trabajadoras; finalmente, espacios periféricos, en donde se están localizando personas interesadas por unas condiciones diferenciadas a las de la ciudad.

En el caso específico del turismo, es posible entender que la *gentrificación* es un proceso que se puede materializar en cualquier tipo de espacio con potencial turístico. Así, uno de los casos más estudiados es el de los centros históricos (Hiernaux y González, 2014b), en donde las construcciones y adecuaciones para la oferta turística son fundamentales y expulsan a poblaciones tradicionales. Un aspecto que diferencia la *gentrificación* turística de otras es que la finalidad de las construcciones realizadas no es la de habitar, sino su uso temporal durante los momentos de ocio.

Esto tiene implicaciones sobre la producción territorial, ya que en este caso el espacio va a tener un carácter temporal diferente al del resto del territorio y a las temporalidades previas; las relaciones sociales no van a ser estables en el tiempo, sino que van a depender del flujo turístico; adicionalmente, cada turista traerá sus propias prácticas, territorialidades y territorializaciones, por lo que la apropiación de ese espacio será diferenciado durante los tiempos de visita en las que predominan esas prácticas y discursos temporales. Todos estos elementos contrastan con la producción realizada por los actores que han sido expulsados y que tendía a ser más continua en el tiempo y de manera colectiva.

Estas construcciones gentrificadoras del turismo van a estar enmarcadas en la imagen y el imaginario que se produzca sobre el destino turístico. De esta forma, el mercadeo del destino va a definir el tipo de construcciones que se realizarán, qué espacios son los adecuados para que estas construcciones se vean rodeadas de otras que cumplan con esa imagen o para que se realicen las intervenciones



necesarias para ocultar aquello que no corresponda. Cada una de estas decisiones va a tener una implicación sobre la producción territorial del destino, que se va a ver transformada por estas características del turismo.

La *gentrificación* no solamente se refiere al desplazamiento directo de la población, también hay acciones e intervenciones gentrificadoras. Es decir, es posible que en el momento de la intervención no se desplace inmediatamente a la población tradicional, pero sí que las nuevas prácticas e intervenciones puedan lograr que en momentos posteriores se expulse a la población (Cócola, 2015). Incluso no de una manera beligerante, se pueden utilizar elementos sutiles, hasta ir mostrando que esa población es *obsoleta* y desplazarlos o que ellos sientan que no encajan en ese contexto y también se desplacen. Así, la exclusión de los residentes también puede ser

provoked by visitors, and so it illustrates how tourism can be interpreted as a gentrifying process. [...] The visitor is regarded as an affluent user that overlaps with other daily dynamics of the city and, as a result, the gentrification of lower income communities will be more intense in areas that have been transformed into spaces for tourism consumption (Cócola, 2015, pp. 2-3)².

Estos elementos hacen parte de las nuevas formas de *gentrificación* que se presentan en la sociedad actual, bien sea porque no se dan en zonas tradicionalmente urbanas, ya que ahora tienen presencia en zonas rurales y rururbanas (Nates, 2008), o como en este caso que se habla de una *gentrificación* comercial:

2 “provocado por los visitantes, por lo que ilustra cómo el turismo puede interpretarse como un proceso de *gentrificación*. [...] Se considera al visitante como un usuario acomodado que se solapa con otras dinámicas cotidianas de la ciudad y, como resultado, la *gentrificación* de las comunidades de menores ingresos será más intensa en áreas que se han transformado en espacios de consumo turístico” (Traducción propia).



It has been stated that commercial gentrification is part of a broader process of symbolic gentrification (Bolzoni, 2014; Janoschka, Sequera, & Salinas, 2014; Rousseau, 2009), a revitalisation process in which the agents of change are not new middle class residents, but new spaces and services aimed at attracting them (Cócola, 2015, p. 3)³.

En el caso específico del turismo se puede ver que los “residents are moving out more because of the transformation of uses and users in their neighbourhoods and not only because of the dynamics of the housing market” (Cócola, 2015, p. 3)⁴. Esto hace referencia a una *gentrificación* que no se presenta al mismo tiempo que la intervención. Es una *gentrificación* de mediano y largo plazo, donde el desplazamiento de la población tradicional se logra a partir de las acciones y prácticas de los visitantes. Los actores económicos y del sector público se enfocan en la atracción de esos actores flotantes, dejando a los residentes y sus problemas ante los nuevos actores relegados, ya que se supone que es un mal menor que se compensa con el mayor crecimiento económico propiciado por los turistas.

Así, la *gentrificación* comercial tiene dos efectos complementarios, el desplazamiento del comercio local y la atracción de un consumo diferente:

While commercial displacement destroys local businesses and changes the nature of the consumption facilities in an area, the

3 “Se ha planteado que la *gentrificación* comercial es parte de un proceso más amplio de *gentrificación* simbólica (Bolzoni, 2014; Janoschka, Sequera y Salinas, 2014; Rousseau, 2009), un proceso de revitalización en el que los agentes del cambio no son los nuevos residentes de clase media, sino nuevos espacios y servicios orientados a atraerlos” (Traducción propia).

4 “los residentes se están mudando más por la transformación de usos y usuarios en sus barrios y no solo por la dinámica del mercado de la vivienda” (Traducción propia).



important point is that it leads to a complete mutation in how the neighbourhood is used and by whom, including loss of services which low income residents rely on for their everyday life; privatisation of public space or affordability problems (Cócola, 2015, p. 4)⁵.

Por otra parte, la *obsolescencia* territorial la vamos a entender como aquel proceso adelantado, desde uno o varios actores sociales, sobre un lugar o práctica, para comenzarlos a percibir, representar y actuar sobre ellos como lugares o prácticas deteriorados, en desuso o inadecuados para el contexto en el que se desarrollan. Es de resaltar que la *obsolescencia* territorial siempre está asociada a un punto de vista de uno o varios actores sociales, ya que es muy probable que para personas que desarrollan parte de su vida dentro de ese lugar o son partícipes de la práctica en cuestión, no sean obsoletos.

El papel que juegan los actores sociales en la definición de la *obsolescencia territorial* es una muestra de las relaciones de poder que están inmersas dentro de este proceso. Dependiendo del juego de intereses, se puede lograr o no definir un lugar o práctica como obsoleta. El uso cotidiano de algunos lugares y la permanencia e innovación de las prácticas sociales son algunos aspectos claves para que el territorio responda a las posiciones que determinan los procesos de obsolescencia. En las geometrías del poder (Massey, 1993) de los territorios contemporáneos, los poderes económicos y políticos suelen ser los que moldean las decisiones territoriales, por lo que deciden cuáles son los espacios obsoletos y cuándo intervenir sobre ellos.

5 “Si bien el desplazamiento comercial destruye los negocios locales y cambia la naturaleza de las instalaciones de consumo en un área, el punto importante es que conduce a una mutación completa en cómo se usa el vecindario y por quién, incluida la pérdida de servicios de los que dependen los residentes de bajos ingresos para su vida diaria; la privatización del espacio público o los problemas de asequibilidad” (Traducción propia).



La obsolescencia generalmente se asocia a las condiciones físicas del espacio, tales como: condiciones estéticas, arquitectónicas, tipos de materiales, condiciones urbanísticas, provisión de servicios públicos, entre otros. Cualquiera de estos elementos que se aleje del promedio o imagen mental que se tiene desde la modernidad (de cómo deberían ser) va a provocar que ese espacio vaya a ser considerado *obsolescente*. Pero la *obsolescencia* territorial no solamente se clasifica a partir de aspectos físicos, también desde las prácticas sociales, culturales y económicas. Por ejemplo, el envío de cartas y postales, en la época actual, se ve como una práctica obsoleta desde los actores que están más relacionados con las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC).

De esta forma, dentro de un territorio se puede presentar la obsolescencia tanto por el deterioro físico del espacio como por no encajar en la imagen urbana o rural moderna, aunque esta última también se da por considerar que ciertas prácticas del territorio son obsoletas. Ambos tipos de *obsolescencia* se pueden presentar al mismo tiempo, no necesariamente se presentan por separado; pero siempre corresponde a una declaración o clasificación desde el punto de vista de uno o varios actores sociales, pocas veces hay unanimidad en la determinación de obsolescencia.

Cuando hablamos del turismo y su relación con la *obsolescencia* territorial debemos retomar la producción de lugares y territorios desde el turismo, donde la imagen y el imaginario son aspectos fundamentales. La imagen del destino turístico es la que puede crear un imaginario en el turista para que visite este lugar; de ahí que deba ser atractiva, que refleje la belleza del lugar o de la práctica que se quiera promocionar, que sea una imagen homogénea en el espacio y, aún más importante, que el lugar efectivamente se acople a esa imagen, es decir, que esa proyección o imaginario que se le crea al turista efectivamente se cumpla en el destino turístico.



El sector turístico buscará que el espacio se comporte de acuerdo con la imagen que se ha creado del destino; por tanto, aquel espacio que no se adecúe a esa imagen es considerado por estos actores como *obsolescente* u obsoleto. A esta clasificación y el proceso de ocultación de esos espacios que el turismo considera como obsoletos, es a lo que le denomino obsolescencia turística. Generalmente, se refiere a los espacios residenciales locales, que, en la mayoría de los tipos de turismo, a excepción del turismo etnográfico, tienden a ser ocultados o separados física o socialmente del resto del destino turístico. Un espacio con obsolescencia turística tenderá a ser intervenido para que refleje la imagen con la que se quiere posicionar a este.

De otro lado, las prácticas sociales, desde el turismo, no se identifican como obsolescentes⁶, ya que mientras menos modernas y estandarizadas sean en la sociedad de destino, van a ser más atractivas para el turista; es decir, el turismo incluso promueve prácticas que desde otros puntos de vista puedan parecer obsoletas. Esto se debe a la necesidad de lo exótico y diferente que busca el turista. Sin embargo, desde los residentes sí es posible que el turismo provoque una obsolescencia a partir de las prácticas sociales.

Cuando se comienza a fortalecer el turismo en un destino y los turistas se apropian de ciertos lugares, a partir de diferentes prácticas sociales, propias del esparcimiento⁷, es probable que la población residente sienta que esas prácticas no se adecúan a sus ritmos, momentos y prácticas locales. Al identificar que en esos lugares se desarrollan prácticas que no corresponden al contexto territorial producido por los residentes, estos comienzan a alejarse de aquellos lugares y a considerarlos obsolescentes por el tipo de prácticas y no por las características físicas de los mismos. A este tipo de *obsolescencia* asociada al turismo, se le va a denominar

6 A no ser que sean unas prácticas que perjudiquen al turista.

7 Sonidos muy altos, prostitución, fiestas hasta altas horas de la noche, peleas en el espacio público, etc.



turismo obsolescente, haciendo referencia a las prácticas turísticas que desde los residentes son rechazadas.

Ahora bien, cuando se declara un territorio (por las características físicas o las prácticas sociales) como *obsolescente*, se convierte en una necesidad de intervención para mejorar esa situación. Por tanto, al declarar un espacio como obsolescente por parte del sector turístico, se tenderá a ocultarlo para que no genere en el turista la sensación de incumplimiento con el imaginario creado. Esto se puede hacer simplemente a partir de señalizaciones, definición de mapas turísticos, iluminación de los espacios, entre otros mecanismos, pero principalmente la intervención sería arquitectónica, construyendo nuevas edificaciones que sí respondan a esa imagen. El aumento de los precios de los suelos, debido a su cercanía con atractivos turísticos, es una de las maneras de impulsar a los propietarios de esos espacios declarados como obsolescentes para que vendan y así poder adecuarlos.

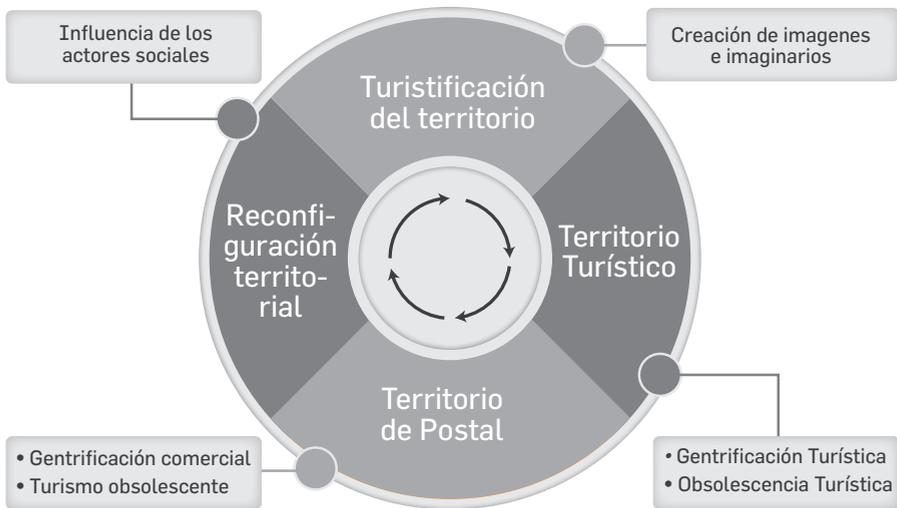
El turismo y la producción de imágenes sobre los destinos inducen a la *obsolescencia* de algunos sectores del territorio; para resolverlo, se recurre a la construcción de lugares de oferta turística que generan *gentrificación*. Igualmente, cuando el destino comienza a identificar prácticas obsoletas de parte de los turistas, tiende a desplazar o autoexcluir esos espacios, lo que sería un reflejo de una *gentrificación* comercial (Cócola, 2015). Así, se puede afirmar que estos fenómenos se producen simultáneamente con el turismo. Esa conexión de los dos fenómenos con el turismo provoca una nueva producción territorial, de ahí que podamos afirmar la influencia del turismo en la transformación del territorio, a través de la *gentrificación* y la *obsolescencia*⁸.

⁸ Esto se puede asemejar a la multiterritorialidad mencionada por Haesbaert (2013), aunque aquí el esfuerzo teórico se centró en identificar específicamente los fenómenos que están transformando y construyendo un nuevo territorio.



Ese nuevo territorio que se produce por el turismo es lo que denomino *territorio de postal* (Muñoz, 2017), el cual es un territorio producido a partir del turismo, que se caracteriza por la exaltación, la apertura y la promoción de ciertos espacios (o prácticas) que responden a una imagen creada sobre el destino. Esta imagen se trata de fortalecer cada vez más, probablemente a partir de un proceso de *gentrificación*, pero también por la ocultación, el deterioro, la separación y la obsolescencia de aquellos espacios (o prácticas) que no corresponden a esa imagen del destino. Se podría resumir, por tanto, la relación entre estos conceptos en la Figura 1.

Figura 1. Expresiones de la gentrificación y la obsolescencia territorial en el proceso turístico.



Fuente: Elaboración propia.

El proceso inicia con una turistificación del territorio, lo que normalmente se ha llamado el aprovechamiento de los atractivos turísticos de este. Para ello se crean imágenes que redundarán en la creación de imaginarios dentro y fuera del territorio de destino.



Una vez se inicia este proceso, se puede hablar de un territorio turístico, que intentaría ser configurado a partir de los intereses del sistema turístico. Para ello interviene a través de un doble proceso: *gentrificación* turística, es decir, el desplazamiento efectivo de población tradicional por la construcción de nuevos escenarios y equipamientos para el turismo; consolidación de una obsolescencia turística, es decir, clasificar los demás sectores del destino que no se puedan acoplar a la imagen proyectada como si fueran deteriorados o fuera de ese contexto.

Conjugados estos elementos se crea lo que hemos denominado un *territorio de postal*, caracterizado por la fragmentación del territorio en lugares que exponen la imagen turística fomentada y otros que no lo hacen, y que tienden a ser excluidos. Dentro de este *territorio de postal* se crean dos fenómenos complementarios:

1. La *gentrificación comercial*, entendida como una *gentrificación* a mediano y largo plazo, la cual induce poco a poco al desplazamiento de los residentes, a partir de comportamientos de todos los visitantes, no sólo los turistas.
2. El turismo obsolecente que desde la perspectiva del residente observa espacios y prácticas deterioradas a partir de la presencia de los turistas.

Pero el proceso sería unilateral, si no se tuvieran en cuenta las reacciones que tienen los actores locales frente a las acciones sobre su territorio. De esta manera, el ciclo se complementa con la reconfiguración territorial que es producto de la influencia de los actores y sus interrelaciones. En otras palabras, esto no quiere decir que las reacciones de los locales vayan a cambiar todo el proceso, pero en la interacción de dinámicas locales y globales se obtendrán nuevos resultados que reconfigurarán el territorio; bien sea a favor de los intereses de unos u otros.



Esquemáticamente sólo se realizó una expresión teórico-conceptual de este proceso, pero en realidad se puede identificar que la reconfiguración territorial se presenta en cada paso, que las posturas de los actores están en cada momento, hasta limitar el surgimiento de un *territorio de postal*; todo depende de las condiciones de cada destino turístico, los intereses que estén en juego, los actores que adelanten los procesos de turistificación, entre otras variables. Sin embargo, es una guía inicial para el análisis de este tipo de relaciones. Es probable que en general, los destinos turísticos presenten este tipo de comportamiento y de producción territorial, pero en este caso se analiza para el municipio de Santa Fe de Antioquia en Colombia.

Caracterización de la *gentrificación* y la *obsolescencia* en Santa Fe de Antioquia

Santa Fe de Antioquia es un municipio ubicado en la subregión occidente del departamento de Antioquia, cuenta con aproximadamente 25.000 habitantes (Gobernación de Antioquia y Departamento Administrativo de Planeación, 2017), que en su mayoría se han dedicado a las actividades agropecuarias, sobresaliendo en la producción de café, ganadería y cítricos. Es de destacar que Santa Fe de Antioquia históricamente representa la cuna de la cultura paisa, debido a que fue el lugar donde se asentaron inicialmente los españoles y fue la primera capital de Antioquia, pero pierde este papel con Medellín, por su posicionamiento económico poco después de la independencia nacional.

Esta importancia histórica se refleja en su centro histórico que hoy en día se convierte en uno de sus principales atractivos turísticos. En las décadas de los años 70 y 80 del siglo XX se inicia la construcción de una infraestructura turística de hoteles y hosterías en el centro histórico. Cada una de estas construcciones contaba con piscina y una arquitectura para el descanso de veraneo, dado el clima con el que

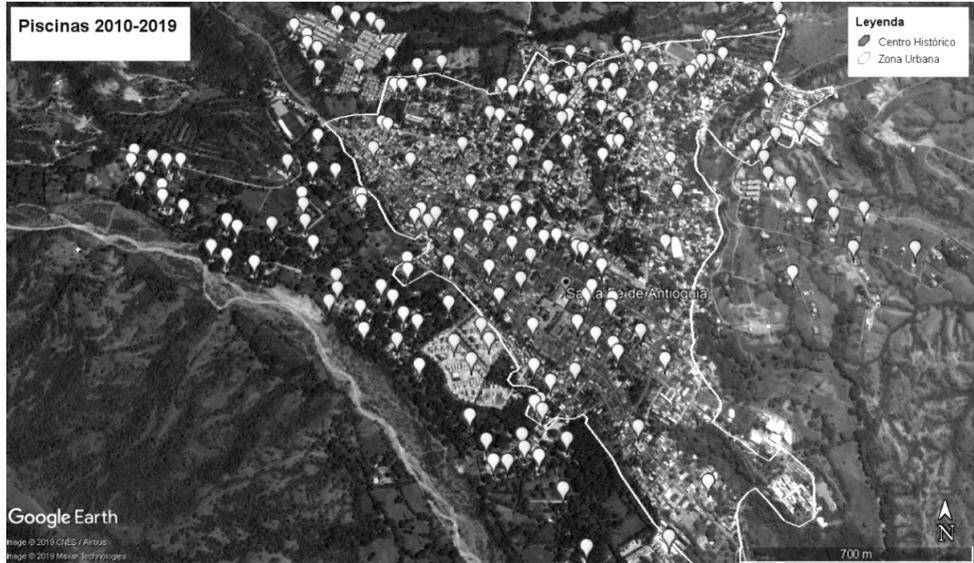


cuenta el municipio (27°C en promedio). Estos aspectos, y su cercanía con Medellín, convierten a Santa Fe de Antioquia en un destino de veraneo para este centro urbano. En el año 2006 se abre el túnel de occidente que acerca aún más a ambos municipios, el tiempo de viaje actual está alrededor de una hora, y desde ese momento se dispara el flujo de turistas y la construcción de hoteles, hosterías, segundas residencias, condominios y fincas.

En la Figura 2 es posible observar los puntos en dónde se localizan piscinas en el municipio. En azul se designan las piscinas que existían para el año 2010, en verde las que se construyen adicionalmente en 2019. Es de resaltar la cantidad de este artefacto de la modernidad y muestra del ocio global en el municipio. Para el año 2010 se lograron observar un total de 234, el número aumenta en 2019 a 359, lo que significa que en 9 años se construyen 125 piscinas, es decir, el 35% del total. Lo que muestra este pequeño ejercicio es que el turismo de veraneo se ha posicionado en Santa Fe, el espacio se sigue apropiando para producir este tipo de lugares de veraneo.



Figura 2. Localización de piscinas en la zona urbana, 2010-2019.



Fuente: Elaboración propia con base en Google (2019).

Se pueden concluir dos elementos de la localización de las piscinas. En primer lugar, la mayoría de ellas se encuentran en el Centro Histórico y en la zona del Llano de Bolívar (hacia la esquina superior derecha de la zona urbana). Esto se debe a que en el Centro se localizan la mayoría de los hoteles y restaurantes para el servicio del turista. Mientras en el Llano de Bolívar se han venido creando nuevas instalaciones para los turistas y los locales. En segundo lugar, es de resaltar que las nuevas construcciones se dan principalmente en las afueras del Centro Histórico y de la Zona Urbana; esto se puede explicar por los altos costos del suelo en el Centro y porque se quiere mostrar una imagen de finca campestre y, por ello, es necesario que estas construcciones sean alejadas de las zonas más urbanizadas.

De otro lado, las condiciones socioeconómicas del municipio son de cierta forma dispares, ya que se da una mejora en la dinámica económica,



pero no en la calidad de vida. Según la Cámara de Comercio de Medellín (2016), el municipio contaba con un total de 744 empresas para el año 2015, representando un crecimiento del 98,9% respecto al año 2011, lo que económicamente es realmente llamativo. No obstante, si miramos las condiciones sociales según el nivel del Sisben, en la zona urbana casi un 60% de la población se encuentra en condiciones de pobreza, mientras en la zona rural poco más del 80% (Gobernación de Antioquia y Departamento Administrativo de Planeación, 2017).

Esto quiere decir que el desempeño económico no ha sido capaz de satisfacer las necesidades de la población local. Parte de esto se puede explicar por el hecho de que la estructura empresarial del municipio se concentra en el comercio al por menor (52%) y en alojamientos y servicios de comida (20,2%) (Cámara de Comercio de Medellín, 2015). Estas actividades se relacionan directamente con el turismo, ligando su éxito o fracaso comercial al flujo de turistas. La dependencia de esta actividad hace que sus habitantes, la mayoría del tiempo, no encuentren unas fuentes estables de ingresos y esto explicaría sus condiciones sociales.

A estas condiciones socioeconómicas hay que sumar el hecho de que las nuevas construcciones comenzaron a competir fuertemente por el uso del suelo, lo que incrementó su precio y afectaron las ganancias de algunos campesinos, obligándolos a vender sus tierras y a cambiar las actividades a las que se dedicaban (Instituto de Estudios Regionales, 2007; Universidad Nacional de Colombia, 2006). Espacialmente se reconfigura el municipio, a lo largo de la vía Medellín-Urabá donde comienzan a ubicarse las parcelaciones y condominios, lugares que anteriormente eran dedicados a la producción de cítricos y el famoso tamarindo de la región (Ver Figura 3).

Ahora bien, el turismo de sol es el que más se ha fortalecido en el municipio, aparte de competir con los usos del suelo tradicional,



En este contexto, es posible identificar los procesos de *gentrificación* y *obsolescencia* territorial a partir del turismo en diferentes manifestaciones del territorio. Es de anotar que el destino turístico de Santa Fe de Antioquia es producido con base en dos imaginarios que también tienen dos mercados diferenciados. El primero, dirigido al mercado nacional e internacional, es el de pueblo colonial, con características religiosas, culturales y arquitectónicas particulares. Este mercado se caracteriza porque es de mayores ingresos y esto tiene relación con las tarifas de los servicios que ofrecen los hoteles ubicados en el centro histórico o sus alrededores. Según información recolectada en el trabajo de campo, las tarifas en estos hoteles, un fin de semana de temporada baja, en una habitación con aire acondicionado y con algún tipo de alimentación está en un promedio de \$ 240.000 COP, lo que equivale a un 36% de un salario mínimo mensual en Colombia para el 2016. Esto quiere decir que las clases bajas que reciben este salario no son las que acceden a este tipo de servicio.

El segundo imaginario que correspondería a un nivel regional, por su parte, quiere fortalecer la idea de un destino de veraneo y el atractivo histórico pareciera ser simplemente un acompañamiento. Así, las inmobiliarias y hoteles son los que se encargan de potenciar este imaginario regional. Slogan como: "Su apartasol en Santa Fe de Antioquia", "¡Casas Campestres en lotes independientes! Uuuy... ¡Esto sí es un verdadero descanso!", muestran cómo se intenta potenciar el imaginario de veraneo en Santa Fe.

Estas inmobiliarias también tienen un enfoque hacia personas de altos ingresos, ya que, por ejemplo, uno de los conjuntos que se promocionan actualmente, tiene un valor de \$ 400.000.000 COP aproximadamente; siendo casas que solo se utilizan los fines de semana o en vacaciones, entonces, mostraría el tipo de familias a las que está dirigida. Los días de sol son la alternativa que se le ha dado a las personas de menores ingresos para disfrutar de este imaginario;



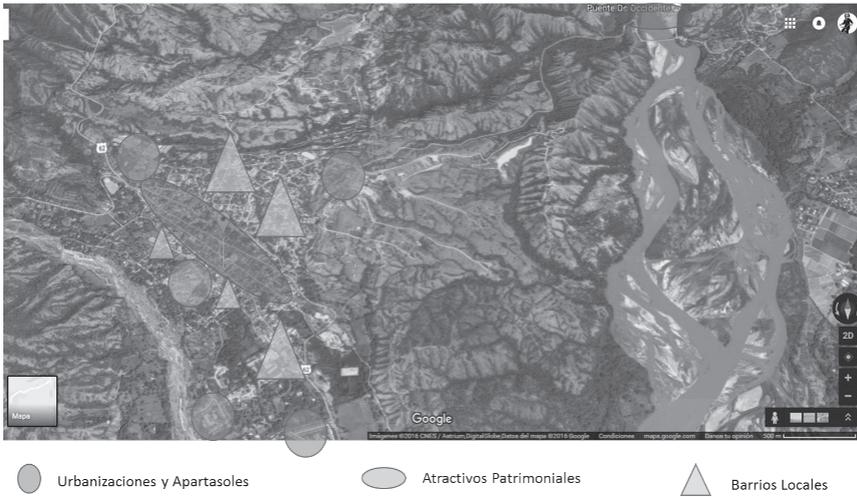
en promedio su precio es de \$ 50.000 COP, e incluye el uso de las zonas húmedas de los hoteles y almuerzo, pero no alojamiento.

La existencia de estos dos imaginarios turísticos en el municipio lleva a que se quiera transformar el territorio, de tal forma que corresponda a las imágenes e imaginarios que se construyen. El imaginario histórico quiere que permanezca el territorio, ya que esa es su esencia, lo que lleva a que barrios cercanos que no tengan estas características se tiendan a ocultar. El puente de occidente, que es uno de los atractivos más importantes, al estar alejado del centro histórico, requiere una ruta que comunique los dos puntos (Ver Figura 4) y ahí se genera una disyuntiva para los actores de este imaginario, pues se trata de dos pequeñas islas que se deben relacionar y dejar de lado todo aquello que se debe transitar para llegar al puente.

El segundo imaginario, el de veraneo, también trata de generar “islas” en el territorio, las cuales permitan que el turista disfrute de este imaginario (Ver Figura 4). De esta manera, se han comenzado a construir una gran cantidad de urbanizaciones y ciudadelas que durante los fines de semana están ocupadas, mientras en semana no hay ningún tipo de habitante. Como se observa en la Figura 5, este tipo de construcciones fragmenta el paisaje tradicional.



Figura 4. Ubicación atractivos turísticos y barrios de Santa Fe de Antioquia.



Fuente: Elaboración propia con base en mapa de Google Maps.

Figura 5. Paisaje fragmentado por ubicación de urbanización en Santa Fe de Antioquia.



Fuente: Propia de trabajo de campo julio de 2016.

En esta medida, la suma de estos dos imaginarios nos entrega como resultado un territorio que viene siendo transformado con el fin de fortalecer su papel turístico a nivel regional, nacional e internacional. Esta finalidad se da a partir de diferentes actores, la mayoría de los cuales están por fuera del territorio, ya que localmente se han interesado en los últimos años por fortalecer únicamente la vocación turística patrimonial y dejar a un lado su carácter de veraneo.

Las acciones para plasmar en la realidad, lo que se ha construido desde las imágenes y los imaginarios son los que han venido provocando la *gentrificación y obsolescencia* en Santa Fe de Antioquia. La construcción de urbanizaciones, hosterías, fincas, etc., que son cerradas y vienen a constituir “quistes territoriales” (Salva, 1998), componen un aspecto gentrificador del turismo en Santa Fe de Antioquia. Estos espacios han aumentado el precio del suelo, desplazando las actividades económicas que se desarrollaban allí y una fragmentación espacial que no les permite a los actores locales utilizar libremente esos espacios.

Así, el enfrentamiento de estos dos imaginarios y sus acciones hacen que el territorio evidencie de una manera más fuerte los fenómenos de la *gentrificación y obsolescencia* territorial. En la Figura 6, se observa un resumen de estos fenómenos y su localización en el espacio. En color naranja se identifican los lugares donde se han construido las urbanizaciones y ciudadelas más importantes del municipio, las cuales se localizan cerca al centro histórico. Estos espacios son considerados como una muestra de la *gentrificación* turística que experimenta el municipio, esto ha sido resultado del análisis de la información de campo y coincide con estudios similares (Londoño, 2016). En color rojo se presenta la obsolescencia turística, esta se muestra básicamente alrededor del centro histórico, zonas de frecuente movilidad turística y cercanas a urbanizaciones.



Figura 6. Localización de lugares con gentrificación u obsolescencia en Santa Fe de Antioquia⁹.



Fuente: Elaboración propia con base en información entregada por la Secretaría de Planeación Municipal de Santa Fe de Antioquia.

9 Estos lugares fueron identificados a partir de los cambios que se han observado allí y según el fenómeno en el cual se pudieran clasificar. Para su selección se tomó en cuenta visitas previas, algunos diálogos con actores locales y cambios observados en los mapas.

El primer caso tiene que ver con el imaginario patrimonial, ya que estos barrios han tendido a dejar de lado las características arquitectónicas del centro, lo que perjudica la imagen de un municipio que se visita para reactivar la memoria y sentirse como en un espacio de otros tiempos. El segundo tiene que ver con ambos imaginarios. Una de las mayores movildades de turistas en el municipio se presenta entre el centro histórico y el puente de occidente, por lo que en el recorrido se quiere conservar cierta armonía patrimonial. La otra movilidad se relaciona con la llegada de los turistas desde Medellín hacia las ciudadelas; para lograr esto, se deben atravesar algunos barrios que no hacen parte del centro histórico, y también va en contra de la imagen de descanso dentro de un pueblo patrimonial que ofrecen las inmobiliarias y los hoteles principalmente.

En cuanto a la cercanía de las ciudadelas y urbanizaciones, la *obsolescencia* de esos barrios responde a la necesidad de mostrar una imagen moderna y cosmopolita durante el periodo de recreación al interior de dichas edificaciones. Estos barrios no cuentan con un estilo arquitectónico colonial o republicano, ya que en algunos casos son de construcción reciente; por tanto, no aportan a la sensación que se quiere crear en el turista. La existencia de esta idea de *obsolescencia* se puede observar claramente en la proliferación de barreras a la vista hacia el interior o exterior de la ciudadela. Tales barreras permiten potenciar la imagen arquitectónica moderna interna y hacer ver como obsoletos aquellos barrios que los rodean.

De otro lado, con color morado se identificaron los espacios que ya se muestran como un reflejo de un turismo *obsolescente*. Las intervenciones en ambos espacios (parque de la Chinca y parque principal), le da sustento a la denominación que aquí hacemos. En el parque de la Chinca se hizo una intervención de carácter social, a través de la interrelación de hoteleros, población local, comerciantes y alcaldía municipal. Entre todos se reapropiaron del parque y están



eliminando las prácticas de prostitución, fiestas hasta altas horas de la noche, entre otras, las cuales fomentaban la presencia turística allí. Ahora es en el único lugar del municipio en que se observan mensajes directos, hacia el turista, de respeto por el patrimonio y la paz de los habitantes (Ver Figura 7).

Figura 7. Intervención de los actores sociales en el Parque de la Chinca.



Fuente: Fotografías Propias, julio 29 de 2016.

En el parque principal se adelanta una intervención de carácter institucional. Se está remodelando completamente, ya que diferentes actores han coincidido en que la presencia desmedida de comerciantes y turistas ha logrado un deterioro patrimonial. Los principales preocupados por la situación del parque fueron los actores locales y, por ello, desde el anterior gobierno local se inició un proceso de remodelación. Sin embargo, y este es el punto que da pie a entender este espacio como un reflejo de un turismo *obsolescente*, la comunidad estuvo totalmente en contra de esa intervención. Tal intervención en el espacio buscaba consolidar el imaginario de veraneo en el municipio, a tal punto de proponer la localización de objetos propios para momentos de ocio en piscinas (como sillas para tomar el sol) en el parque principal.

La comunidad fue tajante al decir que el problema no era el diseño y el estilo del parque, el problema era el uso que se le había dado y que era necesario recuperarlo, pero no cambiar su esencia patrimonial.



