



UNIVERSIDAD  
**NACIONAL**  
DE COLOMBIA

**Relocalización industrial del Valle  
de Aburrá (2005-2018):  
la configuración de nuevas prácticas  
de movilidad pendular y residencial  
en el corredor Guarne-Rionegro-  
Marinilla y los efectos sobre la vida  
cotidiana de sus trabajadores**

**Nicolás Alejo Corrales Salazar**

Universidad Nacional de Colombia  
Facultad de Arquitectura, Escuela de Planeación Urbano-Regional  
Medellín, Colombia  
2024



**Relocalización industrial del Valle  
de Aburrá (2005-2018):  
la configuración de nuevas prácticas  
de movilidad pendular y residencial  
en el corredor Guarne-Rionegro-  
Marinilla y los efectos sobre la vida  
cotidiana de sus trabajadores**

**Nicolás Alejo Corrales Salazar**

Tesis presentada como requisito parcial para optar al título de:  
**Magíster en Estudios Urbano-Regionales**

Director:

Doctor en Geografía Luis Daniel Santana Rivas

Línea de Investigación: Geografía social y hábitat

Grupo de Investigación: CEHAP

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de Arquitectura, Escuela de Planeación Urbano-Regional

Medellín, Colombia

2024



*Este trabajo está dedicado a mi familia y amigos por su apoyo incondicional.*



# Declaración de obra original

Yo declaro lo siguiente:

He leído el Acuerdo 035 de 2003 del Consejo Académico de la Universidad Nacional. «Reglamento sobre propiedad intelectual» y la Normatividad Nacional relacionada al respeto de los derechos de autor. Esta disertación representa mi trabajo original, excepto donde he reconocido las ideas, las palabras, o materiales de otros autores.

Cuando se han presentado ideas o palabras de otros autores en esta disertación, he realizado su respectivo reconocimiento aplicando correctamente los esquemas de citas y referencias bibliográficas en el estilo requerido.

He obtenido el permiso del autor o editor para incluir cualquier material con derechos de autor (por ejemplo, tablas, figuras, instrumentos de encuesta o grandes porciones de texto).

Por último, he sometido esta disertación a la herramienta de integridad académica, definida por la universidad.

Nicolás Alejo Corrales Salazar

Fecha 24/01/2024



## **Agradecimientos**

Para las personas que hicieron posible esta reflexión, en especial para el profesor de la Universidad Nacional de Colombia y director de la tesis, Luis Daniel Santana Rivas, por su amabilidad, generosidad y motivación en este proceso de aprendizaje.

## Resumen

**Relocalización industrial del Valle de Aburrá (2005-2018):  
la configuración de nuevas prácticas de movilidad pendular y residencial en el  
corredor Guarne-Rionegro-Marinilla y los efectos sobre la vida cotidiana de sus  
trabajadores**

La investigación partió de identificar y caracterizar cuales unidades productivas manufactureras del Valle de Aburrá se relocalizaron y permanecieron en el corredor vial de la autopista Medellín-Bogotá a la altura de los municipios de Guarne, Rionegro y Marinilla en el periodo 2005-2018, al avanzar la indagación se logró ampliar el periodo hasta el año 2022. Seis empresas accedieron a responder entrevistas semiestructuradas donde se indagó por el proceso de la relocalización de su actividad productiva, encontrándose que este viene en ascenso y conforma regularidades espaciales en sectores industriales tradicionales como el textil y el del caucho-plástico. Las empresas facilitaron a dieciocho de sus empleados para ser entrevistados y de esta manera, se conoció como ha cambiado su vida cotidiana después de la relocalización de la empresa, se construyó un ejercicio de ritmoanálisis y dioramas para ver en detalle los cambios en las dimensiones cotidianas de ocio, vida familiar, vida laboral y vida personal del trabajador. Se halló que los trabajadores que viven al sur del Valle de Aburrá se ven perjudicados con la movilidad pendular entre los valles, mientras que los trabajadores que viven al norte del área metropolitana de Medellín han sido beneficiados, no obstante, el viaje entre valles es un proceso desgastante que ha hecho que la mayoría de trabajadores que hacían esta movilidad pendular en el mediano plazo renuncien, por lo que se ha evidenciado una reconversión del personal de las empresas por trabajadores del oriente antioqueño cercano.

**Palabras clave:** relocalización industrial, vida cotidiana, movilidad pendular, movilidad residencial, oriente antioqueño, trabajadores.

# Abstract

**Industrial relocation of the Aburrá Valley (2005-2018):  
the configuration of new pendular and residential mobility practices in the  
Guarne-Rionegro-Marinilla corridor and the effects on the daily life of its  
workers**

The investigation began by identifying and characterizing which manufacturing productive units of the Aburrá Valley were relocated and remained in the road corridor of the Medellín-Bogotá highway at the level of the municipalities of Guarne, Rionegro and Marinilla in the period 2005-2018, as we advance investigation, it was possible to extend the period until 2022. Six companies agreed to respond to semi-structured interviews where the process of relocation of their productive activity was investigated, finding that this is on the rise and forms spatial regularities in traditional industrial sectors such as textiles and rubber-plastic. The companies provided eighteen of their employees to be interviewed and in this way, it was known how their daily life has changed after the relocation of the company, an exercise of rhythm analysis and dioramas was built to see in detail the changes in the daily dimensions of leisure, family life, work life and personal life of the worker. It was found that workers who live south of the Aburrá Valley are harmed by pendulum mobility between the valleys, while workers who live north of the metropolitan area of Medellín have benefited, however, the trip between valleys is an exhausting process that has caused the majority of workers who did this pendulum mobility in the medium term to resign, which is why a reconversion of company personnel by workers from the near east of Antioquia has been evident.

**Keywords: industrial relocation, daily life, pendular mobility, residential mobility, eastern Antioquia, workers.**

# Contenido

	Pág.
<b>Introducción .....</b>	<b>1</b>
<b>1 Marco teórico .....</b>	<b>9</b>
1.1 De cómo el capital se adapta: perspectivas a partir de la teoría de la regulación .....	9
1.2 Reestructuración industrial y reconfiguración territorial: de un régimen fordista a uno de acumulación flexible.....	13
1.2.1 Del fordismo a la acumulación flexible .....	15
1.2.2 Fordismo periférico en Latinoamérica, crisis y paso a la acumulación flexible .....	20
1.2.2.1 Manifestaciones políticas y espaciales de la reestructuración económica en Latinoamérica.....	21
1.2.3 De la desconcentración industrial a la conformación de la metrópoli-región .....	24
1.2.3.1 Tendencia a la desconcentración industrial: algunos factores incidentes.....	25
1.2.4 La relocalización como una estrategia particular en la reestructuración ...	29
1.2.5 La relación capital-trabajo asalariado .....	30
1.2.5.1 Nuevas reglas en la relación capital-trabajo asalariado del 'régimen de acumulación flexible' .....	35
1.3 La vida cotidiana de los trabajadores .....	37
1.3.1 El modo de producción capitalista como organizador de la cotidianidad: Henry Lefebvre, espacio (social), tiempo (social) y vida cotidiana .....	38
1.3.1.1 Espacio social como producto.....	42
1.3.1.2 Ritmos y repeticiones en la vida cotidiana .....	43
1.4 La relocalización de la industria y el cambio en las actividades de la vida cotidiana de los trabajadores.....	47
1.4.1 Movilidad pendular y residencial.....	50
<b>2 Metodología de investigación.....</b>	<b>53</b>

2.1	Descripción general.....	53
2.2	Estrategias metodológicas.....	57
2.3	Técnicas e instrumentos.....	57
2.3.1	Análisis espacial.....	57
2.3.2	Ritmoanálisis de lo cotidiano en los trabajadores.....	57
2.3.3	Geografías del tiempo.....	60
2.3.4	Entrevistas semiestructuradas.....	61
2.4	Fuentes.....	62
<b>3</b>	<b>Resultados.....</b>	<b>66</b>
3.1	Proceso de deslocalización industrial en el Valle de Aburrá y la solución espacial en el corredor vial autopista Medellín-Bogotá (GRM).....	66
3.1.1	Cambios en la configuración del espacio empresarial en el corredor vial entre GRM: implantación, patrones y factores de la localización.....	72
3.1.2	Caracterización del proceso de relocalización de la muestra de las seis empresas entrevistadas.....	92
3.2	Ritmoanálisis de la cotidianidad de los trabajadores.....	101
3.2.1	De cómo se establece las prácticas de movilidad pendular y residencial desde el Valle de Aburrá a partir de las empresas relocalizadas: proceso que viven los trabajadores.....	101
3.2.2	Los ritmos espaciales.....	109
3.2.3	Ritmos en la vida cotidiana de los trabajadores.....	123
3.2.3.1	Ritmos de la cotidianidad marcados por la movilidad pendular....	125
3.2.4	Discusión general sobre la configuración de prácticas de movilidad pendular y residencial, por la relocalización de las empresas del Valle de Aburrá a GRM y los efectos sobre la cotidianidad de los trabajadores.....	169
3.2.5	La vida cotidiana de los trabajadores: al son de los ritmos de la producción y el consumo.....	178
<b>4</b>	<b>Conclusiones.....</b>	<b>184</b>
4.1	Conclusiones sobre la reestructuración industrial en el corredor GRM.....	184
4.2	Conclusiones respecto a los cambios en la vida cotidiana de los trabajadores, movilidad pendular residencial y relación contractual.....	188
4.3	Posibilidades de indagación sobre el proceso de relocalización industrial	190
<b>5</b>	<b>Anexo A: Lista de las 79 empresas manufactureras que se identificaron como asentadas en el corredor de la autopista Medellín-Bogotá entre GRM...193</b>	

<b>6</b>	<b>Anexo B: Preguntas de las entrevistas semiestructuradas para empresas y para trabajadores .....</b>	<b>195</b>
<b>7</b>	<b>Anexo C: Detalle de la relocalización industrial en Guarne, visto por las seis principales actividades económicas y por año del proceso. Este municipio recibió el 67% del total de empresas. ....</b>	<b>200</b>
<b>8</b>	<b>Anexo D: Algunos puntos de la medición del ritmo de las tres autopistas: Medellín-Bogotá, Norte y Sur. ....</b>	<b>204</b>
<b>9</b>	<b>Bibliografía.....</b>	<b>207</b>



## Lista de figuras

<b>Figura 1.</b> <i>Filtro de la información de industrias manufactureras.....</i>	54
<b>Figura 2.</b> <i>Empresas relocalizadas por año en la autopista Medellín-Bogotá (GRM)</i>	68
<b>Figura 3.</b> <i>Actividades manufactureras relocalizadas en 2005-2022 en la autopista Medellín-Bogotá .....</i>	69
<b>Figura 4.</b> <i>Tipos de relocalización en el corredor vial de la autopista (GRM) en 2005-2022.....</i>	70
<b>Figura 5.</b> <i>Municipios de salida del VA en el proceso de relocalización a GRM en 2005-2022.....</i>	70
<b>Figura 6.</b> <i>Municipios de llegada en el proceso de relocalización a GRM en 2005-2022 .....</i>	71
<b>Figura 7.</b> <i>Empresas relocalizadas desde el norte del Valle de Aburrá a GRM 2005-2022.....</i>	72
<b>Figura 8.</b> <i>Empresas relocalizadas desde Medellín a GRM 2005-2022 .....</i>	73
<b>Figura 9.</b> <i>Empresas relocalizadas desde el sur del Valle de Aburrá a GRM 2005-2022 .....</i>	74
<b>Figura 10.</b> <i>Total de empresas relocalizadas desde el Valle de Aburrá a GRM 2005-2022.....</i>	75
<b>Figura 11.</b> <i>Empresas químicas relocalizadas desde el Valle de Aburrá a GRM 2005-2022.....</i>	76
<b>Figura 12.</b> <i>Empresas textiles relocalizadas desde el Valle de Aburrá a GRM 2005-2022.....</i>	77
<b>Figura 13.</b> <i>Empresas de caucho y plástico relocalizadas del Valle de Aburrá a GRM 2005-2022.....</i>	78
<b>Figura 14.</b> <i>Empresas de alimentos relocalizadas del Valle de Aburrá a GRM 2005-2022.....</i>	78
<b>Figura 15.</b> <i>Empresas metálicas relocalizadas desde el Valle de Aburrá a GRM 2005-2022.....</i>	79

<b>Figura 16.</b> <i>Empresas de muebles relocalizadas desde el Valle de Aburrá a GRM 2005-2022</i> .....	80
<b>Figura 17.</b> <i>Empresas químicas relocalizadas por año, desde el Valle de Aburrá a GRM 2005-2022</i> .....	81
<b>Figura 18.</b> <i>Empresas textiles relocalizadas por año, desde el Valle de Aburrá a GRM 2005-2022</i> .....	82
<b>Figura 19.</b> <i>Empresas de caucho y plástico relocalizadas por año del VA a Guarne 2005-2022</i> .....	83
<b>Figura 20.</b> <i>Empresas alimenticias relocalizadas por año desde el VA a Guarne 2005-2022</i> .....	83
<b>Figura 21.</b> <i>Empresas metálicas relocalizadas por año del Valle de Aburrá a GRM 2005-2022</i> .....	84
<b>Figura 22.</b> <i>Empresas de muebles relocalizadas por año del Valle de Aburrá a GRM 2005-2022</i> .....	85
<b>Figura 23.</b> <i>Empresas por actividad económica relocalizadas entre 2005 y 2009 del Valle de Aburrá a GRM</i> .....	86
<b>Figura 24.</b> <i>Empresas por actividad económica relocalizadas entre 2010 y 2014 del Valle de Aburrá a GRM</i> .....	87
<b>Figura 25.</b> <i>Empresas por actividad económica relocalizadas entre 2015 y 2019 desde el Valle de Aburrá a Guarne y Rionegro, sector 1</i> .....	88
<b>Figura 26.</b> <i>Empresas por actividad económica relocalizadas entre 2015 y 2019 desde el Valle de Aburrá a Rionegro y Marinilla, sector 2</i> .....	88
<b>Figura 27.</b> <i>Empresas por actividad económica relocalizadas entre 2020 y 2022 desde el Valle de Aburrá a Rionegro y Marinilla</i> .....	89
<b>Figura 28.</b> <i>Empresas por actividad económica relocalizadas entre 2005 y 2022 desde el Valle de Aburrá a Guarne</i> .....	90
<b>Figura 29.</b> <i>Empresas por actividad económica relocalizadas entre 2005 y 2022 desde el Valle de Aburrá a Rionegro</i> .....	91
<b>Figura 30.</b> <i>Empresas por actividad económica relocalizadas entre 2005 y 2022 desde el Valle de Aburrá a Marinilla</i> .....	91
<b>Figura 31.</b> <i>Muestra de 6 empresas que hicieron relocalización en 2005-2022 del Valle de Aburrá hacia GRM</i> .....	92

<b>Figura 32.</b> <i>Comparativo entre el área empresarial en el Valle de Aburrá y en oriente antioqueño</i> .....	94
<b>Figura 33.</b> <i>Variación en el tiempo de la movilidad pendular de los trabajadores en las 6 empresas</i> .....	103
<b>Figura 34.</b> <i>Zona donde algunos trabajadores estarían dispuestos a trasladar la vivienda</i> .....	106
<b>Figura 35.</b> <i>Medición del ritmo de la autopista Medellín-Bogotá a la altura de Guarne</i> .....	110
<b>Figura 36.</b> <i>Medición del ritmo de la autopista Norte (a la altura del Terminal del norte, Medellín)</i> .....	111
<b>Figura 37.</b> <i>Medición del ritmo de la autopista Sur (a la altura del Industriales, Medellín)</i> .....	112
<b>Figura 38.</b> <i>La idea</i> .....	113
<b>Figura 39.</b> <i>El inicio</i> .....	113
<b>Figura 40.</b> <i>Espacios en crecimiento</i> .....	114
<b>Figura 41.</b> <i>Espacios en desarrollo</i> .....	114
<b>Figura 42.</b> <i>Espacios que finalizan sus usos</i> .....	115
<b>Figura 43.</b> <i>Categorías de los espacios vistos como un proceso repetitivo, en el largo plazo</i> .....	116
<b>Figura 44.</b> <i>Ciclo sol y lluvia; Figura 45.</i> <i>Ciclos naturales: Día y noche</i> .....	117
<b>Figura 46.</b> <i>Salida de transporte público desde Marinilla a Medellín (SOTRAMAR)</i> .....	119
<b>Figura 47.</b> <i>Salida de transporte público desde Medellín a Marinilla (SOTRAMAR)</i> .....	119
<b>Figura 48.</b> <i>Salida de transporte público desde Rionegro a Medellín (Rápido Medellín Rionegro S.A.)</i> .....	120
<b>Figura 49.</b> <i>Salida de transporte público desde Medellín a Rionegro (Rápido Medellín Rionegro S.A.)</i> .....	120
<b>Figura 50.</b> <i>Contraste entre los ritmos naturales y los de la industria sobre vías principales</i> .....	122
<b>Figura 51.</b> <i>Comparación de algunas variables de los trabajadores</i> .....	125
<b>Figura 52.</b> <i>Rutas típicas (y alterna) para ir y volver del trabajo en GRM</i> .....	127
<b>Figura 53.</b> <i>Trayectorias pendulares de trabajadores (1, 2 y 3) antes y después de la relocalización</i> .....	139

<b>Figura 54.</b> Trayectorias pendulares de trabajadores (4, 5 y 6) antes y después de la relocalización .....	139
<b>Figura 55.</b> Trayectorias pendulares de trabajadores (7, 8 y 9) antes y después de la relocalización .....	140
<b>Figura 56.</b> Trayectorias pendulares de trabajadores (10, 11) antes y después de la relocalización .....	140
<b>Figura 57.</b> Dioramas de contraste del trabajador 1 .....	142
<b>Figura 58.</b> Dioramas de contraste del trabajador 2.....	144
<b>Figura 59.</b> Dioramas de contraste del trabajador 3.....	146
<b>Figura 60.</b> Dioramas de contraste del trabajador 4.....	147
<b>Figura 61.</b> Dioramas de contraste del trabajador 5.....	149
<b>Figura 62.</b> Dioramas de contraste del trabajador 6.....	151
<b>Figura 63.</b> Rutas típicas (y alterna) para ir y volver del trabajo en GRM .....	154
<b>Figura 64.</b> Trayectorias pendulares de trabajadores (12, 13 y 14) antes y después de la relocalización empresarial en GRM .....	162
<b>Figura 65.</b> Trayectorias pendulares de trabajadores (15, 16 y 17) antes y después de la relocalización empresarial en GRM .....	162
<b>Figura 66.</b> Dioramas de contraste del trabajador 7.....	164
<b>Figura 67.</b> Dioramas de contraste del trabajador 8.....	166
<b>Figura 68.</b> Dioramas de contraste del trabajador 9.....	167
<b>Figura 69.</b> Movilidad pendular, primero dentro del Valle de Aburrá, luego en Guarne .....	168
<b>Figura 70.</b> Principales empresas relocalizadas en Guarne (2005-2022) por sector económico.....	200
<b>Figura 71.</b> Empresas químicas relocalizadas en Guarne (2005-2022).....	201
<b>Figura 72.</b> Empresas de caucho y plástico relocalizadas en Guarne (2005-2022). 201	
<b>Figura 73.</b> Empresas alimenticias relocalizadas en Guarne (2005-2022) .....	202
<b>Figura 74.</b> Empresas manufactureras de muebles relocalizadas en Guarne (2005-2022) .....	202
<b>Figura 75.</b> Empresas de la industria metálica relocalizadas en Guarne (2005-2022) .....	203
<b>Figura 76.</b> Empresas textiles relocalizadas en Guarne (2005-2022).....	203

<b>Figura 77.</b> Autopista Medellín-Bogotá, a la altura de Guarne, carril en dirección a Marinilla .....	204
<b>Figura 78.</b> Autopista Norte en la mañana, al frente de la terminal del norte de Medellín, carril que conduce en dirección sur.....	205
<b>Figura 79.</b> Autopista Sur, a la altura de la estación industriales del metro de Medellín, carril en dirección Itagüí .....	205

## Lista de tablas

<b>Tabla 1.</b> Las 40 empresas identificadas que hicieron relocalización desde el VA a GRM 2005-2022.....	67
<b>Tabla 2.</b> Algunas características de los 18 trabajadores entrevistados .....	123

## Abreviaturas

### Abreviatura Término

GRM	Guarne, Rionegro y Marinilla
VA	Valle de Aburrá
OA	Oriente Antioqueño

## Introducción

A finales del siglo XX y en las décadas que van del siglo XXI, se dio un cambio notable en el paisaje del corredor vial de la autopista Medellín-Bogotá en el oriente antioqueño cercano. Este pasó de ser netamente rural y campestre a uno de tipo urbano. Uno de los procesos territoriales que han favorecido ese cambio es el emplazamiento de usos industriales en las zonas aledañas a esta autopista, principalmente en los municipios de Guarne, Rionegro y Marinilla —en adelante GRM—, donde se han instalado empresas nuevas o se han relocalizado, desde los niveles internacional, nacional o departamental.

No obstante, dicha industrialización del oriente antioqueño no ha sido siempre un fenómeno interno, sino que ha estado movido también por fuerzas externas a la región conjugadas con su localización estratégica. Son dos los eventos que marcan dicho proceso: el primero consistió en la instalación de capital fijo territorial, materializado en el complejo hidroeléctrico que surte de energía a la región —El Peñol— en 1978, en la construcción de la autopista Medellín-Bogotá entre los años 60 y 80 del siglo XX, y la instalación del aeropuerto José María Córdova entre 1979 y 1985 —posteriormente la zona franca aledaña en 1993—; el segundo, un cambio en la vocación económica y por ende del ordenamiento urbanístico en el Valle de Aburrá que ha coincidido con una reestructuración industrial. Por esa razón, una buena parte de la producción y el control de estos capitales empresariales asentados en el oriente antioqueño cercano corresponden a poderes económicos provenientes del Valle de Aburrá, por lo que estamos ante la presencia de la expansión de los poderes

económicos del área metropolitana de Medellín, lo cual se manifiesta en las decisiones políticas tomadas para el desarrollo de la infraestructura de la región (García de la Torre et al., 2011).

Los estudios de la relocalización industrial tanto en otros países, como en particular en Colombia y en la región del oriente antioqueño, son numerosos en las últimas décadas. Así, tras una indagación bibliográfica cuyo material se encontró disponible para consulta en línea —LA referencia, Google Scholar, repositorios universitarios, entre otros— se destacan una mayor frecuencia de casos estudiados en la región europea (Capel, 2003; Medina & Sanz, 2007), el oeste de Rusia (Petrovich et al., 2014) ; América, principalmente en México (Martínez Reséndiz, 2010; Contreras Delgado, 2002), Uruguay (Robertt, 2009), Brasil (Melo, 2020; Oliveira, 2018; Ojima et al., 2015; Gouëset et al., 2015; Moura et al., 2005; Moraes Pereira, 2008; Moura et al., 2013) y Colombia (Sierra Parada, 2017; Mora Ardila, 2012; Vargas Guerra, 2015; Fuentes López et al., 2019; Salazar, 2010; Pineda Gómez, 2022).

Los enfoques de las investigaciones anteriores son en su mayoría de tipo cuantitativo, y versan sobre los temas siguientes: factores de localización industrial, la relación de la localización con la expansión urbana de escala metropolitana, la movilidad creciente, pendular y a lugares más lejanos por parte de los trabajadores, la zonificación de actividades y usos industriales en la periferia, las relaciones sociales entre los empresarios y los trabajadores por cambios en la localización de la empresa, la sobrecarga de la infraestructura y los servicios urbanos por la llegada de industrias a determinados territorios, el desajuste entre el espacio de vida urbano y el espacio de vida social, las nuevas desigualdades socio-territoriales por la localización de la vivienda de los trabajadores con respecto a su lugar de trabajo, así como una propuesta metodológica para medir el costo de oportunidad territorial de un municipio por la localización de actividades económicas.

Desde enfoques más cualitativos, algunas de estas investigaciones se centraron en varias situaciones: la precarización del trabajo por el aumento de los traslados pendulares de los trabajadores; el costo social asumido por los trabajadores pendulantes; los efectos sociales, familiares y psicológicos que viven los trabajadores ante una reestructuración industrial; la escasez de tiempo del trabajador para hacer otro tipo de actividades de ocio y la recreación como consecuencia del tiempo

empleado en los desplazamientos residencia-trabajo-residencia; el desgaste físico, la incomodidad por saturación del transporte público y la sensación de inseguridad en los desplazamientos; y las estrategias usadas por los empresarios para la localización.

La mayoría de los estudios encontrados en la revisión de la literatura trataban por separado las cuestiones de la localización o relocalización industrial o el de la movilidad pendular (por motivos de: estudio, trabajo, recreativo, otras diligencias) y la vida de los trabajadores. Solo los estudios de Pineda Gómez (2022) y Robertt (2009) relacionaron la relocalización industrial con los efectos en el trabajador, no obstante, se consideró que se estudiaron con superficialidad. En específico en esta zona del oriente antioqueño cercano (y en Guarne, Rionegro y Marinilla), los estudios encontrados solo se enfocaron en los aspectos económicos desde el punto de vista de los municipios receptores de la industria (Vargas, 2015), en los agentes empresariales y estatales que usan diversas estrategias que transforman y configuran realidades territoriales industriales en el oriente cercano (Salazar, 2010), y en las manifestaciones de desarraigo entre los trabajadores que solo ven al oriente cercano como un lugar de paso para laborar (Pineda Gómez, 2022).

De acuerdo con lo anterior, se encontró la oportunidad de indagar con mayor profundidad el tema que relaciona directamente la relocalización de las empresas desde el Valle de Aburrá hacia el oriente cercano y sus efectos en la vida cotidiana de los trabajadores, estos van a estar mediados por dos formas de movilidad espacial, la pendular que implica un desplazamiento cotidiano entre el Valle de Aburrá y el de San Nicolás y la residencial que implica el acceso a una vivienda en el oriente antioqueño. Se buscó para ese fin recomponer diversos aspectos cualitativos del proceso en base a lo vivido por trabajadores, empresarios y en menor medida, por los funcionarios de las administraciones municipales.

De esa manera, la pregunta que orientó el proceso general investigativo fue la siguiente: ¿De qué manera el proceso de reestructuración industrial, en concreto de relocalización fabril del Área Metropolitana de Medellín en el periodo del año 2005 al 2018, ha configurado nuevas prácticas de movilidad pendular y residencial por parte de los trabajadores, en el corredor Guarne-Rionegro-Marinilla y qué implicaciones han tenido sobre la vida cotidiana de los trabajadores? Esa pregunta general se articula con preguntas de más corto alcance como las siguientes: ¿Cómo se ha manifestado

especialmente la relocalización de empresas del Valle de Aburrá en el corredor Guarne-Rionegro-Marinilla?; ¿Cómo cambiaron los patrones de movilidad del trabajador ubicado en el Valle de Aburra: residencia/trabajo/residencia, tras la relocalización de la industria en el corredor Guarne-Rionegro-Marinilla?; ¿De qué manera se ve afectada la vida cotidiana de los trabajadores en cuanto a las dimensiones de ocio, trabajo, vida familiar y vida privada por la creación de la movilidad pendular entre los valles?; ¿La empresa ha favorecido la movilidad residencial del trabajador cerca del lugar de trabajo en función de beneficios legales o extralegales?

Se concibió por tanto como objetivo general de la tesis, identificar los efectos de la relocalización industrial en el corredor Guarne-Rionegro-Marinilla, a partir de la configuración de nuevas prácticas de movilidad pendular y residencial, sobre la vida cotidiana de sus trabajadores entre los años 2005 y 2018. Y como objetivos específicos primero, caracterizar el proceso de reestructuración industrial en el corredor Guarne-Rionegro-Marinilla tras la relocalización de empresas del Valle de Aburrá. Segundo, identificar cuáles son los patrones de movilidad pendular y residencial de los trabajadores asociados a la relocalización industrial en el corredor Guarne-Rionegro-Marinilla. Y finalmente, establecer la correspondencia entre la movilidad pendular y residencial con respecto al tipo de relación contractual del trabajador y trabajadora. Si bien el fenómeno de la relocalización de empresas en oriente se da en otras partes diferentes a la zona del corredor de la autopista Medellín-Bogotá, se definió esta última por varias razones. En primer lugar, para que fuera manejable el número de empresas que entraran en la categoría de relocalizadas en este sector, y segundo, para diferenciarla de otras zonas con características económicas específicas como son la del aeropuerto y la zona franca, que tienen una vocación predominantemente exportadora.

Para la definición del inicio del periodo de estudio en el año 2005 se tomó como referencia los estudios sobre el conflicto en el oriente antioqueño, que describen la década entre 1997 y 2007 de la siguiente manera, luego de una escalada en el conflicto armado en el periodo 1997-2000 —como consecuencia de la expansión guerrillera, a la respuesta de las fuerzas militares y a la aparición de paramilitares en esta región antioqueña—; este accionar armado se intensificó hasta el año 2004.

Como hitos a destacar están: la puesta en marcha de la política de defensa y seguridad democrática después del año 2002, donde la fuerza pública, gracias a su accionar militar, logra retomar el control de la autopista Medellín-Bogotá; unos años más adelante al 2002, el ejército nacional logra el control de la subregión de Páramo; la desaparición paulatina del ELN en la región; y la desmovilización de los grupos paramilitares a finales del 2003. Desde el año 2005 se da un descenso pronunciado en el conflicto armado, con un repunte en el año 2007, no obstante, la zona del altiplano de San Nicolás recupera la seguridad por la presencia del Estado en los años posteriores (García de la Torre et al., 2011). Si bien inicialmente se había planteado el año de cierre de la investigación para el 2018, este se logró ampliar hasta el año 2022 dada la información disponible en las diversas fuentes consultadas. Por lo tanto, se tomó el periodo 2005-2022 como uno de relativa estabilidad en la seguridad de la zona y de despliegue del proceso de la llegada de empresas.

El presente escrito se estructuró de la siguiente manera, en el primer capítulo se desarrolló el marco teórico-conceptual de conformidad con los desarrollos de la escuela de la Regulación, identificando la relación entre sus categorías de modo de regulación y régimen de acumulación con conceptos centrales para la investigación: el de reestructuración económica o industrial, el de movilidad pendular o residencial y el de vida cotidiana. Esto dio pie a la identificación de las categorías de relocalización empresarial y relación contractual; patrones de movilidad residencia-trabajo-residencia y de movilidad residencial; por último, la de actividades cotidianas (familiares, laborales, individuales).

En el segundo capítulo, la metodología, se plantea los métodos usados, y una pequeña discusión sobre los caminos tomados y las dificultades que se enfrentaron en la elección de los instrumentos a usar y el mismo proceso de su despliegue, destacándose en primer lugar el uso de las entrevistas semiestructuradas, lo cual permitió establecer una relación dialógica con 18 trabajadores y 6 empresarios (o sus representantes); en segundo lugar, se resalta la adaptación de la propuesta de ritmoanálisis de Lefebvre (2004) al contexto de la investigación; esta aproximación permitió hacer un análisis de la vida cotidiana de los trabajadores a partir de tres elementos: los repeticiones lineales (o cíclicas) y los ritmos, las interferencias entre dichas repeticiones, y por último los procesos de nacimiento, crecimiento, plenitud,

declive y final; por último, se expresaron tales ritmos cotidianos en base a las geografías del tiempo con la construcción de los dioramas.

En el tercer capítulo se presentan los resultados empíricos y se discuten a la luz de las categorías teóricas; el uso de las entrevistas semiestructuradas permitió la recolección de la información tanto de las empresas como de la vida personal de los trabajadores y este insumo fue esencial para el desarrollo del ejercicio del ritmoanálisis. Se dividió en dos partes este apartado, en una primera se trabajó la descripción y análisis espacial del proceso de relocalización de las empresas desde el Valle de Aburrá hacia los municipios de Guarne, Rionegro y Marinilla, encontrándose una distribución general a lo largo del corredor de la autopista a excepción de la actividad manufacturera textil, la cual se concentró en el sector de Belén en los municipios de Marinilla y Rionegro, donde existía previo al año 2005 una base de empresas de este mismo sector; y de la actividad industrial del caucho y del plástico que se asentó en Guarne, alrededor de su casco urbano y cerca de otras empresas de este mismo sector en este municipio.

En la segunda parte de este capítulo de resultados, el cual constituye el núcleo central de la investigación, se hace el ejercicio del ritmoanálisis con la ayuda de la construcción de los dioramas, sobre la base de sus dimensiones espaciotemporales ello permitió captar de una manera sintética los cambios en la cotidianidad de los trabajadores una vez se comparó las representaciones de la persona trabajadora en el Valle de Aburrá y luego cuando lo hacía en alguno de los municipios de Guarne, Rionegro o Marinilla. Las categorías de contraste fueron las 4 dimensiones de la vida cotidiana que se definieron en el marco teórico-conceptual (vida familiar, vida privada, vida laboral, ocio). Se encontró que había trabajadores ganadores y perdedores con esta configuración de movilidades pendulares entre los valles, y además que se dio un proceso de desgaste, renuncia y reconversión por trabajadores de oriente. El capítulo se cierra con una discusión sobre la estructuración de la vida cotidiana de los trabajadores en base a dos elementos: la producción y el consumo.

El cuarto capítulo se plantean las conclusiones del trabajo mediante la vinculación de los resultados empíricos con los elementos teórico-conceptuales desarrollados al comienzo del trabajo. Éstas muestran el proceso de relocalización como expansión de los poderes económicos y políticos del Valle de Aburrá, lo cual se

manifiesta en una metropolización expandida con cambio en el paisaje de oriente a uno más urbano, además como los valles de Aburrá y San Nicolás configuran prácticas de dependencia y un continuo flujo de trabajadores, mercancías, vehículos, materias primas, dinero, etc. En cuanto a la vida cotidiana de los trabajadores se evidencian cambios para bien entre aquellos que viven al norte del VA cuando se mantiene o reduce los tiempos de desplazamiento, y se empeora entre aquellos que viven al sur del área metropolitana cuando sus tiempos de viaje pendular aumentan, cuestionándose por el sentido de la vida del trabajador y por alternativas de organización productiva que puedan ser superiores para el beneficio colectivo. El capítulo finaliza con algunos temas e inquietudes que surgen dentro de la presente investigación y que quedan abiertos para la discusión e indagación futura.



# 1 Marco teórico

Se usa la teoría de la regulación para enmarcar la descripción y discusión de los fenómenos de la relocalización de las empresas y los efectos sobre la vida cotidiana de los trabajadores, desde una perspectiva histórica y socialmente determinada. Dicha postura teórica permite reconocer las dinámicas dentro de las diversas clases de capitalismo que se manifiestan en un territorio, en un tiempo y espacio concretos, los cuales con sus múltiples contradicciones internas van desencadenando de tiempo en tiempo crisis de diversos grados, las que van a ser controladas por las instituciones vigentes, pero de no ser así, por lo general, estas crisis derivan en cambios en los ámbitos político, económico y social, manifestados en reformas o en la conformación de nuevas formas institucionales; estas acciones permitirán la continuación del devenir del modo de producción capitalista, lo que refleja su carácter adaptativo. Desde el punto de vista conceptual, los elementos centrales que se usaron en este trabajo son la reestructuración económica, la vida cotidiana y la movilidad pendular y residencial, siendo desarrollados en los ítems siguientes, estos fueron la base para la materialización de las categorías que permiten el desarrollo metodológico y por tanto práctico de la investigación.

## 1.1 De cómo el capital se adapta: perspectivas a partir de la teoría de la regulación

Los elementos principales de la teoría de la regulación se toman de Boyer (2022), estos van a permitir presentar la lógica propuesta por esta escuela de pensamiento acerca de cómo el capitalismo con sus contradicciones internas, está permanentemente con la necesidad de controlar los conflictos tanto sociales como distributivos en función de la regulación de sus instituciones y sus estructuras, para así lograr una cohesión en el desarrollo de la actividad social —incluida la productiva—

y conjurar las crisis inherentes al sistema, permitiendo por consiguiente retomar las sendas de la acumulación de capital después de las reformas introducidas. Entre estos elementos conceptuales están las formas institucionales, el modo de regulación y el régimen de acumulación, los cuales a continuación se presentan con más detalle.

Boyer denomina 'forma institucional', a cualquier codificación de una o más relaciones sociales fundamentales, a su vez, la conjunción de varias formas institucionales va a dar lugar a la continua reproducción de estas relaciones, cumpliendo por ello el papel de elementos de coordinación diferentes al mercado. Estas formas varían en el espacio-tiempo y van a depender en su reconfiguración de los compromisos sociales e institucionales alcanzados para conjurar las crisis que demandaban cambios, sin embargo los conflictos o crisis muchas veces no pueden ser resueltos por estas formas institucionales, lo que consecuentemente dará lugar a la redefinición de las reglas y procedimientos institucionales en las esferas económicas y políticas, produciéndose la modificación o creación de nuevas formas institucionales. Es relevante enfatizar que ninguna configuración a priori de estas formas va a garantizar la viabilidad y coherencia del modo de producción. Es en este contexto de agotamiento en la funcionalidad de estas formas, donde interviene el Estado haciendo políticas para fomentar la creación de formas institucionales favorables a la acumulación de capital, de este modo se favorece la dinámica económica de sus respectivos países, así como la generación de los recursos que les garantice el cumplimiento de sus mandatos constitucionales. Entre estas formas principales están: 'la forma régimen monetario', la cual es el conjunto de reglas imperante en el sistema de pagos y créditos; 'la forma de competición', aquella relacionada con la formación de los precios, es decir de las configuraciones dadas entre los participantes del mercado; y la más relevante para la investigación 'la forma institucional nexo salario-trabajo' (Boyer, 2022).

Esta última forma es la que configura la dinámica entre capital y trabajo, articulando las relaciones entre organización del trabajo, el modo de vida y la modalidad de reproducción de los trabajadores asalariados, algunas de las configuraciones históricas del nexo capital-trabajo son: los tipos de medios de producción; la forma de división social y métodos de procesamiento del trabajo; las formas de movilidad y fijación del trabajador a la empresa; los factores que determinan

los ingresos salariales tanto directos como indirectos; la forma de vida del trabajador asalariado, adquisición de bienes y servicios tanto personales como colectivos los cuales pueden incluso ser de no mercado.

La relación social de producción asalariada, comúnmente esta mediada por un contrato laboral, este en su seno, encierra conflictos o contradicciones entre trabajadores y empleadores, en términos generales los primeros desean minimizar el esfuerzo en el trabajo dado un pago salarial, mientras los segundos desean que sean maximizados los esfuerzos de los trabajadores en su labor. No obstante, esta situación es la que impulsa la creación de aparatos tanto legales, como organizacionales e institucionales para poder superar por lo menos momentáneamente estas circunstancias conflictuales, en esta categoría encontramos las normas de esfuerzo dictadas por la empresa; aparatos de control como relojes, cronómetros, cámaras de video; las negociaciones colectivas; los incentivos salariales como bonos y premios, pagos de acuerdo a la producción, participación en acciones; el contrato laboral donde se estipula las condiciones salariales, las promociones o ascensos en la organización, los horarios de trabajo, los beneficios tanto personales como colectivos (Boyer, 2022). Aún más, estos aparatos están establecidos dentro de un marco legal e institucional, el cual propende por la protección de los derechos de los trabajadores y sirven como guía para la resolución de conflictos entre ambas partes, estas reglas generales que normatizan el trabajo asalariado constituyen la 'forma institucional nexo salario-trabajo'.

El segundo elemento conceptual que se presenta es el de 'modo de regulación', el cual Boyer lo considera como un conjunto de procedimientos y comportamientos individuales y colectivos que sirven para tres cosas esenciales: reproducir las relaciones sociales fundamentales a través de la conjunción de formas institucionales históricamente determinadas; apoyar y dirigir el actual régimen de acumulación; y asegurar la compatibilidad dinámica de un conjunto de decisiones descentralizadas. De esta forma, el modo de regulación debe permitir la reproducción de la configuración institucional en el tiempo sin sufrir cambios pronunciados, de cierta manera se puede hablar de la generación de una especie de equilibrio, entendido como un conjunto compatible de comportamientos estratégicos. El surgimiento de este modo puede deberse a múltiples factores como por ejemplo el sentido común de la improvisación,

por ensayo y error, a convenios colectivos de los trabajadores, etc., sin embargo se enfatiza que no existe un coordinador encargado de sincronizar las formas institucionales que conforman el modo de regulación, por ello, su viabilidad dependerá de la complementariedad entre varias formas institucionales o de la jerarquización de estas por compromisos políticos y que lleven a la regularidad en el espacio-tiempo de este modo.

El último de los términos conceptuales regulacionistas de interés para esta investigación, es el de 'régimen de acumulación', el cual Boyer lo describe como un conjunto de regularidades: el tipo de evolución de la estructura del aparato productivo, así como la relación de los trabajadores con los medios de producción; la repartición del valor que permite la reproducción dinámica de diferentes grupos y clases sociales; la modalidad de articulación con formas no capitalistas; la composición de las demandas sociales que validan la evolución de la capacidad de producción, entre otras, todo lo cual va a permitir y asegurar la progresión y coherente acumulación de capital. No obstante, cuando el régimen no es viable, es decir, si sus formas institucionales tienen dificultades en su reproducción, habrá un colapso de este, provocando un cambio de la configuración de las formas institucionales asociadas, de allí se aprecia la asociación entre un régimen de acumulación con un modo de regulación, pues el primero se basa en el segundo. En la historia se pueden encontrar la muestra de los sucesivos modos de regulación que se establecieron o reformularon como consecuencia del agotamiento del régimen de acumulación asociado, lo cual condujo a la inauguración de otro régimen.

Con una visión retrospectiva, hacia finales del siglo XX, más concretamente a comienzos de la década de los 70's donde aún imperaba el régimen monetario del patrón-oro, se había llegado a unos límites en el proceso de acumulación de capital, manifestado —pasada la segunda guerra mundial en los países más industrializados del planeta, principalmente Estados Unidos y algunos de Europa— en la crisis del modelo fordista, la cual desencadenaría no solamente el cambio de las formas institucionales relacionadas con el régimen monetario del momento sino también la conversión de la competencia en una forma institucional importante —quizás dominante—, manifestada en la desregulación e internacionalización de las economías. También se presentó a la par una reestructuración de la forma institucional

nexo salario-trabajo, imponiéndose la idea de que los salarios eran unos costos que frenaban la competitividad y rentabilidad de las empresas, y en consecuencia se dejó atrás la idea keynesiana de salario como demanda efectiva. Esta retórica usada estaba representada en el ‘teorema de Schmidt’, el cual planteaba que la moderación salarial de hoy iba a producir las ganancias para estimular la inversión y el empleo del mañana. No obstante, este escenario donde se sacrificaba la demanda efectiva de los trabajadores como mecanismo para enfrentar la crisis, fue controvertido en cuanto a su efectividad por algunos sectores académicos que consideran que no ha funcionado nunca (Casais, 2015). De conformidad con este contexto, los gobiernos nacionales a nivel mundial revisaron e hicieron cambios a sus legislaciones laborales, es decir a sus ‘formas institucionales nexo salario-trabajo’, en particular los latinoamericanos, los cuales tenían sus propios regímenes de acumulación e imperaba dentro de las élites de estos países la creencia de que sus economías alcanzarían la competitividad con estas reformas institucionales. Por esta razón, los gobiernos abrirían sus fronteras al comercio internacional y redefinirían el papel del Estado en la economía, incorporándose en consecuencia y poco a poco la ideología neoliberal en las políticas de muchos de los países que agotaron sus regímenes de acumulación vigentes para el momento.

## **1.2 Reestructuración industrial y reconfiguración territorial: de un régimen fordista a uno de acumulación flexible**

El desarrollo del modo de producción capitalista, mirándolo en retrospectiva y en el largo plazo, ha presentado dos patrones claramente diferenciados en su historia, en primer lugar está el crecimiento a lo largo de los siglos de la producción y de la productividad, los cuales se basan en parte en la acumulación de capital en sus diferentes manifestaciones: dinero, maquinaria y equipo, mercancías, etc.; en segundo lugar son características las recesiones y depresiones periódicas, cuando se agotan o entran en crisis los modos de regulación y los regímenes de acumulación, de esta manera el modo de producción. Walker & Storper (1989) plantean que sobre la base de estos patrones se puede describir el ritmo de crecimiento económico como un recorrido sinuoso, inestable y con características propias, en dirección positiva o hacia arriba a través del tiempo y del espacio, teniendo este ritmo como impulsor tres

elementos principales: la acumulación de capital, la fuerte competencia y el cambio tecnológico. Estos cambios en el crecimiento forman parte del modo como la industria se desarrolla, y no solamente si se habla en términos productivos sino también en las manifestaciones espaciales, donde hay áreas en declive y otras nuevas que se crean.

Se considera a los ritmos temporales de inversión como dinamizadores del paisaje industrial, este se reconfigura al tiempo que la industria se reestructura en cada nuevo ciclo de inversión (Marsey, 1979, como se cita en Walker & Storper, 1989). Estos autores manifiestan que ante el evento de una significativa reestructuración, las posibilidades de ubicación son múltiples, no centrándose solo en la idea de un crecimiento centro-periférico, sino también dándose la posibilidad de que industrias o firmas altamente innovadoras buscasen localizarse lejos de los centros tradicionales o sus periferias, inaugurando en tal caso nuevos espacios de desarrollo que eventualmente podrían tanto convertirse en centros expansivos de actividades productivas y/o reemplazar a los viejos centros productivos, no obstante, estos últimos pudieren permanecer en el tiempo debido a la protección estatal, por medio de incentivos a su permanencia y desarrollo, como ocurrió en los países latinoamericanos donde estaba instaurado el modelo cepalino de desarrollo hacia adentro o endógeno, a mediados del siglo XX.

La reestructuración es considerada como parte esencial del ritmo de crecimiento industrial, Walker & Storper (1989) la plantea como una disrupción económica permanente, donde las viejas formas de producción mueren para darle paso a las nuevas, estas pueden surgir de innovaciones tecnológicas o de las presiones de las contradicciones del régimen de acumulación en el que se desenvuelven. Para estos autores, la idea de reestructuración puede llevarse hasta la de renovación industrial y al crecimiento de las fronteras expansivas del capitalismo, en este sentido, plantean la posibilidad de que en virtud de un proceso de industrialización, con sus características tanto de crecimiento como de crisis, con resultados netos ascendentes, las empresas van a dirigir su ubicación liberándose de sus cadenas pasadas en cuanto a su localización y en cuanto a la distribución de los factores de producción, presentándose un ciclo de apertura de nuevos centros industriales y periféricos, para luego abandonarlos y perseguir nuevas oportunidades luego, las industrias en conclusión pueden desarrollar regiones.

Como introducción a las siguientes secciones, se hace la anotación de que cada país tiene su particular régimen de acumulación, dado que cuenta con unas formas institucionales propias y por tanto un modo de regulación particular, pero a nivel general estos han tenido como base el modelo de acumulación fordista en el siglo pasado, en este sentido se hace énfasis en que este se va a manifestar de una manera singular en los países industrializados anglosajones como régimen de acumulación fordista y en los latinoamericanos en una variante, llamada por Lipiezt con el nombre de régimen de acumulación de tipo 'fordista periférico', el cual más adelante se amplía en su descripción.

### **1.2.1 Del fordismo a la acumulación flexible**

El régimen fordista de acumulación, en la primera mitad del siglo XX estaba basado en una permanente mejora de las técnicas productivas, del uso de la ciencia en favor de la creación de nuevos productos y en la racionalidad de los métodos productivos, es decir en la búsqueda de su eficiencia, lo cual provocó tanto ganancias en la productividad así mismo como retornos de escala (Boyer, 2022). Otra de las características de este periodo fue el incremento del empleo asalariado y por tanto de la demanda, no obstante, esta no era lo suficientemente fuerte dado que el nexo salario-trabajo estaba dominado por la formación salarial de competencia, debido a lo cual se creaba un desajuste entre la capacidad productiva y una demanda limitada, que no crecía al mismo ritmo. En resumen, el crecimiento de la producción industrial no se correspondía con una evolución similar de los niveles de empleo y que su remuneración real no estaba ajustada a las ganancias de productividad de las industrias, lo cual condujo a que este régimen no fuera viable a finales de ese periodo.

Para después de la segunda guerra mundial, principalmente en Estados Unidos y algunos países industriales de Europa, se dio una reacción estatal para dar viabilidad al régimen fordista de acumulación, por lo que hubo ajustes al modo de regulación a través de modificaciones del régimen monetario internacional con los acuerdos de Bretton Woods, los cuales permitieron disminuir la presión en el ambiente internacional. Además de los cambios en las formas institucionales principales como en el nexo salario-trabajo fordista, donde este fue institucionalizado a través de la

fijación ex-ante de la participación en las ganancias de productividad entre los trabajadores; también se volvió regla la aplicación de los conocimientos científicos y el progreso tecnológico en la producción (Boyer, 2022). Por lo tanto, se presentaba un panorama donde la producción y el consumo masivo, dada una clase trabajadora que tenía una demanda efectiva que impulsaba la producción, iban muy de la mano. El Estado intervenía para fomentar las inversiones productivas, a través de la construcción de infraestructura en comunicaciones, así mismo promovía el bienestar para proteger los trabajadores. A través de los fundamentos keynesianos, los Estados promovieron políticas intervencionistas para conjurar las crisis coyunturales, por lo que la institucionalización de la complementariedad del consumo de los asalariados y las inversiones daba como resultado una distribución estable de ganancias entre los trabajadores y las empresas a través de los salarios y de los beneficios respectivamente.

Para la década de los 70's se comenzó a evidenciar los límites del régimen fordista, con sus rigideces implicadas, manifestándose en Estados Unidos y Europa una crisis de acumulación, ya que las fuentes de ganancias de productividad se habían estancado, además el entorno comercial estaba marcando una clara demanda de productos diversos y diferenciados, se conjugó con las protestas e inconformidades de los trabajadores con el modo de organización fordista del trabajo, el cual los llevaba a realizar tareas repetitivas causando pérdida de la motivación, estrés y cansancio en este tipo particular de forma de realizar el trabajo (Boyer, 2022).

Así para el periodo 1965-1973 comienza a manifestarse la incapacidad del fordismo y del keynesianismo para contener las contradicciones de este régimen de acumulación y del modo de regulación (ambos constituyen el modo de desarrollo) en los países industrializados del norte, tanto en Estados Unidos como en parte de Europa, Harvey (1998) sintetiza esta circunstancia de crisis en la palabra 'rigidez'.

Esta última circunstancia, de rigidez, estaba manifestada por ejemplo en las grandes cantidades tanto de inversiones de largo plazo, instalaciones industriales, maquinaria y equipos destinados para la producción en masa, con pocas capacidades adaptativas ante las variaciones en la demanda de nuevos productos, estas inversiones se adecuaban por el contrario a atender mercados invariantes y con tendencia al crecimiento en el tiempo. Por el lado de los mercados laborales, estas

rigideces se manifestaban en la fijación tanto dentro como fuera de la empresa de la fuerza laboral, en los contratos laborales que iban dirigidos a la estabilidad de los empleados, y cualquier intento de las empresas por cambiar estas condiciones de inflexibilidad eran prontamente contestados por las protestas de los obreros. Otra manera en la que estaba reflejada esta rigidez era en los compromisos estatales sobre los beneficios sociales de los trabajadores como la pensión, los seguros médicos y laborales, entre otros, que por temas de mantener la legitimidad del gobierno de turno no se atrevían a disminuir su financiamiento, aumentando por esta razón el gasto fiscal en los aspectos mencionados (Harvey, 1998).

Como contrapunto a estas circunstancias económicas rígidas, Harvey destaca la flexibilidad en la política monetaria sostenida tanto por Estados Unidos como por Gran Bretaña como mecanismo estabilizador de la economía, y dado su carácter expansivo y por las pocas opciones de inversión productiva, se condujo a una inflación significativamente alta que aunada a la dirección de estos excedentes hacia los mercados inmobiliarios y de acciones, va a traducirse en fenómenos especulativos en los precios de estos activos en particular, lo cual finalmente va a conducir a la caída de estos mercados a mediados de los 70s en ambos países anglosajones. En resumen, se daba una relación disfuncional entre empresa, mercados, Estado y trabajadores la cual no aseguraba la acumulación regular del capital.

A una escala empresarial Harvey (1998) señala que entre los años 73 y 75, la situación era de estancamiento de una importante parte del capital fijo u ocioso en un ambiente de competencia general e intensa, para lo cual la respuesta de estos sectores productivos estaba dirigida a asegurar su supervivencia en este tipo de entorno. Es así como empiezan a evidenciarse comportamientos de tipo estratégico para enfrentar la situación, lo cual se manifestó principalmente en tres aspectos: la fuerza laboral, la tecnología y la geografía. En cuanto al primero se intentaba la disminución de los beneficios laborales cuando era viable, es decir que no se presentara suficiente resistencia a los cambios por parte de los trabajadores; en cuanto al segundo se buscaba su renovación y la automatización de los procesos productivos y la búsqueda de nuevas aplicaciones para el desarrollo de nuevos productos; en cuanto al último se perseguía una solución espacial caracterizada por

encontrar lugares donde se pudieran segmentar nuevos mercados, y donde las políticas estatales locales fueran favorables para la acumulación del capital.

Empieza a sobresalir en la década de los 70 y 80 una serie de experimentos de reestructuración económica, que recaen en el ámbito de la organización industrial y que trajeron consigo unos impactos de carácter tanto políticos como sociales. Estos cambios en las formas institucionales darán pie según Harvey (1998), al surgimiento de un nuevo régimen de acumulación, el cual se va a sustentarse en su particular modo de regulación, este autor lo denomina 'régimen de acumulación flexible', el cual precisamente confronta directamente las rigideces de las que se habló en los párrafos anteriores. Esa flexibilidad por otra parte se manifestará también en los procesos productivos empresariales, tanto en la variabilidad de las cantidades, como en las especificaciones de los productos, en la creación de nuevos sectores productivos derivados o no de los vigentes para esa época, en el cambio de pautas de consumo, en las nuevas modalidades de servicios tanto financieros, como a la producción —ex-ante y ex-post—; manifestándose esta flexibilidad en general en la innovación de carácter comercial, tecnológica y organizativa, con sus correspondientes impactos espaciales a diferentes escalas, pasando de lo mundial, por lo nacional, regional y local.

Para Harvey (1998), las transformaciones principales para atacar las rigideces, y que tienen que ver con la transformación de la forma institucional nexo salario-trabajo eran: contratos laborales muchos más flexibles, estrategias de horarios compensatorios entre días con mayor y menor carga laboral, generándose la consecuencia de que la contratación a término indefinido tendió a ser reemplazada por contratos o subcontratos temporales y de medio tiempo; la estructura de los empleados en el organigrama de la empresa, dados estos cambios en la contratación, se describe a grandes rasgos como sigue: un grupo cada vez más reducido y principal de empleados que goza de las mejores condiciones laborales y que se consideran indispensables para el futuro de la empresa, se espera de ellos que sean adaptables en tiempo y espacio a las necesidades de la organización, son considerados el núcleo; un primer subgrupo periférico de empleados con contratación a tiempo completo, pero que son fácilmente reemplazables por ser menos calificados, caracterizados por su alta rotación, lo que facilita a la empresa a hacer los ajustes en número por desgaste

natural; el segundo subgrupo periférico proporciona una mayor flexibilidad en la cantidad de empleados, entrando en esta categoría los trabajadores de medio tiempo, los temporales, a término fijo, los subcontratados y aprendices. Para la organización industrial estas transformaciones han tenido su impacto, por ejemplo, la subcontratación organizada ha hecho resurgir viejos sistemas como los sistemas domésticos, artesanales, familiares, paternalistas, además del tipo de contratación por obra o labor comúnmente utilizado en el ámbito laboral de la agricultura; estos sistemas se rigen por otras lógicas y configuran unas relaciones de poder muy diferentes en sus unidades más pequeñas que pueden ser de tipo familiar, político, informal, etc., pero desvirtuando de cierta manera la relación capital-trabajo asalariado que se daba en la contratación directa entre una empresa con socios capitalistas y sus empleados asalariados (Harvey, 1998).

Este nuevo régimen de acumulación flexible caracterizado por la implementación de nuevas técnicas productivas y nuevas formas de organizar la producción, ha sido la estocada final para el tipo de organizaciones que no se han sabido o podido adaptar a estos cambios que demandan sistemas que resuelvan pedidos de productos o servicios específicos de una manera eficaz y rápida, por lo que parte de las consecuencias de este nuevo régimen son las quiebras y por tanto el cierre de plantas industriales que no se adaptaron a los nuevos requerimientos de la flexibilidad, consecuentemente la desindustrialización de regiones. Otras empresas en cambio usaron la estrategia de trasladar la producción que sí se podía estandarizar, desde los países industrializados del primer mundo a los del tercer mundo (incluido Latinoamérica), donde se tenían unas condiciones de un régimen de acumulación que Lipietz denominó como 'fordismo periférico' (Lipietz, 1994, p. 26), estos lugares se caracterizaban por tener condiciones laborales más laxas y con mano de obra más barata. Este fordismo periférico, se vivió de manera desigual entre los países más industrializados de Latinoamérica, no obstante en términos generales se distinguió por la importación de maquinaria desde países industrializados; la expansión del consumo de masas se dio principalmente en el extranjero y en las clases medias, pero en menor medida fue un consumo masivo de los propios obreros latinos; el crecimiento del salario no se dio por establecimiento formal con los aumentos de la productividad de las empresas sino más bien por las presiones obreras (Lipietz, 1994).

### **1.2.2 Fordismo periférico en Latinoamérica, crisis y paso a la acumulación flexible**

En el contexto latinoamericano, las deficiencias en el régimen de acumulación de estos países en las primeras tres décadas del siglo XX —el cual se basaba en las exportación de materias primas a los países industrializados del primer mundo y la importación desde estos de manufacturas que no producía—, se manifestaron en la caída de los términos de intercambio con los países destino de las exportaciones, los cuales estaban atravesando sus propios problemas económicos a comienzos de los años 30, por lo que la única opción para los países latinoamericanos era realizar una “industrialización forzada” (Rojas Miño, 1995, p. 31). Bajo la orientación ideológica de la CEPAL, con sus postulados de ‘desarrollo hacia adentro’ o sustitución de importaciones, Rojas Miño plantea que se va a concretar en la región el proyecto de industrialización, que en términos de la organización industrial corresponde a los argumentos fordistas, pero limitado de dos maneras: por una parte, a nivel tecnológico y por la otra con mercados internos pequeños. Para los años 50s cuando se fomentaba la industrialización en estos países del tercer mundo, las tecnologías disponibles se encontraban apropiadas oligopolísticamente por los países industrializados del hemisferio norte, por lo que el desarrollo tecnológico dependía de las trayectorias puntuales de cada país, es decir de los conocimientos acumulados hasta entonces.