Esto es un indicador de un significado generalizado de un turismo *obsolescente* en el parque y no de un deterioro u obsolescencia generalizada del mismo. En la Figura 8 se muestra un comparativo entre el parque antes de la intervención y durante esta intervención, ya que, en más de una ocasión, durante reuniones en el municipio, se escuchaba el comentario que con el sólo hecho de haber retirado los vendedores y turistas, ya el parque estaba tomando forma nuevamente.

Figura 8. Comparación antes y después de la remodelación del parque principal Santa Fe de Antioquia.



Fuente: Fotografías propias, trabajo de campo 2016 – 2018.

El otro color representado en la Figura 6 es el amarillo que corresponde a la *gentrificación* comercial. Se trata de lugares que han sufrido cambios en su uso para fomentar un comercio en pro del turismo. Directamente desplazando un comercio local, pero indirectamente fomentando prácticas que incentivan desplazamientos posteriores de residentes, e incrementando sentimientos de baja pertenencia a estos servicios que tienden a ser más globales. Aquí se caracteriza la localización de nuevas entidades financieras, nuevas discotecas, restaurantes de comida internacional y establecimientos de grandes superficies. Se han localizado en el centro histórico o cerca a otros espacios de *gentrificación* turística para aprovechar la presencia de sus consumidores predilectos: los turistas.



Conclusiones

La *gentrificación* y la *obsolescencia territorial* son fenómenos nuevos que se están observando en la actualidad; están relacionados con el crecimiento urbano y la posibilidad de satisfacer la necesidad estética de los individuos. En la teoría clásica de la *gentrificación* se suele ver que el proceso inicia con un espacio que se ha visto deteriorado por desuso, abandono o, incluso, el direccionamiento de algún actor social en particular. En esta medida, si hacemos una similitud de deterioro con el fenómeno de la obsolescencia, parece ser natural que la obsolescencia sea un paso previo para la *gentrificación* de un espacio.

No obstante, lo que analizamos en este capítulo es que tal relación no tiene por qué siempre ser así. En este caso, se mostró que el turismo es capaz de producir ambos fenómenos simultáneamente, en la medida en que muestra unos espacios, pero al mismo tiempo oculta otros, en pro de la imagen que se haya vendido del destino. Las consecuencias de tener al mismo tiempo estos fenómenos en un territorio son nefastas, tienden a concentrarlo en favor de unos intereses económicos, así como a generar fragmentaciones internas, tanto sociales como materiales.

Para el caso de Santa Fe de Antioquia, se mostró la presencia simultánea de estos fenómenos. Como resultado: este es un municipio con condiciones socioeconómicas relativamente bajas, pero lo más preocupante es que muchos actores locales están inmersos en el discurso turístico del desarrollo. Es decir, el turismo, por lo general, se muestra a sí mismo como una fuente inagotable de desarrollo para los territorios, haciendo que los actores sociales no vayan en su contra, porque sería rechazar el progreso de su territorio. En esta medida, dado que el turismo es el que está provocando ambos fenómenos en el municipio, pero al mismo tiempo se le ve como la solución para



sus problemas de desarrollo, esto hace que no se puedan resolver fácilmente las manifestaciones de esos fenómenos. Sólo cuando haya una apropiación real desde los actores locales sobre el turismo se va a lograr solucionar esta situación.

Referencias

- Cámara de Comercio de Medellín. (2015). *Estructura Empresarial por Centro Regional, Municipio y Tamaño de Empresa*. Recuperado de <http://www.camarmedellin.com.co/site/Servicios-Empresariales/Informacion-Empresarial/Estadisticas-Camara.aspx>
- Cámara de Comercio de Medellín. (2016). *Estructura Empresarial 2016*. Recuperado de <http://www.camarmedellin.com.co/site/Servicios-Empresariales/Informacion-Empresarial/Estadisticas-Camara.aspx>
- Cócola, A. (2015). Tourism and commercial gentrification. *The Ideal City: Between Myth and Reality. Representations, Policies, Contradictions and Challenges for Tomorrow's Urban Life*. Conferencia llevada a cabo en el RC21 International Conference. Recuperado de <http://www.rc21.org/en/wp-content/uploads/2014/12/E4-Cócola-Gant.pdf>
- Foucault, M. (1984). *Cómo se ejerce el poder*. Recuperado de <http://www.unizar.es/deproyecto/programas/docusocjur/FoucaultPoder.pdf>
- Gobernación de Antioquia y Departamento Administrativo de Planeación. (2017). *Anuario Estadístico de Antioquia 2017*. Colombia: Gobernación de Antioquia. Recuperado de <http://www.antioquiadatos.gov.co/index.php/anuario-estadistico-de-antioquia-2017>



- Haesbaert, R. (2013). Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura y Representaciones Sociales*, 8(15), 9-42. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-81102013000200001&lng=es&nrm=iso
- Hiernaux, D., y González, I. (2014a). Gentrificación, simbólica y poder en los centros históricos. *Scripta Nova*, 493(12), 1-15.
- Hiernaux, D., y González, I. (2014b). Turismo y gentrificación: pistas teóricas sobre una articulación. *Revista de Geografía Norte Grande*, 58, 55-70.
- Instituto de Estudios Regionales. (2007). *Occidente Desarrollo Regional: una tarea común universidad-región*. Medellín, Colombia: Universidad de Antioquia.
- Kesar, O., Dezeljin, R., y Bienenfeld, M. (2015). Tourism gentrification in the city of Zagreb: time for a debate?. *Interdisciplinary Management Research*, 11, 657-668.
- Londoño, J. (2016). La declaratoria del centro histórico y el marketing turístico como indicadores de la gentrificación en Santa Fe de Antioquia, una lectura desde el paisaje artificial. *Iconofacto*, 12(19), 43-64.
- López, L. (2013). *Impactos territoriales del turismo y lineamiento de ordenación para territorios con vocación turística. Estudio de caso en el municipio de Santa Fe de Antioquia - Colombia*. Recuperado de https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2561543
- Massey, D. (1993). Power-geometry and a progressive sense of place. En J. Bird, B. Curtis, T. Putnam, & L. Tickner. (Eds.), *Mapping the futures: local cultures, global change* (59-69). London, England: Routledge.



- Muñoz, E. (2017). Territorio de postal: la dualidad del turismo en Santa Fe de Antioquia (Colombia). *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 26(2), 153-174. Recuperado de <https://doi.org/10.15446/rcdg.v26n2.59237>
- Nates, B. (2008). Procesos de gentrificación en lugares rururbanos: presupuestos conceptuales para su estudio en Colombia. *Revista de Antropología y Sociología. Virajes*, 10, 253-269.
- Ossa, B., y Rippes, M. (2014). Gentrificación y boutiquización en la calle Almirante Montt de Valparaíso: transformaciones y relaciones socio-espaciales. *Revista Planeo*, 19, 1-19.
- Raffestin, C. (2011). *Por una Geografía del Poder*. México: Colegio de Michoacan.
- Salva, P. (1998). Los modelos de desarrollo turístico en el mediterráneo. *Cuadernos de Turismo*, 2, 7-24.
- Smith, N. (1996). *The new urban frontier. Gentrification and the revanchist city*. London and New York: Routledge.
- Universidad Nacional de Colombia. (2006). *Plan Director para la Ordenación Territorial del Área de Influencia de la Conexión Vial valle de Aburrá-Río Cauca en la Región del Occidente Antioqueño: Como efecto de la habilitación del Túnel de Occidente*. Medellín, Colombia: Universidad Nacional de Colombia, Gobernación de Antioquia.
- Vera, J., López Palomeque, F., Marchera, M., y Antón Clavé, S. (2013). *Análisis territorial del turismo y planificación de destinos turísticos*. Tirant Humanidades.



4

Transformaciones del espacio rururbano en el municipio de Ibagué, a partir del año 2000

Miguel Antonio Espinosa Rico

4

Transformaciones del espacio rururbano en el municipio de Ibagué, a partir del año 2000

Miguel Antonio Espinosa Rico¹

Resumen

Una de las más dramáticas transformaciones en la estructura del paisaje rural en los países de Latinoamérica, se observa en las áreas próximas a las ciudades, donde nuevos tipos de construcciones y usos de la tierra irrumpen de manera agresiva y sin aparente limitación. Más allá de los impactos morfológicos que son los visibles, una serie de otras transformaciones están presentes y tienen que ver con impactos directos e indirectos sobre las prácticas sociales y la comunicación entre los sujetos de las áreas afectadas, no solo al interior de las propias comunidades rurales, sino en la relación con quienes hacen uso de las nuevas infraestructuras y con los centros urbanos mismos, comandados en todos los casos por una ciudad que ejerce la mayor influencia en el territorio. Estas transformaciones que implican nuevos usos de la tierra rural, tienen consecuencias en el conjunto de investigaciones que utilizan términos como nuevas ruralidades, rururbano y periferias **urbanas** y que se vienen adelantando en diferentes contextos del mundo. En la presente investigación se abordan las transformaciones del espacio rururbano en el municipio de Ibagué a partir del año 2000,

Palabras clave: paisaje, plan de ordenamiento territorial, rururbano, Ibagué.

¹ Ph.D. Geógrafo. Coordinador Grupo Interdisciplinario de Estudios sobre el Territorio. Profesor Universidad del Tolima. Correo: maespinosar@ut.edu.co



tomando este año como referencia justamente porque es a partir del mismo que entra en vigencia el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), instrumento matriz de planificación del territorio y bajo cuya orientación se esperaba un uso racional de la ocupación de la tierra.

Introducción

La provisión de conocimiento acerca de las dinámicas territoriales constituye una fuente no solo necesaria, sino obligada de la academia regional, pero esta se hace más apremiante en contextos de acelerados procesos de transformación de las estructuras socio-espaciales y, de manera particular, de un avance agresivo y, aparentemente, incontenible del proceso de urbanización, que compromete cada vez más las áreas rurales y, dentro de las mismas, aquellas áreas que resultan más accesibles y atractivas ambientalmente para la inversión inmobiliaria.

La cercanía de las ciudades, y la cada vez mejor condición y calidad de las vías carretables, con la construcción de dobles calzadas, alienta la inversión en usos complementarios para la movilidad de diferentes medios de transporte de carga y pasajeros (terminales de transporte, puertos multimodales), así como áreas de recarga para el abastecimiento de los mercados urbanos, comúnmente referidas como “zonas francas”.

El crecimiento poblacional se ha visto alterado de manera evidente por fenómenos que no son solo los impactos del conflicto interno armado y el desplazamiento forzado que este ha provocado, o la pobreza generalizada y la marginalización del campo, cuya población campesina con o sin tierra, continúa sin ser sujeto de políticas estructurales que superen dichas situaciones, sino la inculcable atracción que sobre las poblaciones rurales y de pequeños centros urbanos ejercen las grandes e intermedias ciudades.



Con el crecimiento no planificado de las ciudades y su avance sobre tierras antes dedicadas a las actividades agrarias, se fue generando una creciente congestión en las dinámicas internas urbanas y, de manera muy rápida, una tensión hacia los márgenes urbanos. Precisamente, a estos ya no solo se dirigen los asentamientos de inmigrantes rurales y de pequeños centros urbanos, sino sectores sociales de clases media y alta que buscan espacios no contaminados e inmersos en el verde del campo. Esta nueva orientación produce la urbanización del campo, también llamado rururbanización, que se suma en el paisaje rural a otros usos como los de zonas francas, corredores de servicios logísticos para el transporte de carga y de pasajeros, centros comerciales y centros de servicios sociales de alta especialización para ofrecer servicios recreativos, de salud y educación.

El proceso de rururbanización aquí planteado se asume como aquel que ocurre no sobre los bordes o las periferias urbanas sino en franjas que se extienden más allá de los mismos, sobre el propio espacio rural. Incluye, por lo tanto, procesos de construcción de vivienda campestre (dispersa) y parcelaciones en esta, ambas de segunda residencia mayormente; a los que se suman como se anotó en el párrafo anterior, otros usos de servicios diversos.

La ciudad de Ibagué, como ciudad intermedia colombiana, sufre la ausencia de centros urbanos satélites que le permitan constituir un área metropolitana. Esto ha conllevado a considerar la ciudad como objeto de un proceso sostenido de generación de corredores rururbanos, definidos como una sucesión de pequeños centros poblados, a partir de los cuales se genera un proceso paulatino de relleno, alentado por la proximidad a la ciudad. La consecuencia de mediano o largo plazo de este proceso, puede ser similar a la que este mismo tipo de procesos muestra para las grandes áreas metropolitanas del país y de Latinoamérica.



Estos corredores son: la vía al norte, en el sector de Chucuní y la vía al municipio de Alvarado; la vía hacia el nevado del Tolima, sobre la que se encuentran el barrio Chapetón (no contiguo al área urbana) y los centros poblados de Llanitos, Pastales, Villa Restrepo y Juntas; la vía al municipio de Rovira, sobre la cual se encuentran los centros poblados de El Totumo y Carmen de Bulira y la vía que de Picaleña conduce hacia Bogotá, desde Picaleña hasta Buenos Aires, por la vía antigua y sobre la variante de la doble calzada sur, que comunica desde Boquerón hasta Buenos Aires. Se incluye en el área de estudio la transformación que se está produciendo sobre el eje de la vía nacional, en el transecto Espinal-Coello-Ibagué, sobre la doble calzada.

El problema de investigación

La investigación se propone analizar las transformaciones del territorio, a partir del proceso de rururbanización que se ha venido observando sobre los diferentes corredores viales que parten y llegan desde y hacia la ciudad de Ibagué, a partir del año 2000.

Mediante el análisis geohistórico de la ocupación de la tierra en el área de estudio, la dinámica urbana regional y los cambios en los usos de la tierra, las prácticas sociales y la incidencia de la política pública de ordenamiento territorial, se propone construir una lectura que dé cuenta del problema planteado, cuyos destinatarios no son solo los lectores académicos, sino los organismos responsables de la planificación del desarrollo territorial a escala local y regional.

El problema a analizar adquiere relevancia a partir del año 2000, cuando la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial de Ibagué (Alcaldía de Ibagué, 2000) introduce, por primera vez, en el conjunto de la política pública, una serie de elementos que favorecen, de manera clara y contundente, la expansión del proceso de urbanización más



allá del límite urbano de la ciudad, determinando las áreas de suelos de expansión y suelo suburbano. En esta última categoría se ubican las tierras que empiezan a ser objeto de presión para la realización de proyectos de vivienda de recreo y parcelaciones de vivienda rural de baja densidad. La actividad inmobiliaria se ve favorecida por la existencia previa de las vías de ingreso y salida hacia y desde la ciudad con respecto a los municipios más próximos, así como hacia la capital de la República, el noroccidente, nororiente y la costa Atlántica.

A partir del año 2000, la ciudad empezó a vivir un proceso de expansión rururbano, pero esta vez hacia y a partir de centros poblados como El Totumo, Carmen de Bulira, Llanitos, Pastales, Villarestrepo, Juntas, Gualanday, Alvarado e incluso impactando el sector rural localizado entre Payandé - San Luis y Payandé - Valle de San Juan, así como sobre la vía al municipio de Coello. En todos ellos son visibles las parcelaciones para vivienda de segunda residencia y vivienda de uso recreativo; además de construcciones orientadas a este mismo proceso como sedes recreativas y restaurantes de fines de semana. También son perceptibles otros usos crecientes como las estaciones para la distribución de combustibles e infraestructuras para servicios logísticos (proyecto de zona franca, pequeños parques industriales y bodegas).

La difusa definición de lo rururbano

Tanto desde la sociología (Lefebvre, 2013) como desde la geografía (Harvey, 1985), se ha sostenido que toda transformación sobre la superficie de la tierra ocurre por cuenta de los procesos sociales y que, en general, el espacio es un producto social.

Ambas disciplinas han sostenido un ya centenario diálogo en el que afloran de manera clara y evidente los encuentros relacionados con la lectura sobre las dinámicas sociales en la doble condición socio-espacial. Por lo tanto, resulta pertinente presentar la aproximación



teórica al problema de estudio como un esfuerzo de carácter interdisciplinario, lo cual hace comprensible que solo ante el reto del abordaje de problemas concretos de la realidad, esta vía se haga plenamente comprensible y aplicable.

Desde esta perspectiva, los cambios presentados en los usos de la tierra y la vocación del territorio han correspondido históricamente a los análisis de la geografía económica y regional, en tanto los cambios presentados en las dinámicas sociales y culturales, en aspectos como hábitos de consumo, comunicación comunitaria y convivencia, lo han sido más recurrentemente de los estudios de la sociología y la antropología. En el encuentro interdisciplinar se analizan las dinámicas de transformación del espacio rururbano de una entidad territorial en su relación con territorios aledaños en un período de tiempo acotado en función de los efectos que sobre el territorio han tenido políticas públicas de la ordenación del territorio.

Como lo planteó Capel (1975):

[e]l análisis de la articulación concreta entre esta forma espacial y la estructura social obliga al geógrafo al trabajo común con otros científicos sociales y permite que nuestra investigación pueda integrarse -a pesar de la especificidad del objeto y del método geográfico- en una tarea más amplia, de carácter necesariamente interdisciplinario (p. 291).

Las lógicas del desarrollo capitalista, centrado en los procesos de urbanización, se han caracterizado por una simultánea reducción, no solo de los espacios rurales sobre los que se construye la espacialidad urbana, sino también de la alteración de los usos de la tierra que tradicionalmente caracterizaron los espacios rurales.



De esta manera, las transformaciones se tornan socio-espaciales e incluyen no solo los cambios en la morfología del paisaje, sino en sus capas profundas², las cuales dan cuenta de los procesos sociales en aspectos que solo pueden hacerse evidentes en los siguientes cambios: expresiones culturales, prácticas habituales de trabajo (consumo, comunicación e inter), relación al interior y exterior de las comunidades locales, percepciones sobre el lugar y sobre los factores que lo afectan. En fin, se trata de una lectura volcada sobre el contenido del paisaje, asumido como germen a partir del cual pueden ser comprendidos y explicados sus procesos dinámicos de cambio.

La sociedad moderna, expresión del proyecto ilustrado y de las revoluciones industriales, había hecho visible las formas de vida y relación entre el campo que está en constante transformación y las crecientes concentraciones poblacionales; esto situaría a la ciudad como la ordenadora del territorio. El nacimiento de las funciones urbanas, particularmente burocráticas, industriales, comerciales, sanitarias y de educación laica, no solo hicieron más complejo el análisis que enriqueció y potenció la investigación social, sino que mostró la importancia de lo rural como objeto de estudio. Oliva (1997), destaca los aportes de Marx, Weber, Durkheim, Simmel, Tönnies y otros a la investigación social, agregando que en tales aportes se encuentran elementos que constituyen las transformaciones que ocurrirían en Europa y que aparecen reflejadas en la conformación de los Estados modernos, con su estructura política y económica y la diferenciación de clases, siendo las profundas transformaciones en la relación campo-ciudad un asunto fundamental de las mismas.

Como lo expresa Oliva (1997), la consideración de la diferenciación creciente entre lo rural y la emergencia de lo urbano, acompañan los procesos mismos que han venido constituyendo a la sociedad

² Podría adoptarse aquí la concepción de Pillet, relacionada con “[l]a geografía y las distintas acepciones del espacio geográfico” (2004, p. 141).



capitalista, si bien la asunción de lo rural como objeto de estudio requirió esfuerzos desde diferentes disciplinas sociales. Los autores clásicos identificaron los procesos crecientes de transformación de las dinámicas tradicionales en sus diferentes aspectos socio económicos, y la geografía, de manera particular, expresó las implicaciones espaciales de estas transformaciones en el paisaje, lo hicieron posible.

Seguramente la comprensión de un nuevo tipo de relacionamiento entre lo urbano y lo rural, con las implicaciones socio-espaciales que ello tiene, aparece de manera más clara en los estudios que sobre el mismo se abordan desde diferentes autores desde la geografía rural³.

Pero es solo a partir de la enorme transformación urbana que se presencié, a partir de las primeras décadas del siglo XX, en Europa, Norteamérica y Latinoamérica que aparecen con mayor visibilidad los elementos de una modernización radical en las fuerzas productivas agrarias y diferentes procesos de concentración de la propiedad de la tierra, frente al retroceso de la producción agraria tradicional.

Sin embargo, en los países dependientes, el campo ha sido siempre una mixtura de formas pre y capitalistas, asunto que está asociado a las condiciones topográficas y ambientales y no solamente a patrones culturales vinculados al arraigo o la identidad del campesino como sujeto. Las áreas de pequeña y mediana propiedad, aptas para el desarrollo de economías agrarias tecnificadas han evolucionado hacia la conformación de paisajes de mediana y gran propiedad y a la emigración del campesinado tradicional. Los campesinos resisten en territorios en los que sus tierras no resultan tan atractivas para la producción tecnificada capitalista, pero pueden coincidir con procesos históricos de ocupación y de fuerte tradición campesina.

3 Entre ellos García (1992); García y Tulla, Valdovinos (1995); López y Naranjo (1996); Errázuriz (1994); Segrelles (2011); Entrena (1998).



Solo hasta la década de los años 70 del siglo XX, se introduce en los estudios urbanos los conceptos de “ciudad región” y, consecuentemente, el de “ciudad metropolitana” (Capel, 1975). La dicotómica relación rural-urbano es sacudida y se demandan nuevas interpretaciones que discutan las concepciones que hasta entonces habían sido elaboradas básicamente por la sociología (Escuela de Chicago), en torno a lo urbano y lo rural. A la sociología marxista se le debe, por supuesto, los mayores aportes al estudio de la relación entre la morfología urbana y las estructuras sociales y, por extensión, a los impactos que la urbanización va a tener sobre los espacios rurales.

Pero son las transformaciones mismas de la ciudad, de sus estructuras sociales y su morfología, determinadas por el desarrollo capitalista, las que permiten la generación de los nuevos conceptos para su comprensión. Al respecto Capel (1975) expresa que el concepto de urbanización cumple la doble condición de expresar el proceso y el resultado, en tanto que conceptos derivados como suburbano y periurbano constituyen la expresión de consecuencias reales de la expansión urbana.

Cardoso (2013, p. 114-117) rastrea el origen del concepto “continuum rural-urbano”, como expresión de la “urbanización del campo” a partir de 1966-1976 en varios autores, provenientes de la sociología y la geografía. Sin embargo, precisa que la emergencia de este concepto está precedida de los aportes de Sinclair (1988, como se citó en Cardoso, 2013, p. 113-114), quien tomó el proceso de urbanización de los Estados Unidos y definió cuatro fases: 1) Urbanización, como producto directo de la industrialización entre la Primera y Segunda Guerra Mundial. 2) Su urbanización, como efecto de la postguerra y expresado en el crecimiento de los suburbios. 3) Contra-urbanización, a partir de los 70, como expresión del “declive de las áreas metropolitanas”. 4) Post contraurbanización, a partir de 1985, como efecto del crecimiento de las áreas metropolitanas.



La autora considera que las transformaciones rural-urbanas remiten al uso del término rururbano y están más directamente relacionadas con el fenómeno de contra urbanización, asumida como una expresión del declive demográfico de las ciudades metropolitanas. Aunque no se expresa cuáles son las causas del declive demográfico, este está relacionado con su congestión y generación de estrés que motiva a los habitantes ciudadanos ir a buscar las áreas externas de las ciudades, en medio del campo.

Adell (1999) nos recuerda que las transformaciones de la morfología urbana habían sido estudiadas por los geógrafos desde la década de los años 40-50, es decir, mucho antes de las elaboraciones de Sinclair. Según el autor, tanto en Estados Unidos como en Europa occidental, las transformaciones de la periferia urbana permitieron establecer la diferencia entre lo urbano y lo rural; refiriéndose a este espacio diferencial como la franja urbana en proceso de cambio, de transición, en la cual tenían presencia tanto usos urbanos como rurales.

Para el autor, la heterogeneidad de los usos de la tierra, acompañada de su estructura morfológica, densidad y estructura social dinámica, permitió alimentar los debates sobre sus límites físicos y conceptuales. Estos elementos orientaron muchos trabajos empíricos que asimilaron su causalidad a la expansión urbana, concepción que fue refutada por geógrafos humanos y rurales para los que el paisaje transicional, entre la ciudad y el campo, no “[...] necesariamente es el resultado del efecto de procesos urbanos, acuñando términos como rururbano o ruralurbano” (Adell, 1999, p. 5).

Se intenta extraer los apartes con los cuales se deja en mayor evidencia la presencia de conceptualizaciones en torno al rururbano, en un período extenso que va de la década de los 40 a la década de los 90 del siglo XX. En la década de los 60 apareció el uso del término periferia rururbana, el cual se caracteriza por proponer una más baja



densidad de población, una mayor proporción de tierras vacantes y procesos y tierras agrícolas poco dinámicos de conversión y cambios de uso de la tierra, así como flujos con los centros urbanos. En la década de los 70 irrumpe el término rururbanización, como análogo de periurbanización, más asociado a la planificación regional francesa, pero que expresa más un proceso de urbanización del campo por clases medias.

En la década de los 80, lo rururbano se asocia al área de expansión de la ciudad, observándose que, aunque muchos de sus residentes viven en el campo no son ni social ni económicamente parte de él. Finalmente, en la década de los 90, esta área de expansión urbana se asume como peri-urbana, y se refiere al área en que se confunden los desarrollos urbanos y rurales, como una inevitable consecuencia de la urbanización, que en las ciudades contemporáneas que siguen creciendo generan consecuentes oleadas de expansión de las áreas peri-urbanas (Adell, 1999).

Climent (1986) sugiere que el origen del término rururbano se deriva de la Escuela de Chicago y, de manera particular, de la propuesta de anillos concéntricos expansivos de Burgess: *"De la misma forma la ciudad en su crecimiento va invadiendo el campo circundante, creándose así un área de transición entre el campo y la ciudad a la que Wehrein en 1942, denominó rural-urban fringe"* (p. 60). Climent analiza el proceso de generación de un espacio rururbano en la ciudad de Logroño, España, durante los años de 1940 a 1982, e identifica la transformación del mismo en aspectos como accesibilidad, descentralización de funciones urbanas como la industrialización, composición socioeconómica de los residentes y, por supuesto, por los cambios en los usos del suelo que transitan hacia la industria y la construcción de viviendas:



Los espacios rururbanos son, pues, áreas en las que se yuxtaponen los usos del suelo rurales y urbanos, y en las que tienen lugar profundas transformaciones económicas y sociales inducidas y producidas por agentes urbanos. La rur-urbanización es un caso particular, un aspecto concreto, del proceso de urbanización del campo (Climent, 1986, p. 62).

Según Barros (1999), el espacio rururbano corresponde al continuo rural urbano desarrollado por los antropólogos Redfield y Lewis, quienes buscaban matizar la dicotómica relación entre las categorías rural y urbano. En el esfuerzo por establecer la relación entre estas dos categorías, el autor rescata las categorías de espacio urbano, el periurbano o urbano discontinuo, el semiurbano con alternancia de usos, el semirural urbanizado, el rural con algunas influencias urbanas industriales y el espacio rural marginal. El autor opta entonces por defender el concepto rururbano en tanto este incluye estas diferentes lecturas del continuo rural urbano y resulta más apropiado al objeto asumido.

También la preocupación por comprender la complejidad del proceso de transformación territorial circunscrito a las áreas metropolitanas, permite estudiar los procesos mediante los cuales sectores sociales de estas tienden a desplazar su vivienda al campo, al cual se le reconocen los atributos naturales, como aspecto central de la motivación para tomar esta decisión. De esta manera, a partir de la ciudad central se potencia un proceso de formación de nuevas áreas rururbanas (Rivera, 2016).

Es claro que se está ante un proceso, en el cual el capital inmobiliario aprovecha un paisaje rural, con presencia simbólica de una cultura campesina quizá extinta allí y la circulación de aire puro, para situarlo con un nuevo valor -de cambio, es decir, de fetiche, la naturaleza como una nueva mercancía que se coloca en el mercado de los valores inmobiliarios. La puesta por el valor del territorio no



aparece asociada al patrimonio cultural vivo, sino simplemente al paisaje rural. Este puede ser objeto de emprendimientos de vivienda de segunda residencia, usos recreativos o de infraestructura.

Pero la condición rururbana a la que se acude en la presente investigación, no es solo aquella que se origina en las áreas metropolitanas de los países de Europa, Norteamérica, Latinoamérica, Asia o África. Este fenómeno se observa en ciudades cuya población excede en Latinoamérica los cien mil habitantes y más⁴, es decir, a ciudades como Girardot (aproximadamente 150 mil habitantes), Ibagué (aproximadamente 600 mil habitantes), Cartagena (aproximadamente 1 millón de habitantes), Cali y Barranquilla (aproximadamente 2 millones de habitantes), Medellín (aproximadamente 3 millones de habitantes) y Bogotá (aproximadamente 7 millones de habitantes). El rururbano del que estamos hablando está presente entonces en un rango variado de tamaño de ciudades y no solamente en áreas metropolitanas, como supone la teoría elaborada para las sociedades europeas y norteamericanas o para las grandes metrópolis latinoamericanas.

Ahora bien, la situación de las áreas metropolitanas de Colombia no parece caracterizarse por el declive demográfico y económico, como se observa en México, D.F. o Buenos Aires (Cardoso, 2013). Ellas no solo siguen creciendo y concentrando población y Producto Interno Bruto a escala regional y nacional, sino que, al mismo tiempo, continúan estimulando la rururbanización⁵.

4 El fenómeno de rururbanización no es propio de las áreas metropolitanas, sino de diferentes tamaños de ciudades y está siendo fuertemente comandado por el movimiento del capital inmobiliario, en estrecha alianza con las autoridades de planeación municipal.

5 Esto se mostrará más adelante para Ibagué, como ciudad intermedia, y que es un proceso que acompaña el presente de las ciudades intermedias y las áreas metropolitanas de Colombia y no solo de las segundas.



No se trata de desconocer la existencia de los conceptos que por décadas han marcado la diferenciación rural urbana, referidos a lo suburbano y periurbano, sino de reconocer la utilidad del rururbano, que no puede asimilarse a ellos, justamente porque ni es un suburbio de la ciudad, pero tampoco se ubica en su periferia. El asunto capital aquí es que tanto el suburbano, como el periurbano y el borde urbano⁶ colocan como factor determinante al fenómeno urbano, mientras que el rururbano se propone colocar como determinante la primera condición rural de un espacio que es tomado por los procesos urbanos, re-escribiendo su espacio-temporalidad. El rururbano es por lo tanto un concepto que estará vigente durante el tiempo en que la espacialidad, presente en él, dé paso a la constitución del continuum rural-urbano, que a su vez terminará por incorporarse a otros similares y finalmente a la mancha urbana que avanza inexorablemente sobre el espacio rural.

El rururbano está en cambio asociado a la conceptualización de lo periurbano, como lo muestra Adell (1999) y se sitúa en un nivel de concepto derivado de este. Sin embargo, este no es un espacio marginal socioeconómicamente, en tanto no que es producto de procesos de asentamiento de población de bajos ingresos, sino de sectores de clase media, media alta⁷ y alta, que pueden disponer de sus ahorros o incluso endeudamiento para adquirir un predio rural y construir allí su vivienda de segundo destino o, en algunos casos, establecer allí su residencia.

6 Aunque no se lo define de manera explícita, se relaciona con los procesos de expansión que se produce en las periferias urbanas, al partir o sobre el límite o línea del perímetro urbano. Ver, por ejemplo: Zuluaga (2008); Salazar (2012); Gil (2019).

7 La parcelación rural, que ha dado lugar al rururbano en Colombia, muestra un comportamiento de especulación incontrolada del valor de la tierra, tal como lo ilustra Torres (2013) para el caso español.



Se encuentran aquí las diferencias propias del contexto a las que se refiere este autor (Adell, 1999), y que determinan que el rururbano difiera de los criterios determinantes entre los diferentes países, tal como él lo analiza a partir de su extensa revisión bibliográfica. En un sentido similar, el trabajo de Zuluaga (2008) sobre bordes en la ciudad de Medellín, asume que las transformaciones que ocurren en las áreas rural-urbanas, próximas a la ciudad metropolitana reciben el nombre de “suburbanización, periurbanización y contraurbanización” y que “[e]sta forma de urbanización dispersa o difusa multiplica el consumo del suelo, de energía, de materiales etc., por lo cual es termodinámica y económicamente poco eficiente” (Zuluaga, 2008, p. 166).

González (2006), asimilando los aportes que sobre la definición de lo rururbano se han planteado, expresa que, en el caso de estudio de las periferias urbanas de Manizales, el rururbano cumple con las cinco condiciones propuestas por Refield y Pujol, ratificadas por Barros:

el espacio urbano propiamente dicho, el espacio peri-urbano o áreas urbanas discontinuas, el espacio semiurbano (con alternancia de usos), el espacio semi- rural urbanizado, el espacio rural dominado por la actividad agraria pero con algunas influencias urbanas como por ejemplo las derivadas de la descentralización industrial, y, por último, el espacio rural marginal (1999).

En su análisis sobre la periferia urbana de Manizales, el autor plantea que se “definen dos grandes grupos espaciales de hábitat en la periferia”: el primero conformado por barrios marginales,

programas de vivienda de interés social (Samaria), condominios (Valles de la Alhambra, La Florida), asentamientos neo rurales (Cambía) y centros poblados (el Tablazo, Gallinazo, el Zancudo) que se comportan de forma dispersa en el contorno urbano de la ciudad y orientan en diversas direcciones la expansión física de la ciudad (González, 2006, p. 10).



El segundo conjunto espacial se configura en la ruralidad y la alternancia del poblador con elementos de la naturaleza, con modos de vida de amplia dimensión espacial dada la dispersión de los asentamientos rurales, lo que genera una amplia movilidad con escasa densificación (González, 2006, p. 10).