Según Rojas Miño (1995) el tamaño de los mercados internos que eran relativamente pequeños, proporcionales a su población —y su producción industrial dirigida casi exclusivamente a satisfacer esta demanda—, va a marcar un desajuste entre producción y demanda. El panorama es de plantas de producción relativamente pequeñas que no alcanzan economías de escala para poder competir en los mercados internacionales, lo cual hizo necesario la intervención estatal a través de políticas económicas de carácter proteccionista como aranceles altos y otras barreras de entrada, además de otros mecanismos tendientes a conservar la dinámica tanto productiva como de consumo de los mercados internos. Ahora, el hecho de tener una población relativamente baja y con poco poder adquisitivo, condujo a la creación de sistemas industriales que tenían las características de ser monopolizados y poco dinámicos, de no ser fuentes importantes generadoras de empleos, además se encontraban subutilizados, no obstante, se lograron importantes avances en cuanto a la relación salarial al amparo de las leyes estatales benefactoras.

La crisis del ‘fordismo periférico’ en América Latina, siguiendo a Rojas Miño, tomó diversos matices dependiendo del país y sus condiciones económicas particulares, por ejemplo en Brasil y los países con mayor desarrollo industrial existía la necesidad de desarrollar nuevos mercados, expandirse a nivel regional y sustituir bienes intermedios y de capital para sostenerse en medio de un entorno retador y rígido, no obstante la recesión internacional de 1982 marca el comienzo abierto de la crisis de este régimen de acumulación, con la subida de las tasas de interés en los mercados financieros internacionales, lo cual causó que hubieren menos capitales de inversión disponibles para estos países a unos costos bajos, y como consecuencia, dejó en evidencia las debilidades de la industrialización guiada por el Estado. Entre las secuelas de esta crisis —comunes en los países latinoamericanos en los primeros años de la década del 80— estaban la reducción salarial, el incremento de la informalidad y la desindustrialización.

Sin embargo, el elemento determinante fue la crisis de deuda externa de los países, los cuales bajo las sugerencias de los organismos multilaterales de financiamiento como el Fondo Monetario Internacional (FMI) o el Banco Mundial (BM) comenzaron a acatar estos ajustes estructurales aconsejados por medio de políticas económicas, las cuales pretendían que estos países se adaptaran a las nuevas condiciones mundiales, con mercados segmentados y globalizados que exigían flexibilización y descentralización productiva (Rojas Miño, 1995) .

### **1.2.2.1 Manifestaciones políticas y espaciales de la reestructuración económica en Latinoamérica**

Son varios los aspectos en las décadas de los 70 y 80 que se unieron en la coyuntura económica latinoamericana de la época, por un lado, un contexto internacional de agotamiento del régimen fordista, a nivel colombiano de la extenuación del modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) — se buscaba la producción y consumo de bienes locales en base a las materias primas propias o externas y por consiguiente reemplazar la importación de los mismos productos manufacturados— basado en un régimen de acumulación fordista-periférico, por otro lado también se evidenció la ausencia de alternativas viables para la acumulación y el crecimiento económico; otras circunstancias relevantes acaecidas en estas décadas fueron la aparición de las nuevas tecnologías de la información, así

como la aceptación y propagación de un nuevo modelo de desarrollo basado en un discurso teórico-ideológico neoliberal, cuyas corrientes políticas buscaban que el capitalismo recuperara sus capacidades de acumulación; y una matriz local de poder social con capacidad de imponer su proyecto político (De Mattos, 2010). Ante este panorama las decisiones políticas no se hicieron esperar, estas se manifestaron en reestructuraciones económicas nacionales con repercusiones en la generación de nuevas estrategias empresariales, pero también alterando la vida social de estos países latinos; las iniciativas gubernamentales en conjunto buscaban contrarrestar la crisis que se presentaba y además combatir las contradicciones que se daban en el modelo anterior.

Los elementos esenciales que se abogaban en esta doctrina neoliberal eran: la necesidad de un Estado pequeño, eficiente y equilibrado fiscalmente; la liberalización del mercado financiero tanto local como mundial; convertir el sector externo como impulsor de la economía —libre comercio internacional—; el fomento de la iniciativa privada en los ámbitos empresariales e industriales, apoyada en una mayor flexibilidad del mercado de trabajo, con un Estado impulsor de nuevas formas de regulación de las relaciones capital-trabajo asalariado —basado en la flexibilidad—, lo cual dio herramientas a los empresarios para enfrentar los vaivenes de la demanda y poder adaptarse a los cambios en los productos, así como a las demandas de los mercados segmentados especializados (De Mattos, 2010).

Con base a estos cambios que los países latinoamericanos fueron implementando poco a poco en las décadas de los 80 y 90, va emergiendo un nuevo régimen de acumulación —nombrado como de acumulación flexible por Harvey—, a partir de nuevos criterios y arreglos institucionales para regular los procesos de reproducción social, pero sobre los cimientos de asegurar unas condiciones favorables para la acumulación del capital, como características generales del nuevo modo de regulación que sostenía el régimen estaban: la minimización de la intervención estatal en el mercado en cuanto a subsidios, precios diferenciales, tarifas preferenciales, aranceles, entre otras, había que dejar al mercado y sus fuerzas generar el equilibrio y estabilidad autónomamente para que el sistema económico funcionara con eficiencia, según una perspectiva neoclásica; por otro lado era el capital privado quien ganaba gran parte del protagonismo, y esto se veía potenciado con la liberalización

financiera para favorecer la circulación nacional de capitales, por tanto su desterritorialización y dessectorialización, pero también su concentración en grupos económicos gracias al mercado de capitales, es decir, en resumen, se buscaban las mejores condiciones para su rentabilidad en el territorio (De Mattos, 2010).

Uno de los impactos visibles de esta reestructuración es el generado en la configuración territorial de nuevas zonas desarrolladas para la acumulación con base exportadora, con infraestructuras como aeropuertos, puertos, carreteras, zonas francas, etc., con el consiguiente desarrollo urbano de conglomerados poblacionales ligados a estas. Si bien la localización del capital se basaba en la percepción que tenían los empresarios sobre las diferencias territoriales de la rentabilidad del capital, era un hecho que a nivel geográfico se expandían los cinturones adyacentes de las ciudades medias; sin embargo, a pesar de este potencial despliegue del capital por el territorio, no se opacaba el hecho de la permanencia de la concentración de actividades no deslocalizables en los centros principales de acumulación como eran los servicios especializados, las directivas financieras de algunas empresas, entre otras, a pesar de que algunas zonas de estas ciudades principales, las que estaban ligadas a antiguas actividades protegidas por el modelo ISI, entraron en estancamiento. Se destacan por tanto dos elementos para el crecimiento de las aglomeraciones, la expansión de su mancha urbana y de los cinturones de ciudades medias: por una parte, la activación de bases exportadoras, por otra, el impulso dado a los mercados internos por la reestructuración económica, el cual es cubierto principalmente por la industria nacional, como son el caso de la industria alimenticia, de vestido, textil, materiales para la construcción, entre otros, las cuales tienden a ubicarse cerca de las aglomeraciones urbanas (De Mattos, 2010).

Para el caso Latinoamericano, en la mayor parte de sus áreas metropolitanas no ha cambiado la tendencia hacia un crecimiento desigual de sus territorios, manifestado este hecho en una mayor fragmentación y polarización de la localización de las actividades económicas: se concentran principalmente las actividades financieras, así como las de servicios especializados en el centro de las ciudades principales, además se evidencia la dispersión de plantas productoras especializadas en áreas rurales y la conformación de zonas caracterizadas por los bajos salarios pagados (Lipietz y Leborgne, 1987 como se citó en De Mattos, 2010). Y en contraste

con estas áreas de actividad económica descritas, se deja relegado en términos de acumulación y crecimiento a los territorios que no cuentan con las ventajas comparativas para la producción exportable o que no sirven de base para la industria que quiere surtir el mercado interno.

### **1.2.3 De la desconcentración industrial a la conformación de la metrópoli-región**

La reducción de la actividad industrial en los principales centros metropolitanos del mundo y el incremento de actividades más relacionadas con el sector servicios, es algo que ha venido sucediendo en estas áreas urbanas de países europeos en las décadas de los 80 y 90 principalmente, pero que se sigue evidenciando en las primeras décadas del siglo XXI, empero, no es un fenómeno exclusivamente de estas latitudes, Caravaca y Méndez (2003) encuentran que es probable que el fenómeno pueda ser visto como generalizable, por ejemplo a países como los latinoamericanos, dada la evidencia empírica.

Caravaca y Méndez (2003) proponen que una lectura no tan precisa sería interpretar el fenómeno como de desindustrialización de las ciudades o que se haya pasado a una etapa de ciudad post industrial de servicios, lo que se ha hallado en la evidencia empírica según estos autores es que hay un cambio en la organización productiva en torno a la producción material, más no su reemplazo por el sector terciario de servicios; se puede hacer la distinción para clarificar la idea anterior, de dos momentos, en el primero de ellos están las actividades previas a la producción como son el diseño de nuevos productos, las labores de investigación y desarrollo, las de planificación y gerencia, por mencionar algunas; y en segunda instancia están las actividades posteriores a la producción, como son las relacionadas con el almacenamiento, distribución y toda la logística asociada, atención al cliente, los servicios post venta relacionados con garantías, devoluciones, reembolsos, etc., destacándose que sigue la actividad productiva industrial material estando en el centro del desarrollo de otras actividades que le son subsidiarias. Este fenómeno de crecimiento de actividades de apoyo a la producción material desde los servicios en las zonas centrales metropolitanas se da paralelamente al de la desconcentración industrial de las actividades manufactureras en estas áreas, donde se concluye que:

“en esta fase del desarrollo capitalista, la industria —con otra lógica de funcionamiento para conseguir adaptarse a las nuevas condiciones productivas— sigue estando estrechamente ligada a las aglomeraciones urbanas. Por ello, la instalación o abandono de empresas manufactureras, junto a los procesos de reorganización interna que muchas experimentan, aún resulta un componente fundamental para definir y diferenciar las trayectorias urbanas recientes”. (Caravaca & Méndez, 2003, p. 41)

### **1.2.3.1 Tendencia a la desconcentración industrial: algunos factores incidentes**

Esta propensión general en los conglomerados urbanos metropolitanos mundiales que impulsaba la desconcentración de los aparatos productivos industriales que ya se venían dando en décadas anteriores, le roba el protagonismo a las centralidades o zonas próximas a estas, en favor de las coronas metropolitanas o de zonas periféricas externas como áreas periurbanas y suburbanas, por lo cual en estas últimas áreas:

“convergen establecimientos trasladados desde la ciudad central, ampliaciones de empresas que mantienen su anterior ubicación y abren un nuevo centro de trabajo, filiales de grandes firmas que llegan al área y se ubican ya en esos ámbitos externos, junto a empresas locales de nueva creación”. (Caravaca & Méndez, 2003, p. 43)

Entre los factores que se presentan regularmente en los diversos estudios según Caravaca y Méndez (2003), que favorecen esta desconcentración industrial, están los que fomentan la expulsión de las áreas centrales y los generan atracción a las zonas periféricas; entre los primeros que favorecen la salida, se encuentran altos costos para permanecer allí, por ejemplo un precio de metro cuadrado que es más alto comparado con zonas más periféricas, impuestos más altos relativamente por su localización central; las limitaciones a la actividad por temas normativos como horarios

restringidos de cargue y descargue de productos o materias primas, de tipo ambiental para proteger a la comunidad de descargas contaminantes al ambiente, al aire o al agua; por temas de cambios en el uso del suelo de uno industrial hacia uno de tipo comercial o residencial con alta potencialidad para obtener unas plusvalías generosas ante estos cambios.

Y entre los factores que favorecen la atracción de empresas a estas zonas periféricas ya sean suburbanas o periurbanas, Caravaca y Méndez (2003) destacan la menor densidad tanto de empresas como de viviendas, lo que favorece la circulación tanto de vehículos, como de personas, de insumos y mercancías, facilitado por una creciente oferta de suelo para fines industriales con alta conectividad a ejes viales principales; los menores costes asociados a esta nueva localización por las características mencionadas del lugar se potencian con el impulso estatal que desea fomentar la llegada de empresas a la zona.

De este modo se reconfigura el modelo territorial, desde uno donde las ciudades centrales y sus metrópolis son protagonistas hacia otro donde estas se expanden territorialmente como tentáculos: se despliegan las actividades productivas y/o residenciales a las periferias y zonas suburbanas, manifestándose espacialmente en lo que De Mattos denomina “metropolización expandida” (De Mattos, 2001, p. 36); en un momento histórico donde prosperaban las políticas desregulacionistas y una mayor integración a los mercados mundiales, impulsadas por los gobiernos a través de tratados de libre comercio y políticas tendientes a aumentarlo, una de las características más notables de esta expansión es la incontrolable periurbanización y suburbanización, la primera entendida como las zonas que son colonizadas por actividades humanas a las afueras de las zonas centrales y la segunda como la ampliación o llegada de usos urbanos a suelo rural, pero sin generar tanta densidad como en las ciudades, transformándose unos usos rurales del suelo por unos más urbanos, pero no necesariamente reemplazándolos completamente (De Mattos, 1998).

Una de las características de esta expansión de la metrópoli hacia el exterior es la absorción de algunas zonas rurales, lo que va a desdibujar el previo panorama de límites claros entre lo urbano y lo rural, esquematizándose ahora una configuración

que se podría describir como de 'metrópoli-región' policéntrica con espacios vacíos y con límites difusos. Si bien esta configuración puede apreciarse a nivel mundial, para el caso de las ciudades de países del tercer mundo, esta se manifiesta con la particularidad de la pérdida de autonomía de algunos centros urbanos periféricos, por la absorción de esa mancha metropolitana que se extiende y que integra a dichos lugares en las dinámicas del área metropolitana principal. En todo caso podría considerarse esta expansión como la intensificación de un cambio que ya había comenzado en años anteriores pero que ahora se aprecia su desarrollo en la urbanización capitalista, donde tanto procesos productivos, en especial los más tradicionales como los del sector textil y alimentos, así como los de tipo residencial no requieren estar en una zona centralizada de manera compacta, pero si necesitándose de la cercanía entre sí de dichos procesos, así como de estos con la metrópoli o ciudad central para beneficiarse de los efectos de estar juntos —conocidos como economías de aglomeración—, convirtiéndose en un entramado complejo de flujos de todo tipo (De Mattos, 1998).

Entre los factores que influyen en esta expansión están los de tipo tecnológico y socioeconómico; en cuanto a los primeros destacan por un lado los referentes a la movilidad como por ejemplo carros o motos que han hecho que se oriente el desarrollo de infraestructuras viales como las autopistas o carreteras, las cuales sirven de ejes de crecimiento para la expansión metropolitana y de conexión entre los diferentes centros urbanos principales y los suburbanos o periféricos; para De Mattos (1998) otro factor relevante es el desarrollo de tecnologías de la información y la comunicación como el internet o la televisión, los teléfonos celulares inteligentes, entre otros, los cuales permitieron la localización tanto de empresas como de familias en lugares alejados de la metrópoli, pues permitían una permanente comunicación con los centros de dirección por parte de las empresas y por el lado de las familias, facilitaba múltiples actividades laborales y recreativas remotas que las hacían también menos dependientes de las zonas céntricas metropolitanas.

Ante un panorama de liberalización y desregulación económica que vivieron los países latinoamericanos en particular, De Mattos (1998) considera que tanto la producción como la reproducción metropolitanos se dieron en función de una lógica

predominantemente capitalista, es en este contexto donde reluce el segundo factor de tipo socioeconómico, el cual usó diversas estrategias de diferentes sectores, por una parte estaban las desarrolladas por el sector empresarial que vieron en la construcción civil y el negocio inmobiliario una fuente valiosísima para la valoración de sus capitales pues estas áreas metropolitanas y su expansión o como se llamó anteriormente 'metrópoli-región', concentraban parte de la avanzada del aparato productivo del país, dando cierto optimismo o altas probabilidades para unos retornos magníficos de los capitales invertidos tanto en el desarrollo de oferta de suelo donde se concentraban actividades de tipo empresarial e industrial, como en la oferta de metros cuadrados destinados a un uso residencial. Por la parte de las familias también tenían sus estrategias dependiendo de sus posibilidades, las más pudientes y con una capacidad real de compra, buscaban en general, escapar de los efectos negativos de la ciudad central y compacta, como son la contaminación, la inseguridad, entre otros, por lo cual se generaba un traslado hacia zonas suburbanas, lo que podía ser una localización por parte de estos núcleos familiares, de tipo permanente o solo momentánea. Por el lado de las familias de menores recursos, y sin poder adquisitivo alguno, pero con necesidades de habitación, buscaban sus soluciones también en las periferias urbanas, pero con ocupaciones de tipo ilegal.

Estas múltiples situaciones, factores y estrategias contribuyeron a la continua expansión de la metrópoli-región evidenciada en unos tentáculos que parten de lo que algún día fue el centro de la actividad económica y social, llegando a una percepción cada vez más opaca de unos límites externos, no obstante la necesidad de interconexión de estas áreas por las múltiples dependencias que se generaban entre ellas, dada por ejemplo la estructura organizacional de algunas empresas que parte de su estructura se conservaba en la centralidad de la metrópoli y parte de su actividad es trasladada a las zonas expandidas, ya sean a las zonas periféricas todavía ligadas a las áreas metropolitanas o ya sea localizadas en las zonas suburbanas mucho más alejadas de estas (De Mattos, 1998).

De acuerdo con lo anterior, el panorama general de estos territorios se caracteriza por la fragmentación, la desjerarquización y la multipolaridad. Se generan de esta manera dos movimientos convergentes, por una parte, está la mayor

integración y dependencia entre territorios cada vez más distantes y por la otra la dispersión de actividades y por tanto de la población ya sea trabajadora o habitantes permanentes de estas zonas, que se distribuye en múltiples subcentros conectados mediante transporte multimodales, metro, bus, taxi, bicicleta, entre otros, que favorecen su conectividad a centros de ocio, comercio, trabajo, de salud, educativos, etc. (Caravaca & Méndez, 2003).

#### **1.2.4 La relocalización como una estrategia particular en la reestructuración**

Ante un panorama de crisis, pero también de reestructuración política que modificaba en general las rigideces del mercado con un nuevo modelo de acumulación flexible impulsado desde el Estado, las empresas armarán estratégicamente sus movimientos, para sobrevivir a las nuevas condiciones económicas impuestas y en el mejor de los casos crecer, ante una competencia tanto local como mundial. Se diferencian dos clases de estrategias empresariales, las primeras relacionadas con el cambio de la localización y las segundas sin este cambio. Entre aquellas que no implican un movimiento espacial de la empresa están por ejemplo el incremento en la investigación que llevaba a la innovación en procesos productivos, el desarrollo de nuevos productos y a la mejora de la cultura organizacional; también están la búsqueda, apertura y segmentación de nuevos mercados; la descentralización de la producción, la disminución de la capacidad productiva con el cierre de plantas y la disminución de puestos de trabajo; en el caso extremo algunas industrias usarán estrategias de precarización laboral incluso llegando a el nivel de una economía informal, es decir por debajo de los estándares legales en detrimento del bienestar de los trabajadores (Stohr, 1986, citado en Méndez, 1997).

Ahora, considerando las estrategias empresariales que consideran las soluciones espaciales, Méndez (1997) reconoce aquellas que implican un cambio en la localización, pudiéndose tratar de una redistribución espacial de actividades entre diferentes plantas de la misma empresa, la apertura de nuevas plantas con cierre o sin cierre de la anterior, o la relocalización de actividades por traslado con cierre de la empresa anterior o por relocalización con ampliación del anterior sitio, es decir sin cierre del establecimiento. Pudiéndose dar situaciones en que las empresas

desarrollen sus estrategias de supervivencia y de competitividad en una u otra de las categorías o en ambas, dependiendo de su historia particular.

### **1.2.5 La relación capital-trabajo asalariado**

Es importante recalcar que si bien existen diferentes formas de organización de las actividades productivas, por ejemplo en agrupaciones cooperativas, familiares o de otra índole, en esta investigación solo se considera aquella que tiene la forma en la que participan empresas capitalistas con una relación contractual con sus trabajadores, dicha relación se caracteriza por la compra de la fuerza de trabajo a los empleados por medio de un salario, además, las empresas son las que controlan autónomamente el proceso de la producción y son dueñas de los medios producción; por el lado de los trabajadores, ellos son quienes venden su fuerza de trabajo a las empresas, y están subordinados a las órdenes de los jefes y dueños de la empresa. Esta diferenciación se hace con fines prácticos, ya que estos elementos permiten acotar a aquellas unidades manufactureras que puedan estar más visibles a nivel de metros cuadrados en usos productivos, bajo la hipótesis de que entre más grande la empresa tiene mayor capacidad de asumir la normativa laboral vigente en el país, y que por tanto hayan tenido un impacto más visible en el territorio, así como en el número de trabajadores contratados.

Si bien en el numeral 1.1 se tocó el tema del modo de producción capitalista, ahora se describe un poco más en detalle para ver esas características de este modo, las cuales dan pie para seguir desarrollando la idea sobre la relación capital y trabajo asalariado. Para Méndez (1997), entre las características esenciales que sobresalen en este modo de producción están por una parte una gran variedad de agentes económicos y sociales con sus especificidades, que cumplen múltiples roles dentro de la actividad económica: las familias pueden ser consumidoras pero también productoras con diferentes formas de organización, sus integrantes pueden ser asalariados, independientes, estar en el sector formal o informal, etc.; las empresas tienen una razón social y además consumen, estas dependiendo de factores como el ingreso y la cantidad de trabajadores se pueden clasificar en famiempresas, micro, medianas, grandes, nacionales y multinacionales, algunas distribuyen sus utilidades entre los dueños otras buscan mejorar las condiciones económicas y sociales de sus

asociados; el Estado algunas veces tiene empresas que producen tanto bienes como servicios y también es uno de los que más gasto realiza en la economía, teniendo nominas generosas de empleados, pero además establece las normas que regulan la economía; los grupos sociales de interés que pueden ejercer presión positiva o negativa ante la realización de un proyecto que tiene impactos en su comunidad; solo se mencionan algunos agentes para dar cuenta de ese universo grande y complejo que existe en la realidad. No obstante, en este modo capitalista predomina la empresa privada que busca maximizar sus beneficios para ser distribuidos entre sus dueños, la lógica es la continua acumulación de capital tras cada ciclo de inversión y venta final, siendo precisamente la acumulación de capital la actividad central de una economía capitalista (Walker & Storper, 1989, p. 40). Este capital se manifiesta en múltiples formas: dinero, equipos, plantas de producción, terrenos, locales, mercancías, que hacen parte de unas relaciones sociales de producción; además como una relación social donde una parte de esta relación es la que determina que se hace en el trabajo y la otra se subordina, donde una vende su fuerza laboral y la otra la compra, apropiándose de los frutos del trabajo de esa fuerza, donde una es dueña de los medios de producción mientras la otra es dueña de su tiempo de trabajo (Walker & Storper, 1989).

La segunda característica que considera Méndez (1997) es la competencia entre las empresas —aunque también se pueden presentar relaciones de alianza—, estas desarrollan estrategias en respuesta a estos entornos retadores los cuales incluyen soluciones espaciales o no espaciales, en general se favorece la tendencia a la concentración empresarial. Una tercera característica es la división del trabajo técnicamente, en profesiones especializadas; una división a nivel social, donde a ciertos estratos les corresponden ciertas tareas; y también puede considerarse una división espacial, donde áreas con tradición industrial por ejemplo son más factibles de seguir proveyendo fuerza de trabajo para ese tipo de actividad en la cual tienen historia estos lugares. Una cuarta característica para destacar son las contradicciones internas del modo de producción capitalista, las cuales llevan a crisis recurrentes y de diferentes intensidades, lo cual dirige a una reconfiguración de los modos de regulación, de sus formas institucionales, generándose nuevos regímenes de acumulación como lo plantea la teoría de la regulación. De esas múltiples

contradicciones, solo se aborda la que está al interior de la relación capital y trabajo asalariado, la cual se amplía más adelante en el texto.

Y, por último, está la característica del uso del mercado como mecanismo de asignación de recursos, mediante la determinación de precios en este, no obstante, según Polanyi (2007), se transan en el mercado tres seudomercancías fijándoseles un precio, estas son: el trabajo, el cual está encarnado en la persona trabajadora, el precio que se le asigna es el salario; el dinero, cuyo precio puede ser visto como la tasa de interés y es emitido por los bancos centrales de cada país; y la tierra como elemento que pertenece a la naturaleza. Estas seudomercancías no se pueden producir con la lógica de la producción de cualquier otra mercancía material en un entorno fabril, es, por tanto, la existencia de estas, una precondition para la economía de mercado según Polanyi, el cual expresa con respecto al trabajo que:

“no es más que la actividad económica que acompaña a la propia vida —la cual, por su parte, no ha sido producida en función de la venta, sino por razones totalmente distintas—, y esta actividad tampoco puede ser desgajada del resto de la vida, ni puede ser almacenada o puesta en circulación”. (Polanyi, 2007, pp. 129,130)

Ahora, Méndez (1997) menciona que, en cuanto al trabajo relacionado con el sistema productivo capitalista, es decir remunerado, con la propiedad o no de los medios de producción, con el perfil ocupacional de los trabajadores en la estructura de la empresa, lo hace un factor relevante en un sistema de relaciones sociales que se despliegan en el ámbito empresarial, pudiéndose hablar de unas relaciones sociales de producción, las cuales son esenciales para explicar parte de la realidad social. En palabras de Marx:

“En la producción, los hombres no actúan solamente sobre la naturaleza, sino que actúan también los unos sobre los otros. No pueden producir sin asociarse de un cierto modo, para actuar en común y establecer un intercambio de actividades. Para producir los hombres contraen determinados vínculos y

relaciones, y a través de estos vínculos y relaciones sociales, y sólo a través de ellos, es cómo se relacionan con la naturaleza y cómo se efectúa la producción.

Estas relaciones sociales que contraen los productores entre sí, las condiciones en que intercambian sus actividades y toman parte en el proceso conjunto de la producción variarán, naturalmente según el carácter de los medios de producción...Las relaciones sociales en las que los individuos producen, las relaciones sociales de producción, cambian, por tanto, se transforman, al cambiar y desarrollarse los medios materiales de producción, las fuerzas productivas. Las relaciones de producción forman en conjunto lo que se llaman las relaciones sociales, la sociedad, y concretamente, una sociedad con un determinado grado de desarrollo histórico, una sociedad de carácter peculiar y distintivo. También el capital es una relación social de producción”.(Marx, 1849, pp. 14,15)

Este capital visto como fuerza social que esta apropiada por un sector de la sociedad, los dueños de los medios de producción, tiene como característica que se conserva y se acrecienta por medio del intercambio con la fuerza de trabajo asalariada, viva. Por tanto, es indispensable para la existencia del capital que una parte de la población no posea más que su fuerza de trabajo como medio de cambio, pero a la vez el asalariado necesita del capital pues con la remuneración que recibe, el salario, solo cubre un periodo de tiempo de su supervivencia y de su familia, de esta manera “el capital presupone el trabajo asalariado, y éste, el capital. Ambos se condicionan y se engendran recíprocamente” (Marx, 1849, p. 18).

Sin embargo, Boyer (2022) enfatiza desde la teoría de la regulación, que estas relaciones sociales de producción, muestran variabilidad históricamente, y pueden evolucionar dentro de un modo de producción particular, en el caso del modo capitalista, se han visto ejemplos de cómo los trabajadores asalariados pueden luchar

para que se reconozcan ciertos derechos a no ser despedidos en tiempos de crisis industriales o exigir que se establezcan en sus contratos condiciones de pago salarial que se indexan a las ganancias en productividad de la empresa, viéndose reconfigurada la forma institucional nexo salario-trabajo.

Si se ve con un poco más de detalle los espacios de la producción, y las relaciones sociales que se presentan allí, Walker y Storper (1989) consideran que dado que los trabajadores tienen de cierta manera algún grado de control sobre los procesos productivos, los conocen de primera mano, se requiere que estos cooperen de la mejor manera con los objetivos de la empresa, así las directivas tienen que concertar con los trabajadores para que se cumplan las metas propuestas por estos, dándole a los trabajadores cierto poder de negociación, si se considera un caso aparte de la posible escasez o abundancia de mano de obra disponible para tales tareas. Por el otro lado, los trabajadores asalariados, necesitan la remuneración para sobrevivir junto con sus familias, además de poder desarrollar sus habilidades. De tal forma que, si se ven las dos caras de la situación, se plantea una relación de mutua dependencia entre las partes para poder desarrollar las labores productivas. Resumiendo, se plantea una doble vinculación o necesidad mutua entre el capital y el trabajo asalariado, por una parte, para reproducirse o ampliarse, por el otro, para el desarrollo exitoso del proceso productivo material.

Por otro lado, Boyer (2022) reconoce que para el establecimiento de esas relaciones —que en apariencia son de un intercambio paritario o simétrico, de un trabajo por un salario—, existen una reglas generales que cada país ha desarrollado a través de su legislación o normativa laboral para mantener en buen término la relación entre las partes y que se vele por los derechos de las personas involucradas en las contrataciones, las cuales están incluidas en lo que la teoría de la regulación a denominado forma institucional nexo salario-trabajo, en estas reglas marco se basan los contratos laborales suscritos entre las empresas y los asalariados, destacándose dos cuestiones esenciales en esta relación contractual, la condición de subordinación del empleado al empleador, donde queda estipulado la autoridad del empleador para encargar las tareas productivas que a discreción considere que sean realizadas por el asalariado. Así mismo se estipula en estos contratos los beneficios al trabajador como son las condiciones laborales, el salario que incluye no solamente la remuneración por

periodo de tiempo, sino también los planes de protección en salud, seguridad laboral, planes de retiro, promociones o incentivos adicionales, el horario laboral, otros beneficios personales y colectivos, libertades en el lugar de trabajo, etc. (Boyer, 2022). No obstante, algunas empresas para motivar a sus empleados o incentivar su permanencia en las empresas usan estrategias que estipulan beneficios que no están incluidas en sus contratos laborales, estos son llamados beneficios extralegales.