Aquí se identifican a su vez varios hábitats como constructos socio-espaciales silvo-agropastoriles, destacándose “el hábitat minero (Marmato), cafetero (Salamina, Samaná, Chinchiná, Manizales) forestal (Pensilvania, Manzanares) y papero (Manizales, Murillo, Villamaría, Herveo)” (González, 2006, p. 10).

Este segundo grupo espacial de hábitat en la periferia, se sitúa incluso más allá del área suburbana definida por el POT del municipio de Manizales de 2003⁸, y corresponde a espacios de otras entidades territoriales, a las cuales el autor asume como periferias de la ciudad de Manizales, siendo todas ellas, con la excepción de Chinchiná, municipios con cabeceras urbanas de tamaño pequeño y una población predominantemente rural, dedicada a actividades marcadamente agropecuarias. Además, se localizan a distancias considerables de Manizales: Herveo, a 76 Km aproximadamente y Murillo, a 133 Km aproximadamente.

En los casos considerados por el autor como Samaná, Pensilvania, Salamina, Marmato, la distancia y las condiciones topográficas constituyen barreras evidentes de una periferia, que distan muchísimo del marco de análisis rururbano aquí planteado. Solamente Chinchiná se sitúa a 25 Km de Manizales, y si bien puede considerarse situado en

8 Acuerdo Municipal 573 de 2003, modificatorio del Acuerdo Municipal 508 de 2001. La imagen satelital mostrada por el autor para el año de la publicación y la imagen actual, nos permiten ratificar que varios procesos rururbanos hacia las afueras de Manizales no pueden considerarse dentro del suburbano normativamente establecido y en nuestra lectura hacen parte claramente de los espacios rururbanos.



su periferia, su propio núcleo urbano contiene un espacio rururbano, razón por la cual no lo asumimos como rururbano de Manizales. Esta periferia rural-urbana es la que se encuentra con las respectivas periferias rural-urbanas de otras ciudades como Bogotá, Medellín y Pereira; según el autor, desconociendo este contexto la existencia de una categoría similar que, en su interpretación, tendría a la ciudad de Ibagué como referente cada vez más insoslayable, en la interfase entre los departamentos de Caldas, Tolima y Cundinamarca.

Una manifestación del rururbano, es el estudio de Parra (2016), dedicado al Maule norte, en Talca, Chile, en donde se observa que el proceso de urbanización del espacio rural se expande en una franja que va de los 4 a los 9 Km del perímetro de Talca y claramente no es un borde urbano, pero sí constituye un proceso de traslado de habitantes de la ciudad a un nuevo asentamiento, que implica, a juicio del autor, un claro proceso de gentrificación rururbana, que modificó los precios de la tierra con apoyo del Estado (construcción de infraestructura vial). El proceso incidió en la transformación progresiva de los sectores circundantes a las vías estructurantes de los nuevos núcleos rururbanos.

El rururbano no está determinado por una extensión de la función residencial de la ciudad, en tanto no es un suburbio adherido al perímetro urbano; no es tampoco un espacio industrial o de residencia del “ejército industrial de reserva”; en cambio muestra la presencia de condiciones de accesibilidad desde y hacia la ciudad, acceso a servicios sociales básicos de provisión de acueducto, energía eléctrica e incluso gas domiciliario, presencia de instituciones de educación básica y no en todos los casos centros de Salud para los residentes nativos del asentamiento rural y la combinación de usos urbanos y rurales de la tierra. El establecimiento industrial, que en algunos casos ha estado presente y en la mayoría de los casos ausente, en el rururbano hay una presencia creciente de usos recreativos, servicios de restaurantes



y distribución de productos comestibles diversos, ofertados para los visitantes, y están situados sobre los corredores viales, mientras que al interior se encuentran las viviendas (dispersas o en parcelaciones cerradas). El rururbano muestra campos con usos agropecuarios activos, otros en declive o ausentes por la crisis inducida de la producción agrícola nacional tradicional y predios destinados por sus propietarios a procesos de “loteo” y parcelaciones rurales⁹.

Otro aspecto presente y determinante del tipo de rururbanización observado, es que a diferencia de las ciudades de Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Cartagena, Bucaramanga, Cúcuta o Pereira, todas, a excepción de Bogotá, áreas metropolitanas, Ibagué no cuenta con centros urbanos a menos de 30 Km de su perímetro urbano, lo cual lleva a prever que hacia el futuro estaría generando un conjunto de centros poblados que demandarán su atención como centro, no solo articulador, sino proveedor de servicios y funciones urbanas, cubriendo corredores que se extienden hasta aproximadamente 25 Km de su perímetro actual. Los centros urbanos más próximos se encuentran a 31 Km (Alvarado), 35 Km (Rovira y Cajamarca) y 50 Km (Espinal), mientras que los centros poblados de otros municipios (Gualanday, Coello y Payandé, San Luis) se encuentran a 32 y 34 Km, respectivamente.

También puede plantearse que el rururbano no cabe en las definiciones que adopta la Ley de Ordenamiento Territorial¹⁰ colombiana,

9 El loteo consiste en un proceso mediante el cual propietarios de predios rurales deciden, al margen la mayoría de las veces de autorización oficial, a vender partes, o lotes, de este a compradores individuales y sin sujeción a un proyecto arquitectónico previo, induciendo la densificación futura no solo de la propiedad sino de la población rural y los usos del suelo. En el caso de la parcelación, que no siempre cuenta con licencia de las curadurías urbanas ni de la autoridad ambiental, propietarios rurales o compradores urbanos, deciden ofrecer proyectos arquitectónicos bajo esta modalidad, estableciendo de manera arbitraria el tamaño de los lotes individuales, que harán parte del conjunto o parcelación.

10 La ley 388 de 1997 establece la obligatoriedad de formular el Esquema, Plan Básico o Plan de Ordenamiento Territorial, dependiendo del tamaño de la población de la entidad territorial municipal.



en tanto tal categoría establece una proximidad determinada por la presencia de infraestructura vial, oferta hídrica y de servicios sociales básicos. Aunque no establece un criterio de contigüidad con el centro urbano, la proximidad es un criterio cierto, como se lee en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Manizales (2012, p. 40).

Localización y delimitación del suelo suburbano.

Al occidente del municipio se encontró una zona que evidencia una infraestructura vial en buen estado. Sus posibilidades de desarrollo como suelo suburbano deben estar asociadas a la oferta hídrica adecuada de la zona y a la cercanía a las fuentes de abastecimiento, cuyas microcuencas se encontraron en buen estado de protección.

La presencia de equipamientos de educación, salud y seguridad y sistema de transporte, permitieron el acceso e intercambio de servicios contribuyendo a la combinación de actividades urbanas y rurales características de la zona (Concejo Municipal de Manizales, 2007, p. 63).

Una situación similar se observa en los POT de Pereira (Concejo Municipal de Pereira, 2006; Saldarriaga, 2016) e Ibagué (Alcaldía de Ibagué, 2014a).

En todos los casos, los suelos suburbanos están determinados por la contigüidad con el perímetro urbano y no solo se incluye el perímetro del núcleo central, sino el de los Centros Poblados Rurales a los cuales se da el tratamiento de suelo urbano, además de los corredores viales nacionales.

Los servicios sociales básicos -salud, educación e incluso transporte público- no constituyen una preocupación para los nuevos



residentes temporales del rururbano, que acuden para estos servicios y la provisión de bienes a la ciudad central o a los satélites de las grandes superficies del mercado de víveres, abarrotes y un tipo cada vez más amplio de bienes.

Esta también difusa consideración de la legislación colombiana, con respecto a los espacios rururbanos, ha permitido que los inversionistas privados interpreten y manipulen a su favor la urbanización del campo, con las consecuencias que acertadamente señala Zuluaga (2008). Los problemas ambientales que ha traído la urbanización del campo a sus antiguos pobladores y a la calidad ambiental misma, empiezan a demandar con más frecuencia la visita de los organismos responsables de la emisión de licencias de construcción, de las oficinas de espacio público y de las autoridades ambientales.

La matriz territorial en la construcción del rururbano

Las transformaciones del espacio rururbano se inscriben en el proceso dinámico de construcción de nuevas territorialidades y lo son por el hecho de que empíricamente se constata que no se trata solo del reemplazo de prácticas agrarias sobre la tierra, sino también de la introducción de otras extrañas al territorio primigenio, que generalmente ni siquiera entran en relación con aquellas.

La transformación que conduce a la creación de nuevas territorialidades contiene implícita y explícitamente un sello de nuevo dominio y control, agenciado por los nuevos actores en el territorio. La nueva territorialidad trae consigo la impronta de usos urbanos que transforman la morfología rural, pero también la impronta del carácter dominante de las clases que provienen del medio urbano, con todas las implicaciones del nuevo tipo de relaciones poder-espacio que se instaura en ella.



Aunque la discusión sobre el concepto de territorio resulte extensa y compleja dentro de la geografía,

el término territorio, lato senso, lo utilizamos para referirnos a aquellas porciones de la superficie de la tierra, sobre las que el hombre, históricamente, ha tomado posesión, sujetas, en consecuencia, a relaciones de poder. Esta afirmación no sería más que sustentar que una sociedad, políticamente organizada, detenta el control, ejerce el dominio, sobre un pedazo de la corteza terrestre, siendo en este proceso que el hombre social crea, continuamente, espacio (Trinca, 2006, p. 88).

El uso del territorio se puede definir por la presencia de infraestructuras y por las dinámicas económicas y sociales que se den en este, tales como los movimientos poblacionales, las actividades agrícolas, la industria o los servicios, el cuerpo normativo que determina el tipo de actividades permitidas y el conjunto de flujos que ocurren entre los diferentes actores sociales que lo habitan y permiten definir las funciones del espacio geográfico.

Para autores como Grajales y Concheiro

[...] el territorio emerge como una categoría de análisis y a la vez es una propuesta política sobre el mundo rural que intenta dar cuenta de la serie de transformaciones que rebasan los límites convencionales, asumiendo un enfoque integral, transdisciplinario y desde lo local-global (2009, p. 145).

En los territorios en los que las dinámicas urbanas y del desarrollo capitalista del campo se han venido acompasando, avanzan procesos sincrónicos de rururbanización, similares a los descritos por la literatura internacional sobre la transformación del paisaje rural. Como lo expresan Grajales y Concheiro “La cada vez más heterogénea estructura ocupacional del mundo rural es quizá el fenómeno más



destacado en los diversos estudios en torno a la caracterización de la nueva ruralidad y de la multifuncionalidad” (2009, p. 152).

Las tensiones están presentes en el aquí y ahora de los territorios rurales, lo cual lejos de hacerlos desaparecer del interés académico, los relanza como un objeto de renovado interés. Este interés se renueva en los espacios tiempos del estudio de la ciudad y se hace extensivo a sus espacios adyacentes, constituyentes todos de un complejo que abarca las escalas regional, nacional y global. Al proceso de crecimiento urbano de la ciudad, adelantado por Espinosa (1992), que describe y analiza el tránsito de un espacio relativamente elemental de poblado rural a uno de emergencias definitivamente modernas de la ciudad contemporánea, se han sumado aquellos que ocurren por cuenta de las oleadas de impacto cada vez más agresivo de la urbanización del campo, la cual genera nuevas oportunidades de comprensión y explicación del fenómeno urbano y de la rururbanización asociada, contribuyendo a la re-configuración permanente del campo de estudio de los procesos de transformaciones del territorio.

El fenómeno de la rururbanización consiste en el desplazamiento de antiguos residentes urbanos hacia poblados rurales de la periferia de algunas ciudades importantes, y que con frecuencia incluye una segunda residencia de clase media-alta o alta (Delgado, 1999). Dicho desplazamiento trae consigo nuevas actividades y funciones para el espacio rural, sin necesidad de cambiar significativamente el paisaje, pero con actividades al servicio del consumidor urbano.

De esta manera, la agricultura pasa a un segundo plano, y nuevas infraestructuras empiezan a transformar el paisaje, implantando en el mismo los bienes y servicios que empiezan a demandar los nuevos usuarios del territorio. La provisión de estos bienes y servicios empieza simultáneamente a constituir una nueva presión sobre los bienes ecosistémicos en el medio, llegando a convertirse en un



conflicto ambiental, como en efecto se constata ya en diferentes regiones del país, en las cuales está avanzando la rururbanización. Así, por ejemplo, la provisión de agua potable constituye un conflicto presente entre campesinos y propietarios de segundas residencias en municipios como Fusagasugá, Arbeláez (Cundinamarca), Carmen de Apicalá y Melgar (Tolima), o en sectores como el Corregimiento el Totumo en Ibagué.

De manera paulatina se consolida un proceso en el que lo rural deja de ser rural, y se transforma para ser funcional a lo urbano, con lo cual la función del territorio también se transforma, así como su aspecto socio espacial y estructural. Por otra parte, se considera que son las actividades de descanso, recreación, difusión del turismo y de las prácticas de contemplación o de consumo de espacios, con objetivos que no tienen nada que ver con la producción de materias primas agrícolas, las que conducen a una evolución paisajística.

El ingreso de la *Nueva Ruralidad* en el complejo contexto de la transformación del espacio rural

En un proceso análogo al observado para defender la emergencia de conceptos como suburbano, periurbano y rururbano, algunos autores han insertado el concepto de *Nueva Ruralidad*. La *Nueva Ruralidad* (NR), para autores como Grajales y Concheiro (2009), constituyen una corriente crítica respecto a las concepciones tradicionales de lo rural. Este concepto ha contribuido a derrumbar las nociones dicotómicas y las fronteras antes delimitadas entre lo urbano y lo rural, lo tradicional y lo moderno, la agricultura y la industria. Igualmente, con este concepto se ha contribuido a replantear el sentido de las relaciones y la complementariedad entre lo rural y lo urbano, superando la visión eurocentrista donde el campo y lo rural son sinónimos de residual y/o atrasado.



Con la NR se reconoce el carácter pluriactivo del mundo rural, dejando atrás la idea de que la única actividad rural era la agricultura. Así, los nuevos usos del territorio estarían compuestos por una diversidad de actividades entre las que se destacan la agroindustria, las actividades agrícolas ligadas a la residencia (fabricación de muebles, conservas, flores), servicios relacionados con el entretenimiento (turismo rural, agroturismo, aportes al mantenimiento y desarrollo de la cultura), espacios para el descanso, introducción de nuevas tecnologías en las actividades agropecuarias, nuevos centros de comercio y pequeña y mediana industria manufacturera, además de nuevos ciclos de extracción de riquezas naturales.

Para autores como Manuel Chiriboga (2008), el proceso más característico de la nueva ruralidad latinoamericana sería la diferenciación creciente entre espacios rurales, producto, por un lado, de las características que asume el desarrollo capitalista de la agricultura y del medio rural y, por otro, de la intensidad del proceso de desanclaje que se deriva de la cada vez más estrecha relación con la globalización (Como se citó en Pérez, 2000). Según el análisis hecho, la diferenciación de espacios rurales está fuertemente influenciada por la presión que se genera al interior de los centros urbanos, no solo por su creciente congestión y empobrecimiento de la calidad ambiental (espacios verdes, contaminación atmosférica, contaminación auditiva, contaminación visual, calidad del aire, congestión vehicular), sino por la espiral especulativa del precio de la tierra urbana, que estimula la salida de población de ingresos medios y altos hacia los espacios rurales.

Es en esta nueva condición de la vida rural que emerge la rururbanización, para lo cual Binimelis (2006) ha constituido un término ya utilizado por la bibliografía anglosajon desde la década de los 30 del siglo XX y que luego sería retomado por la literatura francesa para referirse a un proceso de “diseminación” urbana que impacta o



avanza sobre el espacio rural, pero situándose en las proximidades de los centros urbanos, con población que llega allí desde los propios centros, provocando una disminución de la población campesina y una alteración del mercado inmobiliario, al mismo tiempo que permite observar la coexistencia de este espacio transformado, o nuevo, con aquel, rural o no urbanizado que continúa dominando el paisaje.

El término es aún más antiguo de lo hasta ahora indicado por las fuentes consultadas, y desde que el término rururbano fue acuñado, nunca fue objeto de tan recurrente uso como durante las dos últimas décadas cuando se lo crítica por parte de diversos investigadores dedicados a la cuestión rural desde la geografía y la sociología. Sin embargo, Rodríguez (2015) lo define como un espacio en el que conviven “manifestaciones urbanas y rurales” en un proceso de rápidas transformaciones y creaciones de un carácter plurifuncional que se expresa en la presencia de usos al mismo tiempo rurales y urbanos; si bien su mayor atractivo para los nuevos pobladores, permanentes o visitantes de fines de semana y periodos vacacionales, es justamente la riqueza natural en que se han implantado los nuevos usos rururbanos.

El debate central está puesto sobre las implicaciones reduccionistas en las que podría caerse al dar por aceptado que el término mantiene la noción dicotómica de lo rural y lo urbano, en tanto dos realidades no solo distintas sino distantes. Binimellis (2000), indica que frente al asunto se han elaborado diferentes propuestas teóricas, entre las cuales se citan: 1) La contra-urbanización, particularmente asumida a partir de los años 70. 2) La teoría de la desconcentración, del fenómeno urbano a escala global. 3) la teoría de la reestructuración regional.

Además, aparecen los modelos espaciales, destacándose entre ellos el modelo de franja rural urbana y el modelo de ciudad regional que



contribuyen a crear la complejidad de los procesos de transformación del paisaje rural, siempre en estrecha interdependencia con los espacios urbanos Binimelis (2000).

El término rururbano aparece también en el estudio de Torres (2013), sobre la funcionalidad y cambios en los paisajes del Valle Medio del Río Guadalquivir, en Córdoba, España, en el cual las tierras que se habían conservado como patrimonio rural, “no urbanizable de especial protección agrícola” o “paisajística”, enfrentan un creciente proceso de transformación de usos y de establecimiento de nuevas infraestructuras y población, generadas por la cercanía de la ciudad de Córdoba. El autor destaca igualmente fenómenos asociados como la especulación de los precios de la tierra y la parcelación ilegal, asuntos que se identifican igualmente para los procesos observados en otros países, particularmente en Colombia, como se sostiene en el presente capítulo.

Podría expresarse entonces que el espacio rural y el espacio urbano son solo expresión de la totalidad del espacio, a lo cual se refiere Santos (2000), haciendo al mismo tiempo comprender la concreción del paisaje, una de cuyas partes es el espacio rural, o paisaje rural, en tanto la otra solo puede ser el espacio urbano, sin que una sola de ellas pueda ser suficiente para dar cuenta del paisaje totalidad pero tampoco para pretender explicar este a partir de la suma de ambos.

El “[...] *paisaje, la configuración territorial* [...]” (Santos, 2000, p. 19) en tanto categorías analíticas internas del concepto mayor -espacio- hacen posible su comprensión y explicación como “[...] *un conjunto indisoluble de sistemas de objetos y de sistemas de acciones(...)*” presentes en la dinámica dialéctica de las relaciones sociedad-naturaleza. Estos asuntos resultan claves a la hora de analizar las escalas espaciales y, sobre todo, asumir alguna o algunas de las categorías analíticas internas, las cuales además de comprender



el paisaje y la configuración territorial, incluyen también la “[...] *división territorial del trabajo, el espacio producido o productivo, las rugosidades y las formas-contenido*” (Santos, 2000, p. 19).

Baigorri (1995) expresaba que la diferencia entre los espacios rurales y urbanos aparece de forma más evidente cuando el segundo es incorporado a los procesos del mercado inmobiliario que crea las plusvalías especulativas en torno a su aptitud urbanizable y a la dinámica de producción y reproducción de la ciudad. Cuestiona el autor que para este tiempo pueda tener vigencia, como elemento diferenciador, el modo de vida urbano que la sociología de Simmel y Wirth habían planteado como diferenciadores entre los espacios rural y urbano: “Vivimos en una urbe global, en la que los vacíos cumplen exclusivamente la misma función que, en términos de microurbanismo, cumplieron los parques y las zonas verdes en la ciudad industrial”. Los vacíos, en este caso son justamente los espacios rurales, que se van sumando progresivamente al proceso de urbanización.

Es la dinámica transformadora de la producción, comandada a partir del surgimiento del modo de producción capitalista, que convirtió a las ciudades en su centro nodal, que se deben las transformaciones del paisaje, que en principio y aún hasta nuestros días es remitido al imaginario rural. Pero la sociedad de la condición posmoderna marcó el punto de giro hacia una sociedad definitivamente dominada por la urbanización. Se nombra un momento del siglo XX, en el que la sociedad, pero particularmente la latinoamericana, traspasa de manera muy evidente las barreras que la ataban a la ruralidad, sindicada además de ser expresión de un modo rezagado de capitalismo, este momento se dará a partir de la década de los 70, cuando la proporción población rural/población urbana se invierte, pasando la segunda a dominar la escena de la distribución espacial de la población.



Un primer momento, también durante el siglo XX, cuando Latinoamérica pasó de su condición de semi colonial (frente a Inglaterra) a neocolonial (frente a Estados Unidos).

Este primer momento es crucial, en tanto expresa la puesta en escena de un modelo de desarrollo dependiente, fuertemente centrado en la inversión en infraestructura ferroviaria y vial, la construcción de edificios públicos, la modernización de la vida urbana con su complejización de funciones (industria, comercio, finanzas, educación, salud, parques) y la provisión de servicios públicos y sanitarios (energía eléctrica, acueducto y alcantarillado, hospitales) (González Calle, 2006), la promoción de la modernización agraria, la iniciación de la exploración y explotación de hidrocarburos, los cultivos de plantación de banano y caña de azúcar y el endeudamiento externo. La economía agroexportadora vivió su apogeo, alrededor de bienes primarios de exportación: café, banano, tabaco, mientras el país veía crecer la producción para su creciente mercado interno de productos como el azúcar, bebidas y alimentos procesados, entre los más destacados.

El segundo momento, bajo la condición posmoderna y al mismo tiempo neoliberal, se da dentro del marco del largo período de dependencia neocolonial y de acrecentamiento del endeudamiento externo, pero la matriz agroexportadora no sufre modificaciones significativas si bien disminuye su crecimiento ante la ofensiva imperial de eliminar las barreras arancelarias e inundar con su producción subsidiada a sus neocolonias.

El campo se ve inundado por la “revolución verde”, impuesta por las multinacionales de semillas y agroquímicos para hacer crecer la productividad por unidad de superficie, al tiempo que las ciudades continúan su crecimiento de manera extraordinaria por los aportes de masas rurales desposeídas de sus tierras o expulsadas por las



condiciones de pobreza generalizada, que se sumarían al impacto que entre las décadas de los años 30 a 60 habían sufrido ya por la violencia terrateniente y que tendrá continuidad con el conflicto interno armado, asociado a la creación y operación de los grupos insurgentes desde entonces y hasta el presente¹¹.

Si el primer momento significó un salto potente de la sociedad rural, en buena medida aún semifeudal a la sociedad moderna -urbana-, el segundo momento significó el salto hacia la sociedad global posmoderna -hiperurbanizada.

Oliva (1997) refiriéndose a la emergencia de una sociedad “post-industrial”, en la que queda en evidencia una crisis profunda de la ciudad y de sus dinámicas y relaciones con su entorno rural, expresada no solo en la necesidad de renovar la conceptualización sobre lo rural sino de comprender la emergencia y complejidad de nuevas dinámicas, entre las que destaca la transformación de los movimientos poblacionales que ya no obedecen, en términos generales, a los éxodos rural-urbanos, sino a una movilidad muy dinámica que ahora incluye los movimientos urbano-rurales y retornos poblacionales.

Este nuevo escenario es el que ha puesto de manifiesto una crisis generalizada de las dinámicas urbanas y su relación con el espacio rural. Para Oliva (1997), se trata de una convocatoria a la reelaboración teórico conceptual y al mismo tiempo metodológica de los estudios rurales, enfatizando que a diferencia de lo que algunos autores dan por sentado, lo rural no ha desaparecido ni puede darse por borrado de la faz de la tierra por el avance agresivo de la urbanización. Se trata

¹¹ Si bien en 2016 se concretó un Acuerdo de Paz entre el Gobierno colombiano y la insurgencia de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), aún operan el Ejército de Liberación Nacional (ELN), reductos del Ejército Popular de Liberación (EPL) y las nuevas y renovadas fuerzas desprendidas de los grupos paramilitares, ahora actuando bajo figuras como estructuras neo paramilitares, Grupos Armados Organizados, Grupos Armados No Identificados y delincuencia común.



de un proceso dinámico en que viejas y nuevas relaciones y realidades deben ser asumidas con rigor analítico y sin pretensiones finalistas o concluyentes.

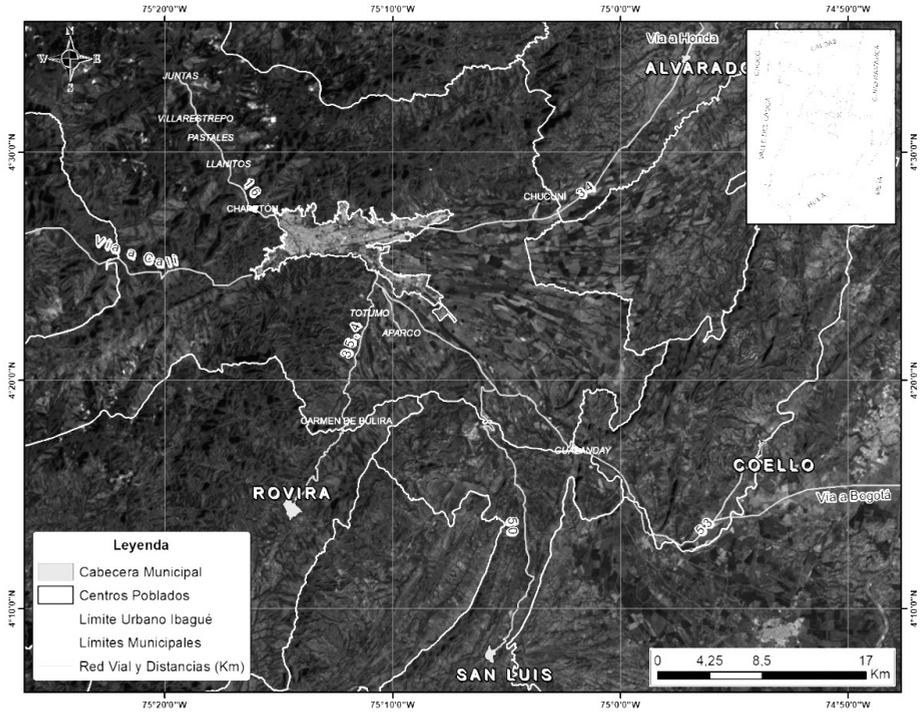
Una breve visita a las transformaciones del espacio rururbano del municipio de Ibagué, a partir del año 2000

El capítulo elabora una aproximación a las dinámicas de transformación del espacio rururbano del municipio de Ibagué, capital del Departamento del Tolima, en Colombia, a partir del año 2000, aclarando que la fecha inicial corresponde a la promulgación del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), en el que, por primera vez, los municipios colombianos definen una política normada a nivel nacional para la determinación de los usos del suelo rural y urbano.

Una característica del área de estudio es, como en la mayoría de casos en las proximidades de las ciudades colombianas, la pre existencia de muy pequeños asentamientos rurales, tomados como referentes para anclar procesos de urbanización en el campo; además, la presencia de vías de orden nacional y departamental, sobre las cuales han emergido y crecido históricamente muchos asentamientos que se convirtieron en centros poblados. Los cambios en los usos de la tierra, que conducen a la construcción de una nueva vocación del territorio, transitan la alteración de las dinámicas sociales y culturales presentes en estas áreas rurales; además, de la introducción de nuevos hábitos de consumo, la ruptura de los lazos tradicionales de comunicación y de convivencia comunitaria.



Figura 1. Localización del área de estudio.



Fuente: Elaboración propia con base en límites político administrativos del Marco Geoestadístico Nacional (MGN); (DANE, 2019).

Los siguientes centros poblados constituyen el área de observación y análisis: Llanitos, Pastales, Villarestrepo y Juntas, en el Cañón del Combeima, en la vía hacia el Volcán-nevado del Tolima; el Totumo y Carmen de Bulira, en la vía hacia el municipio de Rovira; Payandé en la vía que conduce hacia los municipios de Valle de San Juan y San Luis y; Chucuní, en la vía hacia el municipio de Alvarado, así como el sector Tamarindo-Arizona, antes de llegar a la cabecera urbana del municipio de Alvarado.

La información básica para el análisis se ha tomado tanto de fuentes secundarias del municipio de Ibagué, como de entrevistas estructuradas



aplicadas a propietarios y/o residentes y prestadores de servicios de transporte entre las áreas rururbanas y la ciudad, también se tomó la observación directa de campo, la cual incluye el conocimiento directo del territorio. Infortunadamente no se pudo contar con imágenes satelitales desde el año de referencia, lo que obligó a tomar las más nítidas, que solo se disponen a partir del año 2015, si bien, el año constituye un punto de quiebre muy importante en la aceleración de los procesos de rururbanización analizados en el área de estudio.

El Plan de Ordenamiento de Ibagué (Alcaldía de Ibagué, 2014b), define así el suelo rural y suburbano,

Artículo 25.- SUELO RURAL DEL MUNICIPIO DE IBAGUE. *Constituido por los terrenos municipales no clasificados como urbanos por razones de oportunidad o por su destinación a usos agrícolas, ganaderos, forestales, de explotación de recursos naturales y actividades análogas, de conformidad con el mapa R1 "División político administrativa" Suelo Rural de Ibagué, con un área de 140592 Has. 4272 M2.*

"Artículo 26.- SUELO SUBURBANO DEL MUNICIPIO DE IBAGUÉ. *Constituido por las áreas del suelo rural, que pueden ser objeto de desarrollo con restricciones de uso, de intensidad y de densidad, de tal manera que se garantice el autoabastecimiento en servicios públicos domiciliarios, de conformidad con lo establecido en la ley 99 del 1993 y en la ley 142 de 1994 y el Decreto 3600 de 2007 y 4066 de 2008, conforman el suelo suburbano del Municipio de Ibagué, el área delimitada por el polígono identificado a continuación y que se espacializa en el mapa G1 "Clasificación del territorio".*

Una contradicción en la aplicación del Decreto que adopta el POT tiene que ver con que la franja del suelo suburbano se prolonga por

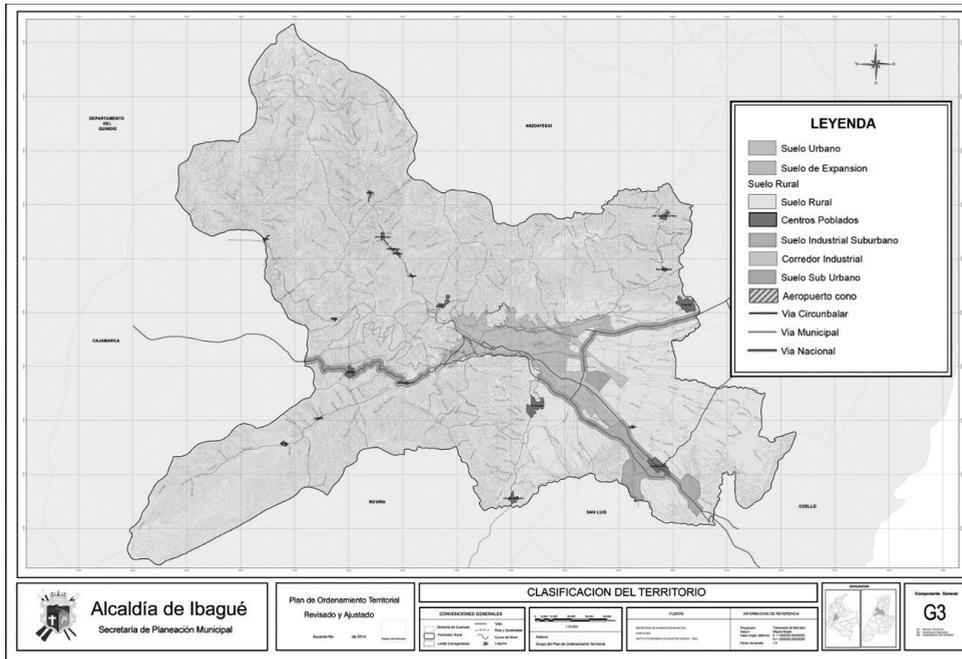


los ejes viales que conducen desde el perímetro de la ciudad hasta el límite con los municipios vecinos de Rovira, al sur; Cajamarca, al suroccidente; Alvarado, al nororiente y; Coello y San Luis, al suroriente, respectivamente. El corredor al Cañón del Combeima está clasificado como “Ecológico” y el corredor Ibagué-El Totumo-Rovira, como “Turístico”, siendo estos los más impactados por los procesos de urbanización del espacio rural. La Figura 1 (Mapa G3 “Clasificación del Territorio”) muestra la clasificación de usos de la tierra rural y urbana, el suelo de uso industrial y las vías principales que estructuran el territorio.

El artículo 347, que define los objetivos del suelo rural y sus objetivos, contrasta de manera total con su aplicación, no solo porque esta no era objeto de la acción de seguimiento y sanción por parte de las autoridades responsables, no siendo la esencia de la norma diferente en 2000 y 2014, sino porque desde la aprobación del Acuerdo 116 de 2000 que estableció el POT, este mismo dejó abierta la puerta para que se desatara una rápida expansión de la ciudad, no solo hacia su área de expansión y su suelo suburbano, sino también hacia el suelo rural más allá de las franjas establecidas como permisibles.



Figura 2. Clasificación del Territorio para el municipio de Ibagué.



Fuente: Alcaldía de Ibagué (2014b). Plan de Ordenamiento Territorial.

Pese a que el artículo 414 (Alcaldía de Ibagué, 2014a) advierte que “*Deberá darse estricto cumplimiento a las incompatibilidades señaladas en este Acuerdo, o a los instrumentos que lo desarrollen o complementen*”, las construcciones hechas ni guardan relación con la condición socioeconómica del campo ni tampoco cumplen con el tamaño predial establecido en el artículo 444 (Extensión mínima de predios rurales), generando en cambio la creación de numerosos núcleos poblacionales, mediante la figura de parcelaciones rurales, en las cuales el tamaño de los predios oscila entre los 200 y 400¹²

12 Tal es el caso de proyectos en pleno desarrollo en sectores como Aparco (Hacienda el Danubio), sobre la vía Ibagué-El Totumo (proximidades de la Hacienda el Tabor), loteos y construcciones a lo largo del Cañón del Combeima en el corredor El Totumo-Carmen de Bulira, sobre la vía a Rovira, así como en la vereda Chucuní, del Corregimiento 13 El Salado.

metros cuadrados, muy lejos de los 1.500 metros establecidos por el Artículo 444, pero claro, posiblemente posibles de arropar por las excepciones a la norma, establecidas por el Artículo 445 (Excepciones a la extensión mínima de predios rurales).

En estos nuevos núcleos poblacionales se construyen los equipamientos colectivos correspondientes a espacios para reuniones comunales, áreas de recreación y esparcimiento (generalmente una piscina para adultos y niños), andenes y, en algunos casos, reducidísimas áreas verdes. La población temporal, con residencia en la ciudad de Ibagué o en la capital de la República, adquiere los servicios sociales y los bienes fuera del núcleo poblacional.

Sin embargo, algunos de los proyectos que han realizado trazado de vías, implantación de postes para energía eléctrica y construcción de andenes no cuentan con licencias ambientales ni de construcción, la cuales deben ser expedidas por la autoridad ambiental y por las curadurías urbanas, respectivamente.

Nativos y nuevos habitantes en un territorio des-concertado

El trabajo de campo muestra que, en el año 2016, solo el 50% de la población es nativa de las áreas de estudio, el 50% restante procede de la ciudad de Ibagué y otras veredas del municipio, de otros municipios del departamento y de otros departamentos vecinos. Entre 2000 y 2016, aproximadamente un 10% de la nueva población residía en las áreas rururbanas, confirmando que el uso de las construcciones, sobre todo de la vivienda, estaba destinado a los fines de semana y períodos vacacionales. En el caso de los establecimientos de servicios (restaurantes, ventas de productos de charcutería, bizcochería, frutas, postres, helados), su apertura se da durante los fines de semana y días festivos.



Una primera aclaración que debe hacerse es que, al pequeño número de nuevos residentes, se suma un nuevo habitante temporal, asimilable al habitante de segunda residencia, mientras que los visitantes de fines de semana a estos sectores multiplican por varias veces a la población nativa. Como hecho destacable, el ingreso de visitantes a las áreas rururbanas ocurre justo durante los días en que la población campesina que habita al fondo de los caseríos está preparando su salida hacia la ciudad, llevando sus productos y trayendo de vuelta los bienes que requiere del mercado urbano.

La Tabla 1 muestra la población de los sectores analizados en el conjunto de los corregimientos del municipio de Ibagué, siendo claro que ellos concentran el 40,7% de la población total rural municipal y, entre ellos, Villarestrepo, Cay y El Totumo constituyen los núcleos o centros poblados de mayor dinámica poblacional. Sin embargo, son el corredor Ibagué-Llanitos-Juntas e Ibagué-El Totumo-Carmen de Bulira, los sectores en los que se registran los más fuertes procesos de rururbanización.

Tabla 1. Ibagué. Área rural. Población por corregimientos

Corregimientos	Población	%	Expansión rururbana	
			Población %	
1. Dantas	613	2,0		
2. Laureles	1.000	3,4		
3. Coello	2.087	6,9		
4. Gamboa	1.500	5,0		
5. Tapias	1.679	5,6		
6. Toche	399	1,3		
7. Juntas	209	0,8	6.329	20,1
8. Villarestrepo	3.434	11,4		
9. Cay	2.686	8,9		



Corregimientos	Población	%	Expansión rururbana	
			Población %	
10. Calambeo	2.174	7,3		
11. San Juan de la China	1.665	5,2		
12. San Bernardo	2.216	7,3		
13. Salado	2.782	9,3		
14. Buenos Aires	1.726	5,7	6.202	20,6
15. Carmen de Bulira	621	2,0		
16. Totumo	3.855	12,9		
17. Florida	1.501	5,0		
TOTAL	30.147	100.0	12.531	40,7

Fuente: Alcaldía de Ibagué (2013a; 2013b; 2013c; 2013d; 2013e). Planes de Desarrollo por corregimientos.

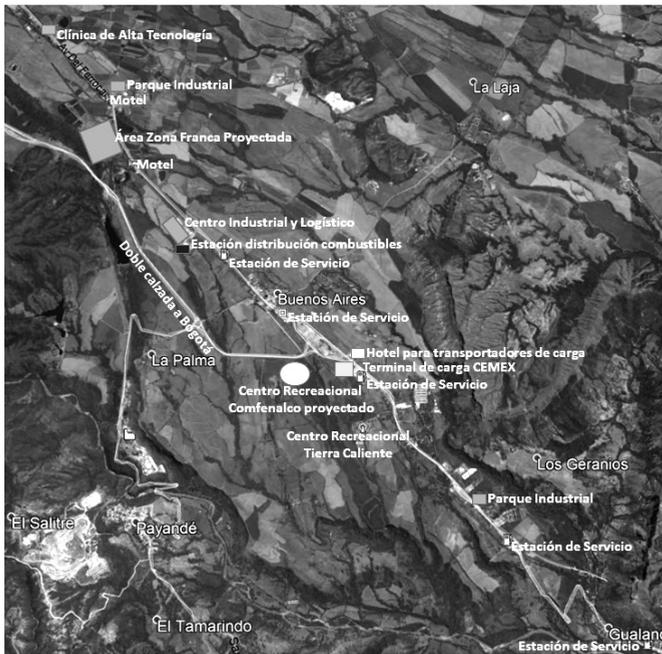
Una lectura a las actividades económicas por corregimientos, adelantada en el trabajo de campo llevado a cabo por funcionarios de la Secretaría de Planeación Municipal para formular conjuntamente con las comunidades los Planes de Desarrollo locales, muestra la presencia dominante de usos comerciales, de servicios y otras actividades, las cuales se concentran justamente en los corredores indicados. Debe aclararse que aparece una muy importante presencia de actividades en el corregimiento de Buenos Aires, que corresponde en mayor medida a la reciente construcción de establecimientos comerciales, de servicios y otras actividades asociadas a estaciones de combustibles, restaurantes, hospedajes para transportadores de carga, talleres, bodegas, centros de apoyo logístico para acopio y redistribución de mercancías.

En el período más reciente, se ha instado allí una clínica de alta tecnología para el tratamiento de enfermedades asociadas al cáncer y se ha determinado la construcción de la Zona Franca de Ibagué, así como un nuevo y extenso Parque Recreacional de la



Caja de Compensación Comfenalco Tolima. El avance de proyectos urbanísticos en la periferia del perímetro urbano suroriental, como la anunciada construcción de la nueva terminal de transporte de pasajeros, actúan ya como un potente factor de generación de proyectos de rururbanización en áreas aledañas, articuladas al núcleo poblado Aparco, distante aproximadamente 2 Km de la doble calzada por predios de antiguas haciendas arroceras y a 6 de la glorieta de Mirolindo, accediendo por una carretera destapada desde el sector Berlín. En este sector varios procesos de parcelación de predios urbanos se vienen adelantando, mediante la venta en propiedad pro-indiviso de lotes que oscilan entre los 200 y 400 metros cuadrados y violando flagrantemente toda normatividad para este tipo de intervenciones en suelo rural.

Figura 3. Corredor Picaleña-Gualanday.



Fuente: Elaboración propia con base en Google earth. Image landsat/Copernicus. Image©2020.Maxar Technologies. Image ©2020 CNES/Airbus. Fecha: 8/31/2014.

La información de la Secretaría de Planeación Municipal (2013), sobre actividades económicas por corregimientos, permite observar la dinámica que las mismas presentan, justamente sobre los corredores Ibagué-El Totumo-Carmen de Bulira; Ibagué-Cañón del Combeima e Ibagué-Buenos Aires. El peso de actividades de comercio y servicios, asociado tanto a la industria como al transporte, es visible y con base en el trabajo de campo, se pudo establecer que su crecimiento se ha dado justamente durante el período de análisis (la Tabla 2 ilustra lo anotado).

Tabla 2. Corregimientos de Ibagué según actividades

Corregimiento	Actividades				Expansión rururbana	
	Industria	Comercio	Servicios	Otras actividades	Número de actividades	%
1. Dantas		4	1			
2. Laureles	6	32	16			
3. Coello		8	6			
4. Gamboa	2	4	2			
5. Tapias	3	5	8	4		
6. Toche	4	24	15	1		
7. Juntas	5	27	15	3	119	23
8. Villarestrepo	5	40	3	2		
9. Cay	1	5	9	4		
10. Calambeo	1	11	16	3		
11. San Juan de la China	1	29	14	1		
12. San Bernardo	2	3	3	1		



Corregimiento	Actividades				Expansión rururbana	
	Industria	Comercio	Servicios	Otras actividades	Número de actividades	%
13. Salado	1	5	7	9		
14. Buenos Aires	3	23	25	4	104	20
15. Carmen de Bulira		7	3			
16. Totumo	1	10	24	4		
17. Florida	3	27	12	9		
TOTAL	38	264	169	47	223	43

Fuente: Alcaldía de Ibagué (2013a; 2013b; 2013c; 2013d; 2013e). Planes de desarrollo por corregimientos.

El rururbano de Ibagué estaría así comprendido: dentro de una franja de 13 Km, que va desde los 5.3 Km del barrio Chapetón hasta los 18.4 Km en Juntas sobre el Cañón del Combeima; una segunda franja de 15 Km, entre los 7 Km en donde se encuentra el Centro Poblado El Totumo, y 25.2 Km en donde se ubica el Centro Poblado Carme de Bulira, sobre la vía Ibagué-Rovira; una tercera franja de 16 Km a partir de la glorieta de Mirolindo y el Centro Poblado de Buenos Aires; finalmente, una cuarta franja de 11 Km entre el antiguo retén de la Policía Nacional en el ingreso al barrio El Salado y el Centro Poblado de Chucuní (las distancias aproximadas se muestran en la Tabla 3) Un sector de reciente parcelación se encuentra en la vereda Aparco, distante 6 Km del perímetro urbano.



Tabla 3. Distancias del perímetro urbano hasta los centros poblados de referencia

CENTROS POBLADOS	Distancia al perímetro urbano	Población
Carmen de Bulira	25.2	240
El Totumo	7	207
Villa Restrepo	15.6	304
Juntas	18.4	209
Pico de Oro	13	274
Pastales	12.6	341
Cay*	5.3	355
Buenos Aires	16	325
Chucuni*	11	776
Llanitos	9.2	356
TOTAL		3.387
% sobre población rural municipal		11,2

*No existían como “Centros Poblados” en el Acuerdo 0116 de 2000.

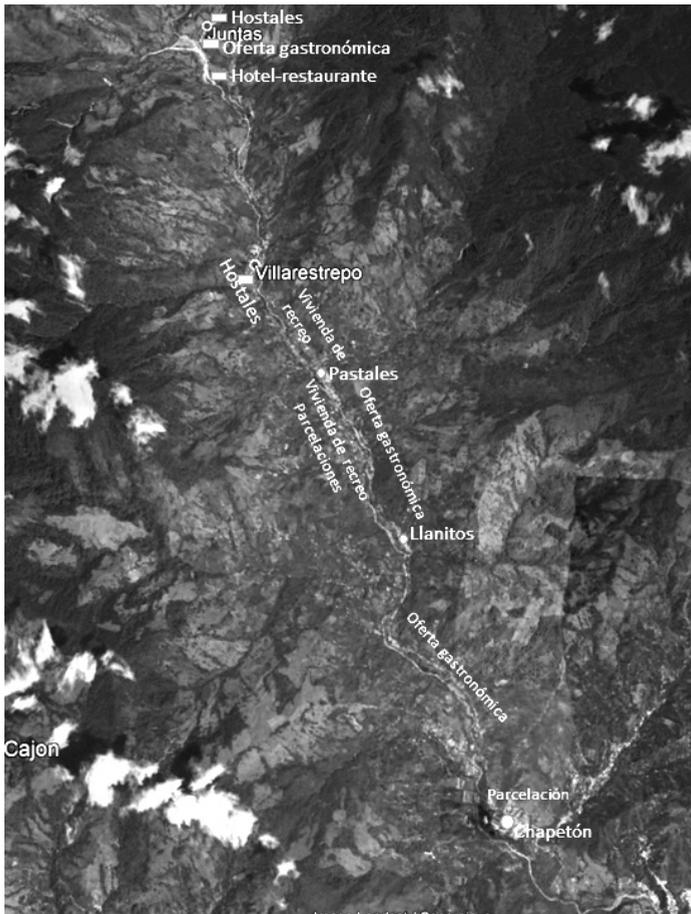
Fuente: Elaboración propia con base en Alcaldía de Ibagué (2014b). Decreto 1000-0823 de 23 de diciembre de 2014 y trabajo de campo.

Como se observa, las franjas oscilan entre los 11 y los 16 Km y comienzan a una distancia mínima de 5.3 Km del perímetro urbano de la ciudad. Esta aclaración es muy importante, en tanto que permite precisar que no se trata del área suburbana a la que con mayor regularidad se refieren los diferentes estudios sobre estas y los bordes urbanos. En efecto, queda claro que no se trata de bordes urbanos, se trata, insistimos, de áreas rururbanas, impactadas de manera evidente por procesos de urbanización del campo. La figura 4 ilustra la transformación del corredor entre la ciudad y los centros poblados sobre el cañón del Combeima, en la vía que conecta los centros poblados de Llanitos, Pastales, Villa Restrepo y Juntas.



En todos los planes de desarrollo de los corregimientos en los cuales se encuentran los centros poblados indicados atrás, objeto del proceso de urbanización del campo, la visión está relacionada con un territorio en todo caso ambientalmente sostenible, soportado en la oferta ambiental, cultural y agroturística, con una mejor calidad de vida para sus habitantes.

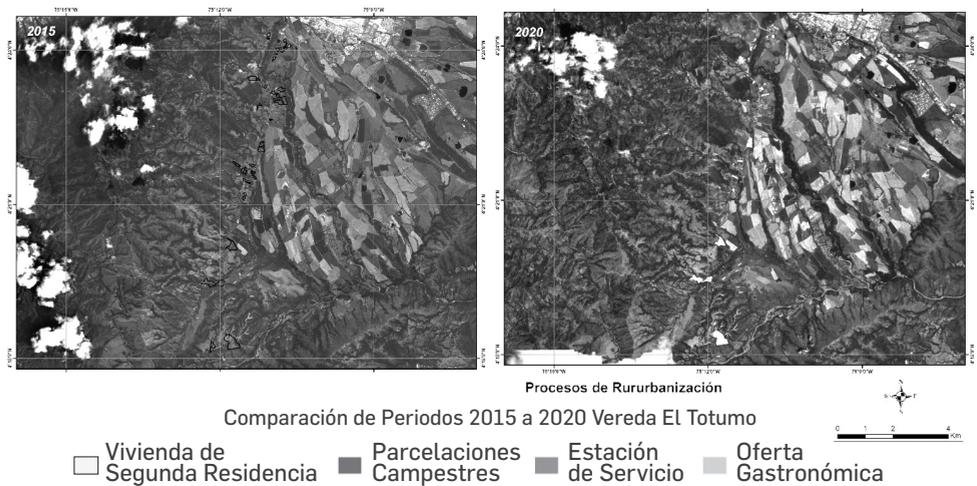
Figura 4. Corredor ciudad de Ibagué – Centro poblado de Juntas.



Fuente: Elaboración propia con base en Google earth. Image landsat/Copernicus. Image©2020.Maxar Technologies. Image ©2020 CNES/Airbus. Fecha: 8/31/2014

En ninguno de ellos se advierte el proceso visible del fenómeno de rururbanización y los impactos que ello traerá al territorio. Ni siquiera en el corredor que de El Totumo conduce a Carmen de Bulira, en el cual se denuncia los escasos de agua por el creciente número de usuarios; mientras en Aparco, los oferentes de proyectos de parcelación indican que el agua será provista por extracción de un pozo profundo. En sectores como todo el corredor del Cañón del Río Combeima el abastecimiento, por agua no apta para el consumo humano, se hace desde acueductos comunitarios, como también ocurre en el caso del centro poblado Chucuní.

Figura 5. Corredor Ibagué – El Totumo – Carmen de Bulira.



Fuente: ASF DAAC (2015). Contiene datos modificados del Copernicus Sentinel 2A del 2015, procesados por la ESA. <https://scihub.copernicus.eu/dhus/#/home>; Planet Team (2020). Interfaz del programa de aplicación de Planet: en el espacio para la vida en la Tierra. San Francisco, CA. <https://www.planet.com/explorer/#/mosaic/>

Las visiones, marcadamente inducidas y románticas, evocan una adhesión al mundo campesino tradicional que quiere vincularse a la globalización, ofreciendo a cambio los atributos culturales y naturales, los cuales hacen que sean precisamente los motivos para los inversionistas del capital inmobiliario y financiero se fijen en estos lugares. He aquí las visiones expresadas en los planes de desarrollo:



Corregimiento 7, Juntas:

Al 2018 el Corregimiento 7, Juntas de Ibagué se proyecta como la puerta de entrada sur al Parque Natural Nacional los Nevados y será reconocido como un destino turístico-ambiental.

El sector del turismo-contemplativo tendrá un carácter estratégico y prioritario en el Corregimiento, asegurando la prosperidad de las localidades y la región; contribuyendo a la generación de ingresos para las familias; mejorando su calidad de vida y articulados al objetivo nacional de fortalecer la vocación turística de Colombia.

El turismo será el principal promotor de la conservación del patrimonio ambiental y la identidad cultural de las comunidades.

El Corregimiento de Juntas asumirá el liderazgo Eco Turístico en la región, teniendo en cuenta sus potencialidades en biodiversidad; fauna y flora; riqueza gastronómica y amabilidad de sus gentes; elementos distintivos que hacen del Corregimiento de Juntas el principal atractivo turístico-ambiental-contemplativo del Municipio de Ibagué.

Corregimiento 8, Villarestrepo:

Para el 2026, el corregimiento 8 Villa Restrepo será un territorio reconocido, como un corredor ambiental, cultural y agro turístico, que trabaja y defiende sus procesos sociales, ambientales y de participación comunitaria, fortaleciendo su capacidad de respuesta frente a las necesidades del sector, con líderes comprometidos que contribuyen a la construcción de la sana convivencia y la paz.



Corregimiento 14, Buenos Aires:

En el 2019 el corregimiento de Buenos Aires será un territorio con desarrollo rural sostenible e integral que potencializará su actividad económica agropecuaria, proporcionará calidad en los servicios de salud, educación, programas sociales y tendrá oportunidades laborales que generen progreso y bienestar para toda la comunidad. Un corregimiento planeado para el desarrollo humano, social y económico de sus habitantes.

Corregimiento 15, Carmen de Bulira:

En año 2025 el corregimiento número 15 Carmen de Bulira, será un territorio reconocido por su potencia ambiental y humano, en el cual se garantiza la satisfacción de las necesidades básicas de la población. Convirtiéndose en una zona en paz y óptima para vivir, a través de la gestión y ejecución de cada uno de los proyectos de su Plan de Desarrollo, que permiten mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Corregimiento 9, Cay:

En el 2018 el corregimiento 9 Cay del municipio de Ibagué será reconocido como un territorio pionero de desarrollo rural sostenible por su diversidad de recursos naturales y productividad agrícola, que recrea la identidad cultural, garantizando un nivel de vida digna y la equidad de géneros.

Sin duda, las visiones de las comunidades locales distan enormemente de las que pueden rondar la cabeza de los nuevos usuarios del espacio rural, pero más aún de los inversionistas del proceso de rururbanización, que avanza en la configuración, no de una ciudad difusa, como los sostienen algunos autores visitados, o una seguramente nueva versión de “ciudad-región”, sino de



un sistema territorial en el que la ciudad central, con sus áreas suburbanas de borde se amplía incorporando a sus dinámicas los espacios rururbanos, que en el futuro serán su suburbano de borde. Puede admitirse que este rururbano sea asumido como una periferia urbana, pero con las debidas aclaraciones de las transformaciones que el término ha sufrido en los tiempos actuales, sobre todo aquellos que se expresan en las condiciones socioeconómicas y culturales en el pasado y presente.

En la vereda Chucuní se asentó una Empresa Comunitaria Agrícola, producto de la Reforma Agraria de los años 60, liderada por el ya desaparecido Instituto Nacional de Reforma Agraria (INCORA), pero la escisión de la Empresa Comunitaria y la presión de residentes urbanos, además del interés de habitantes nativos, generó las primeras subdivisiones de parcelas para la construcción de viviendas de segunda residencia, que continuó destruyendo su tradicional estructura y ritmo de vida campesina luego y en la actualidad, como se ilustra en la Figura 6.

En el caso de la vereda Aparco, su antiguo y reducido centro poblado, habitado por residentes nativos vinculados al trabajo en sus propias parcelas y al trabajo asalariado en las haciendas arroceras aledañas, a partir de la segunda década del presente siglo, se originó un agresivo proceso de parcelación, con ofertas de lotes de 200 m², que como ya se indicó atrás, no han contado ni con licencia ambiental ni con licencia de construcción, hecho que no ha impedido la parcelación de varios predios con cientos de lotes distribuidos en tres etapas. Otras subdivisiones se han realizado y continúan realizándose, bajo la figura de “vivienda campestre” (Ver Figura 7).



Figura 6. Vereda Chucuní.

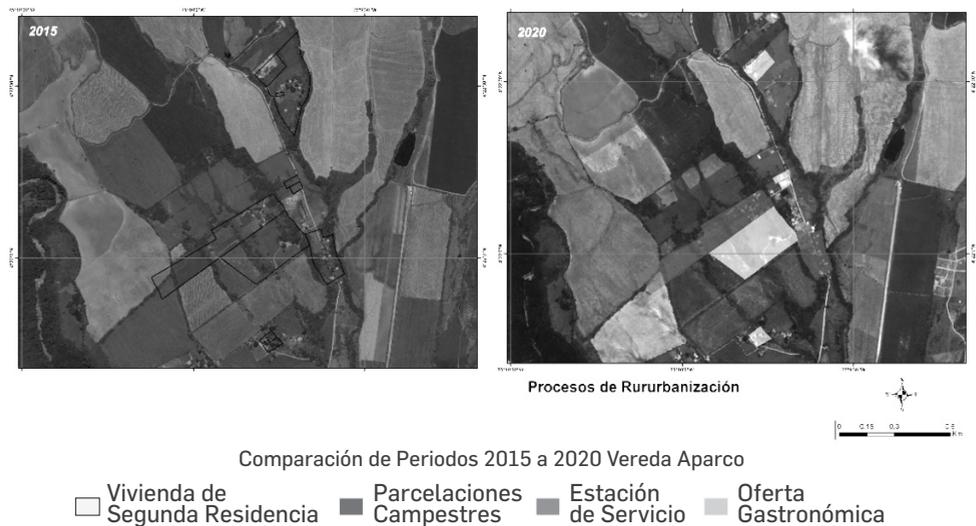


Fuente: ASF DAAC (2015). Contiene datos modificados del Copernicus Sentinel 2A del 2015, procesados por la ESA. <https://scihub.copernicus.eu/dhus/#/home>; Planet Team (2020). Interfaz del programa de aplicación de Planet: en el espacio para la vida en la Tierra. San Francisco, CA. <https://www.planet.com/explorer/#/mosaic/>



En el caso de la vereda Aparco, su antiguo y reducido Centro Poblado, habitado por residentes nativos vinculados al trabajo en sus propias parcelas y al trabajo asalariado en las haciendas arroceras aledañas, a partir de la segunda década del presente siglo, se originó un agresivo proceso de parcelación, con ofertas de lotes de 200 m², que no ha contado ni con licencia ambiental ni con licencia de construcción; hecho que no ha impedido la parcelación de varios predios con cientos de lotes distribuidos en tres etapas. Otras subdivisiones se han realizado y continúan realizándose, bajo la figura de “vivienda campestre” (Ver Figura 7).

Figura 7. Vereda Aparco.



Fuente: ASF DAAC (2015). Contiene datos modificados del Copernicus Sentinel 2A del 2015, procesados por la ESA. <https://scihub.copernicus.eu/dhus/#/home>; Planet Team (2020). Interfaz del programa de aplicación de Planet: en el espacio para la vida en la Tierra. San Francisco, CA. <https://www.planet.com/explorer/#/mosaic/>

Otros dos procesos, con una dinámica menor a los casos anteriores, se presenta sobre los corredores viales secundarios que se dirigen hacia los municipios de San Luis-Valle de San Juan y Coello. En el primer caso, el proceso ha venido tomando lugar entre el Centro

Poblado del Corregimiento de Payandé hasta la vereda Paraguay; allí, durante las dos últimas décadas, ha venido creciendo el número de viviendas campestres dispersas de segunda residencia, cuyos propietarios residen en las ciudades de Ibagué y Bogotá. Algunos establecimientos de oferta gastronómica también han aparecido sobre el corredor y como en el resto de corredores, su funcionamiento se limita a los fines de semana, aún en los períodos vacacionales.

Pequeñas y medianas fincas, antes dedicadas a la ganadería y al cultivo de frutales como mango, patilla, ciruelas, naranjas, limones y a cultivos tradicionales ya abandonados como el maíz, la yuca, el algodón, el tabaco y el ajonjolí, han sido objeto del proceso de subdivisión. En estos sectores existe aún presencia importante de residentes nativos¹³, encargados del cuidado de las construcciones nuevas.

En el segundo caso, la apertura de la doble calzada Ibagué-Bogotá¹⁴, con la construcción de dos viaductos, ha generado impactos fuertes sobre las dinámicas económicas del centro poblado de Gualanday, muy vinculadas al tránsito de vehículos de carga y de pasajeros, pero ha incorporado al eje vial extensas áreas rurales del municipio de Coello, sobre las cuales comenzaron a aparecer estaciones de servicio y hoteles para conductores de transporte de carga, mientras que sobre la vía interna que conduce a la cabecera urbana se han ido multiplicando las viviendas campestres de segunda residencia.

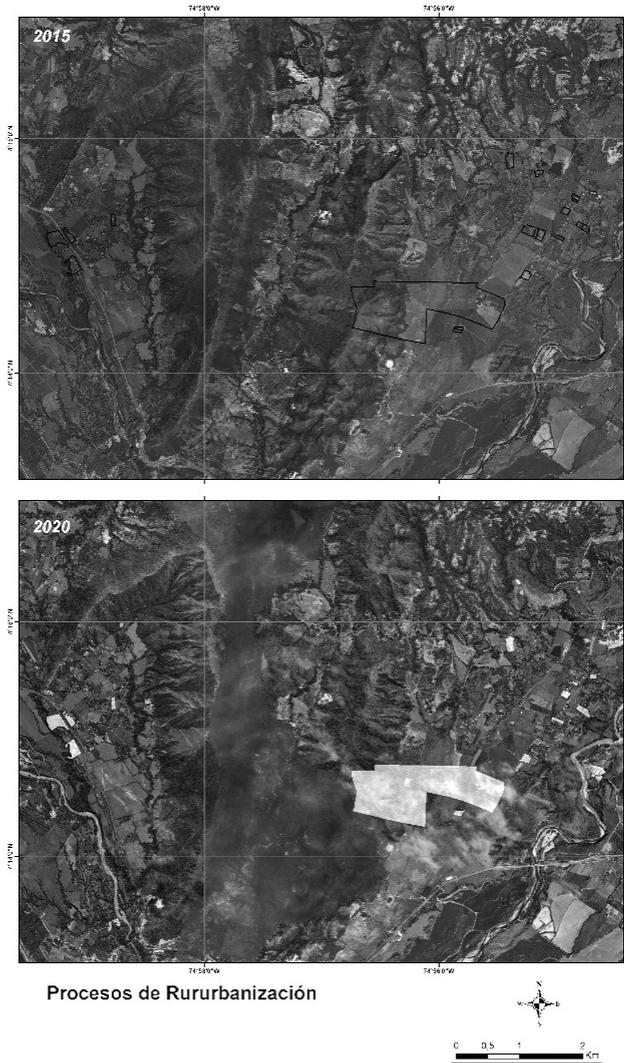
El sector se encuentra ahora mucho más intercomunicado con Ibagué (50 Km), pero apenas a 15 minutos de Espinal; 17 de Flándes y 20 de Girardot, aproximadamente.

13 La mayoría de propietarios nativos subdividen sus predios, pero reservan aquel en el cual se encuentra su vivienda tradicional. También continúan funcionando las escuelas rurales, a las cuales acuden las niñas y niños de las veredas.

14 El primer viaducto, Gualanday I, se inauguró a finales de 2014 y el segundo en febrero de 2020. La doble calzada con su nuevo trazado, que ya no pasa por Chicoral ni por Espinal, se utiliza desde 2015; con el viaducto Gualanday II, ya los vehículos no necesitan pasar por el centro poblado del Corregimiento de Gualanday.



Figura 8. Municipio de Coello.



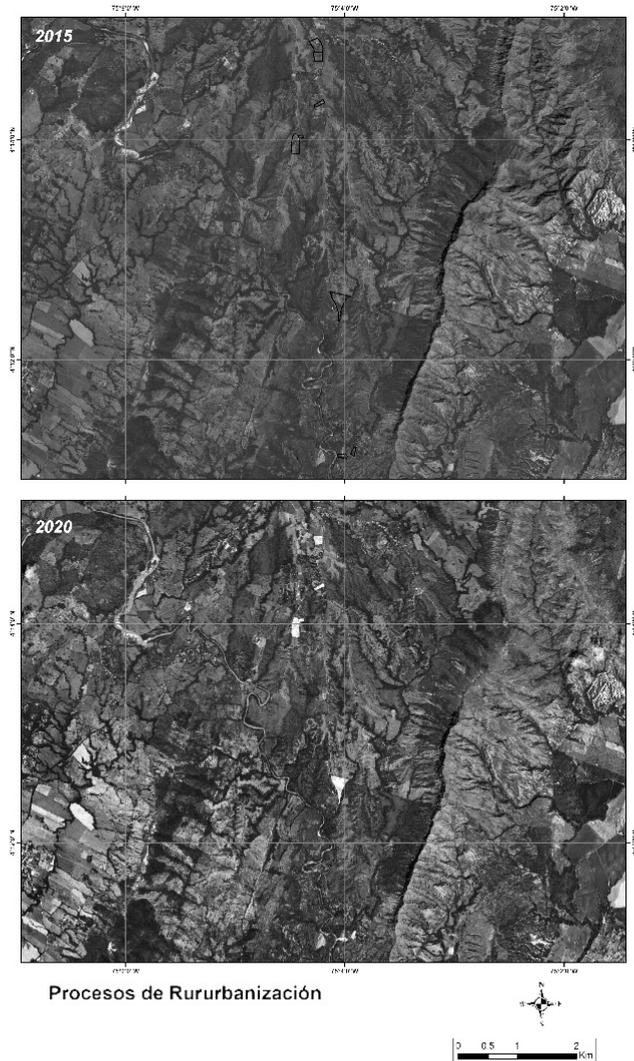
Comparación de Periodos 2015 a 2020 Vereda Llano de La Virgen - Vía al Municipio de Coello

- Vivienda de Segunda Residencia
- Parcelaciones Campestres
- Estación de Servicio
- Oferta Gastronómica

Fuente: ASF DAAC (2015). Contiene datos modificados del Copernicus Sentinel 2A del 2015, procesados por la ESA. <https://scihub.copernicus.eu/dhus/#/home>; Planet Team (2020). Interfaz del programa de aplicación de Planet: en el espacio para la vida en la Tierra. San Francisco, CA. <https://www.planet.com/explorer/#/mosaic/>



Figura 9. Corredores Ibagué-San Luis.



Comparación de Periodos 2015 a 2020 Vereda La Flor y Paraguay - Vía al Municipio de San Luis

- Vivienda de Segunda Residencia
- Parcelaciones Campestres
- Estación de Servicio
- Oferta Gastronómica

Fuente: ASF DAAC (2015). Contiene datos modificados del Copernicus Sentinel 2A del 2015, procesados por la ESA. <https://scihub.copernicus.eu/dhus/#/home>; Planet Team (2020). Interfaz del programa de aplicación de Planet: en el espacio para la vida en la Tierra. San Francisco, CA. <https://www.planet.com/explorer/#/mosaic/>



Conclusiones

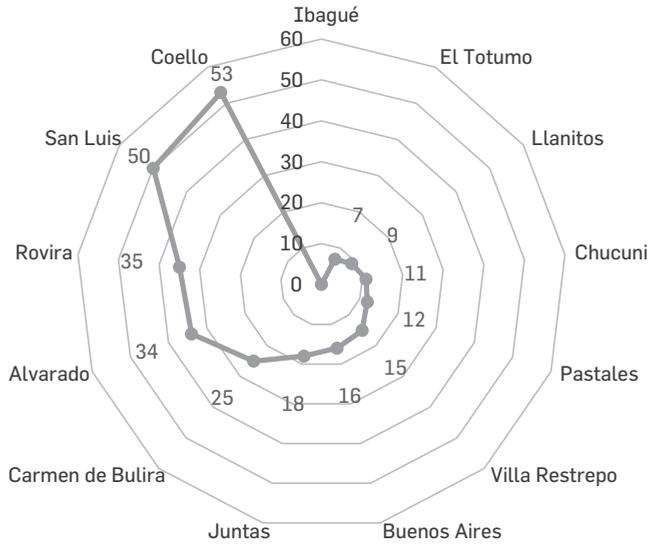
Del abordaje del proceso de rururbanización en el municipio de Ibagué, se dejan planteados algunos elementos para compartir.