#### **1.2.5.1 Nuevas reglas en la relación capital-trabajo asalariado del ‘régimen de acumulación flexible’**

En el régimen de acumulación fordista que se vivía en los países industrializados del hemisferio norte —fordismo-periférico en Latinoamérica— regían unas normas de contratación y despido laboral de carácter rígido, con un favorecimiento hacia la estabilidad social del trabajador, en general, existía una relación directa típica entre empleador y trabajador asalariado, esta relación laboral normal es descrita por la Oficina Internacional del Trabajo, como una basada en un contrato de trabajo por el cual:

“el trabajador se compromete a llevar a cabo determinadas tareas para el empleador y bajo su autoridad; el empleador se compromete a su vez a facilitarle los medios que necesite..., a pagarle por el trabajo realizado y a cumplir con todas las obligaciones a su respecto que imponga la ley. De ordinario, esa relación es asimétrica. El empleador, a quien incumben las responsabilidades principales en materia de propiedad y de riesgos financieros, posee la autoridad para tomar las decisiones económicas y de organización relativas a la marcha de la empresa, con inclusión de la utilización de la mano de obra. En cambio, el candidato al empleo posee solamente, para ofrecer, sus capacidades personales y sus calificaciones profesionales. De ahí que la dependencia económica y de organización se haya convertido en la característica principal de la relación entre empleador y asalariado”. (Oficina Internacional del Trabajo, 1997, p. 5)

Esta relación patrón-empleado descrita, se sigue cumpliendo a pesar de las reformas introducidas por los gobiernos a la forma institucional nexo salario-trabajo, las cuales favorecieron la conformación del nuevo régimen de acumulación de carácter flexible. El elemento variable de esta relación: “cumplir con todas las obligaciones a su respecto que imponga la ley” por parte del empleador, se hace evidente en las nuevas condiciones de la oferta de empleo en los mercado laborales —sustentadas en los códigos y leyes laborales modificadas—, en concreto sobre las condiciones de acordadas que buscaban que las empresas tuvieran facilidades en la contratación y despido de los trabajadores, sin recurrir en mayores costos, de acuerdo con las necesidades de la empresa. La consecuencia fue el incremento de los contratos: de tipo temporal, para ciertas actividades concretas y por solo una vez; los contratos a término fijo, donde se requerían a los trabajadores para las temporadas altas de cada año, pero de manera intermitente; los contratos a medio tiempo, o sea por media jornada laboral; de esta manera, las empresas disminuyen su planta de personal con contratación indefinida (Alonso et al., 2022).

Por otro lado, entre las prácticas empresariales —las cuales son avaladas por la ley— que modifican el contrato laboral tradicional está la búsqueda de la ruptura de esa relación directa entre empleador y empleado a través de la proliferación del trabajo en régimen de subcontratación, que según la Oficina Internacional del Trabajo (1997), se referencia como aquellas relaciones tanto directas como por medio de un intermediario, entre una empresa beneficiaria y los trabajadores, donde por una parte existe una relación de independencia y autonomía de las partes involucradas, y además los trabajadores se hayan en relación de subordinación con respecto a la empresa beneficiaria, si bien en apariencia y formalmente podría considerarse una relación comercial, en el fondo tiene la forma de una relación laboral típica. Entre las múltiples situaciones de subcontratación, por ejemplo, se dan comúnmente las siguientes: una empresa contrata personal externo por medio de una empresa intermediaria para realizar las labores típicas de su razón social o cuando esa contratación externa la hace a personal independiente externo con la figura contratista o subcontratista.

Isaza Castro (2003), plantea que en el caso colombiano esas reformas legislativas del mercado laboral, tuvieron su comienzo con la promulgación de la ley

50 de 1990, “Por la cual se introducen reformas al Código Sustantivo del Trabajo y se dictan otras disposiciones”; con la cual se buscaba disminuir las rigideces en la contratación y en el despido de trabajadores así como sus costos, y por ende aumentar las tasas de empleo del país, por ejemplo entre las reformas introducidas con dicha ley, se dan una multiplicidad de nuevas posibilidades: contratar temporalmente a los trabajadores, se dan condiciones menos costosas para que se despidan trabajadores de con más de 10 años en una empresa, la creación de los salarios integrales, entre otros, que lograron aumentar el empleo con estas figuras temporales y la reducción de los costos asociados a estas contrataciones, no obstante los costos laborales unitarios (es la división del costo laboral por hora entre el valor de la producción por hora) entre 1990 y 1999 tuvieron un crecimiento cercano al 33%, para lo cual los empresarios utilizaron estrategias como disminución de la contratación a término indefinido, proliferando la contratación temporal, la eliminación de beneficios extralegales al trabajador y búsqueda de aumentos en la productividad.

Otra reforma laboral relevante que se introdujo a comienzos del tercer milenio es la Ley 789 de 2002 (Isaza Castro, 2003), donde se destacan la reducción no solamente de los costos de la contratación laboral sino también de los salarios por la reducción del tiempo contratado, estos aspectos se ven reflejados en la ampliación de la jornada laboral diurna hasta las diez de la noche, la reducción de los recargos de las horas extras, la disminución de las cargas por despido sin causa justa, la eliminación de la relación contractual con los aprendices, en la posibilidad de contratación de personal por debajo del salario mínimo. Si bien la intención de las reformas laborales mencionadas buscaba aumentar la tasa de empleo del país por la mayor flexibilidad introducida en la normativa, los críticos a las reformas cuestionan los impactos negativos sobre el nivel de vida de los trabajadores y el posible aumento de la pobreza en el país (Isaza Castro, 2003), o llamado de otra manera, la precarización del trabajador y las condiciones de vida de su familia.

### **1.3 La vida cotidiana de los trabajadores**

En este capítulo se desarrolla un elemento conceptual transversal para la investigación, la vida cotidiana. Esta conceptualización de la cotidianidad se apoya en las ideas de Henry Lefebvre sobre la producción del espacio y tiempo —la repetición,

los ciclos de la naturaleza y los ritmos—, mediados por unas relaciones de producción capitalista entre la empresa y los trabajadores, así mismo por un Estado que vela porque este sistema económico pueda superar las crisis cuando se presenten. Si bien esta cotidianidad es considerada por la mayoría de las personas como algo aparentemente trivial o insignificante, dado por supuesto, aquello cuyas partes o fragmentos se encadenan en un empleo del tiempo, en la investigación se decidió darle una particular importancia al fenómeno y a la escala de lo considerado como superfluo. Lo cotidiano se tomará como un punto de vista desde el cual se pueda hacer un ejercicio de lectura de la sociedad, es decir, partir de lo cotidiano como lo simple, para proyectar ideas sobre la sociedad como lo complejo. Este nivel de 'lo cotidiano' esconde relaciones que pasan desapercibidas por lo inmersas que las personas están en ella; sin embargo, este también es el lugar potencial de la apropiación y de la transformación social. Se hace hincapié en que se diferencié entre trabajadores y trabajadoras pues se quiere constatar las particularidades que cada ser experimenta en el desarrollo de su cotidianidad en el seno de sus trabajos asalariados.

### **1.3.1 El modo de producción capitalista como organizador de la cotidianidad: Henry Lefebvre, espacio (social), tiempo (social) y vida cotidiana**

Cuando acá se aborda la cotidianidad —o vida cotidiana— esta se plantea en términos de la práctica social, es decir, de las actividades que realiza el trabajador en el desarrollo de su vida, así como de los espacios (sociales) y tiempos (sociales)<sup>1</sup> que son producidos, ante una presencia generalizada de unas relaciones de producción capitalista entre las empresas y los trabajadores (mediadas por una normativa estatal); de este modo, se abarcan diversas dimensiones que propiciarán un singular acercamiento a ella y que más adelante se detallarán. Como elemento contextualizante, hay que mencionar que existe una vida cotidiana distinta para diferentes segmentos sociales, es decir, vivir la cotidianidad para un rentista de capital que presta dinero y que vive de los ingresos generados por estos activos es diferente

---

<sup>1</sup> Se marca con un paréntesis la diferencia entre las categorías tiempo y espacio, de lo social, para captar y mostrar el interrelacionamiento que existe entre estos, siguiendo a Edward Soja (2008) en el texto *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*.

a las experiencias en la vida diaria de una persona desempleada y que no cuenta con algún tipo de remuneración. En esta perspectiva, es el interés de esta investigación abordar la vida cotidiana de los trabajadores asalariados, en concreto, la de aquellos que laboran en las empresas que se relocalizaron en el corredor vial GRM provenientes del Valle de Aburrá, esta última consideración se tomó como una manera de acotar el alcance del estudio. Finalmente, para darle una coherencia al trabajo — en términos conceptuales— se escogió una visión particular entre los diversos conceptos de vida cotidiana que se encuentran en la literatura.

El concepto de vida cotidiana que se emplea en esta investigación, parte de Lefebvre (1972), quien la define como el lugar social donde se da un equilibrio de carácter momentáneo al interior de unas relaciones de producción capitalista determinadas entre la producción y el consumo. El término producción se entiende acá en su sentido de producción de productos y de obras o creaciones humanas, pero también producción de tiempo y espacio (social), así como del propio ser humano que crea su propia vida e incluso sus relaciones sociales. Este término de producción, en su sentido más amplio, nos dirige a la noción de reproducción, la cual abarca aspectos como lo biológico; las condiciones materiales para la producción como herramientas, técnicas e instrumentos; y la reproducción de las relaciones sociales —que pueden ser de poder, de subordinación, económicas, filiales, etc.— La vida cotidiana, por tanto, acontece en el centro de la práctica social, esta cotidianidad se compone de: repeticiones tanto lineales como cíclicas; gestos en el trabajo y fuera de él; por movimientos mecánicos tanto del cuerpo humano como de dispositivos (rotaciones, ir y venir); de repeticiones de horas, días, semanas, meses, años; de tiempos de la naturaleza (las estaciones del año, la temporada de lluvias, los ciclos internos de nuestro cuerpo, etc.); de tiempos de la racionalidad (fechas de los conciertos, los estrenos de las nuevas películas, otros) (Lefebvre, 1972).

Para concretar el concepto de vida cotidiana, el presente trabajo consideró cuatro categorías, las que se derivan de los fragmentos de la vida cotidiana que distingue Lefebvre (1972): vida privada, vida familiar, trabajo y ocio; este último, en parte se produce y vende por la sociedad empresarial como ‘actividades del tiempo libre’, expresión cuestionada por el autor francés que se pregunta si la libertad y el tiempo para el descanso es también producido (Lefebvre, 2004). Cada uno de estos

pedazos de cotidianidad son, por una parte, mediados por organizaciones e instituciones, y, de otra parte, explotados racionalmente por ellas; comúnmente están asociadas al Estado o a organizaciones productivas; no obstante, también hay que tener presente la existencia de otro tipo de instituciones que subvierte esa lógica mercantil. Lefebvre concibe esta vida cotidiana organizada y estructurada ideológicamente a través del consumo, el cual está organizado comercialmente y semiplanificado para presionar, coaccionar y moldear la vida cotidiana mediante la emisión de señales; por ejemplo, con el uso de la publicidad y estrategias de mercadeo que crean sistemas, códigos y redes de presión para manipular e integrar a la clase obrera —por medio de las mercancías— a los mercados; además, mediante el uso de instrumentos más sutiles, como los mensajes implícitos o explícitos de la publicidad que ofrecen o prometen un estilo de vida por la compra de un producto, se manipulan las personas y las conciencias. Además, la organización de lo cotidiano parte de las fuerzas políticas y sociales que lo consolidan y funcionalizan. Pese a este panorama moldeado y organizado, Lefebvre considera la vida cotidiana como ese espacio con potencial para la transformación, para una mayor apropiación del ser humano en su producción de sí mismo y de sus obras creativas, de modo que es un espacio de potencialidad de cambios para la sociedad (Lefebvre, 1972).

La concepción de vida cotidiana como lugar social nos remite al concepto de producción, por tanto, hay que retomar la teoría sobre la producción del espacio de Lefebvre, además de incorporar elementos complementarios, pero importantes, como la dialéctica espacial lefebvriana: espacios percibido, concebido y vivido. Siguiendo a Lefebvre (2013), el primero de estos espacios, el percibido, alude a la dimensión de las prácticas espaciales y materiales cotidianas que implican un interrelacionamiento entre la realidad cotidiana de las personas (uso del tiempo) con las realidades urbanas —que se materializan en los flujos de personas, mercancías o dinero que transitan o se asientan en el espacio—; el segundo de los espacios, el concebido, parte de la dimensión de la planificación del espacio público y privado, tiene la potencialidad de hacer grandes transformaciones en las ciudades por medio de inversiones de capital, se relaciona con planificadores estatales y empresas privadas que diseñan paisajes urbanos o rurales de acuerdo con sus necesidades, serían espacios que ordenan, funcionalizan y, por tanto, fragmentan las ciudades, se evidencian en el cambio en los usos de una zona de la ciudad, la construcción de un túnel, de una carretera o de una

zona franca; el tercer espacio, ligado a la dimensión de los espacios de representación (contiene un centro afectivo, son lugares de la pasión y la acción), tiene que ver con los espacios de la imaginación y lo simbólico, este se vive y se habla, generalmente es el espacio de los usuarios o habitantes que saben qué se espera de su comportamiento allí, tal como sucede en una iglesia, un museo, una plaza, un cementerio, una casa o una entidad de trámites burocráticos estatales. Estos espacios podrían ser objeto de resignificaciones, de actualizaciones de imágenes y símbolos asociados a ellos, por lo que pueden entrar en disputa otros actores que quieran plasmar sus propios intereses allí, generándose tensiones y litigios por el cambio de los usos de tales espacios, se evidencia esta circunstancia cuando patrimonios arquitectónicos de la ciudad se convierten, ya no en atractivo turístico por su estética, sino en oficinas de los entes administrativos municipales, o cuando lo que era un símbolo de los orígenes de una ciudad, es reemplazado por proyectos de ciudadelas, provocando otros imaginarios en el espacio (Lefebvre, 2013).

De esta manera, los tres espacios —según Lefebvre— están en permanente tensión entre sí, lo que las personas perciben en su cotidianidad puede entrar en contradicción con el espacio concebido, por ejemplo, cuando una calle es muy estrecha y genera taponamientos, causando que la experiencia cotidiana de desplazamiento demande una modificación del espacio planificado de la ciudad, o cuando un espacio tradicional para la comunidad quiere ser reemplazado por una gran construcción, de este modo entraría en tensión el espacio percibido con el espacio vivido, es decir cuando se apropia por parte de los planificadores de una manera que no corresponde con el imaginario de la comunidad. Es factible pensar que es bastante la influencia que ejerce el espacio concebido sobre los espacios de las personas en su vida cotidiana, en el sistema capitalista actual, sin embargo, los espacios vividos difícilmente son sometidos a las representaciones del espacio cuando se presentan oposiciones fuertes por parte de la comunidad. Así, al permanecer estos espacios en permanente tensión entre ellos —los cuales pueden mover, adueñarse, resignificar, pensar otros espacios, etc.— se percibe la dinámica de la experiencia cambiante de lo espacial y de su producción social.

Lefebvre es crítico con la racionalidad que organiza el espacio en una aparente forma pura, original o natural, a través de ciertas representaciones de él, por lo que,

el alejamiento que se da en el análisis de las relaciones sociales que están involucradas en las producción y reproducción, ocultan, tras el signo del orden y la funcionalidad planificadas —coherencia espacial—, la existencia de una realidad social con beneficiarios y excluidos, donde se relegan u olvidan las profundas contradicciones y desigualdades que generan estas representaciones del espacio.

### **1.3.1.1 Espacio social como producto**

Para Lefebvre (2013), el espacio social no es una cosa más entre las cosas producidas, no es un producto cualquiera, él envuelve las cosas producidas y comprende sus relaciones en su coexistencia y simultaneidad, en su orden o desorden relativos, al ser el resultado de una secuencia y conjunto de operaciones, así que no puede ser reducido a la mera condición de objeto. Como resultado de acciones históricas sobre este, el espacio social va a permitir ciertas acciones, va a sugerir o negar otras; algunas de estas acciones van a remitir a la producción y otras al consumo. Una característica que Lefebvre destaca del espacio social es su polivalencia o multiplicidad ilimitada, estas se intercalan, entrecruzan o se superponen, incluso colisionan, es un espacio donde conviven múltiples relaciones sociales a la vez y generan contradicciones en la producción. Múltiples flujos atraviesan estos ilimitados espacios, se manifiesta así la hipercomplejidad de unidades individuales, puntos fijos y móviles, los unos se enfrentan, los otros se complementan, etc.

El espacio social se produce y reproduce en contacto con las relaciones de producción y con las fuerzas productivas, estas últimas entendidas como la naturaleza, el trabajo, su organización y división, los instrumentos, técnicas, tecnologías y conocimientos, concepto que Lefebvre (2013) toma de Marx y Engels. Son unas fuerzas que no se despliegan en un espacio vacío o neutro, sino que actúan a través de unas relaciones sociales con múltiples conflictos y grupos relacionados. Este espacio social, así entendido, contiene objetos tanto naturales como sociales; como producto, se utiliza, se consume y también es medio de producción manifestado en redes, flujos de materias primas y energía que configuran y ordenan el espacio, de esta manera es un medio de producción producido, el cual no puede ser separado, por tanto, de las fuerzas productivas, técnicas, conocimientos, la división del trabajo, la naturaleza, el Estado y de las instituciones. Lefebvre concluye que el espacio social

implica, contiene y disimula relaciones sociales, a pesar de que no es una cosa en sí, sino un conjunto de relaciones entre las cosas, tanto de objetos como de productos.

### **1.3.1.2 Ritmos y repeticiones en la vida cotidiana**

Si bien los conceptos de espacio, su producción y el de vida cotidiana son centrales, se necesita complementarse con la dimensión temporal, ya que “una aproximación meramente espacial arriesga perder la importancia de un análisis de tiempos y ritmos que son centrales en toda la teoría social” (De Mattos & Link, 2015, p. 208) de Lefebvre, en consecuencia, se tiene que ampliar la definición que se presentó al comienzo de este capítulo sobre vida cotidiana y que consideró la dimensión temporal en los tiempos de la naturaleza y los racionales; Lefebvre (2004) plantea —críticamente— que en una sociedad capitalista, en la que prevalece la mercancía, tanto el espacio (social) como el tiempo (social) son producidos para ser intercambiados dada su homogeneidad, convirtiéndose en espacio y tiempo del mercado, no como cosas sino como productos. En cuanto a la cotidianidad, esta se ve organizada en su dimensión temporal por la creación de horarios de trabajo, de apertura y de cierre de comercios, por las rutas y sistemas de transporte que tienen horas de salida y llegada, en una palabra, es estructurada a base de lo repetitivo.

Lefebvre diferencia dos clases de repeticiones, por una parte está la cíclica, que tiene que ver con la naturaleza y se caracteriza por una continua renovación, se habla entonces del día y la noche, de los periodos de lluvia y de tiempo seco en los países tropicales, etc.; por la otra, está la lineal que es asociada a la práctica social, es decir, por la actividad humana que se relaciona con la monotonía de acciones y movimientos; por ejemplo el golpeteo de un martillo, el sonido de un motor o la salida diaria al trabajo, etc., son estructuras impuestas. Ambas clases de repeticiones están relacionadas y pueden generar tanto compromisos como perturbaciones, un nuevo amanecer puede ser renovador ante una repetitiva salida al trabajo en la mañana o el cambio de tiempo despejado a uno nublado con baja visibilidad podría alterar el ritmo de salida de los aviones de una ciudad.

Para seguir con la idea de Lefebvre, un elemento relacionado con el tiempo es el de ritmo, el cual se aborda descriptivamente a partir de algunos elementos constitutivos, a saber, una de sus especificidades es la repetición (en el espacio

tiempo); no obstante, no hay repetición absolutamente idéntica a otra ni indefinida, lo cual muestra el relacionamiento de la diferencia con el de repetición. En resumen, repetición y diferencia están contenidos en el ritmo, por tanto, debería de encontrarse y reconocerse en ritmos reales, tanto espaciales como temporales, y en las prácticas sociales de la vida cotidiana de las personas; en lo cotidiano siempre se introduce algo nuevo o imprevisto, la diferencia.

Lo cotidiano se organiza repetitivamente: el trabajo, la construcción de apartamentos por toda las ciudades exactamente iguales en su estructura, los trayectos de desplazamiento entre las empresas y los hogares de los trabajadores, el lanzamiento de nuevos productos al mercado previo a las temporadas comerciales, etc.; en los tiempos modernos, expresión que usa Lefebvre, entendidos como los del modo de producción capitalista, donde la sociedad se constituye en torno a lo urbano, al mercado y al Estado, se emiten allí representaciones que velan, disimulan y ocultan, la producción del espacio y tiempo —repetitivos, homogéneos, abstractos, e intercambiables—, de modo que la mayoría de personas conviven en estas circunstancias acríticamente. La vida cotidiana y el Nexo Salario-trabajo se imbrican, de conformidad con la estandarización de horarios en cada país, las jornadas laborales del empleo formal se institucionalizan, en unos países parten de un básico de 35 horas semanales, en otros se llega hasta las 54 horas, homogeneizándose el valor de la hora de trabajo para poder ser comprada al trabajador por parte de la empresa. Este tiempo cuantitativo subordina los tiempos del trabajo —con jornadas diurnas o nocturnas de trabajo— a otros aspectos de la cotidianidad, como son los horarios de sueño y de vigilia, el relacionamiento o no del trabajador con su familia y amigos, los tiempos de ocio y de vida privada, así como su vinculación con su lugar de habitación.

No obstante, la vida cotidiana sigue estando atravesada por los ritmos naturales cíclicos, cósmicos y biológicos, el día y la noche, el hambre y su satisfacción, etc.; de esta modo se entrecruzan constantemente estos ritmos mencionados con procesos repetitivos que tienen como base un tiempo lineal cronometrable, homogéneo y abstracto —por lo de intercambiable— que, a través de la organización socioeconómica del modo de producción capitalista, establece qué, cuándo y cómo se produce, consume, descansa, habita, relaciona, etc.; consecuentemente se infiere que el tiempo social es un producto social (Lefebvre, 2004).

Espacio y tiempo (sociales) contienen ritmos y estos a su vez contienen repeticiones y diferencias; los productos son receptáculos de ritmos, por tanto, de repeticiones y de diferencias. Las repeticiones crean las diferencias; para ilustrar esta idea imaginemos cómo el paso de vehículos de transporte público por una calle, en horas de entrada laboral, puede generar diferencias en cuanto al sonido del automotor —si es eléctrico o si es movido con combustible fósil—, el mismo acto repetitivo puede engendrar múltiples diferencias: en la mañana se percibe un alto flujo vehicular, en la media mañana la intensidad puede disminuir, para aumentar nuevamente en el horario de salida de los trabajos y, por último, disminuir notablemente en las horas de la noche, sobre todo en aquellas ciudades que no funcionan 24 horas.

Si bien se consideran separadamente para su aprehensión y comprensión, tanto las repeticiones cíclicas como las repeticiones lineales están intrincadamente relacionadas, las cíclicas se configuran en función de las lineales y se miden entre sí, los días y las noches se determinan en base a los relojes que corren linealmente (Lefebvre, 2004). Las primeras repeticiones están más relacionadas con la naturaleza y las segundas con la actividad humana. El ritmo, en la práctica social, siempre está asociado a una medida, en el sentido de ley, obligación calculada y esperada, es tiempo regulado; sin embargo, estos ritmos racionales se superponen a los ritmos del cuerpo: respiración (inhalación-exhalación), abrir y cerrar de ojos, palpitaciones (diástole-sístole), ciclos circadianos, hambre-saciedad, necesidad-deseo, trabajo-descanso, sueño-vigilia, el hablar, las secreciones, influyendo en todos ellos.

Los ritmos tienen unas especificidades cuando se comparan con otros, incluso con nuestros propios ritmos. Los ritmos de nuestro cuerpo, a modo de ilustración, son un punto de referencia para apreciar otros tipos de ritmos: nuestro caminar, la respiración, los ritmos de esfuerzo y descanso, los períodos de dormir y estar despiertos son elementos para tener en cuenta para la comparación. Cada ritmo tiene su propia medida: la frecuencia, —entendida como el número de veces que ocurre un evento por unidad de tiempo—, la velocidad —como desplazamiento por unidad de tiempo— y la consistencia —repetición regularmente estable en el tiempo— contienen su propia lógica, la posibilidad de cálculos numéricos y de sus relaciones, aunque muchas veces aparecen invisibles a la percepción humana (Lefebvre, 2004). En resumen, hay dos tipos de ritmos que se interrelacionan: los naturales, por una parte,

y los sociales por la otra, ambos con una protagónica participación del ser humano biológico, pero también como ser social.

Como elementos principales de análisis del ritmo en la vida cotidiana de las personas, Lefebvre tiene en cuenta las siguientes características: primero, la repetición tanto de gestos como de acciones más complejas que incluyen —como se mencionó anteriormente— también la diferencia; en segunda instancia, está la compenetración de las repeticiones cíclicas y lineales; y, en tercer lugar, los procesos de nacimiento, crecimiento, plenitud máxima, declive y fin.

Lefebvre destaca algunos elementos que son complementarios al ritmo como son: la polirritmia (la conjunción de ritmos que dan como resultado otro diferente, podría observarse en lo cotidiano de una ciudad conformada por múltiples ritmos); la euritmia (como la armonía entre los ritmos que se manifiestan por ejemplo en la salud); y la arritmia, cuando hay disonancia entre los ritmos manifestándose o generando desenlaces fatales, crisis de salud o protestas sociales, por ejemplo, cuando el ritmo de generación de ingresos es disonante con el ritmo de gastos en una familia, o cuando hay unos ritmos de trabajo altamente exigentes como periodos de jornadas extensas y demandantes de energía física que pueden entrar en disonancia con ritmos más lentos del propio cuerpo o con los ritmos del relacionamiento social, por lo que puede manifestarse en afectaciones o en la salud personal o de las relaciones sociales de la persona. En todos los casos, se pueden apreciar los ritmos conforme a la cotidianidad de la persona, estos que aparecen siempre que se une la tríada espacio-tiempo-energía vital que se despliega allí (Lefebvre, 2004).

Desde una concepción, que aborda más ampliamente la sociedad, Lefebvre también plantea cómo el devenir irregular de los ritmos es síntoma de relaciones disfuncionales, lo cual va a desordenar o generar un vacío para ser llenado por una creación, este proceso se origina y tiene efectos en los ritmos de las instituciones, del crecimiento económico, de la población, de los intercambios, del trabajo, etc., en general, sobre los ritmos de la sociedad actual.

Se concluye que la vida cotidiana de los trabajadores está moldeada por la lógica capitalista de producción y de reproducción que, en su afán de acumulación, trata de homogeneizar espacios y tiempos (del trabajo, del ocio, de la vida familiar, de

la vida personal, y de las repeticiones a través de los días y semanas, meses y años en los cuales se desarrolla este modo de producción: horarios de trabajo, de apertura y cierre de mercados, la necesidad de hacer más horas extras laborales, los turnos de trabajo de día y de noche, las ofertas por tiempo limitado, etc.); de esta manera —y como consecuencia— la vida de las personas, manifiesta no solamente en las acciones de unas organizaciones privadas con fines de lucro, llámese empresas, sino también en las de un Estado, que organizan las ciudades en base a la constitución de espacios estructurados y funcionales; al respecto, Márquez sintetiza esta idea espacial lefebvriana:

el espacio urbano ha sido sometido no sólo al control del Estado sino, también, a la valorización capitalista, con este proceso se organiza de manera sistemática la ‘vida cotidiana’, no sólo con relación al ‘trabajo’ igualmente con el consumo, la diversión, el ocio y el tiempo libre; la dominación y organización del espacio urbano por parte del Estado y el capitalismo es al mismo tiempo la dominación de la vida diaria, de los obreros y del conjunto de las clases sociales, es, a grandes rasgos, la homogeneización de la sociedad y de los individuos. (Márquez, 2017, p. 239)

## **1.4 La relocalización de la industria y el cambio en las actividades de la vida cotidiana de los trabajadores**

La fijación en un lugar particular del capital, entendido como maquinaria y equipo, la planta física de producción, pero también como la relación social, es decir de empleados con empleadores, no es una decisión a la ligera, pues moverse de un sitio para otro implica unos costos de traslado, de oportunidad, entre otros, que las empresas analizan estratégicamente antes de ser ejecutados. Tomando el punto de vista de Harvey (1990), estos lugares regionales, suponiéndoles como cerrados, donde funcionan capitales interdependientes, en el tiempo van a presentar crisis por exceso de acumulación, dado que se manifiestan tarde que temprano las contradicciones entre las fuerzas productivas y las relaciones sociales en el ciclo de circulación del capital, es decir se concentraran en exceso el dinero y los medios de

producción en un sector de la sociedad, mientras que el otro no poseerá las capacidades para absorber todo lo que se produce, en otras palabras se ha generado enormes inversiones en capital fijo, se ha especulado con la propiedad inmobiliaria o accionaria, en fin, se han reducido las tasas de rentabilidad de las inversiones por lo que un panorama de crisis de acumulación aparece, y una posible restauración de las condiciones de rentabilidad del capital se hacen próximas, como lo expone Harvey:

“La amenaza de la devaluación masiva cobra mucha importancia, y la sociedad civil parece destinada a experimentar la congoja, alteración e inquietud que acompañan a la restauración forzosa de las condiciones de acumulación.