Un primer elemento tiene que ver con la convicción de que el rururbano en Ibagué no es definitivamente un borde o un suburbano, en el sentido en que la literatura sobre su estudio lo muestra para otras realidades latinoamericanas o europeas (Azcárate *et al.*, 2010). No se trata tampoco de un proceso de urbanización del campo que resulta como expansión hacia las periferias urbanas de ciudades de tamaño metropolitano o intermedio de funciones como la industria o la agricultura tecnificada contemporánea ni procesos de desconcentración de funciones de vivienda y servicios de la ciudad central, en este caso si similares para ciudades europeas, norteamericanas, asiáticas y las metrópolis latinoamericanas.

Se trata de un espacio cuya localización se da más allá del corredor estrictamente calificado por los planes de ordenamiento territorial como suburbano, como lo ilustra la Figura 10.



Figura 10. Distancias desde Ibagué a centros urbanos y centros poblados.



Fuente: Elaboración propia.

El rururbano, si bien puede estar en la franja determinada por los planes de ordenamiento territorial, no solo están asociados a los centros poblados incluidos dentro de estas, sino que viene generando núcleos poblacionales, no articulados a aquellos y con equipamientos colectivos básicos de interacción comunitaria, sin que éstos prevean evolucionar hacia equipamientos de educación, salud e incluso comercio diario, pues estos servicios son provistos en las áreas de la ciudad central de donde proceden sus habitantes temporales.

Un segundo elemento tiene que ver con el hecho de que el rururbano no es definitivamente una periferia urbana, en relación con su contenido socioeconómico, sino que está agenciado por sujetos de clases media, media alta y alta, que deciden adquirir predios en suelo rural para la construcción de viviendas de segunda residencia o para estancia temporal durante fines de semana y períodos vacacionales.



Asociado a este elemento, está el hecho de la incontrolada especulación con el precio de la tierra rural objeto de rururbanización, con lo que se descarta cualquier posibilidad de que el rururbano que está emergiendo vaya a contribuir, como ocurre en casos estudiados en otras ciudades, regiones y países, a la expansión de la periferia urbana en suelos suburbanos y de borde habitados por población de estratos socioeconómicos bajos, incluida en esta la población víctima del desplazamiento forzado o de pobreza creciente en las áreas rurales tradicionales.

Un tercer elemento está relacionado con la sorprendente negación de los impactos que está trayendo sobre la vida en el campo la creciente rururbanización, desde los ejercicios de planeación participativa que se han desarrollado por parte de la administración municipal. Este des-concierto territorial puede explicarse entre otras razones por la creencia de que es posible convertir una amenaza en una oportunidad. En otras palabras, que los líderes comunitarios asumen que la oferta ambiental y cultural de sus territorios, les permite acceder a las dinámicas globales, sin comprender infortunadamente que la naturaleza y la cultura simplemente están siendo asimilados como un fetiche más de la mercancía que acrecienta los circuitos de la nueva modalidad de despojo y acumulación del capital. A los habitantes ciudadanos que no alcanzan a comprar naturaleza en la ciudad, se les ofrece ahora la opción de adquirirla, con altos costos en el espacio rural, que se asocia con la naturaleza prístina, aunque de ella tenga cada vez menos.

Un cuarto elemento tiene que ver con que en efecto, sin que necesariamente crezcan los centros poblados, lo cual es difícil de evitar con la práctica de omisión conveniente de aplicación de la normativa sobre usos del suelo, su crecimiento real y la emergencia de nuevos núcleos poblacionales y actividades industriales, de servicios y conexas, está generando y acrecentará las demandas



sobre atención de servicios diversos desde la ciudad, pero también sobre los geosistemas, convirtiéndose en una amenaza real, no solo para la provisión de bienes ecosistémicos sino para la preservación de la población campesina como sujeto y garante del equilibrio entre el campo y la ciudad.

La frontera agraria retrocede en la medida en que avanza la rururbanización, pero en este retroceso la población campesina que se resiste a ser desplazada del territorio, se sube a cotas sobre las que antes la presión antrópica era menor y ello ocurre en un tiempo en el que los efectos del cambio climático global hacen que esta presión sea aún más preocupante. Bosques secundarios, áreas de captación de acueductos comunitarios y santuarios de flora y fauna están hoy más amenazados que nunca y ello no aparece en las reflexiones a que da lugar la formulación de los planes y esquemas de ordenamiento territorial, excepto como un enunciado retórico, válido para Chile como para Italia o Tanzania, pero en todo caso esquivamente referido a territorios concretos. Aquí el tan sonado enfoque territorial hace agua y se pervierte, como ocurre cuando el conocimiento que se invoca para planificar sirve para “formular” las visiones, pero no para hacer efectivas las misiones.

Un quinto elemento tiene que ver con el hecho de que el rururbano no constituye por sí mismo el embrión ni la expresión de un continuo rural-urbano y mucho menos de un fenómeno de conurbación, razón por la cual no se asimilan como tal los casos que se puedan presentar, por ejemplo, en los corredores Mosquera-Madrid-Bogotá o Chía-Bogotá; Jamundí-Cali o Yumbo-Cali. Tampoco puede asimilarse a la denominación de ciudad difusa; se trata más bien de una expresión de urbanización del campo, pero que no procede únicamente de la ampliación de centros poblados, sino que incluye la implantación (como su nombre bien lo indica) de formas arquitectónicas urbanas o de aproximaciones a la “vivienda de tipo campesino” o “vivienda



campestre” en nuevos núcleos poblacionales o en manchas crecientes de nuevas construcciones en el medio rural.

Desde este punto de vista, el rururbano aquí examinado tiene presencia en áreas próximas en distancias que pueden variar entre 5 y hasta 25 Km o más, sin que se llegue a incluir en ellas las áreas de rururbanización de centros urbanos vecinos. El rururbano expuesto no califica para ser asimilado como parte de la ciudad difusa, en tanto no es visible su articulación al núcleo de una ciudad central. En cambio, podría conducir, en términos de una adecuada planificación, a una municipalidad polinuclear y por supuesto jerarquizada, con su núcleo urbano central, los centros poblados, los núcleos poblacionales y una figura aún no claramente definida de asentamientos rururbanos.

Referencias

Adell, G. (1999). *Theories and models of the peri-urban interface: a changing conceptual landscape*. Londres: University College London.

Alcaldía de Ibagué. (2013a). *Plan de Desarrollo Corregimiento 8 Villarestrepo*. Colombia: Secretaría de Planeación Municipal.

Alcaldía de Ibagué. (2013b). *Plan de Desarrollo socioeconómico y territorial Corregimiento 9 Cay “Proyecciones hacia un futuro comunitario”*. Colombia: Secretaría de Planeación Municipal.

Alcaldía de Ibagué. (2013c). *Plan de Desarrollo Corregimiento 10 El Totumo. “Por la exaltación turística y el progreso”*. Colombia: Secretaría de Planeación Municipal.

Alcaldía de Ibagué. (2013d). *Plan de Desarrollo: Corregimiento 14 Buenos Aires. ¡Para un mejor FUTURO!* Colombia: Secretaría de Planeación Municipal.



- Alcaldía de Ibagué. (2013e). *Plan Estratégico de Desarrollo del Corregimiento 15 Carmen de Bulira "Mejor calidad de vida ambientalmente sostenible"*. Colombia: Secretaría de Planeación Municipal.
- Alcaldía de Ibagué. (2014a). *Por el cual se adopta la revisión y ajuste plan de ordenamiento territorial del Municipio de Ibagué y se dictan otras disposiciones*. Colombia: Secretaría de Planeación Municipal.
- Alcaldía de Ibagué. (2014b). *Plan de Desarrollo Corregimiento 7 Juntas*. Colombia: Secretaría de Planeación Municipal.
- Alcaldía de Ibagué. (2000). *Plan de Ordenamiento Territorial*. Colombia: Departamento Administrativo de Planeación.
- Azcárate, M., Cocero, D., Fernández, A., García, F., Muguruza, C., y Santos, J. (2010). El proceso de urbanización dispersa de las metrópolis españolas, en el contexto del desarrollo urbano europeo. *Espacio, Tiempo y Forma. Serie VI, Nueva época. Geografía*, 3, 13-26. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/286109252_El_proceso_de_urbanizacion_dispersa_de_las_metropolis_espanolas_en_el_contexto_del_desarrollo_urbano_europeo
- Baigorri, A. (1995). Hipótesis sobre las dificultades de mantener la separación epistemológica entre Sociología Rural y Sociología Urbana en el marco del actual proceso de urbanización global. *La Sociología Rural en un contexto de incertidumbre*. Congreso llevado a cabo en el V Congreso Español de Sociología, Granada, España. Recuperado de <https://www.eweb.unex.es/eweb/sociolog/BAIGORRI/papers/rurbano.pdf>
- Barros, C. (1999). De rural a rururbano: transformaciones territoriales y construcción de lugares al sudoeste del área metropolitana de Buenos Aires. *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 51(45).



- Binimelis, J. (2000). Sociedad post-industrial y dialéctica campo-ciudad. Aportación al debate a modo de estado de la cuestión. *Lurralde: investigación y espacio*, 23, 93-113. Recuperado de <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur23/dialecti/dialecti.html>
- Capel, H. (1975). La definición de lo urbano. *Estudios Geográficos*, 138-139, 265-301. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sv-33.htm>
- Cardoso, M. (2013). Contraurbanización: ¿tendencia irreversible o la fase de un ciclo? La situación en América Latina. *Geografía en cuestión*, 6(02), 108-134. Recuperado de <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/1941>
- Chiriboga, M. (2008). El papel de las instituciones en territorios rurales sujetos a acciones de reforma agraria. En L. Martínez. (Ed.), *Territorios en mutación: Repensando el desarrollo desde lo local*. Quito, Ecuador: FLACSO.
- Climent, E. (1986). El proceso de formación de un espacio rur-urbano: Lardero (La Rioja). *Cuadernos de Investigación Geográfica*, 12, 59-74.
- Concejo Municipal de Manizales. (2007). *Plan de Ordenamiento Territorial de Manizales*. Colombia: Concejo de Manizales.
- Concejo Municipal de Pereira. (2006). de julio 28 d *Por el cual se adopta la revisión del plan de Ordenamiento territorial del municipio de Pereira* (Acuerdo Municipal n° 23). Colombia: Concejo Municipal de Pereira.
- Entrena, F. (1998). Viejas y nuevas imágenes sociales de la ruralidad. *Estudios Sociedade e Agricultura*, 11, 76-98. Recuperado de <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/brasil/cpda/estudios/onze/duran11.htm>



- Espinosa, M. (1992). *Crecimiento urbano de Ibagué* (Tesis de Maestría). Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Tunja, Colombia.
- Errázuriz, M. (1994). La Geografía rural: Tendencias y perspectivas. *Cuadernos de Geografía*, 5(1), 58-67.
- Fajardo, D. (1993). *Espacio y sociedad. Formación de regiones agrarias en Colombia*. Bogotá, Colombia: Corporación Colombiana para la Amazonía-Araraucara.
- García, M. (1992), Desarrollo y tendencias actuales de la geografía rural (1980-1990), una perspectiva internacional y una agenda para el futuro. *Agricultura y Sociedad*, 62, 167-194.
- García, M., Tulla, A. y Valdovinos, N. (1995). *Geografía Rural*. Madrid, España: Síntesis S.A.
- Gil, N. (2019). *Dinámicas sociales y acciones colectivas en la expansión urbana del borde suroccidental de Bogotá D.C., Localidad de Kennedy (1990-2018)*. (Tesis de Maestría). Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia-Instituto Geográfico Agustín Codazzi.
- González, J. (2006). Caracterización socioespacial actual del hábitat en la periferia urbana de Manizales. *Revista de arquitectura El Cable*, 5, 8-25.
- González Calle, J. (2006). *De La Ciudad Al Territorio: la configuración del espacio urbano en Ibagué, 1886-1986*. Colombia: Aquelarre, Centro Cultural, Universidad del Tolima.
- Grajales, S., y Concheiro, L. (2009). Nueva ruralidad y desarrollo territorial: Una perspectiva desde los sujetos sociales. *Vereda*, 10(18), 145-167.



- Harvey, D. (1985). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid, Siglo XXI.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del Espacio*. Madrid, España: Capitan Swyng Libros.
- López, A., y Naranjo, J. (1996), Problemáticas y temas de debate en la Geografía Rural de España y América Latina. *Población y Sociedad*, 4, 83-108.
- Oliva, J. (1997). Estructuración y reestructuración de espacios y sociedades rurales: nuevas reflexiones sobre unos procesos no esperados. *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, 14, 321-337. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3127891>
- Parra, N. (2016). *¿Gentrificación rururbana?: Exploración de los procesos de transformación y conformación residencial de Maule norte*. (Tesis de maestría). Universidad de Chile, Santiago de Chile.
- Plan de Ordenamiento Territorial de Manizales. (2012). *Componente temático suelo y marco normativo*. Documento Fase de diagnóstico integral del territorio. Colombia: Alcaldía de Manizales.
- Pérez, E. (2000). Diálogo con Manuel Chiriboga sobre nueva ruralidad. *Perspectivas Rurales Nueva Época*, 4(8), 169-175. Recuperado de <http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/perspectivasrurales/article/view/3550>
- Pillet, F. (2004). La geografía y las distintas acepciones del espacio geográfico. *Investigaciones Geográficas*, 34, 141-154.
- Rivera, J. (2016). Análisis geo-histórico del proceso de urbanización en América del Sur: de la ciudad indoamericana a la ciudad neoliberal. *Perspectiva Geográfica*, 21(1), 151-178.



- Salazar, C. (2012). *El paisaje de borde urbano. Trayectorias semióticas de los discursos de construcción de la ciudad de Medellín*. (Tesis de maestría). Universidad Nacional de La Plata, Argentina.
- Saldarriaga, L. (2016). *Transformaciones del paisaje rural en El Corregimiento de Cerritos, Pereira*. (Tesis de maestría). Universidad del Tolima, Colombia.
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Barcelona, España: Ariel.
- Segrelles, J. (2011). *Contenidos, evolución epistemológica y fuentes de la geografía rural*. Recuperado de <https://ocw.ua.es/es/ciencias-sociales-y-juridicas/geografia-rural-2011.html>
- Trinca, D. (2006). Globalización y territorio. Una aproximación desde la geografía. *Párrafos Geográficos*, 5(1), 85-91.
- Zuluaga, G. (2008). Dinámicas urbano-rurales en los bordes en la ciudad de Medellín. *Gestión y Ambiente*, 11(3), 161-172.



5

Imágenes colectivas de la ciudad segregada. Caso de estudio Ibagué, Tolima

Alexandra López Martínez

5

Imágenes colectivas de la ciudad segregada. Caso de estudio Ibagué, Tolima

*Alexandra López Martínez*¹

Palabras clave:

Ibagué, mapas mentales, segregación residencial.

Resumen

El objetivo del presente capítulo es analizar la relación entre la nueva expresión de la segregación residencial y el habitar en el espacio urbano de los grupos sociales de Ibagué. De esta manera, se determina la relación entre las representaciones mentales y las prácticas espaciales de la segregación. La técnica de análisis de dichas representaciones mentales de la ciudad es cualitativa y el método de recolección de la cartografía simbólica se realizó a través de la entrevista con el método interrogativo consultativo (Abric, 1994). El principal resultado: Ibagué no es una ciudad homogénea, según la imagen de ciudad evocada a partir de las prácticas de los entrevistados en la ciudad.

¹ Docente e investigadora del Tecnológico de Antioquia, Institución Universitaria (TdeA).
Correos: alexandra.lopez@tdea.edu.co alexanlm87@gmail.com



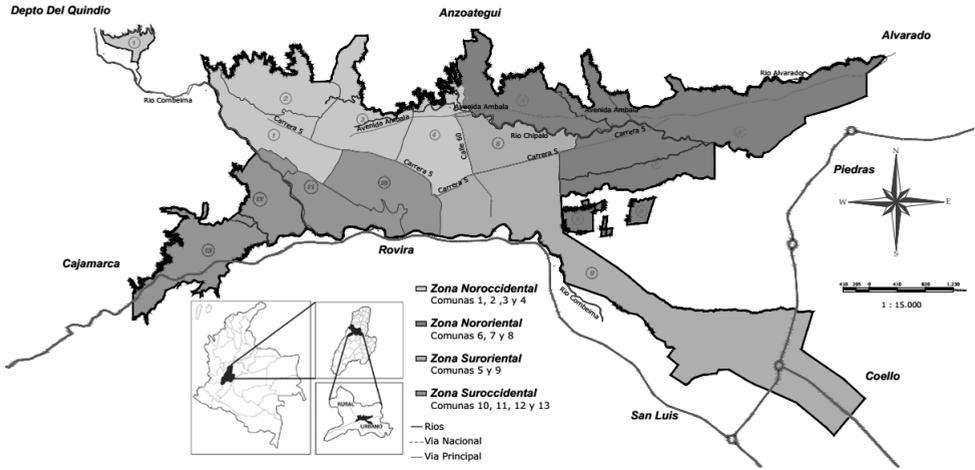
Introducción

A partir de la década de los noventa del siglo XX, en Colombia se adoptan, con la entrada en vigor del neoliberalismo, políticas públicas que promueven la liberalización de los mercados urbanos del suelo, las cuales contribuyen a la transformación de la economía a través de la globalización, cambiando así el mercado inmobiliario.

Ibagué es una ciudad intermedia colombiana, compuesta por 4 zonas y 13 comunas (Figura 1), y no ha escapado a los efectos de las políticas de orden nacional; como consecuencia, a partir de la década en mención, la distribución socioespacial de la población ibaguereña ha cambiado, lo que ha generado una transformación en la expresión de la segregación residencial, esta transformación va de uno tradicional a uno nuevo (Sabatini, 2003). Sin embargo, este cambio no se dio al mismo tiempo que las dinámicas de las ciudades metropolitanas colombianas; para el caso de Ibagué el ritmo fue más lento, teniendo en cuenta que solo se empezaron a construir nuevos centro comerciales en la ciudad a partir del 2005, creando una dinámica de nuevas centralidades en ella (Bähr y Borsdorf, 2005).



Figura 1. División político-administrativa de Ibagué.



Fuente: tomado de Torres et al. (2009) y Alcaldía de Ibagué (2008).

Por otro lado, la localización de los desarrollos de vivienda urbana se dio en concordancia con el Plan de Ordenamiento Territorial (POT)² del 2000, en el que se estableció que las zonas de expansión de la ciudad estuvieran en el sector nororiental y suroriental de la ciudad. No obstante, este crecimiento no se dio de manera homogénea, sino de forma diferenciada; por ejemplo, en el primer sector se ubicaron los proyectos inmobiliarios de vivienda de interés social (VIS) principalmente, mientras que en el segundo, se construyeron proyectos NO VIS, de acuerdo con las licencias de construcción aprobadas entre los años de 1997 y 2007 (Clavijo, 2009).

De este modo, se indica que, a partir de la década de los noventa, el uso del suelo ha cambiado y la localización no homogénea de la población está apoyada tanto por criterios políticos como económicos, promoviendo la diferenciación poblacional según su tipo de vivienda.

2 Para el periodo de estudio (1993 y 2005) estaba vigente el POT del 2000.



Dada esta dinámica de diferenciación social del espacio de los grupos poblacionales en Ibagué, resulta relevante indagar si sus pobladores, a través de sus prácticas, viven la segregación y cuáles son las representaciones que tienen sobre la ciudad en relación con este fenómeno. Por lo tanto, el objetivo de este capítulo es analizar la imagen de la ciudad de Ibagué a partir de la cartografía simbólica de la población que reside en barrios de estratificación socioeconómica diferente; así, desde su posición social se determina si tienen representaciones sobre la segregación residencial en esta ciudad.

Este capítulo lo comprenden cinco partes. En la primera, se presentan de manera sucinta aspectos teóricos del mapa mental y su relación con la segregación residencial. En la segunda se expresan los antecedentes metodológicos de la dimensión cualitativa de la segregación residencial. En la tercera se indica cuáles son las técnicas, el método y la fuente de información que se usaron para el desarrollo del presente trabajo. En la cuarta sección se presentan los resultados encontrados de la imagen colectiva de la ciudad y de la ciudad desigual. En la quinta, se describen las consideraciones finales.

Contexto teórico entre los mapas mentales y la segregación residencial

La segregación residencial cuenta con tres interpretaciones interdependiente, planteadas por Yves Grafmeyer, que son:

las diferencias de localización de grupos definidos en función de criterios como la posición social, el origen, la religión, etc.; el enclave, el reducto, el foco, el ghetto; y las posibilidades desiguales de acceso de los diferentes grupos a bienes materiales y simbólicos (como se citó en Brun y Levy, 2002, p. 159).



Considerar el acceso desigual como una característica de la segregación es importante porque esta no se expresa solo en la inequitativa distribución de los equipamientos colectivos que se encuentran cerca de una vivienda, sino también en la distancia social, la cual se explicita en las prácticas sociales y lugares con posible mixtura física, en las que los grupos poblaciones hacen uso diferenciado de los espacios, un ejemplo, las vías; por lo tanto, pueden estar ocupando un mismo lugar sin tener un mismo uso de la ciudad (Brun y Levy, 2002).

Por lo anterior, la segregación es un fenómeno que se debe entender como la distribución de diferencias sociales que se producen en el espacio a través de las características de la vivienda, los equipamientos colectivos y la condición social de sus habitantes (Lojkine, 1979). En consecuencia, la segregación es el resultado de la contradicción entre la producción social de la ciudad y la apropiación privada (Alessandri, 2013; Lefebvre, 1976; 1978^a; 1978^b).

También, se considera que la segregación socioespacial puede generar efectos positivos y negativos: los positivos darían indicios de cómo la concentración espacial de un grupo social podría llegar a encaminar políticas públicas eficientes; mientras que los negativos conllevan a la separación de grupos socialmente homogéneos internamente lo que genera estigmatización. Asimismo, la población se segrega, convirtiéndose en un fenómeno más negativo que positivo en la vida urbana (Alessandri, 2013), es decir, “el espacio de la ciudad capitalista es fuertemente dividido en áreas residenciales “segregadas”, reflejando la compleja estructura social en clases” (Corrêa, 1989).

Adicionalmente, siempre que la segregación residencial identifique a los grupos humanos como “parte de”, es necesario también reconocer la identidad social que adoptan estos grupos, los cuales se distribuyen



sobre el territorio y se apropian de él, teniendo en cuenta además qué reconoce como representaciones sociales (dimensión subjetiva de la segregación residencial) del lugar en donde habitan. De ahí, la importancia de abordar el imaginario colectivo mediante los mapas mentales (Lynch, 2008) de la población que se encuentran ubicados en los barrios con presencia fuerte de segregación residencial. Esto lleva a analizar si la condición social de una persona es un estigma creado por la sociedad, lo cual podría explicar por qué un grupo población es inferior a otro, según sus atributos (Goffman, 2006).

En consecuencia, si prevalece un estigma territorial (Wacquant, 2007) no va a importar si un territorio es peligroso o no, lo que prevalece realmente es ese estigma cargado de desacreditación y por lo tanto será suficiente para tener efectos nefastos en una sociedad. A su vez, Bourdieu (1999) indica que las propiedades negativas de los barrios que se conocen como pobres, estigmatizan alegóricamente a las personas que lo habitan, situación explicada por el poder que se ejerce en dichos lugares, es decir, es en los lugares donde el poder existe a través de una violencia simbólica e inadvertida.

En efecto, analizar la segregación socioespacial desde los mapas mentales que han creado los grupos poblacionales que viven la ciudad, desde disímiles condiciones socioeconómicas, permite develar que los aspectos materiales del espacio urbano dejan entrever que la segregación es un fenómeno que diferencia a las personas por posición y por posesión. Así, las reflexiones que tienen los seres humanos acerca del espacio urbano en el que habitan es posible analizarlo desde el espacio concebido, el cual fue construido desde las normas urbanas y que contiene a la espacialidad humana (Benach y Albet, 2010).

Como resultado, lo que se obtiene es una imagen de la ciudad analizada desde el mapa mental, el cual es una representación social



del espacio socialmente construido (De Alba, 2010) y que se expresa en el dibujo como mediador entre lo que el actor quiere decir desde su representación interna y lo que analiza el investigador desde la representación externa (Licona, 2007). Entonces, un mapa mental sirve de soporte para el análisis de objetos de las representaciones en las que la dimensión no verbalizada le permite al sujeto simbolizar su visión propia de un territorio específico (Abric, 1994).

En este sentido, los mapas mentales “pueden ser considerados como representaciones sociales en tanto que imágenes espaciales (no copias literales de lo real) construidas a partir del bagaje sociocultural del sujeto, de su posición social y experiencia del lugar” (Alba, 2010, p. 12). Así, la imagen de la ciudad para ser analizada debe cumplir con tres criterios: la identidad, que consiste en identificar un objeto con respecto a otro obteniendo un reconocimiento que lo diferencie; la estructura, indica la manera en la que los objetos están dispuestos en el territorio cuando hay una relación espacial entre el objeto con el sujeto y los otros objetos; significado, se trata de tener una relación práctica o emotiva entre el sujeto y el objeto (Lynch, 2008).

De acuerdo con Lynch (2008), la imagen colectiva se obtiene por la suma de las imágenes individuales, la cual va a determinar los objetos físicos que tienen un alto impacto en la imaginabilidad de los sujetos. Es así como la imagen de ciudad contiene cinco elementos esenciales que son las sendas, bordes, barrios, nodos y mojonos.

Las sendas son vías que el actor transita con alta o poca frecuencia, ejemplo: las calles, senderos y carriles de tren; los bordes son aquellos límites con los que se encuentran los sujetos y que no usan como lo hacen con las sendas, ejemplo: los ríos, los muros, barreras físicas, etc.; los barrios son áreas de la ciudad de tamaños medianos y grandes que cuentan con características internas propias y una referencia exterior si llegan a ser vistos desde afuera; los nodos son



puntos de intersección en los que confluyen actividades distintas entre sí; los mojones también son puntos de referencia física o con un valor simbólico, en estos puntos los sujetos no entran, la referencia que ellos poseen es exterior (Lynch, 2008).

Es así como el análisis de la imagen de la ciudad basado en los mapas mentales es importante ya que se combina el discurso y los dibujos realizados por los sujetos al obtener una imaginabilidad del territorio en estudio.

Antecedentes en el estudio de la segregación residencial y los mapas mentales

Entre los estudios de la segregación residencial a partir del análisis de la representación social del territorio para Latinoamérica se encuentran los de autores como Gonzalo Saraví (2008), Nicolás Gissi y Paula Soto (2010) y Carlos Aparicio (2012) para México; y Ramiro Segura (Segura, 2006; 2012) y Ana Elorza (2018; 2019), para Argentina. Para la ciudad de México y del área metropolitana de Monterrey se concluye que, al existir segregación residencial en el área de estudio, también está presente en el imaginario colectivo de la población, los cuales dan cuenta del grado de proximidad y alejamiento entre los diversos grupos sociales. Se destaca, sin embargo, el caso de la población mixteca, localizada en la delegación de Iztapalapa, que logró en su territorio una unión que permitió mitigar el mosaico cultural dado a través del mestizaje interétnico que los conducía a una segregación espacial.

Para el caso de la manifestación lingüística de la imagen mental que analiza la segregación residencial, se encontraron estudios de caso como el de los adultos mayores en la ciudad de México (Zamorano, Capron, González y De Alba, 2012) y la segregación socioespacial en el área metropolitana de Monterrey (Aparicio, 2012). En el primero



se concluye que la población adulta mayor vive la segregación en la ciudad de acuerdo con su condición socioeconómica, pero además debe contar con los aspectos de salud que le permitan acceder a los equipamientos colectivos, debido a que el adulta mayor cuando contrae enfermedades estas tienen efectos en su movilidad al limitarla; por ello, encuentran limitantes en la ciudad puesto que estas no tienen un diseño urbano apropiado para el eficaz disfrute por parte de esta población en específico.

En cuanto al caso metropolitano de la ciudad de Monterrey se encuentra que la población que habita barrios con condiciones socioeconómicas diferentes, pese a la segregación socio espacial que se expresa a través del distanciamiento físico, cuenta con relaciones sociales entre las personas, pero son más de tipo laboral, en las que se ejerce un vínculo de poder entre empleado y empleador, dejando en evidencia una estructura social de clases. Por lo tanto, se sugiere que las relaciones de sustentabilidad se logren a partir de políticas sociales basadas en el respeto sin que esté de por medio el nivel de riqueza de las personas.

Para el caso argentino (Elorza, 2018; 2019), se analiza la representación sobre el territorio a partir del estudio de los barrios, producto de la política pública de vivienda social del país, los habitantes manifiestan que si bien pertenecen a un programa de vivienda que les permitió mejorar la situación habitacional de sus hogares, encuentran que han sido estigmatizados bajo el nombre de barrios-ciudad y esto les representa una desvalorización de sus residencias al estar en zonas alejadas de la ciudad y consideran que su habitabilidad se reduce a su techo. Por su parte, Ramiro Segura (Segura, 2006; 2012) se enfoca en analizar, a través de la etnografía, los efectos de la segregación en la población, estos estudios llaman la atención en que no es lo más óptimo hacer un análisis de la segregación residencial, siendo un fenómeno espacial y social, solo desde la perspectiva objetiva.



Para Chile está el estudio de la segregación de los barrios vulnerables, en los cuales la expresión de este fenómeno se da mediante los estigmas territoriales reproducidos que persisten en las desigualdades sociales (Sabatini, Salcedo, Gómez, Silva y Trebilcock, 2013). En este estudio se encuentra que esos barrios se guetizan como producto de un proceso urbano de desintegración social estructural que afecta la movilidad social como consecuencia de ese estigma que pesa sobre ellos y que perjudica una posible integración social.

En Colombia, los estudios desde la representación social se dieron principalmente para el caso de Bogotá, planteados a partir de la percepción que los niños tenían de la imagen de la ciudad (González, 2004); también basados en la construcción urbana de la imagen de las ciudades de Bogotá y São Paulo desde sus habitantes (Silva, 2006); las representaciones sociales de los agentes inmobiliarios (Salas, 2008); la estratificación como representación de la segregación (Uribe, 2008); la representación social que determinen las lógicas contemporáneas del fenómeno segregativo para tres barrios de la ciudad (Almonacid, 2014); la segregación residencial de Bogotá desde su estructura simbólica (Cifuentes, 2015); la percepción de la segregación desde los actores sociales en un estudio comparativo entre Bogotá, Santiago de Chile y São Paulo (Dureau, Contreras, Cymbalista, Le Roux & Piron, 2015).

Por último, para el caso colombiano no se encontraron estudios de la segregación residencial analizados desde los mapas mentales; así, este estudio representa un aporte a la literatura del fenómeno segregativo para ciudades intermedias colombianas.



Metodología

La representación del espacio socialmente construido ha sido analizada desde el caso de la ciudad de París (Milgram y Jodelet, 1992), inspirado en el libro de Kevin Lynch *La imagen de la ciudad* (2008). Los mapas mentales son útiles para identificar el imaginario y la representación simbólica que tienen las personas del lugar que habitan. No obstante, se critica que un mapa mental es muy general (Estébanez, 1981) porque trata de entender el espacio solo desde su aspecto físico, lo que hace que la imagen sea “la función de adaptación del individuo, y en este sentido, los significados que éste lee en el espacio corresponden más a un conjunto de “señales” que a símbolos” (De Alba, 2010, p. 18).

Se considera que el mapa mental no tiene el carácter científico para analizar el territorio, puesto que las personas tienen estilos de vida únicos que están permeados por el conjunto de experiencias que le son inherentes. Empero, esto sucede si solo se valora la elaboración de un mapa mental con la evocación de una sola persona; por ello es importante tener en cuenta las representaciones de un grupo poblacional y que sean agrupadas en un solo mapa mental, pero además que las personas cumplan con características afines; para este caso son: la agrupación de la población por niveles socioeconómicos, ubicación en barrios segregados de Ibagué y antigüedad de más de 20 años en ellos (a excepción Balsos del Vergel³).

De esta manera se logra que el mapa, primero, cumpla con el criterio de ser un modelo abstracto de la realidad, segundo, que no

3 A excepción de Balsos del Vergel debido a la dificultad de encontrar habitantes de estrato socioeconómico alto que voluntariamente quisieran responder a la entrevista semiestructurada propuesta, se realizó una entrevista a un habitante de un conjunto residencial con no más de dos años de construido, al ser el acceso a este grupo poblacional restringido.



pretende ser significativo para toda la población de Ibagué, y tercero, que tenga como finalidad una aproximación a la imagen de ciudad a partir de una cartografía simbólica de los entrevistados y sus representaciones sobre la segregación residencial de la ciudad.

Por lo anterior, desde un abordaje espacial se analizan las imágenes de una ciudad desigual e intermedia como Ibagué. La población de estudio fue escogida a través de una muestra no probabilística, al ser una investigación cualitativa se escogió un muestreo estratificado e intencionado, ya que a los entrevistados se les agrupó de acuerdo con los estratos por nivel socioeconómico (Canales, Alvarado, y Pineda, 1994).

La comuna 6 fue escogida por ser la comuna con mayor antigüedad en diversidad de estratificación socioeconómica; los actores seleccionados están ubicados en los barrios pertenecientes a los estratos bajo (uno, dos y tres), medio (cuatro) y alto (cinco y seis); los entrevistados de manera voluntaria participaron de la entrevista semiestructurada con la que, a partir de sus narraciones, contribuyeron a enunciar las posibles prácticas segregativas.

La técnica de análisis de la representación mental de la ciudad es cualitativa con un enfoque estructural; el método de recolección de los mapas mentales, teniendo como herramienta la entrevista, es el método interrogativo consultativo (Abric, 1994). Este método consiste en preguntarle al grupo poblacional de estudio sobre la representación de Ibagué: como ciudad, como ciudad desigual y de sus respectivos barrios. De allí que se tenga como objetivo encontrar respuestas que coincidan o no, y permitan deducir generalizaciones. Las entrevistas se codificaron eligiendo la vocal E que significa entrevista, seguido de A, M o B que significan A=alto, M=medio y B=bajo, sigla que se relaciona con los estratos socioeconómicos agrupados por niveles socioeconómicos a los que pertenece cada entrevistado; al final se agrega un número consecutivo para las entrevistas, por ejemplo, EA1.