Ésta es, naturalmente, exactamente la clase de ‘dialéctica interna’ que obliga a la sociedad a buscar alivio en algún tipo de ‘arreglo espacial’. Las fronteras de la región se pueden ampliar o se puede obtener alivio exportando capital-dinero, mercancías o capacidades productivas o importando fuerza de trabajo de otras regiones”. (Harvey, 1990, p. 429)

Las empresas buscarán territorios donde estas perciban que las condiciones de implantación en el sitio le den el potencial de rentabilizar el capital, no solamente con las actividades productivas, sino también con la misma valorización de los terrenos donde se asentaron, capitalizando esta subida en los precios de los terrenos cuando las condiciones de urbanización y de cambio de usos del suelo en las zonas aledañas, vaya indicando que hay que buscar nuevas zonas que permitan tanto el desarrollo de sus objetos sociales, pero que tengan también el potencial de valorización, esta solución espacial posterga temporalmente la crisis, al considerarse que las inversiones darán las rentabilidades a largo plazo, es decir las empresas buscan unas diferencias geográficas críticas para una nueva acumulación de capital cuando las condiciones en los centros de acumulación están agotándose (Walker & Storper, 1989).

En estas búsquedas por una acumulación continua de capital, tanto desde el punto de vista del empresariado como del Estado, por medio de la relocalización de algunas plantas y procesos, como se mencionó anteriormente, se va reconfigurando el territorio generalmente hacia la configuración de la metrópoli-región, pero no

solamente se trataría del traslado del capital fijo de un sitio central hacia la periferia cambiando los patrones espaciales vistos, sino también de las personas que cambian el lugar físico y social donde se desarrollan sus relaciones sociales y de producción, y por tanto se cambiaría la cotidianidad de estas personas, dependiendo si se asientan cerca del lugar de trabajo o permanecen en los lugares centrales de las metrópolis, ampliando las trayectorias de desplazamiento hacia sus lugares de trabajo como en la última situación mencionada, lo cual implicaría un impacto en las actividades cotidianas, las cuales se agruparon en cuatro dimensiones siguiendo a Lefebvre en, vida privada, familiar, de consumo, de ocio.

Teniendo en cuenta las ideas anteriores, se plantea que la vida cotidiana de los trabajadores en particular, se moldea conforme a las relaciones de producción en las que están inmersos, es decir por los compromisos adquiridos en los contratos laborales, donde se estipula los horarios de entrada y salida, las jornadas laborales, los ritmos de trabajo, el pago salarial, los beneficios extra salariales, además queda supeditado estas condiciones a unos desplazamientos determinados, por la limitante del tiempo y el espacio que permita cumplir con la jornada de trabajo como se acordó, a unos lugares tránsito o de permanencia pasajeras, etc.

En resumen, las empresas relocalizadas van reconfigurando no solamente el espacio con su traslado, sino también con los posibles desarrollos inmobiliarios, llámense parques industriales o unidades residenciales en concordancia con la normativa estatal que ha habilitado más suelos para tal fin, pero también está la reconfiguración ligada a la vida de los trabajadores que tienen que o quedarse en la centralidad metropolitana o que pueden cambiarse de residencia a zonas más cercanas a la nueva localización de la empresa.

Se prestó atención sobre los efectos que tuvieron la relocalización de la industria en el oriente antioqueño cercano, sobre las actividades cotidianas de sus trabajadores, los cuales se adaptaron a los tiempos y espacios nuevos; se consideraron los dos escenarios de permanencia o no en el Valle de Aburrá de los trabajadores, en el primer caso se generó una actividad cotidiana ampliada en el tiempo-espacio rutinaria, como lo es la movilidad pendular entre el lugar de residencia localizado en el Valle de Aburrá y el lugar de trabajo en el corredor vial autopista Medellín-Bogotá entre Guarne y Marinilla y nuevamente al lugar de residencia en el

Valle de Aburrá, la investigación únicamente se interesó por esta pendularidad por temas de alcance; por el otro lado se consideraron las condiciones contractuales relacionadas con el desplazamiento residencial de los trabajadores al oriente antioqueño cercano.

### **1.4.1 Movilidad pendular y residencial**

Los desplazamientos —típicamente diarios— de los trabajadores, han sido un fenómeno característico de las económicas industriales, los cuales abarcan desde cortos a cada vez más largos trayectos. Esta “movilidad pendular o cotidiana, denominada también como ‘commuting’ (Acuña y Graizbord, 1999) ha sido utilizado por otros investigadores para caracterizar los desplazamientos que implican cambios de una ciudad en un mismo día por motivos particularmente laborales” (Martínez Reséndiz, 2010, p. 31), es decir que el trabajador no cambia de residencia, solo sale de su hábitat rumbo a su lugar de trabajo que queda por fuera de la metrópoli o conglomerado urbano, y luego de finalizada su jornada de trabajo va a regresar a su domicilio, es en este sentido expuesto que usamos esta terminología en la investigación teniendo en cuenta la posibilidad de que las personas realicen múltiples actividades intermedias entre los trayectos de ida y vuelta; esta movilidad está manifestada en el desplazamiento de los trabajadores, que se quedaron residencialmente hablando en el Valle de Aburrá, hacia la empresa relocalizada en el corredor vial autopista Medellín-Bogotá entre GRM, y el retorno de estos a sus residencias luego de cumplir sus actividades de trabajo.

Esta movilidad pendular, Moraes Pereira (2007) la relaciona con la relocalización industrial en las periferias en concordancia con unos centros industriales previos que generalmente estuvieron ubicados en las ciudades o metrópolis principales, al respecto y con el fin de poner en evidencia este relacionamiento este autor plantea que esta actividad de desplazamiento pendular:

“está ligado a las últimas etapas del proceso de desconcentración espacial de las actividades productivas cuando, por ventajas logísticas o incentivos fiscales, muchas empresas han reevaluado su ubicación buscando instalaciones en lugares menos céntricos de las redes urbanas...a pesar de

que parte de la mano de obra absorbida por la empresa pertenecen a su nuevo municipio de instalación, en general, su personal de la calificación más alta proviene del municipio de instalación anterior o de los municipios más céntricos. En este caso, los flujos de desplazamientos están compuestos por aquellas personas residentes en otras ciudades no centrales y, principalmente, por personas residentes en los centros metropolitanos que trabajan en estas empresas/industrias ubicadas en las ciudades periféricas". (Moraes Pereira, 2007, pp. 18,19)

Así pues, se ponen en evidencia varios fenómenos a la vez, la desconcentración del aparato productivo en las metrópolis o ciudades centrales; la deslocalización de estas plantas a la zonas metropolitanas periféricas o suburbanas; la permanencia de parte de los trabajadores de las empresas relocalizadas en los centros urbanos centrales anteriores donde han creado instituciones que se tardaron años en formarse y de la cual hacen parte como la iglesia, la familia, los clubes, escuelas, equipos deportivo, etc., los cuales son duraderas en el tiempo por los lazos formados entre sus miembros, perviviendo inclusive en ambientes de alta movilidad laboral y a las generaciones de trabajadores, son estas condiciones históricas de los lugares, hablado de las metrópolis en particular, que tienen antecedentes industriales, las cuales van a seguir proveyendo una oferta laboral diferenciada basada en habilidades, formas de vida, experiencia laboral, actitudes frente al trabajo fabril, a las empresas relocalizadas (Walker & Storper, 1989); la contratación también de mano de obra en la zona de llegada de la empresa relocalizada, puede ser población que originalmente estuviere allí o por trabajadores que hayan migrado permanentemente para estar cerca de su lugar de trabajo.

Este último hecho, el de la absorción de mano de obra local o aledaña a la empresa, se consideró en el sentido de una posible movilidad residencial incentivada por la empresa, por el Estado, o por los inversores inmobiliarios que vieron en este sector un alto potencial de desarrollo y por tanto de valorización en la inversión de construcciones civiles como malls, centros comerciales y el desarrollo de oferta residencial para estos, como se planteó en base a Carlos de Mattos y la expansión

metropolitana en capítulos anteriores; dadas las múltiples causas relacionadas con una movilidad residencial a este sector del oriente antioqueño cercano, se acota el término de esta movilidad con fines prácticos, solamente a aquellos trabajadores de las empresas relocalizadas que cambiaron su residencia a uno de los municipios del oriente antioqueño —Guarne, Rionegro o Marinilla— motivados mayoritariamente por el tema laboral.

## 2 Metodología de investigación

### 2.1 Descripción general

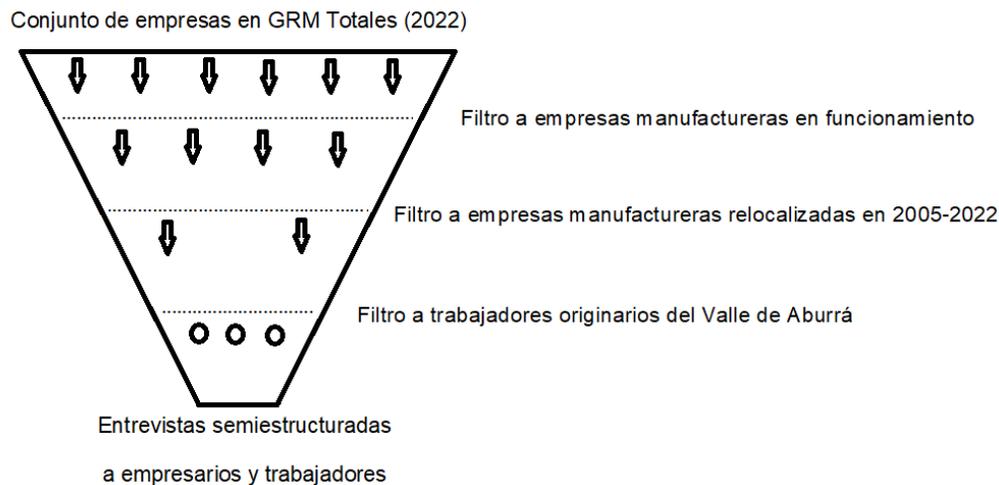
La metodología se diseñó para abordar el problema de investigación en sus dos componentes gruesos, lo espaciotemporal-industrial (relocalización de las empresas) y lo espaciotemporal-contractual en los trabajadores (cambios en la vida cotidiana, movilidad pendular y residencial, relación de producción), por lo que se usó una combinación de métodos cualitativos y cuantitativos.

A grandes rasgos se describe el proceso empírico de la siguiente manera, se comenzó con una exploración general del tema a la luz de los mapas que se encontraron en línea del corredor vial de la autopista Medellín-Bogotá entre GRM; luego se hizo una aproximación espacio temporal más detallada para conocer cuales empresas cumplían los requisitos de ser manufactureras, relocalizadas desde el VA y que permanecieran en funcionamiento, y finalmente tras la identificación de las empresas que cumplían las condiciones, se procedió a contactarlas para indagar mediante entrevistas a los empresarios y trabajadores sobre los temas propios de cada grupo poblacional.

Para usar los diferentes métodos se necesitaba que la información usada fuera la pertinente a las industrias relocalizadas en el corredor de la autopista entre GRM entre 2005-2022 y que estuvieran en funcionamiento para poder realizar las entrevistas. Para la obtención de esta información inicial se procedió de la siguiente manera: se partió de una base general de industrias manufactureras localizadas en los tres municipios GRM la cual fue filtrada con los criterios que se expondrán

adelante, necesarios para llegar a una lista más pequeña de empresas relocalizadas en oriente, y así realizar la caracterización de la relocalización y conseguir las entrevistas semiestructuradas al empresariado y a los trabajadores de la vida cotidiana-laboral, el proceso del filtro usado es algo así como un cono piramidal invertido, de lo general llegamos a lo individual; este proceso se esquematizó en la figura 1.

**Figura 1.** *Filtro de la información de industrias manufactureras*



**Fuente:** elaboración propia

Para dar cumplimiento al primer objetivo, sobre la caracterización del proceso de relocalización industrial desde el Valle de Aburrá al corredor de la autopista Medellín-Bogotá entre los municipios de GRM se tuvo el criterio de que las empresas estuvieran en funcionamiento en la actualidad, un indicio era que contaran con la matrícula mercantil vigente, lo cual permitió realizar las siguientes etapas del proceso investigativo. Se partió de la búsqueda en varias bases de datos, la primera fue el preconteo de unidades económicas del DANE del año 2018 y se complementó con la inspección visual de unidades manufactureras que estuvieran publicadas en Google Maps con imágenes del año 2023, así como una lista suministrada por la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño entre el 2018 y 2022 de empresas llegadas a oriente. Luego se consultó el registro único empresarial y social RUES de estas empresas, lo que permitió aclarar cuales de ellas, desde y hacia a donde se trasladaron y en qué año había sucedido, posteriormente se pasó a realizar un análisis espacial y temporal de estos movimientos.

Para la caracterización espaciotemporal de la relocalización se usó la georreferenciación de las empresas, y la construcción de mapas de flujo empresarial, así como la cartografía temática. El muestreo de empresas relocalizadas usado se decidió que fuera no probabilístico: por conveniencia y bola de nieve, ya que se consideró que acceder a un muestreo aleatorio de las empresas era una circunstancia demasiado compleja de manejar ya que no dependía del investigador poder acceder a las empresas, es decir que llevaría a la investigación a depender de la voluntad de los empresarios seleccionados por este tipo de muestreo. También se tuvo en cuenta para tomar esta decisión, que la investigación no tuvo un alcance cuantitativo exhaustivo e inductivo, ya que el interés era el hacer un ejercicio que diera pistas, y construir un panorama general de los fenómenos estudiados, es decir tanto de la relocalización de las industrias manufactureras, de los efectos sobre la vida cotidiana de los trabajadores a partir de las movilidades pendulares y residenciales, y de estas últimas con la relación contractual.

Para completar este ejercicio de caracterización, se identificaron los factores internos y externos que influyeron sobre la relocalización empresarial, se tuvo en cuenta las entrevistas semiestructuradas a las empresas —dueños de las empresas, los gerentes de las empresas o personas en el área administrativa que tuvieran conocimiento acerca de este proceso de relocalización— para inferir los internos. Y para conocer factores externos en específico se consultó a las tres municipalidades por medio de un cuestionario mediante derechos de petición.

En cumplimiento del segundo objetivo —el cual versa sobre la identificación de patrones de movilidad pendular y residencial, así como efectos de estos sobre la vida cotidiana de los trabajadores—, se partió de una propuesta de ritmoanálisis de la vida cotidiana de los trabajadores que tuvo su sustento teórico en las ideas de Lefebvre (2004), las cuales en esencia se resumen de la siguiente manera: repeticiones, interferencias y ciclos con inicio y fin; estas ideas generales y un poco abstractas fueron adaptadas para la presente investigación como más adelante se detalla, pero teniendo como base el conocimiento de los tiempos y lugares de la naturaleza, de la ciudad y de los trabajadores, así como de sus ritmos (repeticiones, diferencias, interferencias, polirritmos) y gastos de energía.

El principal insumo que nutrió el ritmoanálisis fueron las entrevistas semiestructuradas que se realizaron a los trabajadores cuando se visitó sus lugares (en horario laboral) de trabajo cotidiano, los trabajadores se requerían a los empresarios —o sus representantes— con el criterio de que fueran los entrevistados lo más heterogéneos posible, no obstante se tuvo varias restricciones: la buena voluntad de la empresa de facilitar a los empleados solicitados, la ocupación laboral del momento o no contar con los perfiles suficientemente variados. En este sentido se solicitó que los trabajadores facilitados fueran lo más diferentes posibles o que por lo menos abarcaran que fuera hombre/mujer (soltero/soltera) con hijos, casados/casadas sin hijos y con hijos, trabajadores de varias edades y sexos —para dar un mayor alcance en cuanto representatividad—. La información recopilada mediante esta estrategia fue procesada mediante análisis estadísticos descriptivos básicos.

En segundo lugar, se hizo un ejercicio de recorrido, observación, toma de fotos, complementado con indagaciones por internet o fuentes públicas estatales, a las cuales se indagó por medio de cuatro derechos de petición, uno al Ministerio de Transporte de Colombia, para establecer las rutas de transporte públicas autorizadas entre los municipios relocalizados y el VA; y otros tres derechos, a los municipios GRM para advertir las políticas de posible favorecimiento de la movilidad empresarial y residencial de los trabajadores a sus municipios. Todo lo anterior permitió recopilar la información sobre los principales tiempos y lugares (y sus ritmos), tanto alrededor de los principales ejes viales en el VA (autopista Norte y Sur) como del corredor de la autopista Medellín-Bogotá —identificados como de tránsito común por parte de los trabajadores—.

Para análisis de los tiempo, lugares y ritmos, más relevantes, la investigación se apoyó en las geografías del tiempo, mediante la construcción de dioramas, donde se visualizaban las cuatro dimensiones de la vida —laboral, familiar, privada y ocio— contra los tiempos empleados en dichas actividades, lo cual dio una aproximación espaciotemporal a los gráficos. Se contrastó con estas graficas —de los casos más representativos— la vida cotidiana de los trabajadores antes y después de que trabajaran en el oriente cercano (GRM).

El tercer objetivo se trabajó principalmente a partir de preguntas concretas en las entrevistas semiestructuradas a los empresarios y a los trabajadores.

## **2.2 Estrategias metodológicas**

Para abordar los fenómenos de estudio y dar respuesta a los tres objetivos de la tesis se consideró un proceso de indagación de lo general hacia lo particular, es decir se comenzó con la información disponible en internet (mapas, censos, páginas web de empresas, directorios), luego se precisaron las empresas relocalizadas con fuentes oficiales (cámaras de comercio) y finalmente se concretó todo el proceso con la indagación a la fuente primaria, es decir a la muestra de empresarios, trabajadores y entes estatales municipales o nacionales. Los métodos usados se fundamentaron en el marco teórico conceptual como se describe en los párrafos siguientes.

## **2.3 Técnicas e instrumentos**

### **2.3.1 Análisis espacial**

Se usó la conceptualización de Buzai (2009) sobre los elementos esenciales para un análisis en el espacio geográfico de las industrias relocalizadas en GRM, de donde se usaron los conceptos de: localización, para referenciar con las coordenadas de latitud- longitud las unidades industriales relocalizadas desde el Valle de Aburrá y mostrar su nueva ubicación en GRM (sitio); la distribución espacial, se consideró para ver cómo se repartían las unidades industriales por el corredor vial de la autopista Medellín-Bogotá, de una manera concentrada, aleatorio o uniforme; y por último el concepto de evolución espacial, a partir de la referenciación temporal de la llegada de las principales actividades económicas en el periodo 2005-2022.

### **2.3.2 Ritmoanálisis de lo cotidiano en los trabajadores**

Para construir la propuesta de ritmoanálisis de lo cotidiano se consideró el desarrollo teórico de Lefebvre, el cual se amplió en el marco teórico conceptual, y que tuvo en cuenta 3 elementos esenciales, primero la repetición tanto de gestos como de acciones más complejas e incluyen la diferencia; en segunda instancia la compenetración (interferencia) de las repeticiones cíclicas y lineales, relacionado con procesos naturales y mecánicos; y en tercer lugar los procesos de nacimiento,

crecimiento, plenitud máxima, declive y fin (de la empresa, del trabajador, de los espacios de la ciudad).

El ritmo como herramienta de análisis de la vida cotidiana de los trabajadores se materializó de la siguiente manera:

- 1) Identificar ritmos** (repeticiones, diferencias, duraciones) del todo organizado.  
Ritmos de los trabajadores (biológicos, mecánicos, de movilidad, en el trabajo, externos a este)  
Ritmos de la ciudad  
Ritmos de la naturaleza
- 2) Comparar ritmos** unos con otros
- 3) Establecer interrelacionamiento entre ritmos:** interacciones (polirritmias, euritmias, arritmias) y jerarquías (dominantes o coordinadores).

Se desarrollan los numerales anteriores de la siguiente manera:

Del numeral 1) se identifican los ritmos —lugar, tiempo, gasto de energía— del trabajador elementos que sirvieron para construir las preguntas de las entrevistas semiestructuradas.

### **Se acotó el tiempo de los trabajadores a:**

-Los tiempos de trabajo (corto plazo): los turnos de la empresa (1, 2 o 3 turnos) horarios de entrada y salida de la empresa, pausas activas recreativas. Se asocian frecuencias.

-Los tiempos de ocio, para la vida familiar y de lo privado. Se asocian frecuencias.

-Los tiempos de cansancio y sueño, de hambre y de saciedad (comidas). Se asocian frecuencias.

-Los tiempos de los latidos del corazón, se asocian frecuencia.

-El tiempo en que se encuentra en su etapa productiva (finaliza con la jubilación), tiempo de trabajar en general, tiempo dentro de la empresa.

### **Los lugares de los trabajadores**

- Lugar de trabajo
- Lugar de descanso
- Lugar familiar donde duerme (hogar)
- Trayectos de desplazamiento
- Otros lugares

### **Los tiempos y lugares de la ciudad**

- Horas de apertura de las estaciones de metro, primeros y últimos viajes (ubicación espacial), frecuencia de los viajes (lugares frecuentados por los trabajadores).
- Horarios de los buses municipales y de los intermunicipales del oriente antioqueño, sus frecuencias (trayectorias espaciales en la autopista Medellín-Bogotá usados por los trabajadores).
- Horario de tiendas, bombas de gasolina, etc. (lugares frecuentados por los trabajadores).
- Horarios de pico y placa para motos y carros (sus lugares de aplicación, restricciones a los trabajadores).
- El ritmo de la autopista Medellín-Bogotá, el ritmo de la autopista Norte, el ritmo de la autopista Sur.
- Parques industriales.

### **Tiempos de la naturaleza**

- Horarios de salida del sol y ocaso.
- Tiempo de lluvia y tiempo seco.

-Tiempo de crecimiento de las plantas y animales, tiempo de producción de la leche de vaca y el crecimiento de alimentos cultivados.

Para desarrollar este primer punto se recogió la información a través de entrevistas semiestructuradas a los trabajadores, además se consultaron las páginas oficiales del Estado pertinentes —del Ministerio de Transporte, del Metro de Medellín, etc.—y se observó directamente en los puntos cotidianos por los que pasaban los trabajadores en su mayoría —el corredor vial de la autopista Medellín-Bogotá, la autopista Norte y la autopista Sur— en diferentes horas del día, así mismo se midió con la aplicación Medidor de sonido y decibelios de la empresa Tools Dev los cambios en los niveles de ruido y en consecuencia se dejó el registro del ritmo observado del tráfico en estas autopistas así como de los diferentes tipos de vehículos y velocidades. La observación en campo se definió en una franja horaria tal que permitiera ver el proceso de llegada y entrada de trabajadores a sus fábricas —7am a 9 am en la autopista Norte—, una franja al caer el día que incluyó el antes y el después de la salida —5:30pm a las 7pm en la autopista Sur—, y una franja entre las 11am y la 1:30pm en la autopista Medellín-Bogotá, estas franjas aproximadas se deducen de la información recopilada en las entrevistas a los trabajadores y empresas.

Los numerales 2 y 3 se desarrollan en los resultados.

### **2.3.3 Geografías del tiempo**

La geografía del tiempo es una aproximación de método a la vida cotidiana (Sabaté et al., 1995), como una forma de abordar los ciclos espaciotemporales, donde las fuentes usadas fueron las encuestas semiestructuradas a los trabajadores que facilitaban las empresas que se visitaron. Un instrumento que se usó para materializar lo anterior fue el diorama, para abarcar los aspectos de la vida cotidiana conjugados con los espacios y los tiempos de su desarrollo. La construcción de los dioramas se definió que fuera abstracta —en lugar de hacerlos en mapas geográficos— porque se encontró que la abstracción condensaba en un solo gráfico múltiples actividades de una manera más clara. En el eje horizontal se representó las 24 horas de un día y en el vertical se corresponde a las cuatro dimensiones de la vida cotidiana propuestas: vida privada, vida laboral, vida personal y ocio, subdivididas a su vez en sus correspondientes categorías. Los dioramas se eligieron ya que lograba mostrar de una

manera compacta en un gráfico las dimensiones espacio temporales de la cotidianidad del trabajador antes y después del cambio de localización de su trabajo. No se graficaron los 18 trabajadores por que resultaría repetitivo en algunos casos, por esto se tomó la decisión de escoger los casos que reflejaran condiciones particulares, así como de trabajadores con diferencias de género, edad, lugar de residencia, estado civil, hijos, horario de trabajo, etc.

### **2.3.4 Entrevistas semiestructuradas**

Siempre se consideró como primera opción hacer este tipo de entrevista entre los trabajadores para obtener de una forma directa y fiel la realidad de la vida cotidiana del trabajador y como insumo para la construcción de los dioramas para los diferentes perfiles de los trabajadores. La elección de los trabajadores a entrevistar en la empresa se coordinaba con esta directamente, haciendo la petición de facilitar a las personas lo más variadas posible en cuanto a su perfil, para dar una mayor representatividad del fenómeno a nivel cualitativo. Para la indagación a las empresas se pensó inicialmente mandar encuestas para ser respondidas por estas, no obstante, se tuvo la mala experiencia inicial donde se obtuvieron respuestas poco profundas o que tocaban el tema tangencialmente, por lo que se redireccionó hacia el dialogo con los empresarios de manera directa. De esta forma se logró hacer réplicas a las preguntas y profundizar en sus respuestas, dando la oportunidad a los empresarios de ampliar los temas.

El proceso de la concreción y realización de las entrevistas semiestructuradas fue sistemático, realizándose durante 1 mes el proceso:

- 1) Se hizo un contacto inicial con la presentación de la actividad investigativa a todas las empresas identificadas como relocalizadas a la zona de estudio entre los años 2005-2022 por correo electrónico.
- 2) A las empresas que no respondieron en el literal 1, se las contactó por WhatsApp, sino tenían, se contactaban directamente mediante una llamada directa voz a voz vía celular o teléfono, compartiéndoles la información de la actividad e incentivándolas a concretar una visita presencial.
- 3) Se hizo un seguimiento a las empresas que daban alguna respuesta para lograr concretar citas futuras.

- 4) Las empresas que no aceptaban las visitas presenciales pero que estaban interesadas se les da la opción de hacer las entrevistas por la vía virtual o por teléfono, se deja como última opción esta modalidad.

En el Anexo B. se encuentran los cuestionarios diseñados para hacer las entrevistas a los trabajadores y los representantes de las empresas.

## 2.4 Fuentes

Para caracterizar el proceso de relocalización a oriente cercano en GRM en el corredor vial de la autopista, se consideraron inicialmente las siguientes fuentes de información, para hacer una aproximación general: Colombia en Mapas (IGAC), Sentinel Hub Eo Browser, Geoportal de la Gobernación de Antioquia , Geoportal de Corantioquia, no obstante los mapas a los cuales se requería acceder estaban sectorizados, dividiendo por partes el área de estudio en oriente, muchos de ellos estaban restringidos por temas de seguridad, por lo que considerando que hacer el requerimiento de estos mapas por partes y por años sería complicado de manejar, se decide por practicidad y por poder acceder a la información necesitada, es decir ver las construcciones locativas típicas para una unidad manufacturera tanto en Google Earth como en Google Maps sin perder rigor, además fue de gran ayuda esta última fuente pues mostraba los nombres comerciales de la mayoría de empresas y además, con la herramienta del tiempo de Google Earth, se pudo retroceder en este, haciendo una primeras hipótesis de las unidades industriales locativas construidas y posiblemente relocalizadas desde el Valle de Aburrá.

Posteriormente se construyó una base de empresas trasladadas de una manera más detallada con base en el preconteo de unidades económicas del DANE año 2018, complementándola con un informe de unidades trasladadas a la zona de estudio del año 2018 a 2022 suministrada por la Cámara de Comercio de Oriente Antioqueño mediante un derecho de petición. Esta base fue filtrada de la siguiente manera: por posición geográfica dentro del área de estudio correspondiente a una distancia de 1000 metros al lado del corredor vial de la autopista entre GRM ya que se determinó

visualmente que allí se concentraban gran cantidad de industrias, por actividad correspondiente a actividades manufactureras según la CIIU 3, se usó esta última clasificación y no la CIIU 4 ya que esta fue publicada en el año 2020 por el DANE, en este sentido las clasificaciones en el preconteo de unidades económicas del 2018 estaban en CIIU 3 que era una gran cantidad por lo que se optó por trabajar con esta última.

Por último, se corroboró el estado de matrícula mercantil presente y su histórico de la lista de empresas trasladadas por su nombre comercial o NIT en El Registro Único Empresarial y Social (RUES) el cual tiene carácter público, accediendo por medio de su página de internet. Esta última fuente de información de las cámaras de comercio permitió identificar oficialmente cuales empresas habían hecho relocalización desde el valle de aburra a los municipios de Guarne, Rionegro y Marinilla en el corredor vial de la autopista entre el año 2005-2022 además de clasificarlos con cierre de planta o no en el Valle de Aburrá, esta información oficial sirve para contrastarla con la información de los empresarios consultados.

Para la espacialización de las empresas se adquirió sus coordenadas geográficas: longitud y latitud, desde las páginas de internet de las empresas, desde Google Maps o desde la información suministrada por directorios empresariales dispuestos en internet como las páginas amarillas. Esta información sobre el proceso de relocalización fue complementada con información primaria con entrevistas a empresarios ya identificados y con consulta a las alcaldías de los 3 municipios GRM mediante requerimiento de información mediante un cuestionario, para establecer comparaciones entre las posturas reales: estatal-empresarial; y la teórica.

De lo anterior se construyó una matriz de empresas relocalizadas con la siguiente información: Nit, razón social, nombre comercial, cámara de comercio anterior a la relocalización, municipio antes del traslado, municipio luego del traslado, coordenadas geográficas, dirección, celular, teléfono, correo electrónico, años de traslado a la cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, apertura y cierre de sucursales, estado actual de la matrícula, lo que facilitó la identificación de las empresas de interés, el análisis espacial de la relocalización, así como el contacto posterior a dichas empresas y a sus trabajadores para la realización de las entrevistas semiestructuradas.

---

Para establecer posibles efectos en la vida cotidiana de los trabajadores por traslado de su lugar de trabajo se recurrió a la fuente primaria de información por medio de entrevistas semiestructuradas que estuvieron en el rango de 25 minutos y 1 hora dentro de las empresas y dentro de los horarios de trabajo, dependiendo por tanto de la voluntad de los empresarios de parar la producción o de los requerimientos del proceso productivo. Se optó por entrevistas directas cara a cara como primera medida ya que al ser una entrevista semiestructurada daría la oportunidad de preguntar elementos que no estuvieran en consideración y motivar a los trabajadores a dar información más detallada de su vida cotidiana pasada y presente así como su apreciación sobre la movilidad residencial, en segunda medida y en caso extremo, se procedió a enviar formularios de Google con las mismas preguntas a las empresas que no accedieron a ser visitados, no obstante solo se obtuvo información cuando se hacia la entrevista en persona.



## 3 Resultados

### 3.1 Proceso de deslocalización industrial en el Valle de Aburrá y la solución espacial en el corredor vial autopista Medellín-Bogotá (GRM)

La investigación encontró 79 empresas manufactureras (ver anexo A) asentadas en el corredor vial de la autopista Medellín-Bogotá a la altura de los municipios de GRM hasta el año 2022. Estas se clasificaron en dos categorías de empresas: en la primera están las nuevas; las relocalizadas desde el exterior; las relocalizadas desde otros municipios de Colombia que no pertenecen al Valle de Aburrá; aquellas que cerraron operaciones, aquellas que se asentaron antes del 2005, para un total de 39 empresas. En la segunda categoría se clasificaron las empresas relocalizadas desde el Valle de Aburrá, entre los años 2005-2022, a los municipios de GRM, que suman 40 unidades empresariales, se listan estas empresas en la Tabla 1 con su año de relocalización, el cual se entiende como la fecha de apertura de matrícula en la Cámara de Comercio de Oriente o por la información que suministra la empresa por lo cual se tiene en cuenta que si bien el proceso de relocalización puede durar incluso varios años, se simplifica en un solo año, por temas de practicidad.

En cuanto a los años de llegada de las empresas relocalizadas, se aprecia en la figura 2 una tendencia hacia el crecimiento de esta actividad entre los años 2006 y 2011, una pausa entre los años 2012 y 2014, para tener el mayor porcentaje de llegada de empresas entre los años 2015 y 2018, presentándose un máximo en el año 2016 con siete relocalizaciones en dicho año. Del año 2019 en adelante se observa una disminución de traslados a esta zona del corredor de la autopista Medellín-Bogotá de los municipios objeto de esta investigación. Hay que recordar que este corredor vial y

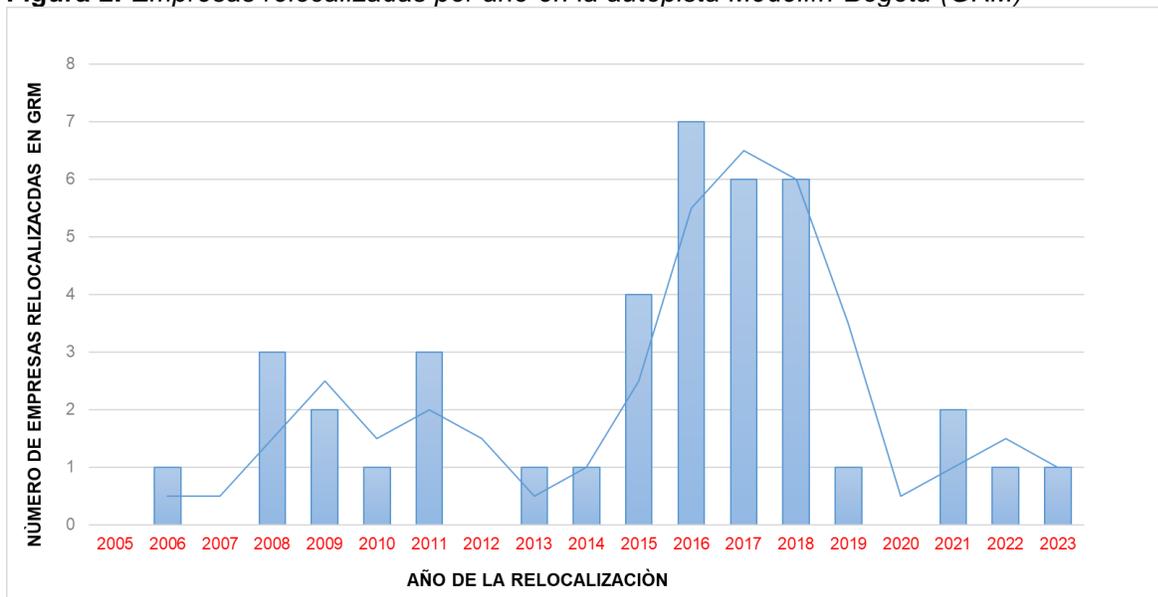
en particular esta zona del departamento de Antioquia, estuvo fuertemente influenciada por movimientos armados ilegales, en la cual se destacan algunas tomas guerrilleras y de paramilitares a varios de los municipios del oriente, por tanto queda para la discusión que otras consecuencias o que actores resultaron beneficiados, por ejemplo con el proceso de paz con las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) desde el 2012 o el proceso de desmovilización de las Autodefensas Unidas de Colombia (AUC) en la primera década del año 2000, pues se reconoce en la zona del oriente una disminución de la violencia entre los diferentes actores armados legales e ilegales en el periodo de estudio, como consecuencia de la puesta en marcha de la política de seguridad democrática.

**Tabla 1.** Las 40 empresas identificadas que hicieron relocalización desde el VA a GRM 2005-2022

<b>Empresas</b>	<b>Año de Relocalización</b>	<b>Empresas</b>	<b>Año de Relocalización</b>
Grupo ríos carpintería	2015	Avon Colombia	2011
Proctech	2018	Mane Colombia	2018
Peles	2015	Prebel	2017
Aluminium & Glass Systems	2016	Marres	2015
Colombiana de resinas	2006	Compañía de Inversiones García Álvarez y CIA	2015
Proquident	2018	Camilo Alberto Mejía y CIA	2010
Icvo	2009	Groupe Seb Colombia	2018
Kjiplas	2008	Umo	2022
Rotoplast	2017	Colchones Distinción	2011
Senco Latin América	2016	Socoda	2016
Celsa	2017	Fatintex	2017
CDI Exhibiciones	2008	Aditivos y químicos	2016
Triconylon	2023	Industrias Alimenticias Chocodeli	2017
Susaeta ediciones	2016	Suramericana de marquillas	2011
Caralz	2008	Trenzacol	2021
Incodi	2016	Indugevi	2021
Tecnoal	2019	Topflight Andina	2016
ECOTINTEX	2017	Corona Corlanc	2013
Estampamos	2018	Industrias Cadi	2009
Lindatextil	2018	Formapress	2014

**Fuente:** elaboración propia con base al RUES

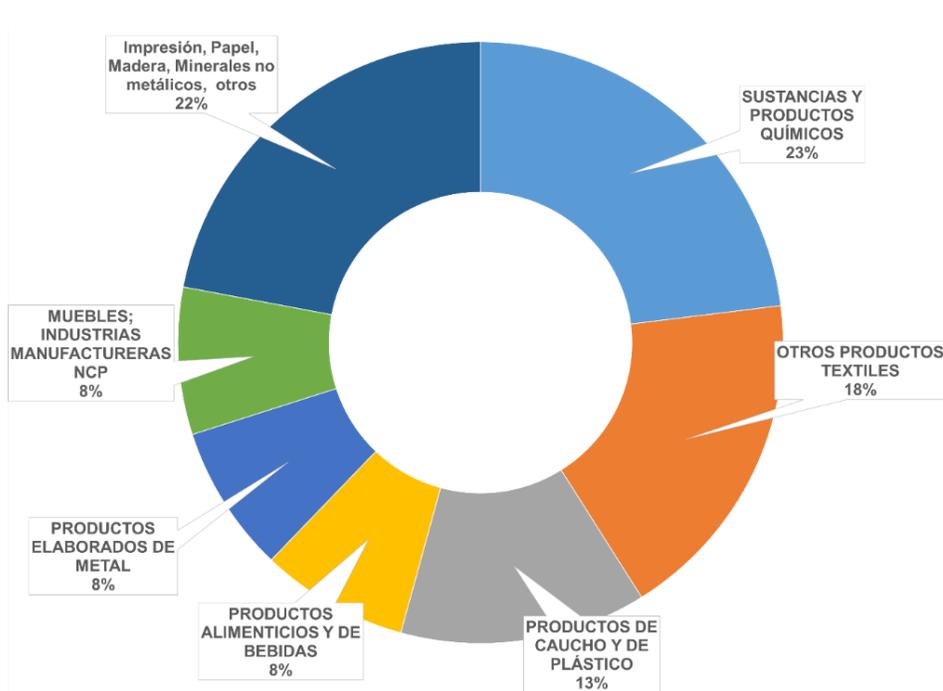
**Figura 2.** *Empresas relocalizadas por año en la autopista Medellín-Bogotá (GRM)*



**Fuente:** elaboración propia con base al RUES

Se puede apreciar en la figura 3, las principales actividades manufactureras — según la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades Económicas Revisión 3 adaptada para Colombia CIIU— de las empresas relocalizadas en el corredor vial de la autopista entre GRM: 23% pertenecen a la división 24 — fabricación de sustancias y productos químicos—; el 18% están en la división 17 — fabricación de productos textiles—; el 13% manufacturan productos de caucho y de plástico, correspondiente a la división 25. Con un porcentaje de participación total del 24% participan las siguientes tres actividades productivas: alimentos y bebidas; fabricación de muebles; y productos de metal. Finalmente, el resto de actividades manufactureras encontradas suman un 22% y corresponden a actividades relacionadas con: la transformación de la madera y fabricación de productos de madera y de corcho; la fabricación de papel, cartón y productos de papel y cartón; la fabricación de otros productos minerales no metálicos; la fabricación de productos metalúrgicos básicos; la fabricación de maquinaria y aparatos eléctricos no clasificados previamente; la fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques.

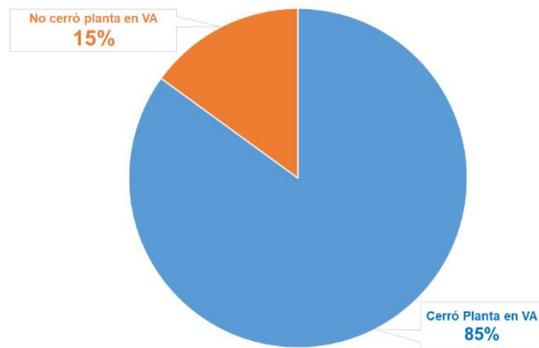
**Figura 3.** Actividades manufactureras relocalizadas en 2005-2022 en la autopista Medellín-Bogotá



**Fuente:** elaboración propia con base al RUES

Otro aspecto para resaltar, como se aprecia en la figura 4, es que la mayoría de las empresas manufactureras, 85%, hicieron traslado con cierre de la planta de producción en el VA, el resto conservó su planta en el VA, todas se instalaron en sus nuevos centros de manufactura de acuerdo con sus necesidades en el oriente cercano. Estos números evidencian que parte de la producción manufacturera del VA se está desplazando al oriente cercano; sin embargo, como no se tienen datos de lo que sucede con los espacios dejados por las empresas en el VA, no se puede afirmar sobre una desindustrialización de este valle, pero queda la pregunta de qué actividades se desarrollan en estos espacios dejados atrás por las manufactureras.

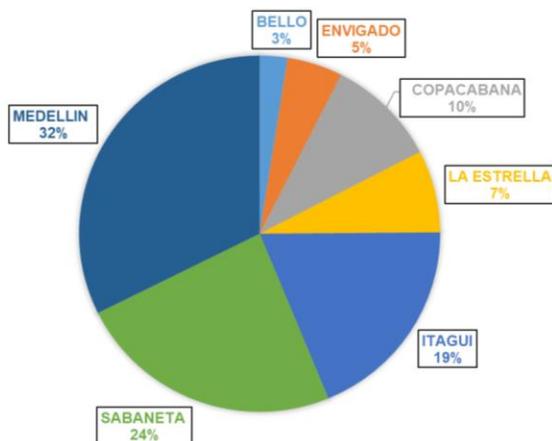
**Figura 4.** Tipos de relocalización en el corredor vial de la autopista (GRM) en 2005-2022



**Fuente:** elaboración propia con base al RUES

Se halló —como se puede apreciar en la figura 5 que está a continuación— que el principal municipio de salida de empresas manufactureras es Medellín con un 32%, además se constató que más de la mitad del total de empresas salieron de la zona sur del Valle de Aburrá: Sabaneta, Itagüí, La Estrella, Envigado; del norte del valle solo se relocalizó el 13% de estas empresas. En el caso de Medellín, es coherente este resultado con el hecho que se está planteando para la ciudad un cambio de vocación de uno industrial a uno comercial y de servicios, no es gratuito que desde el año 2020, la administración municipal le haya apostado a la política de Medellín valle del software, con la implantación de varios centros de formación en las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC), de esta manera reorientando la formación de sus ciudadanos.

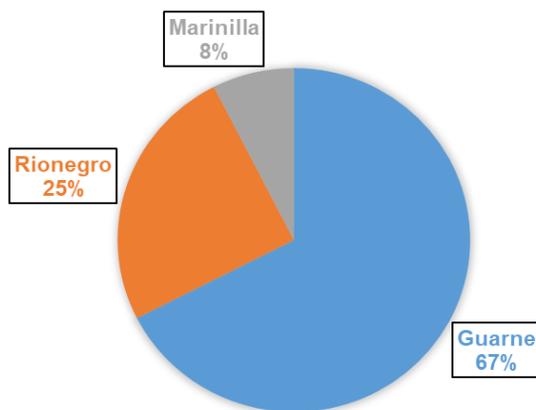
**Figura 5.** Municipios de salida del VA en el proceso de relocalización a GRM en 2005-2022



**Fuente:** elaboración propia con base al RUES

En la figura 6 se aprecia que el municipio que recibió la mayor cantidad de empresas fue Guarne con 27 empresas, lo que representa el 67% del total, le sigue Rionegro con el 25% y el municipio que menos empresas recibe es Marinilla con 3 empresas lo que representa un 8%, se aprecia una relación inversa entre distancia entre VA-GRM y el número de empresas relocalizadas en estos municipios, a mayor distancia menos cantidad de empresas asentadas. Lo que refleja por una parte el fuerte relacionamiento que sigue existiendo entre los valles de Aburrá y San Nicolás, donde la distancia menor de Guarne al VA, le da una ventaja comparativa con respecto a Marinilla que queda alrededor de 18 kilómetros más al oriente, el VA sigue siendo fuente relevante de mercados, proveedores de materias primas y trabajadores, para la industria relocalizada.

**Figura 6.** Municipios de llegada en el proceso de relocalización a GRM en 2005-2022



**Fuente:** elaboración propia con base al RUES

Con el fin de establecer posibles patrones espaciotemporales en las industrias en estudio, se detalla el proceso de salida del VA y la llegada al oriente cercano en GRM en el corredor de la autopista, dividiéndolo de varias formas. En primer lugar, se describió el proceso de cambio de localización de todas las industrias, considerando las zonas de salida del VA: norte, centro y sur del VA. En segundo lugar, se estableció como fue esta relocalización espacial de acuerdo con las principales actividades económicas. En tercera medida se tuvo en cuenta el aspecto espacial y temporal de la relocalización de las empresas por actividades económicas. En cuarto lugar, se dividieron las empresas en cuatro periodos de tiempo: 2005-2009, 2010-2014, 2015-2019, 2020-2022, para establecer como fue el proceso de llegada a GRM,

considerando las dimensiones espaciales y de actividad económica. Finalmente, se describió el proceso de relocalización por municipio, actividad económica y tiempo.

### 3.1.1 Cambios en la configuración del espacio empresarial en el corredor vial entre GRM: implantación, patrones y factores de la localización

#### 1-Descripción del proceso de cambio de localización de todas las industrias, considerando las zonas de salida del VA: norte, centro y sur del VA.

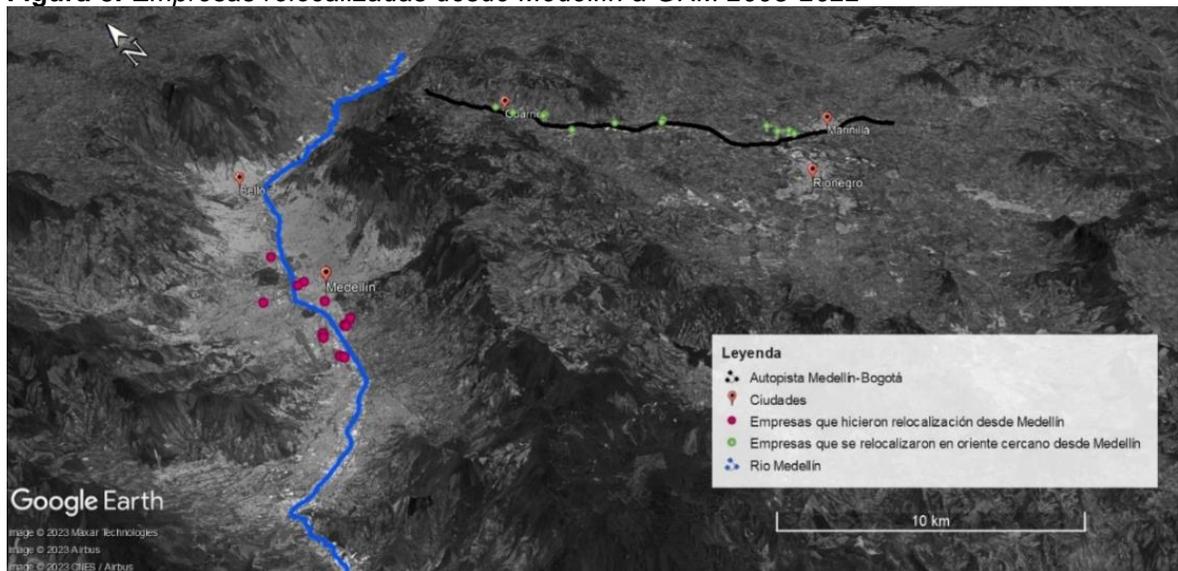
En la figura 7 se observa en rojo un porcentaje bajo de empresas que salen de los municipios de Bello y Copacabana, estas se encontraban relativamente cerca entre sí, estas se aglutinaban a lo largo del río Medellín, con el traslado a oriente las mismas empresas (en verde) se distribuyeron a lo largo del corredor de la autopista.

**Figura 7.** Empresas relocalizadas desde el norte del Valle de Aburrá a GRM 2005-2022



**Fuente:** elaboración propia

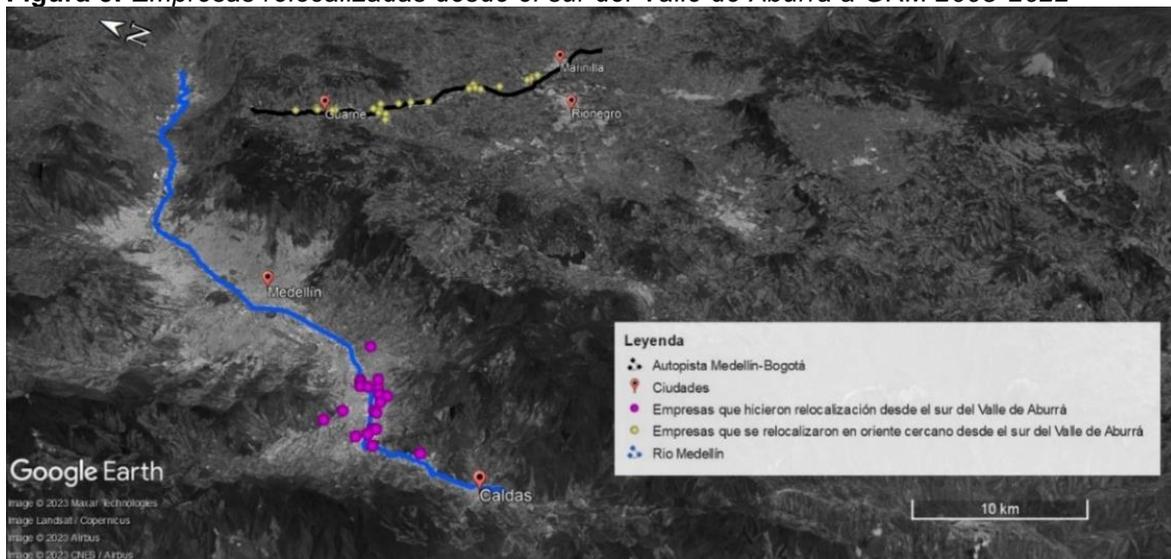
Las empresas en la zona centro del VA (en fucsia en la figura 8) —representan un porcentaje medio del total— se localizaban a lo largo del río Medellín en dicha ciudad, principalmente en los sectores de Guayabal e Industriales, a los costados occidental y oriental del río respectivamente. Su relocalización en oriente (en verde) se dio aproximadamente a lo largo del corredor vial de la autopista (en negro), aunque se pueden apreciar una aglutinación de unidades industriales cerca del casco urbano de Marinilla.

**Figura 8.** Empresas relocalizadas desde Medellín a GRM 2005-2022

**Fuente:** elaboración propia

Más de la mitad de empresas relocalizadas salieron del sur de VA, apreciándose en la figura 9 que estaban principalmente en los municipios de Sabaneta e Itagüí, y que en general se hallaban aglutinadas; con el traslado a oriente (en amarillo), la distribución en el corredor vial de la autopista se estableció en toda su longitud, sin embargo se destacaron unos puntos de mayor concentración de unidades industriales reasentadas en el sector de Belén de Rionegro y Marinilla, además cerca de la intersección de las autopistas Medellín-Bogotá y la vía que lleva de Guarne al aeropuerto José María Córdoba de Rionegro; la antigua vía entre Guarne y Rionegro; y alrededor del casco urbano del municipio de Guarne.

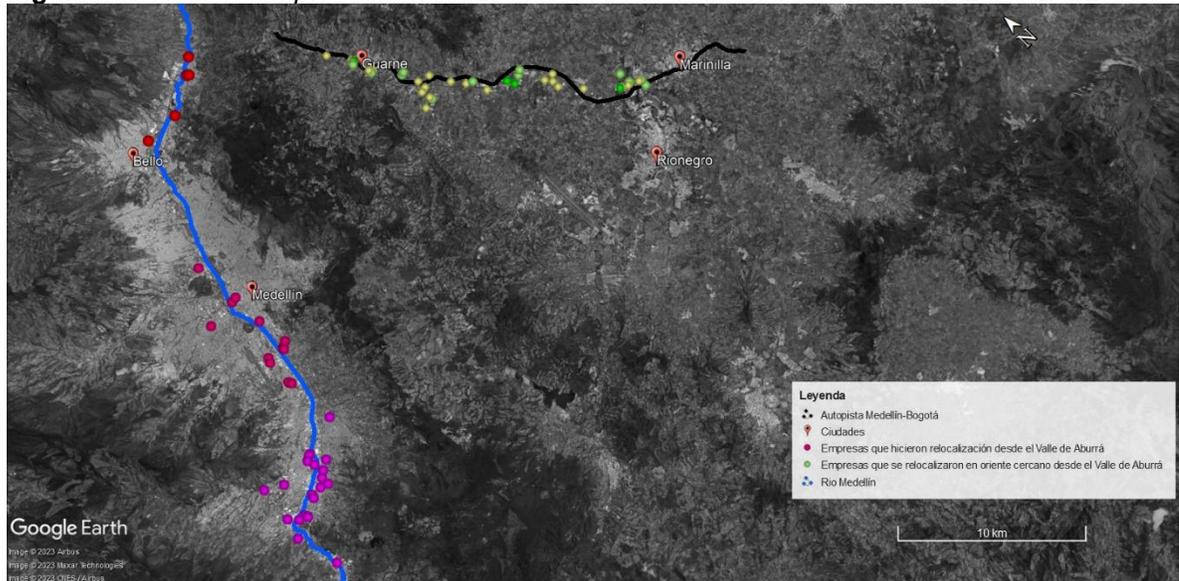
**Figura 9.** Empresas relocalizadas desde el sur del Valle de Aburrá a GRM 2005-2022



**Fuente:** elaboración propia

Todo lo anterior se resume en que las industrias manufactureras relocalizadas, se ubicaron inicialmente a lo largo del río Medellín en el Valle de Aburrá, el proceso de salida, se dio en proporciones escalonadas de la siguiente manera: desde el Aburrá sur salió un número mayor de unidades productivas, desde la parte central del Valle un número medio y desde la parte norte un grupo menor de empresas se trasladaron. Desde el punto de vista de la llegada a oriente al corredor de la autopista, en general la distribución fue sobre todo el corredor, no obstante se presentaron algunos puntos de mayor concentración de empresas relocalizadas, estos son: alrededor del casco urbano de Guarne, al comienzo de la vía Guarne-Aeropuerto JMC, en la antigua vía Guarne-Rionegro, y finalmente en el sector de Belén que comparten Rionegro y Marinilla. Las 40 unidades empresariales relocalizadas, se aprecian en la figura 10, donde en tonos rojizos se representa la salida del VA y en tonos amarillos los puntos de llegada en oriente.

**Figura 10.** Total de empresas relocalizadas desde el Valle de Aburrá a GRM 2005-2022



Fuente: elaboración propia

## 2-Relocalización espacial de acuerdo con las principales actividades económicas

Ahora, si se considera el tipo de actividad industrial de las empresas que se trasladaron, se destacan seis sectores, que se listan de mayor a menor, si se considera la cantidad de unidades empresariales: fabricación de sustancias y productos químicos; fabricación de productos textiles, manufactura de productos de caucho y de plástico; alimentos y bebidas; fabricación de muebles; y finalmente la manufactura de productos de metal. A continuación se presentan en detalle estos sectores mencionados.

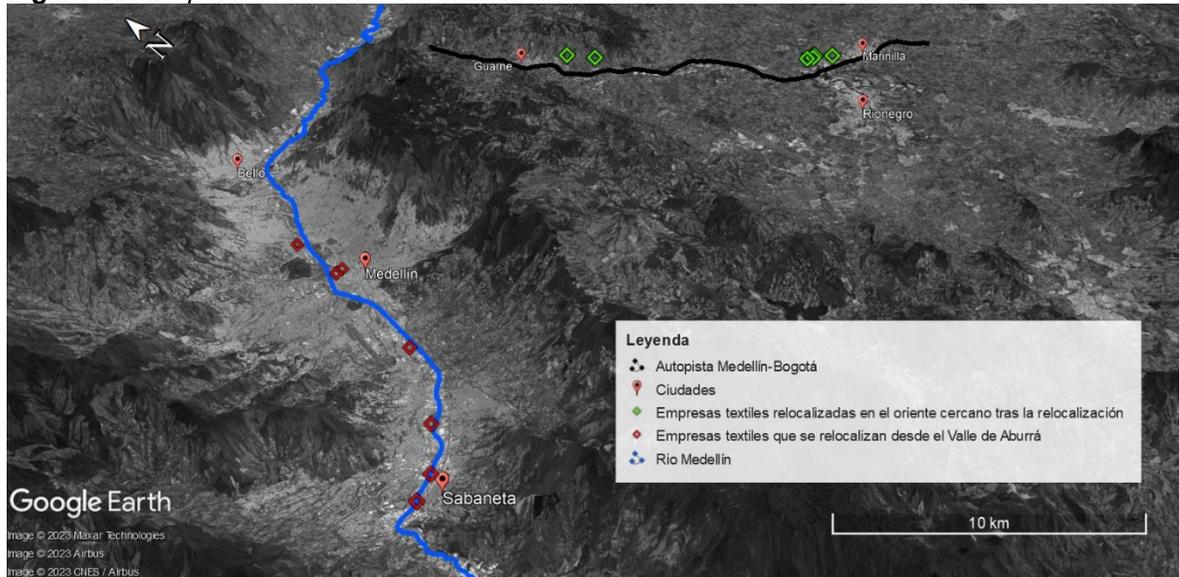
**Figura 11.** Empresas químicas relocadas desde el Valle de Aburrá a GRM 2005-2022



**Fuente:** elaboración propia

Se establece en primera instancia la localización inicial de las empresas de químicos, como se aprecia en la figura 11, las unidades productivas estaban en los extremos norte —en el municipio de Copacabana— y al extremo sur del VA, al sur del municipio Medellín, y en los municipios de Sabaneta, la Estrella y Envigado. En segunda medida, se observa que las empresas químicas se relocalizaron en oriente alejadas de los cascos urbanos de GRM, a excepción de una empresa que lo hizo cerca del casco urbano de Guarne. Los 2 municipios que recibieron dichas empresas fueron Guarne y Rionegro.