Luego de indagar sobre las características poblacionales, se les ha pedido que dibujen la ciudad y en ella sus elementos más significativos, teniendo en cuenta la ciudad como un todo y no desde un punto específico; esto con el fin de conocer cuál es la representación socioespacial que tienen de ella.

Para identificar la importancia de cada objeto, se siguió un listado con todos los lugares mencionados por todos los entrevistados, indicando cuál fue la frecuencia con la cual se había mencionado cada uno, posteriormente se agruparon por categorías obteniendo así campos significativos; todo este proceso se hizo para todos los consultados como un solo grupo y luego por niveles sociales. Luego de determinar la frecuencia de los lugares mencionados, se procedió en el programa Autocad a localizar en el croquis a todos los elementos, a los que se les asignó un color por cada categoría y una figura por cada nivel social (alto=cuadrado, medio=triángulo y bajo=círculo).

La representación social desde la imagen de ciudad y los elementos significantes de barrios de la comuna seis de Ibagué

La ciudad de Ibagué, a partir de la entrada en vigor del neoliberalismo en la década de los noventa, conserva dos características de la distribución socioespacial: que son la tendencia sectorial lineal y el crecimiento celular, los cuales son modelos de ciudad (Bähr y Borsdorf, 2005). Estas dos características se hacen más evidentes a partir de la década en mención, es decir, los barrios de clase alta que anteriormente se encontraban en la zona periférica de la ciudad, alejados del centro histórico, y ahora están cerca a los barrios de origen informal y de condición social baja. De esta forma, los barrios de distinta condición social se van a hallar dispersos por toda la ciudad, lo que origina una mezcla de espacios entre sí (barrios de estratificación baja cerca de urbanizaciones de lujo).



La comuna seis es una de las comunas de la ciudad que cuenta con todos los estratos socioeconómicos y en especial donde se concentra el mayor porcentaje de barrios de estratificación alta de la ciudad. Todos los barrios (Ambalá, Gaviota, las Delicias I, Girasol, Ibagué 2000, Portal del Vergel y Balsos del Vergel) en donde se hicieron las entrevistas están legalizados; sin embargo, las Delicias I no estuvo legalizado hasta el año 2015, a pesar de ser el más antiguo (Las Delicias pasó de ser un asentamiento a un barrio legal. 2015, 14 de enero).

I

bagué fue una de las ciudades que recibió más población desplazada en la época del recrudescimiento de la violencia política, a tal punto que entre 1955 y 1965 la población de esta aumentó en cerca del 65,8% (Vargas, Jiménez, Grindlay, y Torres, 2010). Uno de las comunas que se ha caracterizado por recibir víctimas del desplazamiento forzado ha sido la seis, allí se han dado prácticas sociales que conducen a características distintivas, asociadas a la posición social que ocupan en el espacio los grupos poblacionales que llegan a ella (Bourdieu, 1988), lo cual genera contrastes entre los barrios ubicados, por ejemplo, en la zona del Vergel con los de la Gaviota y las Delicias I.

La población que llegó desplazada no se ubicó de forma indistinta, llegó a ocupar un lugar en el que ya había población de su igual condición; de ahí que se considere a Ibagué como desigual de acuerdo con la diferencia entre los estratos sociales bajos y altos en el que se pone como ejemplo por parte de los entrevistados a los barrios las Delicias I y el Vergel que pertenecen a la misma comuna y que, a pesar de su cercanía geográfica, son barrios disímiles social y económicamente (Figura 2).

Un común denominador entre los entrevistados fue precisamente considerar a la ciudad como una estructura diferenciada socialmente, haciendo alusión a frases como “se expande la autoconstrucción de zonas de bajos recursos y por el otro, construcciones privadas



y del producto-vivienda en el espacio, así como de la correspondencia entre estos dos sistemas de distribución” (Castells, 2008). Por consiguiente, desde lo planteado como postulado en esta investigación, según criterios políticos y económicos, dan una valoración distinta a la población, de acuerdo con la vivienda que habitan y su entorno; así, la vivienda es el lugar que desde el punto de vista relacional le da una posición social al que la ocupa (Bourdieu, 1999).

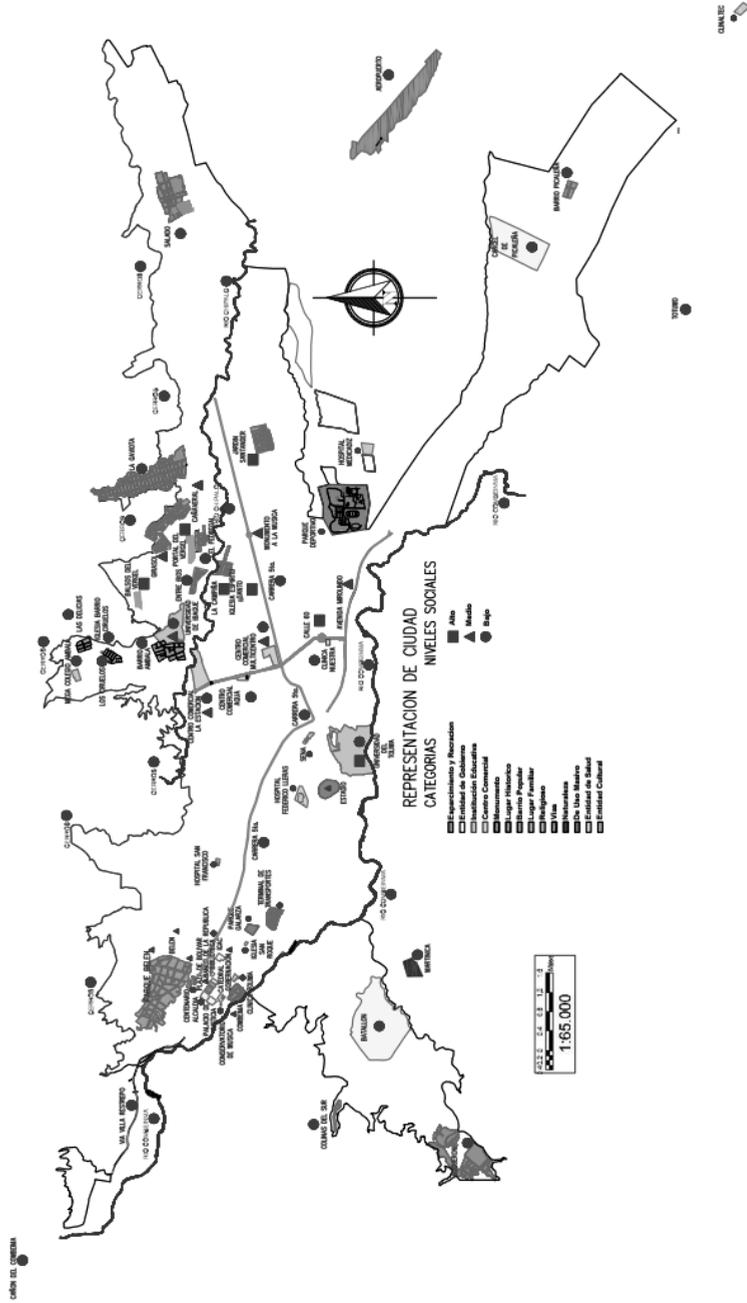
Por lo anterior, la finalidad de esta sección es identificar a partir de los elementos significativos de la ciudad lo que evoca la población con el objetivo de establecer la representación social del territorio que habita; se utiliza para este fin el dibujo, el cual

permite que la memoria, la oralidad y el trazo gráfico constituyan un sistema de significación que hace emerger la imagen de un lugar porque, mágicamente, las líneas rectas y curvas comunican vivencias, recuerdos y lugares entre muchas otras cosas. Este sistema de significación comunica la experiencia urbana (Licona, 2007, p. 137).

Percepción social del espacio urbano desde la imagen mental de sus habitantes.

Con el fin de indagar sobre la imagen mental que tienen los entrevistados sobre la ciudad, se les solicitó que dibujaran, en una hoja en blanco, una representación de ella con los elementos más significativos para ellos. Así se obtuvo la imagen colectiva de Ibagué como se puede observar en la Figura 3.

Figura 3. Representación social de los elementos urbanos significativos por categoría y nivel social de los entrevistados de la ciudad de Ibagué.



Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas.



De acuerdo con lo planteado por Lynch (2008), se determina una imagen de la realidad física, según la postura de los consultados; es así como se revelaron los 78 elementos y sitios estructurantes. Por ello, desde el análisis del mapa mental se encontró que la única senda mencionada fue la calle 60, lugar en donde se han desarrollado proyectos inmobiliarios como los tres centros comerciales modernos de la ciudad: Multicentro, La Estación y Aqua.

Lo interesante de este resultado es que es una imagen que evocan los sujetos del grupo social alto; ninguno de los otros estratos hizo alusión a ella; por lo tanto, el mercado inmobiliario, la posición social y la posesión de capital de los entrevistados determinan unos patrones de ubicación que son propios de este grupo poblacional. De acuerdo con el nuevo patrón de segregación (Sabatini, 2003), estos centros comerciales hacen parte de elementos funcionales orientados a los barrios de los estratos altos (Borsdorf, 2003) y que tienen una tendencia a estar por fuera del centro fundacional de la ciudad, en un modelo de ciudad fragmentaria.

Como bordes se menciona a la cordillera Central, la cual ha sido un determinante de la expansión de la ciudad en sentido oriente y noroccidente, pues esta es “el punto de encuentro con la gran montaña que rodeaba a la ciudad por el occidente y que aparecía como un límite físico para su crecimiento” (González, 2006, pp. 145-149). También se encuentran los ríos Combeima y Chipalo que han sido una limitante para la expansión de la ciudad desde comienzos del siglo XX (González, 2006).

Por otra parte, en los barrios o distritos, al entrevistar a personas de distinta condición socioeconómica, se tuvieron dos connotaciones importantes: por un lado, representaron los lugares familiares (donde crecí, vivo o viven mis padres), en especial por los grupos poblaciones de condición social media y alta; mientras que los de condición social



baja imaginaron el barrio popular en donde viven. Por ello se considera que se obtuvo un carácter bidimensional del barrio (Lynch, 2008).

En cuanto a los nodos, en la ciudad están los lugares de esparcimiento y recreación, las entidades del Gobierno, instituciones educativas, centros comerciales y lugares históricos como la Plaza Bolívar y la Catedral Primada Inmaculada Concepción de Ibagué como se observa en la Tabla 1.

Tabla 1. Nodos de la ciudad de Ibagué

Ítem	Elemento	Categoría
1	Parque de Belén	Esparcimiento y recreación
2	Estadio Manuel Murillo Toro	
3	Parque Galarza	
4	Área administrativa (IGAC, Palacio de Justicia, Alcaldía, Gobernación y Banco de la República)	Entidad del Gobierno
5	Batallón Jaime Rooke	
6	Complejo Carcelario y Penitenciario de Ibagué COIBA	
7	Universidad de Ibagué	Institución educativa
8	Universidad del Tolima	
9	Multicentro, La Estación y Aqua,	Área de centros comerciales
10	El terminal de transportes	De uso masivo
11	Aeropuerto	
12	Plaza Bolívar y Catedral	Lugar histórico y religioso

Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas.



El nodo más importante abarca cuatro de las entidades del Gobierno –exceptuando el batallón y el COIBA– y los lugares históricos como la Plaza Bolívar y la catedral; también están el parque Galarza y el terminal de transportes. Este nodo es relevante porque está localizado en el área colonial de la ciudad, entre las calles 9 y 20 y las carreras primera y quinta, y allí se encuentran actividades comerciales, financieras y de carácter público principalmente. A pesar de que esto refleja un paisaje restringido de la ciudad, le da un valor simbólico al centro fundacional de prestigio que tiene por su importancia histórica, administrativa y económica (financiera y comercial).

Es importante indicar que es el grupo poblacional de condición social baja el que evoca al centro histórico de la ciudad y otros nodos, con lo que se logra tener una imagen más hacia en noroccidente de la ciudad; mientras que los otros dos grupos poblacionales centran más la imagen de la ciudad en aquellas zonas de alta valorización comercial, como los centros comerciales.

Esta imagen mental que se diferencia por niveles socioeconómicos, tiene relación con el cambio de un patrón tradicional a una nueva expresión de la segregación porque, con el paso del tiempo, el centro histórico de una ciudad ya no cuenta, como antes, con población de altos ingresos a su alrededor, como sucedía en un modelo de ciudad compacta (Borsdorf, 2003). Lo que se encuentra ahora bajo un modelo de ciudad fragmentaria es que esta misma población se ha alejado de ese centro y está dispersa por fuera del cono de alta renta. Por lo tanto, se puede inferir por qué los nodos ubicados en el centro histórico de la ciudad no fueron evocados de manera importante por este grupo de entrevistados, dado que las dinámicas espaciales no son las mismas debido a un cambio en el paisaje, creado desde la política pública, el mercado inmobiliario y sector financiero.



Como mojón o hito se identifican los cerros, localizados hacia el norte de la ciudad. Esta zona natural permite a los promotores inmobiliarios dar valor agregado a sus proyectos de vivienda de alto costo, en el Vergel. Sin embargo, la función del atractivo en la compra de vivienda hacia el nororiente de la ciudad contrasta con las viviendas autoconstruidas informales de las áreas de ladera, que también se encuentran en el cerro, pero en la zona de Ambalá (Figura 4).

En esta zona del Vergel (área central de la Figura 2) hay estratificación socioeconómica media alta y alta de la ciudad. Es relevante importante tener en cuenta que contrario a lo que sucede con la nueva expresión de la segregación en ciudades metropolitanas de Latinoamérica, en donde la población de clase alta se ubica en las zonas suburbanas, en el caso de Ibagué, esta localización no se da allí y un ejemplo de ello es el área del Vergel, la cual se encuentra aún en la zona urbana y sigue siendo un área de importancia para el mercado inmobiliario. Sin embargo, esto no quiere decir que no se dé un nuevo patrón del fenómeno, lo que se puede indicar más bien es que en una ciudad fragmentada como Ibagué (López, 2018), este fenómeno no cambia el paisaje de la misma manera que en otras ciudades.

Entre otros hitos se identifican el florecimiento de los árboles ocobos, los pianos pintados en las cebras vehiculares que se conocen como elementos emblemáticos de la ciudad musical y el monumento a la música, que en la actualidad ya no existe. La importancia de dibujar a la ciudad por parte de los entrevistados se da porque este ejercicio hace uso de la memoria, del discurso y del dibujo; entre los tres se resignifica la ciudad por parte de los sujetos, pero también deja entrever los registros que la memoria proyecta en una imagen. De esta manera, “el discurso se apropia de la estructura urbana” (Licona, 2007, p. 11).



Figura 4. Comuna 6, Ibagué. Las Delicias II –izquierda– vs. Agua Viva –derecha.



Fuente: fotografías propias, mayo de 2017.

También, se encuentra la valoración subjetiva que dan los entrevistados a los elementos que consideraron importantes, con los que construyeron lazos afectivos de mayor o menor intensidad, un ejemplo es el barrio. No obstante, los elementos de la ciudad no son los mismos para todos los entrevistados: los centros comerciales y de la zona de valorización de la calle 60 fueron evocados por los grupos sociales de condición media y alta, principalmente.

De lo anterior se puede indicar que estos lazos afectivos han sido mediados por externalidades físicas diseñadas a partir del modo de producción capitalista a través de la etapa álgida del neoliberalismo en la década de los noventa; modelo económico que tuvo efectos en la provisión de los equipamientos colectivos, los cuales, ubicados en el territorio, pueden dar oportunidades geográficas (Ruiz-Tagle, 2016) a una población en detrimento de otra (Estébanez, 1992).



En otras palabras, la imagen mental de la ciudad que tienen los sujetos parte desde su posición social y su localización en la ciudad; por lo tanto, “se apropian del espacio urbano y lo significan. Construyen sentidos y modos de habitar” (Licona, 2007, p.14). De esta manera, el imaginario colectivo, la subjetividad compartida que se evidencia en las decisiones y acciones concretas, deja entrever hacia qué espacios se han asociado los distintos grupos sociales (Lindón, 2005).

***Hermenéutica espacial de la ciudad desigual:
una interpretación a partir de la imagen mental de sus
protagonistas.***

En otro ejercicio se solicitó a los consultados que dibujaran los elementos que para ellos representan la desigualdad en la ciudad (Figura 5); con ello se logró la mención de 58 elementos agrupados en 15 categorías, entre las más importantes: barrios populares (27%), con carencia (17%) y las vías (10%).

En la imagen colectiva de ciudad desigual se identifican como senda cuatro calles dentro de la categoría vía: los corredores viales como un todo, la calle 60, las calles terciarias y la avenida Ambalá. Estas vías son la expresión de carencia de corredores viales, es decir, mencionaron a las que existen hace más de 60 años y que a la fecha no se ha planificado una ampliación de calles que permita satisfacer la demanda poblacional en la actualidad. Además, manifestaron que las calles terciarias presentan diferencias en la calidad de su construcción, según la zona en la que se ubican; esto significa que se pone en evidencia el uso de la calle⁴, dependiendo del entorno en el que se localice.

4 La calle es entendida como “el lugar de lo permisible, del encuentro; su extensión en el mundo urbano hacia el café como lugar de encuentro, constituyó durante mucho tiempo el principal acto de socialización en la ciudad” (González, 2003).



Es decir, en los barrios como Las Delicias y San Antonio (ver lado izquierdo de la Figura 6), el estado de las vías puede estar deteriorado o sin pavimentar, las calles son angostas, su uso es más peatonal que vehicular, los vehículos que comúnmente se ven son de gama media y baja. Contrario a lo que sucede cuando se transita por las calles de la zona conocida como El Vergel (ver lado derecho de la Figura 6): sus calles son amplias y bien pavimentadas, el tránsito de personas caminando es poco, se observan más carros que motos, los vehículos son tipo camioneta (alta gama) y las vías de entrada y de salida son distintas.

Figura 6. Comuna 6, Ibagué. Zona urbana. Calle secundaria –izquierda– vs. calle primaria –derecha–.



Fuente: fotografías propias, mayo de 2017. Se observa la diferencia de la calidad de la infraestructura vial en barrios de estratos disímiles y con calles de diferente orden.

En Ibagué, la vía como senda es importante si se tiene en cuenta que fueron determinantes en la expansión urbana. Desde la primera década del siglo XX, la carrera tercera configuraba el centro de la ciudad; en la década de los años 40, del mismo siglo, la carrera quinta se fue visibilizando como la vía principal de la ciudad y actualmente la atraviesa en el sentido occidente a oriente, identificándose como una vía de conexión regional que conduce a la vía a Honda.



Históricamente, las vías de la ciudad han sido un determinante de la expansión urbana:

el proceso de crecimiento urbano hacia el sur occidente de la ciudad, el centro histórico se fue expandiendo entre la carrera tercera y cuarta hacia el norte de la ciudad, llegando en los años veinte hasta la actual carrera veinticinco. Desde allí se inició, desde esta época, un nuevo proceso de crecimiento urbano centrado en torno a los tres ejes trazados por los antiguos caminos regionales y que para esta época eran la proyección de las carreteras de Honda, Girardot y Armenia (González, 2006, p. 195).

Como bordes se consideraron al río Combeima y la quebrada El Hato de la Virgen, principalmente porque son focos de contaminación y zonas de riesgo en las que se encuentran viviendas informales y por lo tanto habitan grupos poblacionales de ingresos bajos cuya situación social característica es la inseguridad y la violencia.

Por su parte, los barrios vuelven a contar con una doble categorización: por un lado, están los barrios populares y, por el otro, los de clase alta (solo se mencionaron dos: Piedra Pintada y El Vergel). Para el caso de los barrios populares, estos se relacionaron con elementos que representan desigualdad en la ciudad, barrios que ni conocen los entrevistados de condición socioeconómica alta, pero que están cargados de estigmas territoriales, ya que por años han sido desacreditados y reconocidos como barrios de pobres.

En consecuencia, el temor real que pueden llegar a tener si se acercan a los barrios que consideran populares es alimentado por el imaginario que se ha creado de ellos (Licona, 2007). Sentimiento que contrasta con el de algunos habitantes del barrio las Delicias I; por ejemplo, los entrevistados manifestaron que en su barrio nunca les ha pasado nada y, por esto, tienen sentimientos positivos hacia él, porque allí tienen su casa propia y fue donde vieron crecer a sus hijos.



Si se observa la espacialización de los barrios populares mencionados (Figura 5), estos están principalmente localizados en las zonas noroccidental, nororiental y suroccidental; mientras que algo distinto sucede si se considera al otro grupo de barrios, los cuales se ubican en zonas específicas de la ciudad, están concentrados en dos zonas particulares del nororiente y suroriente. Esta situación corrobora la aparición de estos enclaves dispersos en medio de las viviendas de los grupos sociales de ingresos bajos.

Por lo anterior, se puede indicar que bajo la nueva expresión de la segregación no ha desaparecido del todo la ciudad “dual” que caracterizaba al patrón tradicional de este fenómeno. Esto se debe a que se cambia la forma en la que se presenta la ciudad dual porque esta se ha transformado en espacios privados donde habitan personas con ingresos altos, pero cerca de población con problemas socioeconómicos.

En cuanto a los nodos de la ciudad, se identificaron los espacios urbanos de comercio y las entidades de salud (Tabla 2); estos son considerados como elementos de desigualdad dado que los consultados consideran que el servicio es malo y, por lo tanto, el inconformismo es permanente (expresiones del grupo poblacional de condición socioeconómica baja). Por otra parte, los espacios de comercio son considerados como elementos que denotan diferencia en la ciudad debido a la concepción que se tiene de ellos: ir a comprar en almacenes de cadena, como Éxito o HomeCenter, en hipermercados de cadena o en restaurantes elegantes depende del poder adquisitivo de las personas.



Tabla 2 . *Nodos de la ciudad desigual de Ibagué*

Ítem	Elementos	Categoría
1	Mercados, hipermercados, restaurantes, Éxito, HomeCenter, otros.	De comercio
2	Hospital San Francisco, Clínica Tolima y servicios de salud	Entidades de salud

Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas.

Por su parte, como mojón y borde se identificó a la cordillera Central, lugar en donde se encuentra emplazada la ciudad, junto al valle del Magdalena, y por la que se reconoce a la ciudad como un punto vital en la vía Bogotá-Cali (Espinosa, 1992); además, es el accidente geográfico que no permite que la ciudad se extienda hacia “sus costados sur, suroccidente y norte (Espinosa, 1992).

Por otro lado, el servicio de transporte público se considera como punto móvil característico de la desigualdad debido al mal servicio que presta. En esa misma línea se señalan los servicios públicos como el acueducto y el alcantarillado, también por su deficiente servicio. Esta evocación es particular de la población con condición socioeconómica baja, haciendo énfasis en que el servicio más precario es el agua.

La imagen colectiva de la ciudad desigual deja en evidencia que la segregación socioespacial capta una gran parte de la distribución espacial del ingreso y lo hace a través del mercado de la vivienda, por ello

Las proximidades y facilidades de la vida urbana, como el agua, desagües cloacales, espacios verdes públicos, servicios educativos adecuados, pavimentos, iluminación, etc. y la ausencia de costos urbanos como el crimen, desprestigio social, deterioro



de infraestructura, problemáticas ambientales, etc. aumentan las diferencias provocadas por la desigual distribución de la renta monetaria (Linares, 2009, p. 662).

Conclusiones

La nueva expresión de la segregación es experimentada entre los entrevistados. Desde la característica dispersión de las élites fuera del cono de alta renta, se encuentra que este grupo poblacional sí está disperso, pero no localizado en la zona suburbana de Ibagué, lo que hace que esta ciudad presente un cambio en el paisaje producto de la segregación residencial sin que este sea evidenciado de la misma manera en las principales ciudades de Latinoamérica. Así, a partir de esta posición geográfica se construye una imagen mental de la ciudad, facilitada por el mercado inmobiliario; de ahí que un grupo considerara como representativa la senda calle 60.

Esta vía juega un papel importante en la segunda característica sobre el surgimiento de subcentros comerciales, locales comerciales y servicios fuera del centro, porque divide la imagen mental de la ciudad según la posición social de los individuos. En consecuencia, se encontró que, para la población de condición social baja, los nodos más relevantes estuvieran localizados en el centro histórico de la ciudad, mientras que esta imagen colectiva no fue compartida por la población de condición social media-alta, para ellos eran importantes los lugares familiares y los nuevos centros comerciales. Por lo tanto, el mercado inmobiliario al lograr cambiar el paisaje de la ciudad también cambia las mentalidades de sus pobladores y sus preferencias.

De otro lado, la característica correspondiente a la forma de ciudad dual, que era típica bajo el patrón tradicional de la segregación, cambia, no desaparece, se transforma a una forma de expansión



residencial discontinua bajo la nueva expresión de este fenómeno. Los entrevistados se refieren a los barrios en dos grupos: uno de populares y el otro de ricos, dejando en evidencia un mosaico social reestructurado que contiene policentristos, espacios socioculturales diferentes y espacios de residencia privados.

Por lo anterior, Ibagué no es una ciudad homogénea, según la imagen de ciudad evocada a partir de las prácticas de los entrevistados, se crea una imagen simbólica de ella en la que la desigual impera. Estos mapas mentales permitieron, entre otras cosas, poner en evidencia cómo el centro histórico sigue siendo relevante en los entrevistados, quienes destacan las entidades de gobierno tanto para una imagen de ciudad como para la desigual de esta.

Otro punto relevante fue apreciar cómo, por frecuencia de categorías y análisis de elementos de la imagen de ciudad (Lynch, 2008), se determina que hay un aislamiento social de la población, es decir, se observa que la distribución de los grupos poblacionales no es homogénea teniendo en cuenta que ni sus características socioeconómicas ni habitacionales están distribuidas de manera equitativa. Desde la imagen de ciudad desigual la mayor categoría mencionada fue la de los barrios populares, en los cuales se expresa la diferencia en la infraestructura de sus vías, la dotación de servicios públicos, en especial de acueducto que en ambos casos manifiestan que son precarios.

Por lo tanto, se puede indicar que, desde el ámbito de las representaciones socioespaciales y las prácticas de la vida cotidiana, la expresión de segregación se da por la variabilidad social y cultural que, para el caso de Ibagué, una ciudad intermedia latinoamericana, se manifiesta por las características socioeconómicas de sus habitantes, por lo que la condición social que poseen determina su distribución espacial. Otro hallazgo es que la segregación es permanente en sus



prácticas a través del tiempo y a una escala micro, de esta manera se acerca a una desnaturalización del espacio urbano mediante los comportamientos y representaciones de los actores (Carman, Vieira y Segura, 2013, p. 8).

Por consiguiente, en Ibagué se establece una tendencia al acercamiento de los barrios de estratificación socioeconómica diferente, pero no un acercamiento social de sus habitantes. Esto se debe a que estos grupos se van segregando por la no adecuada redistribución de los grupos poblacionales en el espacio urbano y por la incapacidad de las estructuras económicas para brindar los ingresos necesarios para que la población no se separe, segmente ni segregue por características socioeconómicas (ingresos, educación, etc.) que diferencian a los grupos que internamente sean homogéneos, pero que entre ellos son dispares.

Agradecimientos al Proyecto “Formación de Talento Humano de Alto Nivel” aprobado por el Fondo de Ciencia, Tecnología e Innovación (CTeI) del Sistema General de Regalías (SGR) - BPIN 2013000100103, Gobernación del Tolima y Universidad del Tolima, Colombia.

Referencias

- Abric, J. (1994). *Prácticas sociales y representaciones. Practicas sociales y representación*. Colonia del Carmén: Ediciones Coyoacán, S.A de C.V.
- Alba, M. de. (2010). Representaciones sociales y el estudio del territorio: aportaciones desde el campo de la Psicología Social. In S. González (Ed.), *La integración de la dimensión espacial en las ciencias sociales y humanidades: Un proyecto docente interdisciplinario* (pp. 5–32).



- Alcaldía de Ibagué. (2008). Estudio de caracterización e identificación de asentamientos humanos precarios en la ciudad de Ibagué. Ibagué.
- Alessandri, A. F. (2013). A Prática Espacial Urbana Como Segregação e o “Direito à Cidade” Como Horizonte Utópico. In *A CIDADE CONTEMPORÂNEA SEGREGAÇÃO ESPACIAL* (pp. 96–110). Sao Pulo: Contexto.
- Almonacid, J. (2014). *Lógicas contemporáneas de la segregación residencial en tres casos representativos de Bogotá DC*. Bdigital. Unal.Edu.Co. Universidad Nacional de Colombia.
- Aparicio, C. (2012). *Desigualdad Socio-espacial y Relaciones de Sustentabilidad Social en Lugares de Contraste Residencial al Norte del Área Metropolitana de Monterrey*. Universidad Autónoma de Nuevo León.
- Bähr, J., & Borsdorf, A. (2005). La Ciudad Latinoamericana: La construcción de un modelo. Vigencia y perspectivas. *Revista de Ciudad, Urbanismo y Paisaje Ur[b]Es*, 207–221.
- Benach, N., & Albet, A. (2010). *Edward W. Soja. La perspectiva postmoderna de un geógrafo radical*. Barcelona: Icaria editorial, s.a.
- Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *Eure*, XXIX(68), 37–49.
- Bourdieu, P. (1988). *La Distinción: criterios y bases sociales del gusto*.
- Bourdieu, P. (1999). Efectos de Lugar. In *La Miseria del Mundo* (pp. 119–124). Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Brun, J., & Levy, J.-P. (2002). De la extensión a la renovación metropolitana: mosaico social y movilidad. In F. Dureau, V. Dupont, É. Lelièvre, J.-P. Lévy, & T. Lulle (Eds.), *Metrópolis*



en movimiento. Una comparación internacional (pp. 147–158). Bogotá D.C: Alfaomega. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>

Canales, F., Alvarado, E., & Pineda, E. (1994). Metodología de la investigación. Manual para el desarrollo de personal de salud. *Metodología de La Investigación*, 232.

Carman, M., Vieira, N., & Segura, R. (2013). *Segregación y diferencia en la ciudad*.

Castells, M. (2008). *La Cuestión Urbana*. México: Siglo Veintiuno Editores, S.A.

Cifuentes, E. (2015). La segregación residencial urbana en estudios latinoamericanos y bogotanos . ¿ Son necesarias nuevas miradas ? *Trabajo Social*, 17, 203–220.

Clavijo, C. (2009). *Crecimiento Urbano y Ordenamiento Territorial en Ibagué 1997- 2007 Cuatro Casos de la Provisión de Vivienda Nueva 1) El Vergel, 2) Los Tunjos, 3) Vasconia y Nueva Castilla y 4) El Oasis y San Gelato*. Universidad Nacional de Colombia. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>

Corrêa, R. L. (1989). *O Espaço Urbano*. São Paulo: Ática S.A.

Dureau, F., Contreras, Y., Cymbalista, R., Le Roux, G., & Piron, M. (2015). Evolución de la intensidad y de las escalas de la segregación residencial desde los años 1990: Un análisis comparativo. In F. Dureau, Y. Contreras, T. Lulle, & S. Souchaud (Eds.), *Movilidades y cambio urbano: Bogotá, Santiago y São Paulo* (p. 485). Bogotá D.C: Universidad Externado de Colombia.

Elorza, A. (2018). Territorios segregados: representaciones y prácticas en barrios de vivienda social. El caso del barrio “ciudad de los cuartetos - 29 de mayo” (Córdoba, Argentina). *Revista Cultura*



y Representaciones Sociales, 311–337. <https://doi.org/https://doi.org/10.28965/2018-024-11>

Elorza, A. (2019). Segregación residencial y estigmatización territorial . Representaciones y prácticas de los habitantes de territorios segregados. *EURE*, 45(135), 91–109.

Espinosa, M. A. (1992). *Crecimiento Urbano de Ibagué 1938-1989*. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.

Estébanez, J. (1981). Problemas de interpretación y valoración de los mapas mentales. *Revista Anales de Geografía de La Universidad Complutense*, 1, 15–39.

Estébanez, J. (1992). La dimensión espacial en el estudio de la ciudad. *Anales de Geografía de La Universidad Complutense*, 10.

Gissi, N., & Soto, P. (2010). DE LA ESTIGMATIZACIÓN AL ORGULLO BARRIAL: Apropiación del espacio e integración social de la población mixteca en una colonia de Ciudad de México. *Revista INVI*, 25(68), 99–118.

Goffman, E. (2006). *Estigma. La identidad deteriorada*. Buenos Aires: Amorrortu Editores.

González, J. (2003). Cambios en la Vivienda Urbana en Ibagué: Un Problema de Historia de las Mentalidades. *REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES*, 7(146). Retrieved from [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(116\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(116).htm)

González, J. (2006). *De la ciudad al territorio. La configuración del espacio urbano en Ibagué 1886-1986*. Ibagué: Aquelarre. Centro Cultural Universidad del Tolima.

González, P. (2004). *Imágenes de ciudad: percepción y cognición en niños de Bogotá*. Bogotá D.C: Alcaldía Mayor de Bogotá.



- Lefebvre, H. (1976). *Espacio y Política. El Derecho a la Ciudad II*. Barcelona: Ediciones Península.
- Lefebvre, H. (1978a). *De lo Rural a lo Urbano*. Barcelona: Ediciones Península. <https://doi.org/10.1177/072551369203300110>
- Lefebvre, H. (1978b). *El Derecho a la Ciudad*. Barcelona: Ediciones Península.
- Licona, E. (2007). *Habitar y significar la ciudad*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Linares, S. (2009). Espacio urbano y segregación socioespacial: aportes teóricos para el debate. In *II Congreso de Geografía de las Universidades Nacionales* (pp. 654–670).
- Lindón, A. (2005). El Mito de la Casa Propia y las Formas de Habitar. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, IX(194). Retrieved from mito de la casa propia, periferia, habitar, subjetividad espacial, atopía/utopía
- Lojkin, J. (1979). *El Marxismo, El Estado y la Cuestión Urbana*. México: Siglo Veintiuno Editores, S.A.
- López, A. (2018). Segregación socioespacial bajo el nuevo modelo de ciudad en América Latina . Características, perspectivas e implicaciones. *Revista Hallazgos*, 15(30), 99–124.
- Lynch, K. (2008). *La imagen de la Ciudad*. Barcelona: Gráficas 92.
- Milgram, S., & Jodelet, D. (1992). Psychological Maps of París. In J. Sabini & M. Silver (Eds.), *The individual in a social world: essays and experiments* (Second, pp. 88–113). McGraw-Hil.
- Nuevo Día. Las Delicias pasó de ser un asentamiento a un barrio legal (2015). Ibagué. Retrieved from <http://www.elnuevodia.com.co/nuevodia/tolima/ibague/244327-las-delicias-paso-de-ser-un-asentamiento-a-un-barrio-legal>



- Ruiz-Tagle, J. (2016). La segregación y la integración en la sociología urbana: revisión de enfoques y aproximaciones críticas para las políticas públicas. *Revista INVI*, 31(87), 9–57. <https://doi.org/10.4067/INVI.V0I0.1070>
- Sabatini, F. (2003). La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina. *Banco Interamericano de Desarrollo*, 1–41. Retrieved from <http://www.iadb.org/uy/sds/doc/SOCSabatiniSegregacion.pdf>
- Sabatini, F., Salcedo, R., Gómez, J., Silva, R., & Trebilcock, M. (2013). Microgeografías de la segregación: estigma, xenofobia y adolescencia urbana. In F. Sabatini, G. Wormald, & A. Rasse (Eds.), *Segregación de la vivienda social: ocho conjuntos en Santiago, Concepción y Talca* (pp. 34–66). Santiago de Chile: Colección Estudios Urbanos UC. Retrieved from http://francisco-sabatini.cl/wp-content/uploads/2015/01/2013_03_Segregación.-Cap.2.pdf
- Salas, A. (2008). *Residential segregation and housing production in Bogota, between perceptions and realities*. Université de Poitiers. Retrieved from <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00303317>
- Saraví, G. (2008). Mundos aislados: segregación urbana y desigualdad en la ciudad de México. *EURE (Santiago)*, 34(103), 93–110. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612008000300005>
- Segura, R. (2006). *Segregación residencial, fronteras urbanas y movilidad territorial. Un acercamiento etnográfico*. Buenos Aires.
- Segura, R. (2012). Elementos para un crítica de la noción de segregación residencial socio-económica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de La Plata. *Quid 16. Revista de Área de Estudios Urbanos*, 2, 106–133.



Retrieved from <http://revistasiigg.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/download/291/251>

- Silva, A. (2006). *Imaginario urbano*. Vasa. Bogotá D.C.: Arango Editores Ltda. Retrieved from <http://medcontent.metapress.com/index/A65RM03P4874243N.pdf%5Cnhttp://scholar.google.com/scholar?hl=en&btnG=Search&q=intitle:Imaginario+Urbanos#0%5Cnhttp://scholar.google.com/scholar?hl=en&btnG=Search&q=intitle:Imaginario+urbanos#0>
- Torres, C., Gaviria, A., Zuñiga, D., Vargas, J., Nieto, D., & Bustos, S. (2009). *Ciudad informal colombiana Barrios construidos por la gente*. Universidad Nacional de Colombia.
- Uribe, C. (2008). Estratificación social en Bogotá : de la política pública a la dinámica de la segregación social. *Universitas Humanística*, 65, 139–171. <https://doi.org/10.1785/gssr.79.2.194>
- Vargas, I., Jiménez, E., Grindlay, A., & Torres, C. (2010). Procesos de Mejoramiento Barrial Participativo en Asentamientos Informales: Propuestas de Integración en la Ciudad de Ibagué (Colombia). *Revista Invi*, 25(68), 59–96. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582010000100003>
- Wacquant, L. (2007). La estigmatización territorial en la edad de la marginalidad avanzada. *Ciências Sociais Unisinos*, 43(3), 193–199. Retrieved from <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=93843301>
- Zamorano, C., Capron, G., González, S., & De Alba, M. (2012). Ser viejo en una metrópoli segregada: adultos mayores en la ciudad de México. *Nueva Antropología*, 25(76), 83–102.



6

**Turismo residencial y expansión
urbana. Análisis de las
transformaciones territoriales
en la Región Central
de Antioquia**

Elkin Argiro Muñoz Arroyave

6

Turismo residencial y expansión urbana. Análisis de las transformaciones territoriales en la Región Central de Antioquia

Elkin Argiro Muñoz Arroyave

Resumen

El turismo residencial es un fenómeno urbano, económico y social de la actualidad global, se presenta alrededor de grandes ciudades centrales que comienzan un proceso de expansión hacia zonas cercanas. No se pueden catalogar netamente como segundas residencias, porque su finalidad es la recreación y el ocio; por ello, tienen una característica que las articula más con el turismo que con algún otro fenómeno urbano. En esta medida, el objetivo del presente capítulo es caracterizar el turismo residencial y sus consecuencias territoriales en la Región Central de Antioquia, con énfasis en Santa Fe de Antioquia, donde se evidencia fuertemente este fenómeno. Se parte de una metodología cualitativa que utiliza herramientas y técnicas cuantitativas para el análisis de los datos. Se concluye que el turismo residencial es un fenómeno de altos efectos territoriales, ya que se apropia del espacio de manera permanente, sin importar los usos previos de ese suelo o las necesidades locales. Esto implica un desplazamiento de usos y actores que anteriormente se apropiaban de estos espacios. En la Región Central de Antioquia, esto se ha visto en gran medida en el oriente y el occidente, siendo en la actualidad más claro en el occidente, ya que en el oriente se observa una etapa superior del proceso: la migración.

Palabras clave:
turismo residencial,
transformaciones
territoriales,
expulsiones.

* Economista, magíster en Desarrollo Regional y Planificación del Territorio, candidato a doctor en Estudios Territoriales. Docente investigador del Tecnológico de Antioquia - Institución Universitaria. Correo: elkin.munoz@tdea.edu.co



Introducción

El urbanismo neoliberal de la actualidad se ha caracterizado por la fuerza del sistema financiero e inmobiliario, que imponen sus intereses sobre las necesidades locales de organización y planeación del territorio. Este urbanismo tiende a priorizar intervenciones que benefician la ganancia financiera y estética, sobre la social y ambiental. Por ello, el uso de los suelos de menores costos cercanos a las grandes ciudades tiende a ser el objetivo de las inmobiliarias y, en general, de actores económicos que ven allí la oportunidad de acumular capital. Tal urbanismo y sus resultados hacen parte del contexto global actual, el cual responde a la fase del capitalismo global, donde el Estado se retira cada vez más de la economía, dejando que el mercado se regule a sí mismo, con todas las consecuencias que esto conlleva.

El capitalismo global ha provocado cambios en la forma en que las ciudades se organizan y se relacionan con su entorno. Los teóricos del fenómeno urbano-rural han identificado una serie de coronas alrededor de la ciudad central que van definiendo bienes y servicios que prestan a dicha ciudad. En estos modelos, se considera a la ciudad central como la encargada de la producción industrial, creadora de empleo y que atrae a la población de las coronas circundantes. Ahora bien, esas características han cambiado con el capitalismo global, ya que lleva a unas relaciones diferentes entre el denominado centro y su periferia. Esas relaciones ahora se caracterizan por un encuentro de poderes conducentes a la creación de conflictos, no necesariamente violentos, pero sí con efectos sobre el tipo de acciones llevadas a cabo por los actores de los diferentes espacios relacionados.

El capitalismo global ha permitido que las ciudades cobren un papel preponderante en el sistema económico mundial. Esto se debe



a que la mayoría de los efectos y características principales del capitalismo global se ven espacializadas en ellas (Massey, 2015). Precisamente, por la tendencia de la acumulación de capital y el crecimiento del sistema financiero en la era global, las ciudades se están caracterizando por su expansión sobre los espacios cercanos. Generalmente, una ciudad no es capaz de satisfacer por sí sola todas las necesidades de consumo que la globalización les está exigiendo a los individuos. De hecho, la globalización le exige al individuo que se mueva en el espacio a diferentes escalas, ya que se necesita mostrar su estatus social a través de imágenes, visitando otros lugares a los de su residencia habitual.

Pero en general, para satisfacer las necesidades consumistas, las ciudades o, más específicamente, sus actores recurren a territorios circundantes o conexos. Con los primeros hacemos referencia a aquellos físicamente continuos a la ciudad; con los segundos, nos referimos a aquellos conectados a través de redes de actores o redes digitales. En cualquiera de los dos casos se comienzan a articular estos territorios para crear una región, pero ya no a través de procesos históricos que van construyendo relaciones sociales, políticas, económicas y/o ambientales, sino por la asignación, desde los actores económicos, de una actividad o acción que satisfaga una necesidad de la ciudad central; todo ello, teniendo en cuenta los recursos territoriales con los que cuenten estos espacios y lo que le puedan aportar a aquella.

El turismo es una de esas actividades que requieren las ciudades en la era actual; tanto para satisfacer la necesidad interna de sus habitantes como la de los visitantes. Así, los espacios circundantes que presenten algún tipo de potencial turístico se convierten en los focos para la inversión público-privada de esta actividad.



En este orden de ideas, este capítulo busca caracterizar el turismo residencial y sus consecuencias territoriales en la Región Central de Antioquia donde se evidencia fuertemente el fenómeno. El capítulo se dividirá en tres secciones, además de esta introducción y las correspondientes conclusiones. En la primera parte se tratarán los elementos metodológicos utilizados; en la segunda, los aspectos conceptuales del territorio, el turismo y el turismo residencial; en la tercera, se aplicarán estos aspectos conceptuales al caso de la Región Central de Antioquia.

Metodología

La investigación fue realizada a través de cuatro fases consecutivas. La primera fue el diseño de instrumentos para la recolección de la información; en esta fase se construyeron tres matrices para centralizar en una los indicadores cuantitativos de los municipios de estudio. En otra, las categorías teóricas empleadas y sus definiciones; y en la última, las anotaciones a realizar durante los recorridos territoriales. La segunda fase fue el trabajo de campo, el cual consistió en la realización de un recorrido por cada una de las subregiones de la unidad de análisis. Durante estos recorridos, se observó principalmente las construcciones con finalidad turística, los cambios que describían estudios previos, el comportamiento en público de los turistas y cómo se relacionaban con los residentes y, finalmente, en dichos recorridos se hicieron diálogos cortos con habitantes. La tercera fase fue de sistematización de los datos de campo en la matriz diseñada¹. La última fase consistió en la triangulación y análisis de la información construida en las fases previas.

1 Donde cada fila era una subregión y las columnas correspondían a las percepciones sobre las construcciones, evidencia o no de cambios descritos en estudios previos, comportamiento de turistas y algunas ideas de los diálogos con los habitantes.



La investigación tuvo un corte cualitativo con uso de técnicas cuantitativas. Se hizo uso del análisis espacial para la representación de las variables seleccionadas, las cuales son las siguientes: condiciones de vida, construcciones y transformaciones históricas. Con la primera se buscó identificar las diferenciaciones que ocurren al interior de la Región Central de Antioquia, con el fin de mostrar las posibles relaciones de centralidad que tengan unos municipios frente a otros. La segunda variable se refirió a la transformación material que han vivido los municipios y subregiones, a partir de la creciente implementación del turismo residencial y la expansión general de Medellín. La última variable tuvo como finalidad comparar los cambios experimentados por las diferentes subregiones de la Región Central de Antioquia y cómo el turismo residencial ha influenciado tales cambios.

Cada una de estas variables ayudó a identificar las características específicas de los municipios que hacen parte de la Región Central de Antioquia, así como la situación del turismo residencial. Estas variables fueron medidas a través de diferentes indicadores como: Necesidades Básicas Insatisfechas, PIB *per cápita*, población, licencias de construcción y tiempos de viaje. Todos ellos fueron tomados de la revisión de información secundaria realizada. Esta revisión también permitió identificar las formas de promoción turística y construcciones. En esta medida, el análisis de la información partió de la articulación de estas variables en pro de una lectura territorial de los efectos del turismo residencial.

Elementos conceptuales

Si bien el modelo Centro - Periferia es eminentemente una modelación creada desde la economía, ha tomado tanta fuerza, que desde otras ciencias se aplica el concepto para entender el comportamiento de las regiones y las ciudades. Este modelo



comienza en los años 40 y 50 del siglo XX con la explicación dada por Prebisch y la CEPAL de las estructuras económicas y políticas que regían el mundo. Según este autor, se presentaban unos países en el centro (desarrollados) que eran los encargados de la producción de manufacturas, mientras los países de la periferia (subdesarrollados) se encargaban de la producción de bienes y servicios del sector agropecuario.

Según esta distinción, cuando comenzaba el comercio entre ambos bloques se provocaba una desigualdad, ya que los términos de intercambio entre los productos manufacturados y los extractivos favorecían a los países del centro. Tal situación colocaba a los países periféricos en desventaja; de allí, la necesidad de cambiar esta estructura y comenzar procesos de industrialización para impulsar su proceso de desarrollo. Este modelo, que lo formuló la CEPAL para sus recomendaciones políticas (Carranza, 1986), permitió que en América Latina se comenzara un proceso de industrialización, el cual entró en crisis con los problemas fiscales de los países periféricos y la creciente intervención de instituciones internacionales que apelaban por un modelo neoliberal.

A pesar de esto, el modelo Centro-Periferia continúa teniendo importancia desde un punto de vista subnacional. Se comienza a hablar de las periferias en las ciudades, haciendo alusión a barrios y coronas alrededor de ella, los cuales presentan unas características socioeconómicas deprimidas y una dependencia del centro. Esto no sólo aplicaría para sectores de la misma ciudad, sino también para municipios y demás territorios que se ubican alrededor de las ciudades. Por lo general, se les considera en una posición inferior, como simples proveedores de la ciudad, con muy bajo poder de decisión. Tal consideración lleva a que las intervenciones por parte de la ciudad central sean bien vistas, porque se supone que están aportando al desarrollo de las periferias.



Proponemos que en el proceso actual de la globalización, las ciudades necesitan de otros territorios para poder satisfacer ciertas necesidades que la misma globalización le impone. De igual forma, convertirse en un actor dentro de las redes globales de ciudades, requiere mostrarse ante el mundo como un sistema que es capaz de abastecerse y ofrecer bienes y servicios propios de la fase actual del capitalismo.

En esta medida, y dado el objetivo de insertarse en esas dinámicas globales, la ciudad, a través de los diferentes actores que la componen, comienza a especializar los territorios que la circundan (o con los que se conecta) para que estos hagan parte del sistema que necesita el modelo globalizador. Cuando esto pasa, se inician cambios en los territorios receptores de esas fuerzas.

Esta nueva organización del sistema región-ciudad, nos permite entender por qué alrededor de las ciudades se comienza a identificar sectores o municipios propicios para diferentes actividades. Entre ellas se encuentra el turismo, por lo que, a partir de esa configuración sistémica de las regiones, podemos entender los efectos territoriales del turismo de corte regional.

Es decir, el proceso que se acaba de describir es contrario a la idea tradicional de un centro dominador de las relaciones y una periferia dominada. En la actualidad, las relaciones son más de corte sistémico, complejas, no son dirigidas, sino amplias, multidimensionales y multiescalares. Esto no quiere decir que esta nueva situación sea mejor que la de centro-periferia, solo muestra una configuración diferente. En el modelo centro-periferia hay una subordinación clara y relaciones desiguales que siempre favorecen al centro. En la relación sistémica actual puede que no se note esa relación de subordinación, pero los vínculos continúan siendo desiguales y favorables a la ciudad central.



Entonces, cabe preguntar: ¿qué ha cambiado? La sensación de subordinación. Ahora los discursos y acciones se matizan para mostrar que los actores sociales tienen libertad de decisión, con lo cual se les puede culpar, ya que no han tomado las decisiones acertadas, las cuales permitirían mejorar sus condiciones precarias actuales.

Para entender este cambio, es importante analizar las relaciones de poder que construyen los territorios. En esta medida, el territorio se va a conceptualizar como un espacio apropiado por parte de los actores sociales en un tiempo diacrónico y sincrónico. Esto implica que el territorio es dinámico y cambiante, ya que es producto y productor de un entramado de relaciones entre actores sociales, espacio y tiempo. Sin embargo, esto no quiere decir que sea algo efímero y que en cada transformación desaparezca la organización acumulada de relaciones. Esas relaciones y sus cambios provocan identidad y arraigo, generando una autoorganización del sistema (Prigogine y Stengers, 1990), lo que permite cierta continuidad del territorio, a pesar de, y gracias a, las transformaciones en las relaciones.

Ahora, dado que el territorio es un entramado de relaciones, es plausible plantear que es producido por parte de los actores que participan en ese proceso. El territorio, según esto, implica relaciones de poder entre actores, espacio y tiempo (Harvey, 1994), lo cual produce representaciones, percepciones e imaginarios que se van a ver reflejados en los tipos de acciones llevadas a cabo por los actores. Siendo todo ello un proceso de apropiación del espacio, cargado de una constante complejidad, debido a las interacciones presentes, pero que finalmente se van a ver reflejadas en una organización específica del territorio.

En ese proceso de producción territorial intervienen cambios en el espacio, el tiempo y los actores sociales. Por tanto, transformaciones en cualquiera de estos componentes va a traer variaciones en la



manera en que se produzca el territorio, es decir, cambios en el producto y/o proceso. De esta forma, entendiendo el turismo como una actividad que es capaz de transformar el espacio, el tiempo y a los actores sociales, también sería una actividad que cambia el territorio. Esta es la tesis central que aquí defendemos, el turismo transforma el territorio en favor de los intereses económicos que desean implementarlo. Por tanto, si el turismo es liderado por una ciudad central, esta va a transformar los territorios hacia los cuales se dirija el flujo de personas.

Teniendo esto en cuenta, vamos a entender que el turismo es una actividad económica que se caracteriza por el desplazamiento de personas desde su lugar de residencia a otro, para realizar principalmente actividades de ocio y recreación (Almirón, 2004). La visión tradicional del turismo era que las clases altas serían las únicas capaces de acceder a este tipo de servicios, pero a medida que ha ido aumentando los ingresos de la población y que se ha identificado al turismo como una actividad masificable, su visión elitista se ha difuminado (Hiernaux, 2006). Esa capacidad de masificación se centró en el turismo de sol y playa, pero en la época postfordista, la flexibilización que se busca en el mercado llevó a que diferentes recursos territoriales se identificaran como un potencial turístico, bien sea de corte histórico, productivo, cultural, natural o que cualquier tipo de objeto o práctica pudiera ser convertido en un atractivo turístico.

La promoción del destino turístico se logra en el momento en que los turistas diferencian ese lugar de otros que desean visitar. Para ello, la imagen y los imaginarios de los destinos son los que permiten producir los lugares desde el punto de vista turístico. Hago hincapié en la producción social de los lugares desde lo turístico, ya que la producción que se haga de estos, desde los actores residentes, no va a coincidir, necesariamente, con la producción que hagan los turistas y otros actores del sector.



Generalmente, la producción de los residentes se asocia con las relaciones entre actores, tradiciones, hechos históricos, cotidianidad, entre otros; mientras la producción turística parte de esa construcción local, pero con el ánimo de convertirla en escena o mercancía o imagen o imaginario que provoque emociones en el turista, las cuales pueden estar relacionadas con la naturaleza, el descontrol, la sexualidad, la religión, la historia, el arte, entre muchas otras.

En esta medida, lo que importa es conseguir que las personas construyan imaginarios sobre esos espacios que no conocen, para que, finalmente, el deseo sea tan fuerte que necesariamente el individuo termine convirtiéndose en turista y visite el lugar (Hiernaux, 2009). Esta forma de producir los lugares turísticos va a dialogar, contraponerse o, incluso, complementar la producción por parte de los residentes. El encuentro de estos dos procesos es el que finalmente produce el territorio y, en esta misma medida, el turismo transforma el territorio.

Una de las formas de turismo que incide en mayor medida en los procesos de transformación territorial es el turismo residencial. La dificultad en definirlo (Salvà, 2011), implica diferentes fenómenos en su interior, como la migración, el turismo y el uso de los espacios. Básicamente, nos referimos al fenómeno donde un individuo en particular reside en un lugar determinado, pero compra una casa o apartamento en otro lugar, generalmente con condiciones turísticas, el cual visita esporádicamente con fines principalmente de ocio.

Así, no es fácil definir hasta qué momento una persona con esta clase de comportamientos sea turista o residente. Tampoco es fácil definir el tipo de usos que le debe dar al espacio para que sea considerado algo más de corte recreacional y, por tanto, ser más un turista que un residente. No obstante, es claro que la propiedad del espacio es una diferenciación entre este tipo de turismo y el tradicional;



la construcción masiva que impulsa este tipo de turismo hace que su incidencia en las transformaciones territoriales sea visible fácilmente en cualquier espacio que lo experimente.

Según el uso del espacio se pueden identificar dos posibles percepciones del turismo residencial:

a) El uso de la residencia secundaria como elemento de consumo paralelo al turismo convencional. Coincide con los comportamientos básicos del turismo de masas del que solo se diferencia por el tipo de uso de la infraestructura de alojamientos y servicios demandados. Corresponde a motivaciones parecidas a las del turismo de masas ligadas al tradicional veraneo en apartamentos y/o segundas residencias. Corresponden a migraciones ligadas a una construcción social del turismo como evasión y búsqueda de objetivos para superar y/o olvidar las dificultades de la vida cotidiana y de las condiciones de trabajo de la fase de la industrialización urbana.

b) La segunda percepción es la del turismo residencial como resultado de la manifestación de nuevos comportamientos turísticos en el siglo XXI. Conforme a esta percepción debe tenerse en cuenta la revalorización de nuevos ambientes de vida y trabajo. [...] De esta manera aparece una reivindicación de la naturaleza basada en la nostalgia de paisajes y estilos de vida del pasado, imaginados o reales, el impacto del ambientalismo o ecologismo. Todas ellas implican el surgimiento de nuevas formas de turismo. En este marco destacan los fenómenos de counterurbanization o contraurbanización basados en las migraciones desde la ciudad hacia espacios rurales que pueden implicar procesos de gentrificación rural (Salvà, 2011, p. 830).



En este caso, estamos entendiendo el turismo residencial desde la segunda percepción, pero no la tomamos como una manifestación de nuevos comportamientos turísticos, sino como la manifestación de la urbanización neoliberal. Es decir, las necesidades de acumulación de capital del sector financiero e inmobiliario toman la tendencia ecologista de la actualidad para ampliar sus posibilidades de inversión. De esta forma, se comienza a materializar ese imaginario de búsqueda de la naturaleza y lo campestre alrededor de la venta de espacios para satisfacer esa necesidad. Por lo tanto, más que una iniciativa del sistema turístico, el turismo residencial es la incursión del sistema financiero e inmobiliario en el turismo.

La construcción de estas nuevas urbanizaciones en espacios rurales manifiesta claramente un proceso gentrificador, donde no se expulsa un grupo de personas, sino que se hace uso del suelo de una forma particular. Esta forma lleva a reemplazar los lugares agropecuarios o naturales por unos que van a estar la mayoría del tiempo desocupados. En esta medida, esas construcciones necesariamente transforman el territorio, imponiendo nuevas formas de organización local. A pesar de tales implicaciones, muchos sectores tienden a estar a favor de ese tipo de construcciones, esto se debe, principalmente, al discurso desarrollista que acompaña al fenómeno:

[...] al presentarse como una etiqueta perfectamente coherente que apunta a una tipología turística generadora de riqueza y empleo se diluyen tanto los aspectos contradictorios como los elementos problemáticos que cuestionan la naturaleza del conjunto de realidades a las que se suele aludir cuando se utiliza el concepto. Así, el establecimiento residencial semi-permanente, o incluso permanente, se acepta como una dimensión del proceso turístico [...] y, en consecuencia, el turismo residencial adquiere una nueva entidad, en concreto la que se corresponde con una actividad económica generada por la industria turística. El nuevo significado con el que se carga de contenido a la expresión anula la función



crítica original [...] y la sustituye por una función publicitaria –en sintonía con los intereses comerciales de la burguesía cementera–. A partir de ese momento, los agentes más interesados en promover las dinámicas turístico-residenciales redefinen cualquier crítica al turismo residencial como una crítica a las alternativas de progreso que puede crear la industria turística. La repetición reiterada del carácter turístico del turismo residencial no tiene que hacerse explícita pues el propio concepto ya incluye el sustantivo «turismo». Solamente se requiere producir la armonía de la que inicialmente carecen dos términos discordantes mediante estrategias publicitarias destinadas a eliminar cualquier atisbo de conflicto o contradicción (Mantecón, 2017, p. 413).

Por tanto, se disfraza una intervención espacial que trae consecuencias negativas, como una manera de mejorar los ingresos de la población local y asegurar un empleo. Sin embargo, lo que está sucediendo es una proletarización de la población rural, ya que pierde el recurso suelo con el que producían o podían producir alimentos u otros bienes y servicios para el autoconsumo o la comercialización. Hay un cambio: de propietarios de sus tierras, se pasa a ser empleados al servicio de los turistas y sus tiempos de visita, lo cual tiende a precarizar sus condiciones laborales.

Con estos aspectos conceptuales a continuación se muestran los resultados de este tipo de intervención en la Región Central de Antioquia (RCA).

Turismo residencial en la Región Central de Antioquia

La Región Central de Antioquia (RCA) es un conjunto de municipios cercanos al Valle de Aburrá que representa el ámbito de influencia territorial directa y funcional del sistema metropolitano de este valle. El Valle de Aburrá



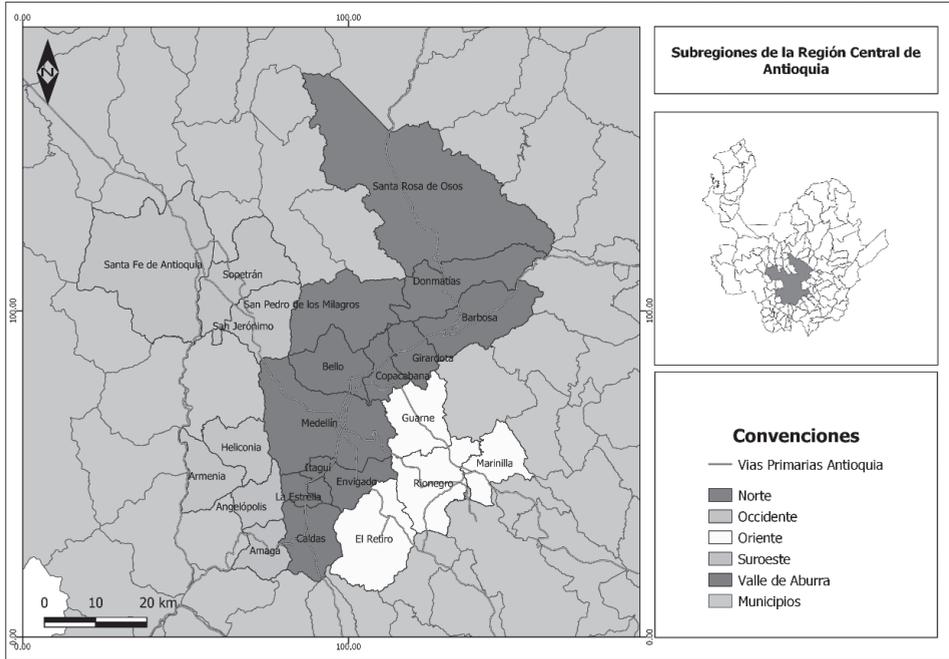
es una gran ciudad que intenta ser compacta y policéntrica pero que sólo consigue hacerse dispersa, difusa, con dinámicas aceleradas de crecimiento intermitente y centrífugo. El centro urbano por excelencia ha hecho explosión y se distribuye por la denominada Región Central de Antioquia, que configurará una gran región urbana-andina o una nueva gran periferia, según actuemos de manera oportuna y acertada en la consolidación de un modelo de ocupación coherente y respetuoso del entorno territorial (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2007, p. 56).

Se comienza a tener a esta Región para la planeación del departamento de Antioquia desde el año 2006, cuando el Plan Estratégico de Antioquia (PLANEA) planteó su creación por las relaciones que se vinieron generando entre estos territorios; fue justamente en ese momento que se le dio verdadera importancia.

La Región Central de Antioquia está compuesta por un total de 23 municipios del Valle de Aburrá y las subregiones que lo rodean. Estos municipios son: Amagá, Angelópolis, Heliconia, Armenia, San Jerónimo, Santa Fe de Antioquia, Sopetrán, San Pedro, Don Matías, Santa Rosa, Guarne, Marinilla, Rionegro, El Retiro, Caldas, La Estrella, Sabaneta, Envigado, Itagüí, Medellín, Bello, Copacabana, Giradota, y Barbosa. La Figura 1 muestra los municipios que hacen parte de esta región, las vías de comunicación que se han dado entre estos municipios, siendo notorio la alta comunicación con el oriente y la conexión vial Aburrá-Río Cauca.



Figura 1. Ubicación y configuración de la Región Central de Antioquia.

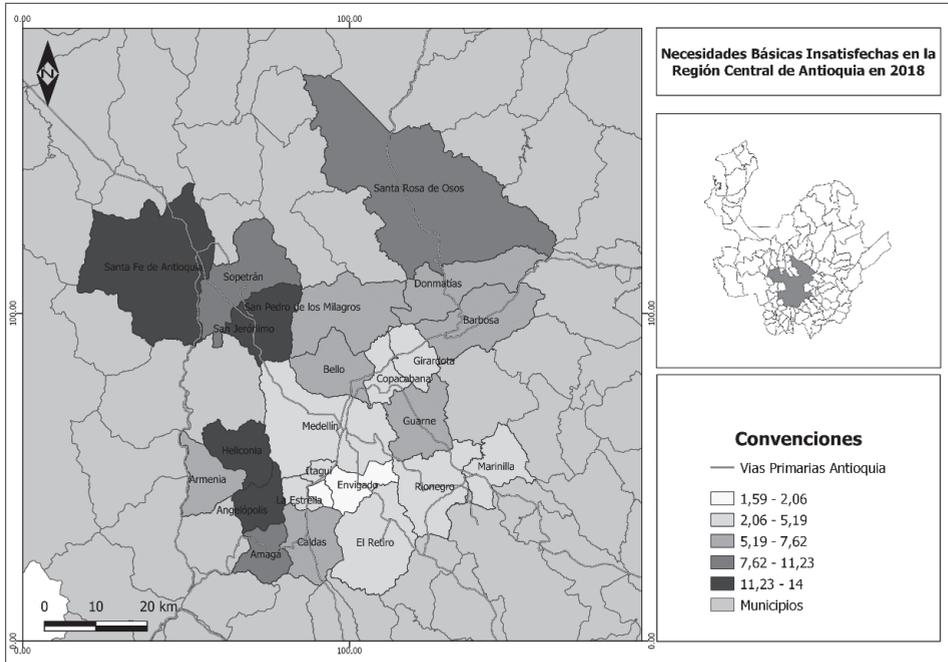


Fuente: Elaboración propia.

A pesar de que se han venido consolidando relaciones cercanas entre todos estos municipios, continúa evidenciándose una alta desigualdad entre ellos. Sin duda alguna, en el Valle de Aburrá se concentran las mayores oportunidades para la población, por lo que allí se observa también las mejores condiciones de vida (Ver Figura 2). Los municipios de más bajas condiciones de vida se localizan principalmente en la zona occidental de la región y, en alguna medida, en el suroeste. Este comportamiento del occidente tiene que ver con el papel que cumple el centro subregional, ostentado por Santa Fe de Antioquia, el cual no ha sido capaz de tomar dinámicas propias que irradian a sus vecinos directos y de influencia. Ese municipio depende en gran medida de sus relaciones con el Valle de Aburrá; por ello, no es capaz de lograr ese dinamismo local.



Figura 2. Porcentaje de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas por municipio, 2018.



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

En el caso de otras subregiones, se ha logrado identificar, en alguna medida, dinámicas con mayor independencia del Valle de Aburrá. El caso más significativo en este sentido es el oriente con Rionegro como el municipio que lidera la subregión. Esta mayor independencia, le ha permitido tener unas condiciones de vida similares a las personas del Valle de Aburrá; siendo la única que lo ha logrado, ya que las demás no han alcanzado esos niveles e incluso, municipios del Valle de Aburrá presentan unas condiciones de vida inferiores a varios municipios del oriente.