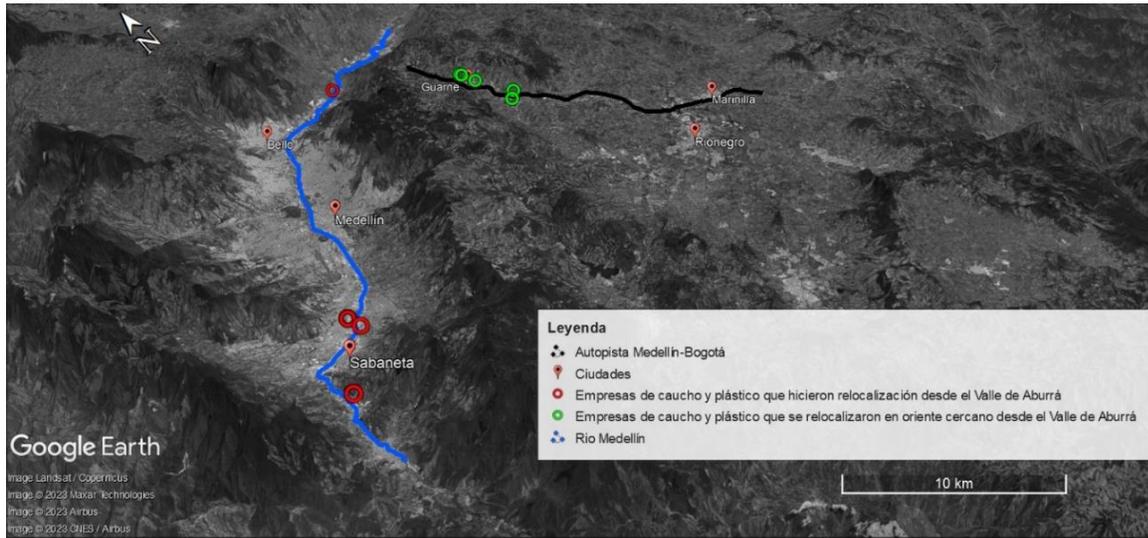
La segunda actividad en importancia en cuanto a unidades trasladadas es la de los textiles, en la zona centro-sur del VA se localizaban en los municipios de Sabaneta, Itagüí y Medellín —ver figura 12—; no se evidenció concentración de estas empresas. En cuanto a la localización en oriente, se aprecia como se conformaron 2 zonas de aglutinación de dichas empresas, una menor cerca al casco urbano de Guarne y la principal concentración en la zona de Belén, cercana al casco urbano de Marinilla y Rionegro.

**Figura 12.** *Empresas textiles relocalizadas desde el Valle de Aburrá a GRM 2005-2022*

**Fuente:** elaboración propia

La tercera descripción de la relocalización por actividad económica y en orden de importancia por número de unidades trasladadas, corresponde a la de fabricación de productos de caucho y plástico, la cual se representa en la figura 13, de allí podemos establecer que su configuración espacial cuando se ubicaba en el VA es muy similar a la industria de químicos, ya que se encontraba localizada en los extremos norte y sur del VA. Aunque su traslado se concentró en el municipio de Guarne, alrededor de su casco urbano.

**Figura 13.** Empresas de caucho y plástico relocalizadas del Valle de Aburrá a GRM 2005-2022



Fuente: elaboración propia

La cuarta actividad económica descrita, en orden de importancia, corresponde a las industrias de alimentos y bebidas. En el VA estas industrias estaban localizadas al centro sur de dicho valle, en los municipios de Medellín y Sabaneta. Estas empresas eligieron asentarse únicamente en el municipio de Guarne, en la figura 14 se aprecia que su distribución es equidistante entre ellas a lo largo del corredor de la autopista.

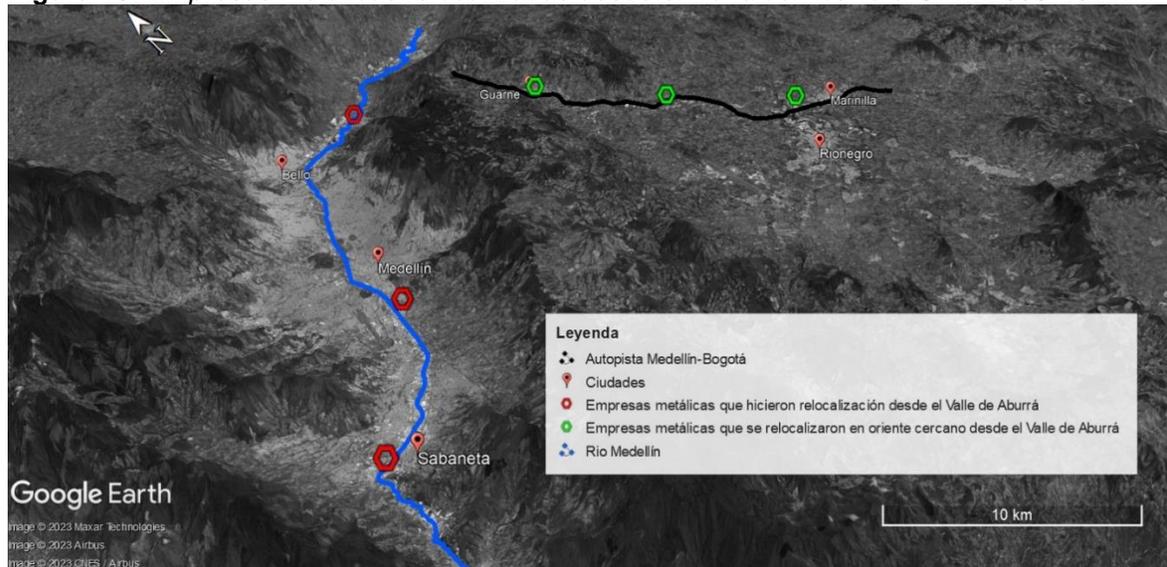
**Figura 14.** Empresas de alimentos relocalizadas del Valle de Aburrá a GRM 2005-2022



Fuente: elaboración propia

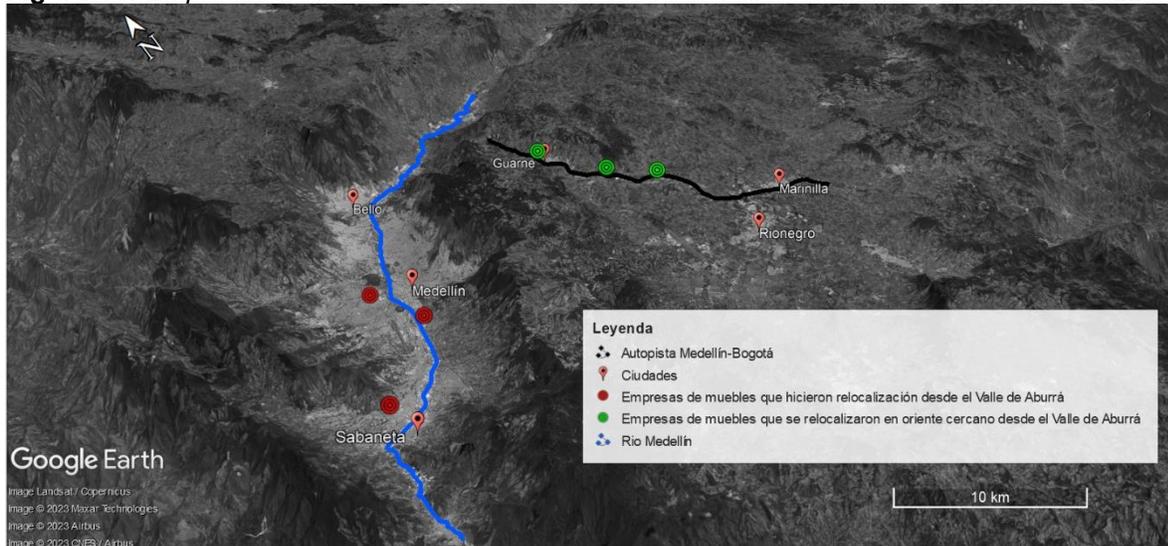
En quinto lugar, se describe la relocalización del segmento de empresas correspondientes a la actividad económica de fabricación de productos elaborados de metal —ver figura 15—, excepto maquinaria y equipo. Cuando estaban localizadas en el VA se encontraban en los municipios de Copacabana, Medellín y Sabaneta, con la relocalización a oriente se evidencia una distribución espacial equidistante sobre el corredor vial de la autopista únicamente en los municipios de Guarne y Marinilla. Ni antes ni después dichas empresas estuvieron cercanas entre sí.

**Figura 15.** *Empresas metálicas relocalizadas desde el Valle de Aburrá a GRM 2005-2022*



**Fuente:** elaboración propia

La última actividad económica geolocalizada, antes y después de la relocalización en oriente, es la fabricación de muebles, ver figura 16. En el VA se concentraba dicha actividad económica en los municipios de Medellín y Sabaneta. No obstante, su traslado se concentró en el municipio de Guarne, a lo largo del corredor vial equidistantemente.

**Figura 16.** Empresas de muebles relocadas desde el Valle de Aburrá a GRM 2005-2022

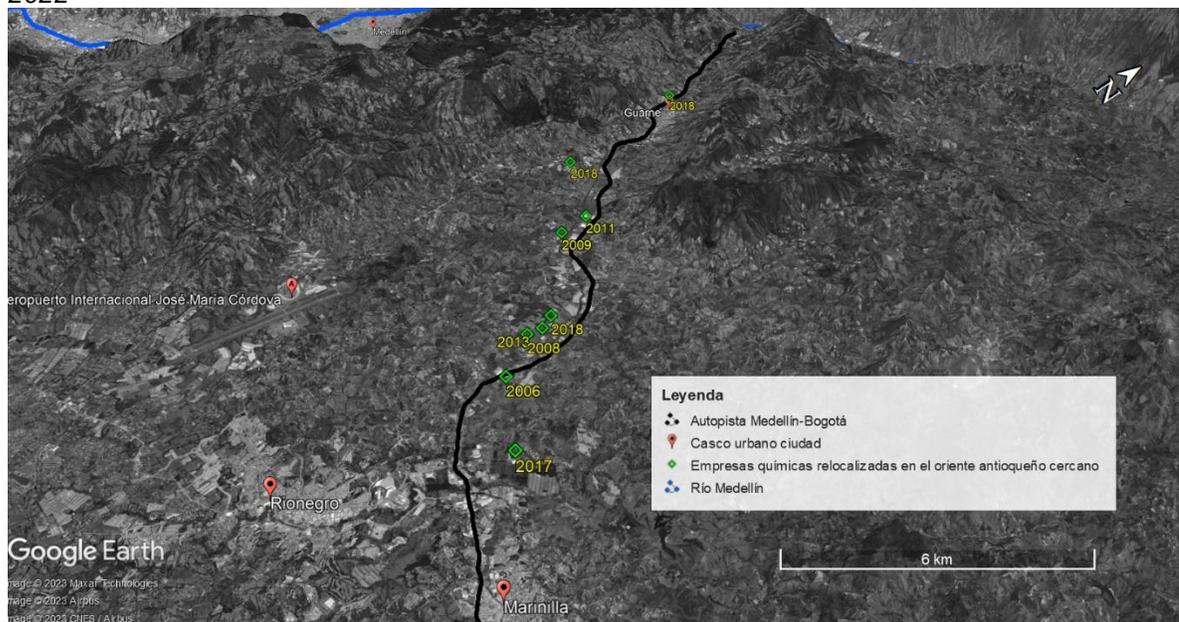
**Fuente:** elaboración propia

Como resumen del proceso de relocalización, considerando la categoría de la actividad industrial manufacturera, se tiene que la industria química y de producción de caucho y plástico estaba concentrada en los extremos norte y sur del VA. Sin embargo, la primera industria se relocalizó a lo largo del eje vial de la autopista entre Guarne y Rionegro, caso distinto ocurrió con la segunda actividad económica, la cual se asentó principalmente alrededor del casco urbano de Guarne. Las actividades económicas que se localizaban en la zona centro-sur del VA son las correspondientes a textiles, alimentos-bebidas y fabricación de muebles; las dos últimas actividades se relocalizaron exclusivamente en el municipio de Guarne; por otra parte, la industria textil se concentró principalmente en el sector de Belén, que corresponde a los municipios de Marinilla y Rionegro. Por último, la industria manufacturera metálica estaba distribuida al norte, centro y sur del VA, tras la relocalización se distribuyó a lo largo del corredor vial de la autopista entre Guarne y Marinilla.

### 3-Aspectos espacial y temporal de la relocalización de las empresas por actividades económicas

De la figura 17 se infiere que la primera empresa química relocalizada en el periodo lo hizo en el año 2006 en el municipio de Rionegro, a medida que pasaron los años, 2008, 2009, 2011, 2013, van asentándose más empresas desde el VA, se fue consolidando un corredor de empresas de este sector en la antigua vía entre Guarne y Rionegro, finalmente en los años 2017 y 2018 se ve expandido este segmento inicial hacia los extremos del corredor vial de la autopista Medellín-Bogotá.

**Figura 17.** Empresas químicas relocalizadas por año, desde el Valle de Aburrá a GRM 2005-2022



**Fuente:** elaboración propia

En la figura 18 se aprecia que la primera empresa relocalizada perteneciente al sector textil llegó a Rionegro en el año 2011, en el sector de Belén, años más tarde 2017, 2018, 2021 se sigue consolidando esa zona como receptora de esta industria específica. En el caso de las manufacturas textiles, si se tiene en cuenta una perspectiva histórica, se comprende mejor el fenómeno de relocalización en esta zona. Hay que recordar por tanto que en esta zona desde el siglo pasado se contó con la presencia de importantes empresas como Fabricato, Coltejer y Crystal, por lo que la

zona ha contado con tradición en estas labores, si bien las dinámicas de estas grandes empresas variaron —especialmente las de Fabricato y Coltejer—, la zona sigue teniendo fuerte presencia de todo el proceso de la producción de ropa: desde el hilado de telas, estampaciones, acabados textiles, la confección de prendas, etc.

**Figura 18.** Empresas textiles relocizadas por año, desde el Valle de Aburrá a GRM 2005-2022



**Fuente:** elaboración propia

La industria del caucho y plástico se relocalizó exclusivamente en el municipio de Guarne, como se puede apreciar en la figura 19; el periodo de este proceso sucede entre los años 2008 y 2017, esta llegada de empresas sigue aumentando la presencia del sector que ya se encontraba presente en el municipio, concentrándose a las afueras del casco urbano y en la zona de la vía al aeropuerto JMC.

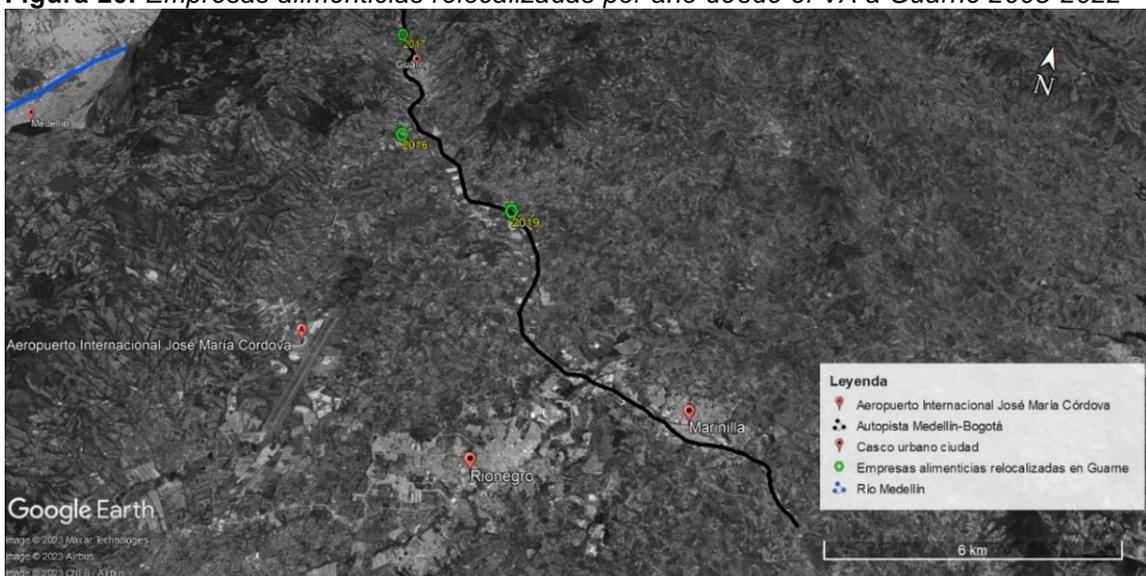
**Figura 19.** Empresas de caucho y plástico relocizadas por año del VA a Guarne 2005-2022



Fuente: elaboración propia

La relocalización del sector de alimentos y bebidas ocurrió en el periodo final de estudio y va entre los años 2016 a 2019. Este sector se asienta exclusivamente en el municipio de Guarne como se aprecia en la figura 20.

**Figura 20.** Empresas alimenticias relocizadas por año desde el VA a Guarne 2005-2022



Fuente: elaboración propia

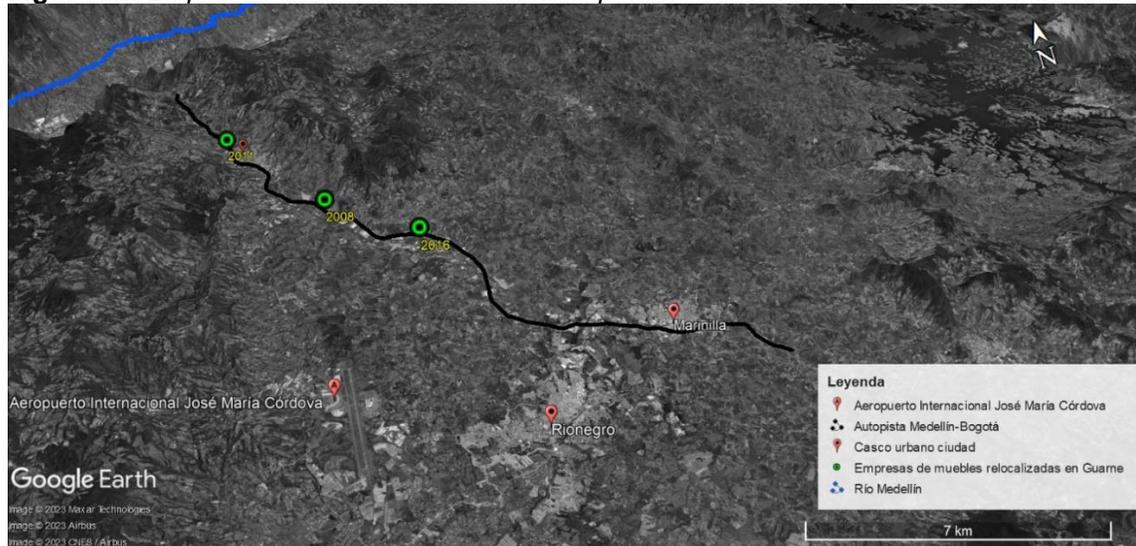
La relocalización de las empresas manufactureras metálicas corresponde a un periodo intermedio entre el año 2010 y 2016, su distribución se localizó a lo largo del corredor vial de la autopista Medellín-Bogotá, como se ilustra en la figura 21, en tres zonas clave: a las afueras del casco urbano de Guarne, en la antigua vía de Guarne a Rionegro, y en el sector de Belén en el municipio de Rionegro.

**Figura 21.** *Empresas metálicas relocalizadas por año del Valle de Aburrá a GRM 2005-2022*



**Fuente:** elaboración propia

Finalmente, la última actividad industrial entre las seis más representativas corresponde a la fabricación de muebles, se observa en la figura 22, que su relocalización ocurrió exclusivamente en el municipio de Guarne en los años 2008, 2011 y 2016, en el costado occidental del corredor vial de la autopista.

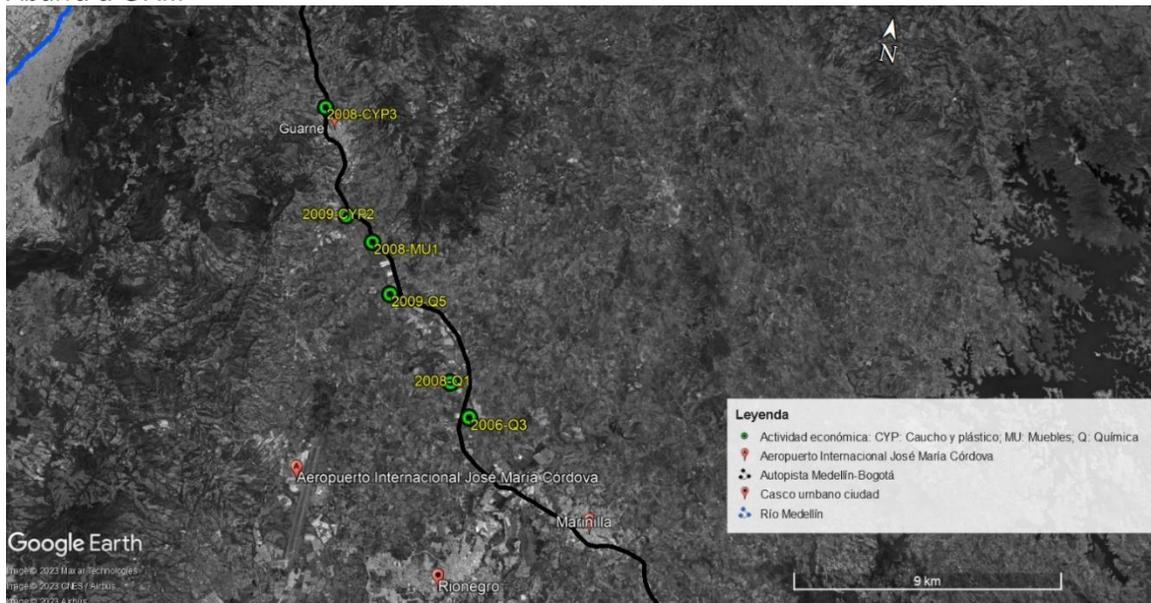
**Figura 22.** Empresas de muebles relocadas por año del Valle de Aburrá a GRM 2005-2022

Fuente: elaboración propia

#### 4- Relocalización considerada por actividad económica y espacio-tiempo: periodos 2005-2009, 2010-2014, 2015-2019 y 2020-2022

En el primer periodo de análisis (2005-2009), son 3 clases de actividades económicas, encarnadas en seis industrias manufactureras asentadas en el corredor vial, la actividad económica relocada principal es la química (tres empresas) y la de producción de cauchos y plásticos (dos empresas), una última actividad manufacturera que se identifica (una empresa) la fabricación de muebles. En la figura 23 se aprecia que cuatro de estas empresas se asentaron en Guarne, dos químicas lo hacen en el municipio de Rionegro. La primera industria que llega es en el 2006 a Rionegro, le siguen 3 empresas en el año 2008 de cauchos y plásticos, muebles, y química, en el año 2009 llegan 2 empresas más, una de cauchos y plásticos y otra química. Se describe un patrón de asentamiento tanto temporal como espacial en dirección Rionegro-Guarne.

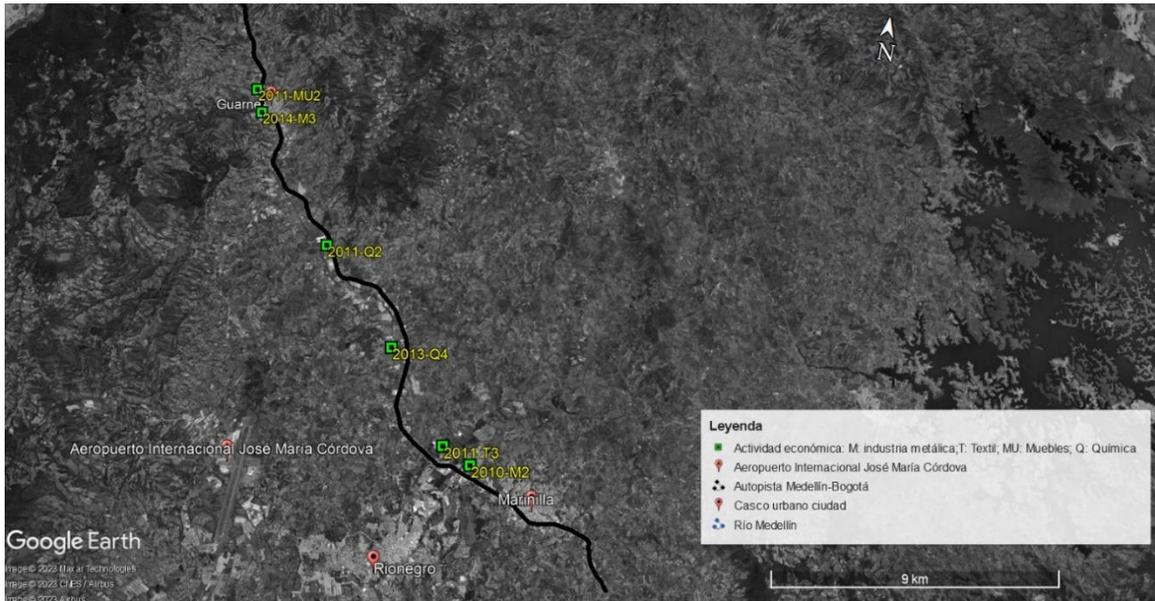
**Figura 23.** Empresas por actividad económica relocalizadas entre 2005 y 2009 del Valle de Aburrá a GRM



**Fuente:** elaboración propia

En este periodo 2010-2014, son cuatro tipos de actividades económicas, representadas en seis industrias las que se relocalizaron, el primer sector que llegó es el de la industria metálica y lo hace en el municipio de Marinilla en el año 2010, al próximo año, 2011, se asentaron en Guarne una empresa de fabricación de muebles y una de químicos, a Rionegro llegó una empresa de productos textiles, y en los años 2013 y 2014, llegaron a Rionegro una industria química y una metálica, respectivamente. La distribución se presentó a lo largo del corredor vial de la autopista, con leves concentraciones inmediatas al casco urbano de Guarne y en el sector limítrofe entre Rionegro y Marinilla. Este proceso se representa en la figura 24.

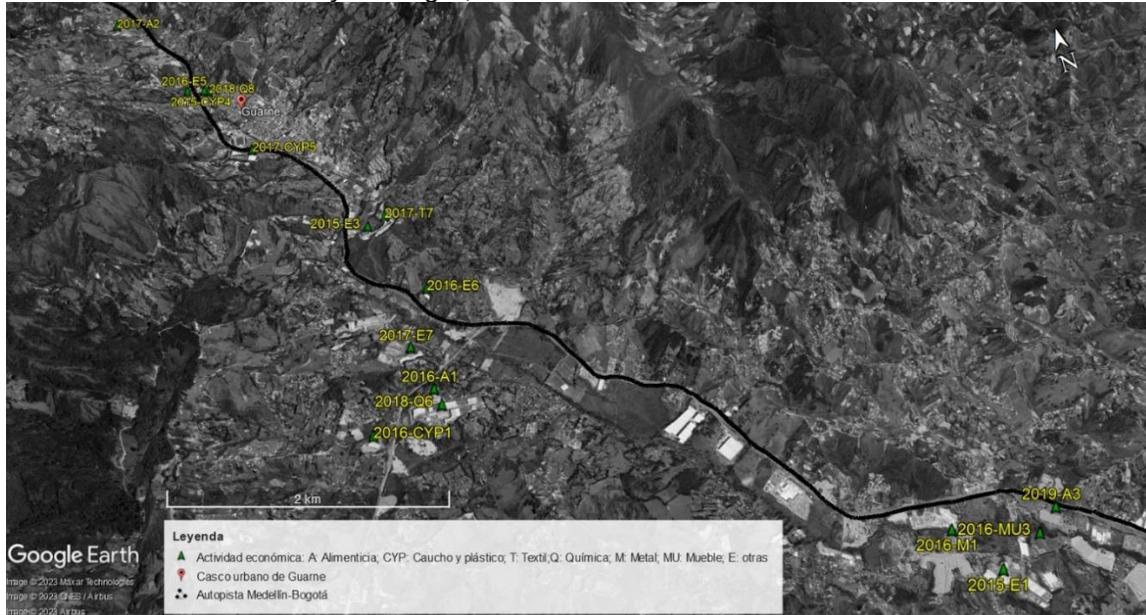
**Figura 24.** Empresas por actividad económica relocalizadas entre 2010 y 2014 del Valle de Aburrá a GRM



**Fuente:** elaboración propia

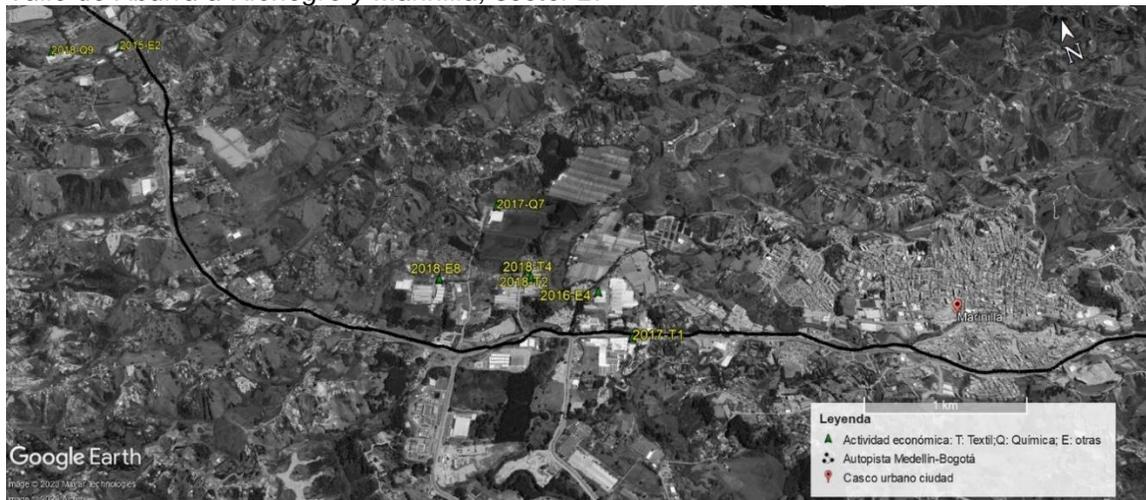
Se diagraman en las figuras 25 y figura 26, el periodo 2015-2019, que es cuando más empresas se relocalizaron, 24 en total, también es cuando hay más diversidad de categorías de actividades económicas asentadas en oriente (más de siete). Se destacan cuatro lugares de aglutinación de llegada de industrias: el casco urbano de Guarne, la vía que lleva de Guarne al aeropuerto JMC, un sector en la antigua vía de Guarne hacia Rionegro y el sector de Belén que comparten limítrofemente Marinilla y Rionegro. A nivel de actividad industrial vemos como la industria química llega con cuatro empresas a cada uno de los cuatro lugares recién mencionados, entre los años 2017 y 2018. La industria textil llega con cuatro empresas, principalmente a los municipios de Rionegro y Marinilla, lo hace en los años 2017 y 2018. Las industrias de alimentos-bebidas (se asienta entre los años 2016 y 2019) y la de caucho-plásticos (se asientan entre los años 2015 y 2017), cada una se asienta con 3 empresas, y lo hacen en el municipio de Guarne. En general se observa una distribución de llegada variada en cuanto a la actividad económica y los años a las diferentes zonas del corredor vial, no obstante, destaca que la industria textil tiende a concentrarse en el sector de Belén entre Rionegro y Marinilla.