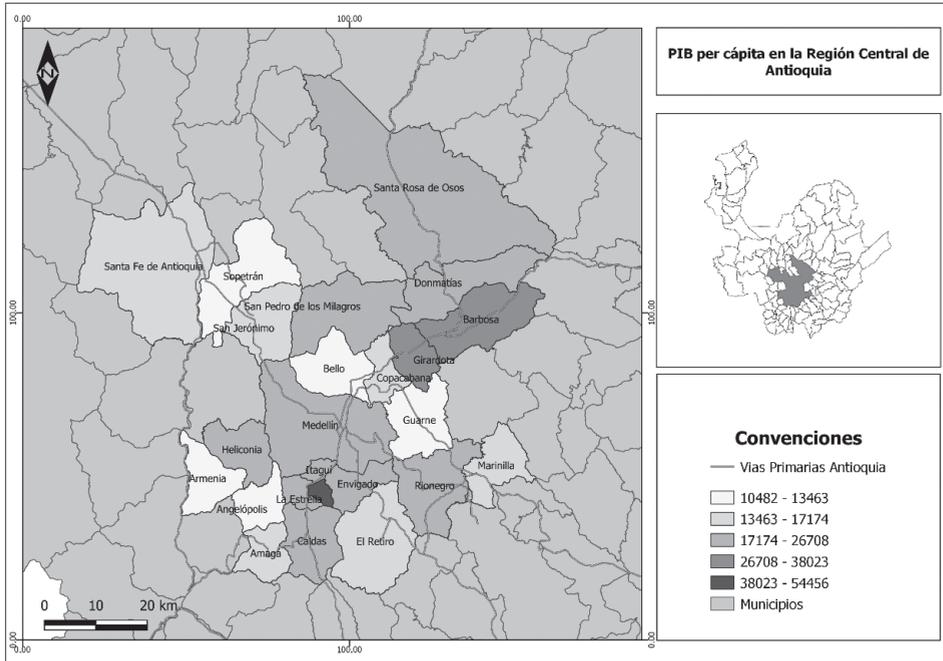
La variable desempeño económico es fundamental, en algunos lugares, debido a los bajos ingresos que allí se producen, pero no es

la única que vaya a liderar la mejora de las condiciones de vida. Así, el crecimiento económico puede tener un beneficio para los municipios, pero nunca puede ser la única estrategia que se tenga, porque las desigualdades previas, más las creadas por los procesos económicos pueden incluso empeorar las condiciones de vida. Teniendo esto claro, analicemos el desempeño económico de los municipios que pertenecen a esta región.

En el aspecto económico, también predominan las subregiones de Valle de Aburrá y oriente; aunque teniendo en cuenta la población de cada municipio, el norte toma una mayor importancia, incluso más que el oriente (Ver Figura 3). Esto también se puede explicar a partir del tipo de actividades económicas que se llevan a cabo en cada uno de los municipios. Comencemos con el Valle de Aburrá, esta es una subregión industrial, aunque en las décadas recientes ha ido mutando hacia una subregión concentrada en la producción de servicios, en donde los productos financieros toman gran importancia. Esa transformación interna del Valle de Aburrá y Medellín ha logrado una transformación en varias de las otras subregiones que pertenecen a la Región Central de Antioquia. La que quizás ha experimentado en mayor medida esa expansión urbana de Medellín ha sido el oriente antioqueño.



Figura 3. PIB Per cápita en miles de pesos por municipio, 2017.



Fuente: Elaboración propia con base en Gobernación de Antioquia y Departamento Administrativo de Planeación (2017).

En el oriente se comenzaron a localizar, desde los años 70, varias empresas industriales del Valle de Aburrá (Betancur, 2001), las cuales fueron expulsadas de este último por los altos costos del suelo y laborales que tenían allí. La construcción de infraestructura propicia para la comercialización nacional e internacional de los productos, junto a menores precios del suelo y mano de obra, son las razones que explican ese desplazamiento industrial. Ese traslado de la industria, también ayuda a entender por qué es mejor el desempeño del oriente antioqueño que el de otras subregiones. Sin embargo, lo que ha logrado hacer el oriente es apropiarse de ese proceso industrial y así, aunque sea incipiente, se ha ido consolidando una independencia frente al Valle de Aburrá.

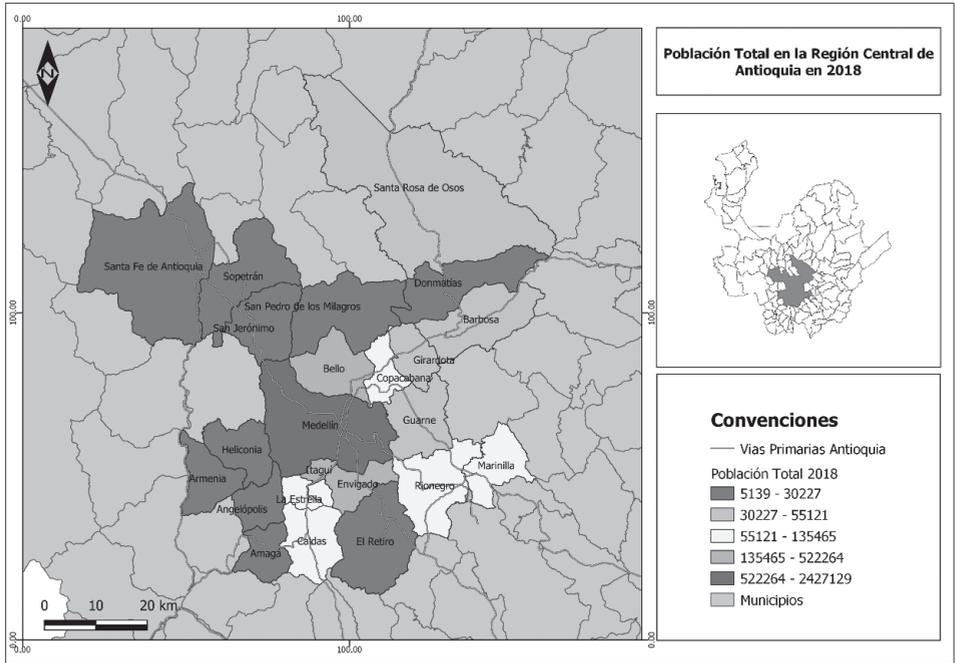
En el caso del norte, se ha tenido como principal actividad económica la ganadería. Lo que ha hecho diferente este sector es que ha logrado incentivar un proceso de transformación de la actividad agropecuaria. Las principales empresas de derivados lácteos del país tienen presencia en estos municipios, por lo que han sido capaces de dinamizar su economía a partir del uso de sus recursos naturales y de la tradición campesina. Por su parte, el suroeste se ha caracterizado históricamente por la producción cafetera, siendo la principal subregión del departamento en este sector. Ser un sector cafetero, les ha ayudado a mantener unas condiciones de vida relativamente buenas y que vienen ligadas a los momentos en que la Federación Nacional de Cafeteros tenía un poder mayor de decisión y de intervención en los territorios (Bushnell, 2018).

La última de las subregiones es el occidente, en esta se presenta la actividad agropecuaria y el turismo como las dos principales fuentes de ingresos locales. Es la que presenta el más bajo desempeño económico de todas las subregiones, es probable que esto tenga que ver con que sus ingresos están ligados al turismo, el cual es una actividad estacional, mal paga y la hace depender del Valle de Aburrá, en la medida en que algunos de sus visitantes provienen de allí.

De otro lado, se sabe que la mayoría de los procesos económicos que se desarrollan al interior de la RCA tiene como mercado principal el Valle de Aburrá, por tener los municipios más poblados (Ver Figura 4) y también por su capacidad adquisitiva. Siguiendo este argumento, el occidente es quizás la subregión que más depende de su relación con el Valle de Aburrá, las demás tienen ciertas dinámicas internas que permiten generar ingresos. En esta medida, pareciera ser que el turismo estaría generando relaciones serviles y de alta dependencia.



Figura 4. Población total municipios Región Central de Antioquia, 2018.



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

Lo cierto es que el capital privado proveniente del Valle de Aburrá se localiza en las diferentes subregiones sin restricción alguna, generando sus propios procesos de ordenación y vocación productiva sin importar los intereses locales. Adicionalmente, estos procesos, junto a la cercanía por la infraestructura que se ha ido construyendo y a la tecnología de telecomunicaciones, han provocado que con esta región se sigan estrechando relaciones día a día.

Teniendo en cuenta este contexto, podemos centrarnos en la actividad turística, la cual será considerada como generadora de una mayor transformación territorial en varias de las subregiones que componen esta región. Estas transformaciones son más notorias en

los municipios del occidente, pues aún no han logrado emprender sus propios procesos de desarrollo y además es la subregión que más está dependiendo del turismo. La construcción y puesta en marcha del túnel de occidente fue el detonante para estrechar las relaciones entre el Valle de Aburrá y el Cauca Medio y consolidar el turismo en el occidente. Este túnel logró disminuir los tiempos de recorrido y ello ocasionó que el turismo de sol se difundiera y profundizara aún más. La Universidad Nacional en el Plan Director para la ordenación territorial del Área de Influencia de la Conexión Vial Valle de Aburrá-Río Cauca en la Región del occidente Antioqueño en el 2006 ya entendía parte de estos efectos:

El impacto más relevante, es la consolidación de la vocación turística en parte de la Región de occidente (Área de impacto directo de la conexión vial Aburrá – río Cauca) que potencia una transformación diferencial de la geografía productiva en el resto de la subregión, y que pone en riesgo, principalmente, la actividad agropecuaria, que actualmente genera empleo al 79,1% de la población y garantiza la seguridad alimentaria a muchas familias en la zona.

La región de occidente ha sido, por muchos años, destino turístico metropolitano y sitio de paso en la conexión del área metropolitana del valle de Aburrá con el mar (puerto de Turbo y el Urabá Antioqueño) en la costa Atlántica. La población metropolitana presiona los recursos locales, especialmente paisaje para actividades de recreo y suelo para parcelaciones y segundas residencias (Universidad Nacional de Colombia, 2006, pp. 128-129).

La construcción de fincas de veraneo y de segundas viviendas ha ido desplazando la actividad agropecuaria tradicional, pero no sólo se han desplazado las actividades económicas, también las personas



y sus costumbres, pues ahora deben vivir en la cabecera municipal o irse a la ciudad. Las construcciones tradicionales campesinas, los cultivos agrícolas y muchas de las relaciones que estaban ancladas a este tipo de acciones han sido cambiadas por unas construcciones modernistas, que buscan satisfacer las necesidades de los turistas por encima de las locales. Lugares cosmopolitas que no tienen servicios tradicionales de un lugar rural como pizzerías, bares tipo bohemios, entre otros, comienzan a dar muestras de la influencia que ha venido teniendo el Valle de Aburrá allí y no sólo este, sino todo el proceso de globalización e internacionalización que se ha vivido en el territorio.

Ahora bien, lo que se ha venido presentando en la región es que los turistas desean tener un lugar propio al cual llegar, sin la necesidad de alquilar o esperar a que haya disponibilidad. Esta es parte de la esencia del turismo residencial, en el que personas de clase media-alta compran propiedades en destinos turísticos. ¿Pero qué puede influir en un individuo para que realice esta inversión? Esto se relaciona principalmente con la necesidad creciente de retornar a la naturaleza, la saturación de las ciudades está generando la necesidad consumista de tener un lugar, en el cual se pueda desconectar de las características citadinas por algún periodo corto de tiempo. Se hace énfasis en la necesidad consumista, porque en muchas ocasiones es más una necesidad estética que una necesidad real de conexión con la naturaleza. Para muchos es suficiente admirar en el lugar de destino algunas plantas, decoraciones o un paisaje artificial que le hagan sentir tranquilidad y no que sean unas especies nativas. Adicionalmente, poseer este tipo de propiedades también es una fuente de estatus social, bien sea por su sola posesión o por ser el anfitrión de familiares, amigos o compañeros de trabajo.

Sin embargo, el cumplimiento de unas necesidades superfluas, consumistas y basadas en imaginarios artificiales creados por los actores financieros e inmobiliarios, representan grandes

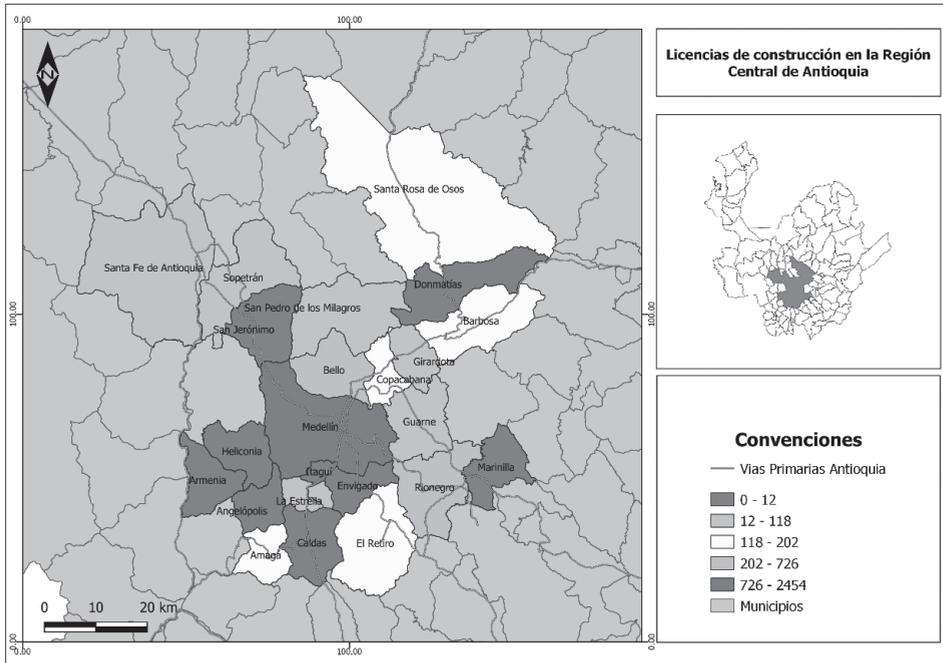


transformaciones en los territorios de destino. Para analizar esto mejor, tomemos en cuenta las dinámicas de construcción en los municipios de la Región Central de Antioquia. En el Figura 5 se muestra la construcción de viviendas, según el número de licencias concedidas por municipios. Para este uso en especial sobresalen los municipios del Valle de Aburrá y en cierta medida el oriente, pero esto no resulta extraño debido a que son los municipios más poblados y en los que la población está creciendo más rápidamente.

Por su parte, en el Figura 6 se muestra el caso específico de las construcciones para uso recreativo u hoteles. En ese caso, la tendencia cambia: el Valle de Aburrá ya no cuenta con espacios disponibles para darle ese tipo de uso, lo cual lleva a que sus habitantes consigan satisfacer esta necesidad en los municipios cercanos. Se observa que las subregiones a las que más se dirigen este tipo de construcciones es hacia el occidente, oriente y suroeste. Estas tres son las que tienen una mayor tradición turística; por lo tanto, el turismo residencial y sus dinámicas tienden a dirigirse hacia estos espacios. Sin embargo, no tienen las mismas intervenciones ni se observa el mismo nivel de desarrollo turístico entre ellos.



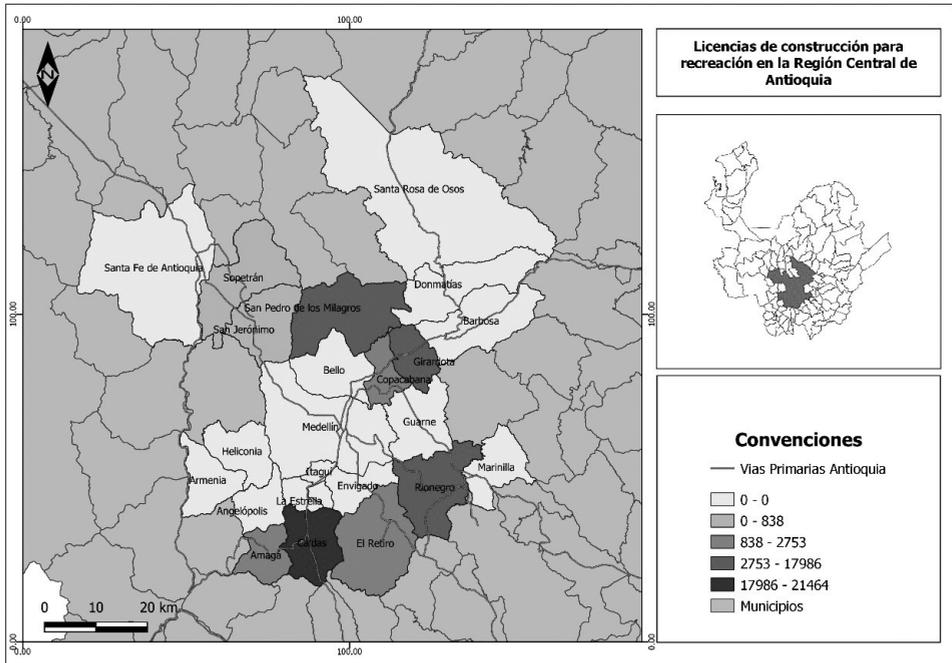
Figura 5. Licencias de construcción para vivienda por municipios, 2017.



Fuente: Elaboración propia con base en Gobernación de Antioquia y Departamento Administrativo de Planeación (2017).

El suroeste ha venido ampliando su oferta turística a través del uso de sus recursos históricos y naturales. Para el primer caso hay dos municipios patrimoniales y, adicionalmente, en uno de ellos nació la única santa colombiana, la madre Laura; para el segundo, se relaciona principalmente la temperatura con el disfrute de fincas, piscinas y sol. Precisamente, en estos últimos se ha posicionado el turismo residencial, ya que los primeros son más difíciles de intervenir por sus condiciones históricas y patrimoniales.

Figura 6. Licencias de construcción para usos recreativos y hoteles por municipio, 2017.



Fuente: Elaboración propia con base en Gobernación de Antioquia y Departamento Administrativo de Planeación (2017).

En el oriente, desde la construcción de la represa de Guatapé se ha consolidado un turismo de veraneo alrededor de los deportes acuáticos, la navegación en sus aguas y la visualización de la piedra del Peñol. Estos atractivos configuran la zona de turismo más tradicional del oriente. Sin embargo, en décadas más recientes ha comenzado un movimiento migratorio de las familias más adineradas del Valle de Aburrá hacia el oriente. Inicialmente, concebido como la posibilidad de poseer una finca en una zona fría o templada, pero poco a poco esas segundas viviendas han ido tomando carácter de residencia principal. Nuevamente, la zona más afectada es la rural y específicamente su vocación agropecuaria, ya que muchos de los



nuevos residentes no han tenido contacto con el campo, desplazando cultivos productivos por ornamentales.

En el occidente, estas construcciones han tenido un carácter netamente turístico; son construcciones amplias para permitir la visita de grupos amplios; se caracterizan por tener amplias zonas húmedas; son el centro de todas las construcciones y su forma de venta ante el turista es a través de la muestra de una estética moderna que recuerda a otros lugares paradisíacos internacionales (Ver Figura 7). El turismo de veraneo, en el occidente, cada vez más se ha interesado en este tipo de construcciones, porque han sido municipios con una baja dinámica económica, lo que hace que el precio del suelo sea inferior al de las otras subregiones; además, tienen una amplia trayectoria turística que incentiva fácilmente la compra.

Figura 7. Formas de promocionar las construcciones turísticas en las subregiones.



Fuente: Elaboración propia con base en Informe inmobiliario y Airbnb.

En este sentido, la enorme cantidad de construcciones y la constante conectividad entre los territorios hacen que sea más difícil diferenciar lo urbano de lo rural. Todas estas construcciones



turísticas han comenzado a difuminar las fronteras entre municipios y lo urbano-rural, lo cual hace más difuso estas fronteras.

A pesar de mantener este tipo de relaciones con el Valle de Aburrá, se sigue presentando la concentración de riqueza en este. Se nota que la población de las demás subregiones no puede tener el mismo nivel de calidad de vida y oportunidades que los del Valle de Aburrá, generando en gran medida desplazamientos hacia este último. Es decir, se observan las inversiones en las transformaciones paisajísticas, pero ello solo es una muestra más de las desigualdades entre Medellín y los municipios de las subregiones, ya que esa inversión es una de las maneras de satisfacer la necesidad de espacios que tiene la ciudad.

Para finalizar, vamos a hacer un pequeño análisis sobre la incidencia del turismo en las subregiones, teniendo en cuenta los tiempos de desplazamiento y el estado de consolidación del turismo en cada uno de ellos. Salvà (2005) propone un modelo de cuatro fases para identificar el fortalecimiento del destino y la relación con la migración y, por tanto, el turismo residencial. En la primera fase, el conocimiento del destino, se crea una industria turística, cuyo desarrollo incide en el mercado laboral local. Durante esta etapa, el turista solamente visita el destino en pocas ocasiones, regresando en cortos periodos de tiempo a su lugar de origen. El número de turistas todavía es corto y tiende a estar relacionado con lugares muy cercanos.

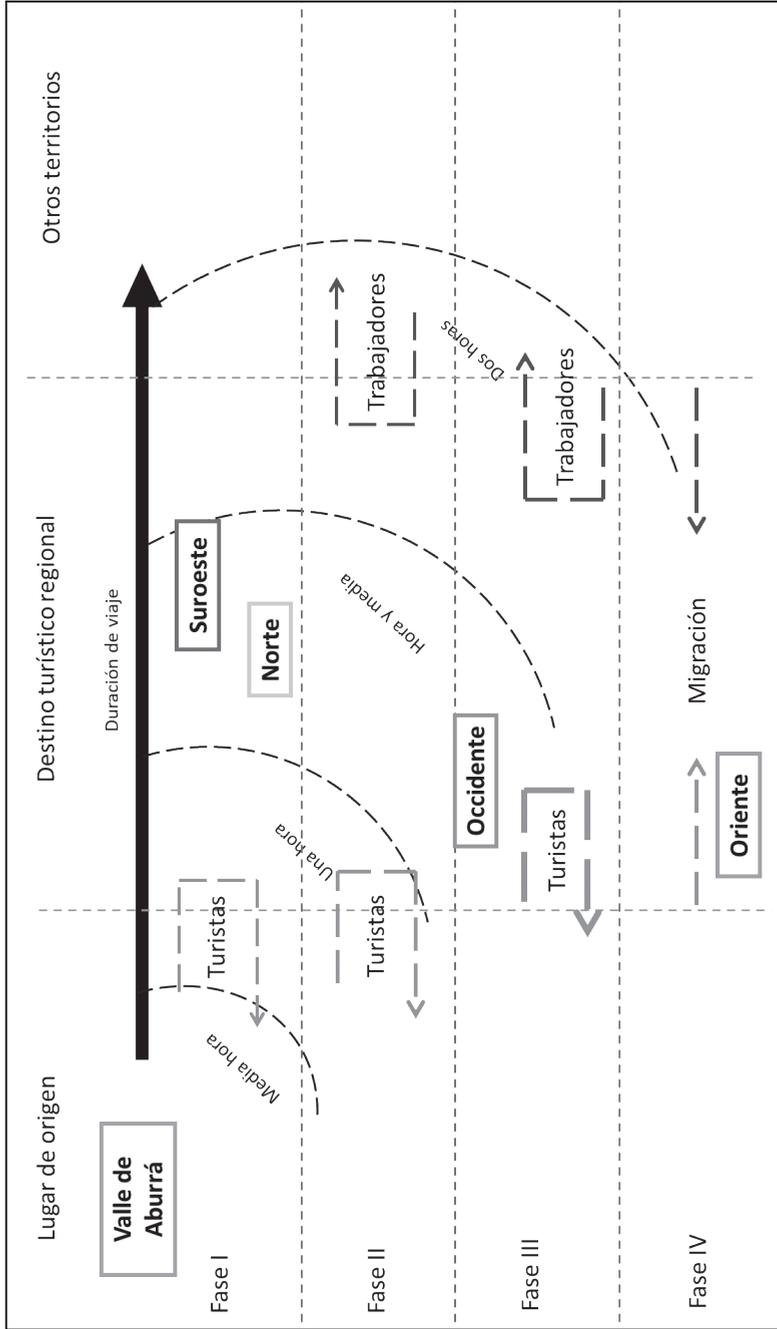
En la segunda fase, se consolida el turismo de masas, lo que tiene una doble implicación. Por un lado, el destino requiere una mayor población que trabaje en el sector turístico; por el otro, los turistas comienzan a quedarse periodos más largos, ya que se hace más conocido el destino. Además, amigos y familiares cada vez lo recomiendan más y, por tanto, se hace necesario visitarlo. Esta ampliación del reconocimiento del destino y la generación de empleos, aunque sean estacionales, incentivan a que personas de municipios cercanos comiencen a visitarlo, pero con la finalidad de encontrar empleo.



La tercera fase se caracteriza por una relación más compleja entre el turismo y la migración; suele coincidir con la madurez de los destinos turísticos y comienzan a aparecer los turistas residenciales de manera temporal. Adicionalmente, los trabajadores también comienzan a quedarse por más tiempo, debido a que la mayor presencia de turistas les da la oportunidad de acceder a nuevos ingresos. En esta fase, también se observa el turismo de personas que visitan a amigos y parientes que antes eran turistas, y ahora residen una buena parte del tiempo en el destino.



Figura 8. Relación Turismo – Migración en la Región Central de Antioquia.



Fuente: Elaboración propia con base a Salvà (2005).



La última fase, se caracteriza por diferentes formas de movilidad, aparecen migrantes permanentes y temporales, pero se consolidan los turistas visitantes a amigos y parientes. En esta fase, se observan las mayores transformaciones territoriales, puesto que en el territorio aparece un nuevo actor permanente; deja de ser un turista residencial que visita esporádicamente el destino, y pasa a ser un residente pleno de este. Es así como este residente empieza a interesarse por las decisiones y acciones en el territorio, pues ya hace parte de él.

En la Figura 8, se muestra el análisis de estas fases para el caso específico de la Región Central de Antioquia y el momento que están viviendo cada una de las subregiones que la componen. Según la Figura 8, podemos ver que la zona turística que se encuentra en una etapa más avanzada de la relación turismo-migración es el oriente. Allí es posible localizar migrantes permanentes que, en gran medida, se relacionan con los demás procesos que se han adelantado en el destino turístico; estos son, el aeropuerto internacional, servicios especializados de salud, entre otros.

El que le sigue es la zona del occidente, donde ya se empieza a fortalecerse el turismo residencial, pero aún no son migrantes permanentes. El sector que aún está en consolidación es el suroeste, ya que las vías son uno de sus inconvenientes, pero actualmente se está construyendo la Autopista para la Prosperidad que convierte las vías estrechas, y con una amplia cantidad de curvas, en dobles calzadas que mejorarían ampliamente su conectividad. Lo que necesariamente va a terminar impulsando el turismo residencial y sus implicaciones territoriales.



Conclusiones

La Región Central de Antioquia se ha venido fortaleciendo para fomentar el crecimiento e inserción de Medellín en las redes globales. Los diferentes territorios que viven esta expansión ven efectos territoriales a su interior a escalas diversas. Así, los que experimentan una expansión a través del turismo están enfrentando lo que en otro momento se ha denominado un territorio de postal (Muñoz, 2017). En el cual, el turismo al tratar de responder a unas imágenes con las que se produce el destino, exalta ciertos espacios, promoviendo invertir en ellos, pero al mismo tiempo oculta aquellos espacios que no responden a esa imagen, provocándoles una cierta obsolescencia y deterioro. De ahí que hablemos de un territorio de postal, ya que transforma el territorio en una imagen para venderla al exterior, sin tener en cuenta las formas locales de producir territorio. Así, ¿un turismo que atrae a una gran cantidad de personas de diferentes clases sociales, pero que fragmenta y produce su propio territorio en los espacios de destino, es realmente un turismo para todos, un turismo que fomente la mejora de las condiciones de vida locales?

Aquí se ha mostrado que no es así, en el caso del occidente, la subregión que más depende del turismo es justo la que tiene las menores condiciones de vida de la Región Central. En esta medida, ese turismo está respondiendo a una expansión urbana del Valle de Aburrá, liderada por actores del sistema financiero e inmobiliario que buscan acumular capital a partir de la satisfacción de la nueva necesidad estética impuesta por el capitalismo global: contar con una segunda vivienda para momentos de ocio.

De otra parte, el turismo residencial provoca efectos territoriales, ya que se apropia del espacio de manera permanente, sin importar los usos previos de ese suelo o las necesidades locales. Esto implica un



desplazamiento de usos y actores que anteriormente se apropiaban de estos espacios. Santa Fe de Antioquia, es el caso más llamativo en la Región Central de Antioquia, ya que allí el imaginario turístico tiene una mayor incidencia en este tipo de fenómenos. El oriente, si bien es el más avanzado, donde más construcciones se han hecho y en el que el fenómeno ya ha mutado en migración, el imaginario turístico actualmente no es tan fuerte y su fenómeno constructivo tiene más una explicación desde las decisiones de migración en Medellín.

Este análisis del uso turístico del territorio también arroja luces sobre las implicaciones de la expansión urbana y los cambios que ha tenido el modelo de centro-periferia. Tradicionalmente, ese modelo planteaba que la ciudad central dominaba a su periferia, extrayendo riqueza de esta, lo cual perpetuaba la centralidad de la primera y el carácter periférico de los territorios aledaños. Lo que vemos hoy es un intercambio de funciones y necesidades, es un cambio de estrategia por parte de la ciudad central. Por ejemplo, Medellín observa que económica, social y urbanísticamente, es insostenible seguir atrayendo población de esos municipios; por lo que se busca cambiar la direccionalidad de la atracción de población, en este caso a través del turismo residencial.

Tal es el caso del oriente, allí sus funciones de despensa agropecuaria de los años 60 y 70 han mutado hacia la industria, proyectos de infraestructura y la satisfacción de las necesidades de ocio, pero diferentes actores económicos centrales de Medellín también se desplazaron hacia el oriente, lo que le ha dado un nuevo liderazgo local que ha dinamizado y permitido otra mirada sobre el futuro y el desarrollo local. En esta medida, y sin tener en cuenta aspectos de justicia espacial, que serían una investigación diferente, lo que se observa hoy es una transformación de las relaciones tradicionales de centro-periferia, siendo el oriente en donde más se observa esto, aunque ya hay elementos en las otras subregiones que dan cuenta de un proceso similar.



Finalmente, es de resaltar que el urbanismo neoliberal actual lidera el fomento de construcciones con finalidades turísticas, debido a que es una forma en la que el mercado se puede apropiar de espacios que habían escapado a su comercialización. Los espacios naturales, patrimoniales, culturales y recreativos hacían parte del tiempo de ocio de los individuos y del tiempo privado en el que el capital no tenía incidencia, pero el turismo se convirtió en la industria perfecta para que el sistema capitalista convirtiera en mercancías esos tiempos o lugares que disfrutaban los trabajadores. Es así como el urbanismo neoliberal se implanta con esta particular forma de hacer turismo en lugares y espacios donde aún no había encontrado un nivel de rentabilidad que le justificara invertir.

Referencias

- Almirón, A. (2004). Turismo y Espacio. Aportes para otra geografía del turismo. *GEOUSP Espaco e Tempo*, 8(2), 166-180.
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2007). *Plan Integral de Desarrollo Metropolitano. Metròpoli 2008-2020. Hacia la integración regional sostenible*. Medellín, Colombia: Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Recuperado de <https://www.metropol.gov.co/planeacion/Documents/plan-metropoli-2008-2020.pdf>
- Betancur, M. (Coord.). (2001). *Globalización: cadenas productivas & redes de acción colectiva: reconfiguración territorial y nuevas formas de pobreza y riqueza en Medellín y el Valle de Aburrá*. Medellín, Colombia: IPC, Tercer Mundo.
- Bushnell, D. (2018). *Colombia una nación a pesar de sí misma: nuestra historia desde los tiempos precolombinos hasta hoy*. Bogotá, Colombia: Editorial Planeta.



Carranza, E. (1986). *Teoría para apoyar acciones de política económica: el modelo centro-periferia*. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/26720/LCMEXR51_es.pdf?sequ

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE). (2019). *Censo Nacional de Población y Vivienda 2018-Colombia*. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivienda-2018>

Gobernación de Antioquia y Departamento Administrativo de Planeación. (2017). *Anuario Estadístico de Antioquia 2017*. Recuperado de <http://www.antioquiadatos.gov.co/index.php/anuario-estadistico-de-antioquia-2017>

Harvey, D. (1994). La construcción social del espacio y del tiempo: una teoría relacional. *Geographical Review of Japan*, 67(2), 126-135.

Hiernaux, D. (2006). Geografía del Turismo. En A. Lindón, D. Hiernaux y G. Bertrand. (Eds.), *Tratado de Geografía Humana* (401-432). España: Anthropos.

Hiernaux, D. (2009). Los imaginarios del turismo residencial. En T. Mazón, R. Huetey y A. Mantecón. (Coords.), *Turismo, urbanización y estilos de vida. Las nuevas formas de movilidad residencial* (109-125). Barcelona, España: Icaria.

Mantecón, A. (2017). El turismo residencial no existe. Revisión de un concepto y crítica de su función ideológica. *Cuadernos de Turismo*, 40, 405-422. Recuperado de <https://doi.org/10.6018/turismo.40.310041>

Massey, D. (2015). Globalización, espacio y poder. En CEPAL-Serie Seminarios y Conferencias. (Comp.), *Memoria del Primer*



encuentro de expertos gubernamentales en políticas de desarrollo territorial en América Latina y el Caribe (9-15). Santiago de Chile: Naciones Unidas, CEPAL. Recuperado de http://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/s1420898_es.pdf

Muñoz, E. (2017). Territorio de postal: la dualidad del turismo en Santa Fe de Antioquia (Colombia). *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 26(2), 153-174. Recuperado de <https://doi.org/10.15446/rcdg.v26n2.59237>

Prigogine, I., y Stengers, I. (1990). *La nueva alianza: metamorfosis de la ciencia*. Madrid, España: Alianza.

Salvà, P. (2005). Procesos, pautas y tendencias del turismo residencial en las Islas Baleares: ¿inmigrantes de lujo o turistas de larga estancia? En T. Mazón y A. Aledo. (Coords.), *Turismo residencial y cambio social. Nuevas perspectivas teóricas y empíricas* (281-301). España: Universidad de Alicante.

Salvà, P. (2011). El turismo residencial ¿una manifestación de nuevos turismos y nuevos comportamientos turísticos en el siglo XXI?. *Cuadernos de Turismo*, 27, 823-836.

Universidad Nacional de Colombia. (2006). Plan Director para la Ordenación Territorial del Área de Influencia de la conexión vial Valle de Aburrá-Río Cauca en la Región del Occidente Antioqueño: como efecto de la habilitación del Túnel de Occidente. Medellín, Colombia: Gobernación de Antioquia-Universidad Nacional de Colombia.



Impreso por:
Divegraficas S.A.S.
Cra. 53 #54-30 Medellín, Antioquia
Tel: 322 50 96



Relaciones urbano – rurales, desarrollo, desigualdades y segregación en ciudades intermedias y pequeñas