**Figura 25.** Empresas por actividad económica relocalizadas entre 2015 y 2019 desde el Valle de Aburrá a Guarne y Rionegro, sector 1.



Fuente: elaboración propia

**Figura 26.** Empresas por actividad económica relocalizadas entre 2015 y 2019 desde el Valle de Aburrá a Rionegro y Marinilla, sector 2.



Fuente: elaboración propia

En el último periodo (2020-2022), ver figura 27, hubo una disminución en la llegada de empresas relocalizadas, no obstante, se destaca la llegada de dos empresas del sector textil a los municipios de Guarne y de Rionegro, en este último, dichas empresas aumentan la presencia del sector textil de esta zona. La distribución por el corredor vial de las cuatro empresas que llegaron no muestra aglutinación en algún sector en particular.

**Figura 27.** Empresas por actividad económica relocalizadas entre 2020 y 2022 desde el Valle de Aburrá a Rionegro y Marinilla



**Fuente:** elaboración propia

## 5- Descripción del proceso de relocalización por municipio, actividad económica y tiempo

El municipio de Guarne recibió el mayor porcentaje de empresas relocalizadas comparado con Rionegro y Marinilla, ver la figura 28. Además, la mayor cantidad de empresas relocalizadas en este municipio correspondió al sector químico (en el periodo 2009-2018, distribuido por toda la extensión de la autopista), y caucho-plástico (en el periodo 2008-2017, cerca del casco urbano de Guarne), con cinco unidades de cada sector económico; le siguen en orden menor, el sector alimenticio con tres unidades relocalizadas (en el periodo 2016-2019). Para ver con más detalle este



**Figura 29.** Empresas por actividad económica relocalizadas entre 2005 y 2022 desde el Valle de Aburrá a Rionegro



Fuente: elaboración propia

Finalmente, el municipio de Marinilla, como se detalla en la figura 30, se caracterizó por recibir la menor cantidad de empresas relocalizadas, se destacan el sector metálico y de textiles, este último consolida el sector aledaño de Rionegro donde se relocalizaron un mayor número de empresas de este tipo, además de las ya históricas o nuevas que han llegado a este municipio.

**Figura 30.** Empresas por actividad económica relocalizadas entre 2005 y 2022 desde el Valle de Aburrá a Marinilla

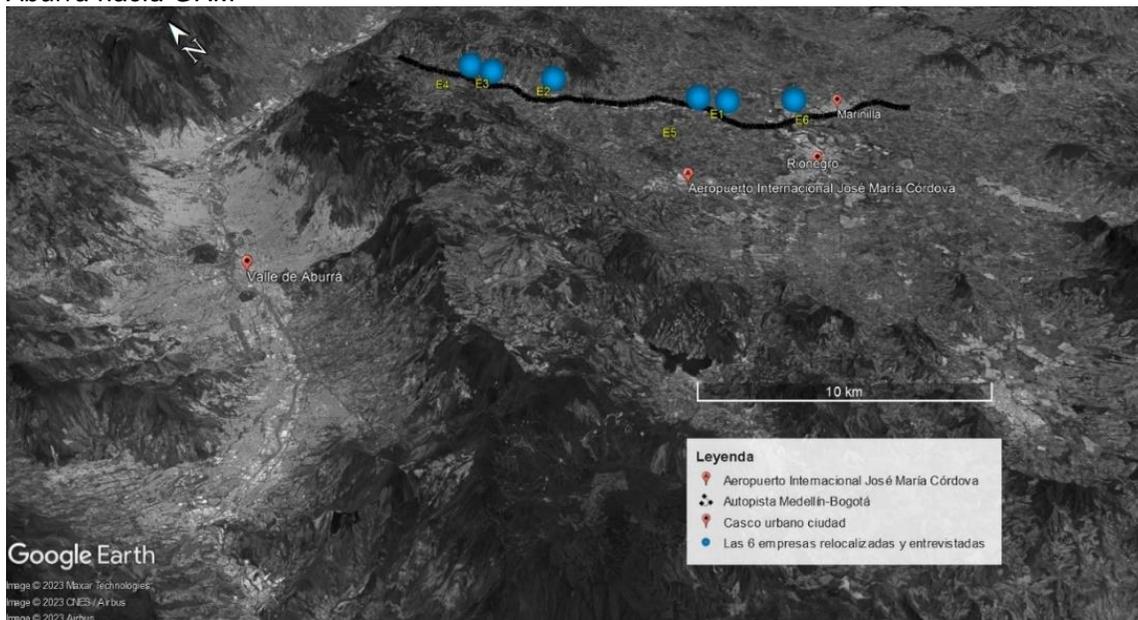


Fuente: elaboración propia

### 3.1.2 Caracterización del proceso de relocalización de la muestra de las seis empresas entrevistadas

A las empresas se les asignó aleatoriamente la nomenclatura E1, E2, E3, E4, E5, E6 por temas de confidencialidad. La muestra de las empresas es heterogénea en cuanto a los siguientes aspectos: primero, por su actividad manufacturera, que comprende los sectores metalmecánico, textil, resinas químicas, pintura, edición-impresión, plásticos; en segundo lugar, por su distribución espacial, pues se encuentran distribuidas a lo largo del corredor de la autopista Medellín-Bogotá en los 3 municipios GRM, ver figura 31; en tercera circunstancia, por los años de la relocalización, ya que se encuentran distribuidos en el periodo de estudio y corresponde a los años 2006, 2008, 2009, 2017 (2 empresas), 2023; en cuarto lugar, por el número de trabajadores (20, 20, 65, 80, 220, 475); y por último, dado el rango variado de metros cuadrados construidos para la planta de producción por las seis (6) empresas en el oriente antioqueño cercano, que va entre los 1400m<sup>2</sup> a 50000m<sup>2</sup> construidos. Donde el promedio de distancia desde la puerta de la nueva planta a la autopista Medellín-Bogotá medida por la vía de acceso es de 380m, con una distancia mínima de 100m y una máxima de 750m.

**Figura 31.** Muestra de 6 empresas que hicieron relocalización en 2005-2022 del Valle de Aburrá hacia GRM



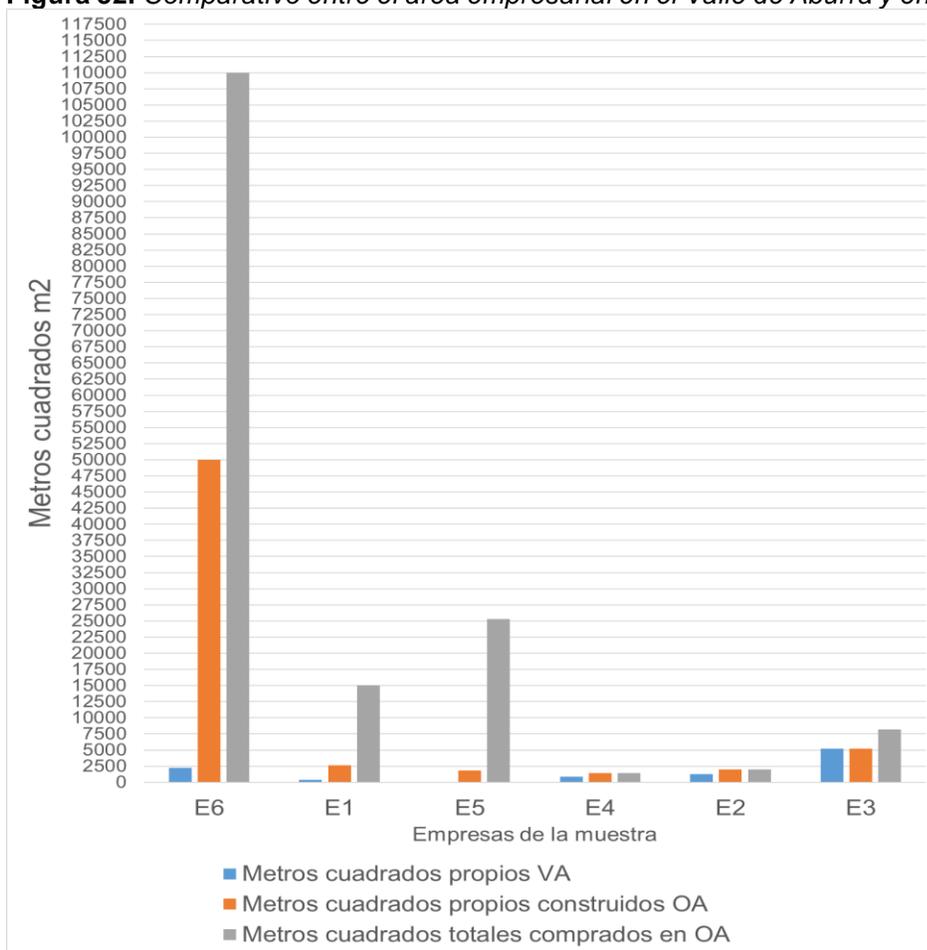
**Fuente:** elaboración propia

Las seis empresas se caracterizan por tener una trayectoria en el mercado colombiano, están consolidadas con sus productos diferenciados, y fueron fundadas en el siglo pasado en su mayoría en el periodo de Industrialización por Sustitución de Importaciones en sus fases dos (1957-1970) y tres (1977-1976) aproximadamente; las manufacturas ofertadas incluyen productos intermedios para el mercado como telas, químicos, resinas, complementos para maquinaria metálicos, impresiones, productos plásticos. Otros rasgos que caracterizan a estas seis empresas es que estuvieron localizadas en la zona centro sur del VA, principalmente en los municipios de La estrella, Itagüí, inmediatos a la autopista Sur.

La implantación encontrada entre las empresas entrevistadas es traslado total con cierre total de las plantas en el Valle de Aburrá, aumentándose en todos los casos el área en metros cuadrados (m<sup>2</sup>) de los lotes y área construida en propiedad de la empresa, estas nuevas áreas son, 1400m<sup>2</sup>, 2000m<sup>2</sup>, 8200m<sup>2</sup>, 15000m<sup>2</sup>, 25273m<sup>2</sup>, 50000m<sup>2</sup>, este aumento de área disponible está relacionado directamente con mejorar las capacidades productivas (dimensiones de las maquinarias y productos, organización fluida del proceso productivo, estabilidad del proceso químico, crecimiento futuro de la empresa), de la figura 32 también se observa como todas las empresas entrevistadas aumentaron los metros cuadrados propios en el oriente antioqueño cercano (franja gris) comparado con el área propia cuando estaban localizadas en el Valle de Aburrá (franja azul).

La empresa relocalizada en Marinilla fue la que más adquirió terrenos propios, 110000 m<sup>2</sup>, con un incremento en terrenos del 2500%. Dos empresas relocalizadas en Rionegro también aumentaron notablemente sus terrenos, la primera adquirió 15000m<sup>2</sup> con un incremento de 1875% comparado con el área que poseía en el Valle de Aburrá; la segunda paso de no tener terrenos propios en el Valle de Aburrá a adquirir un área superior a 25000 metros cuadrados.

**Figura 32.** Comparativo entre el área empresarial en el Valle de Aburrá y en oriente antioqueño



**Fuente:** elaboración propia con base a lo reportado por las empresas

Las empresas relocalizadas en el municipio de Guarne incrementaron sus áreas propias en el oriente cercano en un 82%, 77%, y en 79% respectivamente, si bien aumentaron su área adquirida comparada con la que poseían en el Valle de Aburrá no llegaron a duplicar la propiedad anterior.

**Condiciones del Valle de Aburrá (VA) que consideró la empresa y que influyen en su decisión de salir de este.**

Por lo general las empresas evaluaron opciones de traslado para la zona sur o norte del VA, no obstante, no eran estas opciones del todo convincentes, pues encontraban algunas dificultades asociadas a sus procesos productivos o logísticos si se instalasen estas alternativas. Otro factor determinante es que no había suficiente oferta de suelo y los precios en el VA no eran suficientemente atractivos para la adquisición. Cinco (5) empresas tenían instalaciones propias en el VA, lo que hicieron fue una venta de las antiguas instalaciones, para hacer una recompra en el oriente cercano, por ser empresas de varias décadas, se infiere que se materializó el incremento del valor de estos terrenos en el tiempo comprados hace varios lustros, por lo que algunas empresas comentaron que se habían ampliado en m<sup>2</sup> con el mismo dinero.

Hubo factores internos como externos que limitaban el desarrollo de la actividad manufacturera eficientemente, de esta manera se tomó la decisión de salir del VA. Hay una coincidencia entre las empresas consultadas sobre los espacios tridimensionales donde desarrollaban el proceso productivo en el VA, calificándolo de inadecuado, también presentaban dificultades las empresas en el relacionamiento de sus actividades industriales con el entorno cercano: generación de tráfico por temas de carga-descarga de materias primas y mercancías, o por accidentes de vertimientos o explosiones industriales, entre los empresarios se evidenció una percepción del VA como una zona saturada o con poco potencial para la prosperidad futura de sus empresas tanto a nivel de crecimiento de los negocios como a nivel de crecimiento de sus plantas productivas de una manera organizada. Las decisiones se tomaron en un periodo económico retador para las empresas. Algunos elementos que no influyeron en la toma de la decisión de salir de la zona VA fueron el tema tributario, los costos asociados con los servicios públicos o la contaminación del VA.

### **Condiciones del oriente antioqueño cercano que la empresa tomó en cuenta para su asentamiento**

Se observa un patrón donde las seis empresas trasladadas se convierten en propietarias de los terrenos y de los edificios locativos en Oriente. Estas industrias, tanto en proceso de reestructuración interna por problemas económicos, así como aquellas sólidas y consolidadas, vieron la oportunidad de adquirir metros cuadrados de terrenos en GRM según sus necesidades por un precio muy inferior al que se ofrecía en el VA, por lo que estas destacan la negociación en precios obtenida, como un factor relevante para su traslado al oriente antioqueño cercano; dada la mayor área comprada, los centros productivos tienen mayores áreas verdes, quedando en zonas rurales con paisajes campestres, esto hace que su localización con respecto a la vía de la autopista Medellín-Bogotá sea retirada sin los problemas de carga-descarga que antes presentaba en el valle de Aburra, donde las empresas estaban o inmediatamente en las autopistas o a pocos metros de la vía principal. Cuatro empresas consultadas tenían menos de 65 empleados y no optaron por tramitar algún tipo de beneficio tributario, solo dos empresas, las de mayor cantidad de empleados (475 y 220) tramitaron ante las alcaldías lo referente a los beneficios de la reducción del impuesto de industria y comercio, además una de ellas estableció compromisos con la administración municipal para formar y emplear personal de la zona.

La mayoría de empresas no tuvieron en cuenta para su traslado la formación de clúster productivos con las empresas ya asentadas en la región de oriente, no obstante, la presencia de empresas reconocidas, sólidas y con larga trayectoria en el país, como Pintuco, La Nacional de Chocolates, Familia, entre otras, dio la confianza para tomar la decisión del traslado; un hecho que se reconoce por parte de algunos empresarios es que después del traslado se descubrieron y desarrollaron nuevos clientes cercanos principalmente otras empresas. Todas las empresas creen en el potencial de desarrollo de la región, a pesar de que consideran que conseguir mano de obra, calificada y no calificada, de la zona de oriente es difícil —pero no imposible— ya que algunos habitantes de estos municipios están formándose en el VA, además se considera que hay mayor oferta de empleos que de mano de obra, donde se puede presentar una competencia entre empresas para contratar a los empleados de oriente, y en consecuencia, las empresas desarrollan diversas estrategias para retener y

contratar nuevo personal. La mayoría de las unidades manufactureras no consideró el uso de apoyo institucional gubernamental en su traslado al oriente a excepción de aquella que por su actividad industrial química y por sus riesgos asociados lo consideró como pertinente.

En términos generales, el proceso de relocalización demoró varios años en materializarse por completo, y consistió en: evaluar el mejor lugar, teniéndose en cuenta inclusive la zona sur o norte del VA —inicialmente— y la zona de oriente; comprar el terreno y ejecutar su construcción adecuada a sus necesidades productivas y de crecimiento futuro; el traslado por etapas de la planta, hasta seguir plenamente el proceso en oriente. Todas las industrias consultadas coincidieron en que estar cerca de la doble calzada beneficia su actividad logística, porque la gran mayoría de sus proveedores de materias primas y el despacho de productos terminados lo hacen por vía terrestre, ya que es por el medio que sale más barato, donde sus principales mercados y proveedores siguen estando en el VA, así como en Bogotá, por lo que están en una zona estratégica, por otro lado estas consideraron que la cercanía con el aeropuerto José María Córdova no fue relevante en cuanto a la decisión de traslado a la zona. Un detalle es que algunas empresas ya tenían comprados terrenos en oriente hace décadas por medio de otras sociedades empresariales que ya se tenían presencia en la zona —hace más de 40 años—, por lo que ya se conocía la dinámica de oriente.

### **Identificación de condiciones del orden municipal externas para las empresas en GRM como posibles atractivos al oriente**

En este apartado se destacan históricamente dos factores externos a las empresas, el primero es la normativa de los municipios del oriente cercano GRM, y el segundo es la oferta de mano de obra que reside en estos territorios de oriente, que podrían facilitar la llegada de las empresas relocalizadas, finalmente se contrastan estos con las respuestas de las empresas entrevistadas.

En dialogo con la alcaldía de Guarne, esta destaca que mediante el acuerdo 015 de 2002 “Por medio del cual se fomenta el asentamiento industrial en el municipio

de Guarne para la promoción del desarrollo y el empleo”; se inicia con la estrategia de incentivos especiales en materia tributaria de la siguiente manera: hilos y licencias paga el 25%; el pago de industria y comercio se hace de manera incremental cada dos años pasando por los pagos del 0%, 25%, 50%, 75% y 100% de este impuesto, igualmente estos descuentos aplicaban para el impuesto predial. Se destaca dos aspectos, el primero es que esta normativa ha tenido leves modificaciones en el transcurso de los años. Y segundo, que para acceder a estos beneficios se deben de cumplir ciertos requisitos, principalmente en temas de empleabilidad de las personas oriundas o residentes por más de 5 años del municipio.

El municipio de Rionegro en el acuerdo municipal 114 de 1999 y en el 09 de 2014, se establecieron los incentivos tributarios en el pago del impuesto predial unificado y de industria y comercio y complementario de avisos y tableros, de manera progresiva teniendo en cuenta el número de personas empleadas del municipio, a más personas contratadas mayores son los descuentos, la vigencia del beneficio es de 5 años.

Marinilla tiene una estrategia similar a la de Rionegro. Los descuentos aplican para el pago del impuesto predial unificado y de industria y comercio y complementario de avisos y tableros, de manera progresiva de acuerdo con el número de oriundos o vecinos residentes que contraten las empresas, esta exención tendrá una vigencia de 5 años. Mediante el Acuerdo 15 de 2021 se estableció una exención del 70% de la base gravable sobre las donaciones en dinero o en especie al municipio de Marinilla para programas sociales. También se fomentó por medio de este acuerdo municipal, el desarrollo de la economía naranja, mediante el establecimiento en los polígonos del Área de Desarrollo Naranja, cuya actividad industrial o comercial se relacione principalmente con la creatividad y la cultura, tendrá beneficios tributarios del 50% en el primer año, para el segundo año la exoneración será del 25% y desde el tercer año se pagará la tarifa correspondiente.

Más que ser detallados en los estatutos tributarios de los tres municipios, se deseó dar un panorama general de las exenciones tributarias y mostrar como desde el Estado se incentiva la llegada de empresas a sus territorios, para un resumen pormenorizado ver a Vargas Guerra (2015) y Pineda Gómez (2022). La pregunta que

surge por consiguiente es si las empresas han tenido en cuenta o no, estos incentivos a la hora de trasladarse a estos municipios del oriente antioqueño.

La investigación halló entre las 6 empresas consultadas —dos de ellas son grandes industrias— que los incentivos ofrecidos por los municipios donde se asientan no son relevantes para haber tomado la decisión de trasladarse a dichas localidades. Sin embargo, las dos empresas más grandes en cuanto al número de empleados, 220 y 475, si hicieron los trámites respectivos ante las secretarías de hacienda municipales para recibir los respectivos beneficios tributarios, las otras cuatro empresas, que tienen entre los 20 y 65 trabajadores, deliberadamente no quisieron hacer uso de los beneficios. Este resultado coincide con la perspectiva de los empresarios entrevistados por Pineda Gómez: “esto funciona más como un apoyo para mitigar los costos del traslado, pero no como un factor determinante en la localización” (2022, p. 234) cuando se habla de los incentivos tributarios a las empresas y su incidencia sobre la decisión de trasladarse a oriente.

Ahora un segundo elemento a considerar es la mano de obra que los municipios ofrecen a las industrias, es claro que la historia de la experticia laboral de estos municipios está ligada en general a la actividad rural agrícola, no obstante, el cambio de vocación que se han introducido en esta región en las últimas décadas. De acuerdo con las empresas consultadas y sobre todo para las labores más operativas, estas contratan trabajadores que inclusive no han terminado la educación media o bachillerato, por lo que, la formación no es tan relevante en este segmento de la producción manufacturera.

Sin embargo, desde las alcaldías municipales se fomenta la empleabilidad de sus ciudadanos, a través de estrategias de formación para el empleo, que directamente están asociadas a proveer de mano de obra a las empresas de sus municipios. A continuación, se resumen algunas estrategias reportadas por las alcaldías consultadas.

Guarne, por ejemplo, tiene convenios interinstitucionales con las cajas de compensación familiar de Antioquia Comfenalco y Comfama, el cual busca fomentar el empleo entre la población del municipio mejorando las competencias de estos, en

particular a la población joven se ofrece diplomados en gerencia estratégica, Excel, Mercadeo personal, en general formación en el hacer y orientación laboral.

El municipio de Rionegro tiene diversas estrategias que apuntan al interrelacionamiento entre Universidad, Empresa, Estado y Sociedad -UEES-. Específicamente para el relacionamiento Estado-Empresa, se cuenta actualmente con acciones de articulación emprendidas desde la Agencia Pública de Empleo de formación para el empleo en diversos temas que corresponden a las necesidades empresariales (formación en maquinaria textil: convenio Leonisa-Municipio de Rionegro-SENA; formación en maquinaria textil: convenio Eurocorssett-Municipio de Rionegro-SENA; formación Manipulación de Alimentos: convenio Empresa de Cárnicos-Municipio de Rionegro-SENA; cursos de formación para el empleo en cocina, panadería, ofimática, SST, marketing digital, entre otros: convenio ASYS-Municipio de Rionegro).

El municipio de Marinilla refiere que "Creemos en el poder de la colaboración y las alianzas para forjar un futuro más próspero y equitativo para nuestra comunidad" y mediante programas como 'Empleo más cerca', el cual busca impulsar la oferta de empleo local, para los propios o externos, busca unir fuerzas entre la Alcaldía, el sector empresarial local y todos los que quieran unirse, el objetivo es generar empleo digno. Existe un constante relacionamiento con el SENA, el politécnico Cetasdi y otras instituciones formadoras para el trabajo, de acuerdo con las necesidades de personal de las empresas.

Sin embargo, las empresas no reconocen que la disponibilidad de mano de obra esté entre las razones de peso para haber tomado la decisión de trasladarse a oriente desde el Valle de Aburrá, a pesar de hallarse en este estudio y como se muestra en la próxima sección, que en el tiempo la mano de obra de la empresa relocalizada tiende a ser reemplazada por la mano de obra de los municipios del oriente antioqueño.

## **3.2 Ritmoanálisis de la cotidianidad de los trabajadores**

Este apartado se divide en 4 grandes partes, en la primera (3.2.1) se hace un ejercicio descriptivo, de cómo se configuran las movilidades pendular y residencial entre los trabajadores cuyas empresas se relocalizaron en GRM. En la segunda (3.2.2) se considera la lectura de los principales espacios cotidianos por los que transitan los trabajadores que hacen movilidad pendular; la tercera (3.2.3) considera en detalle la vida cotidiana de dichos trabajadores, en base a las cuatro dimensiones: ocio, vida laboral, vida familiar y vida privada. Y finalmente en la última parte (3.2.4) se hace el proceso de análisis, integrando todos los elementos anteriores. Estos 4 puntos mencionados se consideran en clave de los ritmos, que incluyen repeticiones y diferencias; de los procesos de superposición de dichos ritmos; y de los procesos de nacimiento, crecimiento, plenitud máxima, declive y fin.

### **3.2.1 De cómo se establece las prácticas de movilidad pendular y residencial desde el Valle de Aburrá a partir de las empresas relocalizadas: proceso que viven los trabajadores**

#### **Características de los Trabajadores del Valle de Aburrá que hacen movilidad pendular**

En total se entrevistaron a 18 trabajadores, 17 de estos hacen movilidad pendular desde el Valle de Aburrá —donde residen— hacia los municipios de GRM —donde trabajan—, solo uno de los entrevistados hizo movilidad residencial —el motivo no fue laboral— al municipio de Guarne donde también trabaja (más adelante en la sección 3.2.3 se detalla esta particularidad). De acuerdo con la información anterior se logra identificar unos segmentos o categorías de trabajadores de la planta productiva que a continuación se especifican: el primer segmento se identifica con los trabajadores operativos no calificados (reemplazables con rapidez) quienes tienden a llevar muchos años en la empresa, por lo que crearon lealtad hacia esta, así como lasos sociales fuertes con los compañeros de trabajo. El segundo segmento es el de

trabajadores calificados técnicamente o que tienen la experiencia en técnicas propias de las industrias manufactureras tanto en el manejo de maquinaria especializada que solo maneja la empresa, así como en procesos productivos específicos y elaborados. Otro segmento de empleados está altamente calificado, con formación profesional e investigativa, este segmento es el más joven, alrededor de los 30 años. Entre los trabajadores no calificados o calificados técnicamente, su característica principal es que son de edades avanzadas, a unos años de jubilarse, se relacionan con el personal más antiguo de la empresa. Todos ellos son personas fieles a la compañía, están comprometidos con la labor que realizan.

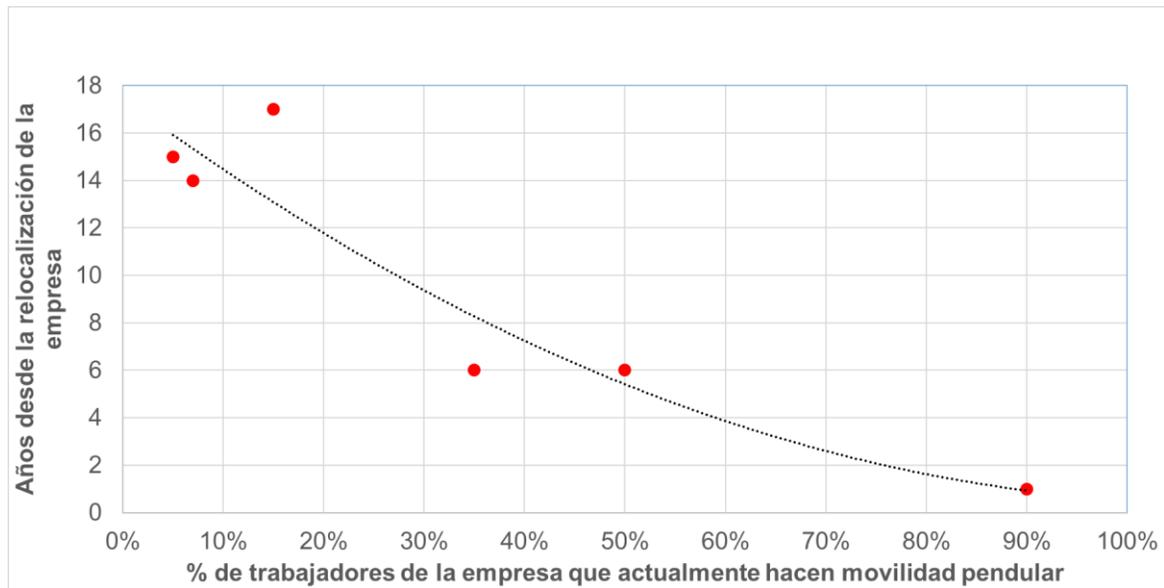
Un hecho generalizado entre estos empleados es que están con contratación indefinida, algunas empresas refirieron que son empleados de muchos años, que no hay alta rotación del personal cuando se establecen, por tanto, buscan tener a los trabajadores contentos para que su actividad empresarial pueda tener continuidad en el tiempo.

### **Sobre la permanencia en el tiempo de los trabajadores pendulantes**

Las cifras suministradas por las empresas muestran que inicialmente el traslado a oriente ocurrió con el 100% o un porcentaje muy alto de los trabajadores desde el área metropolitana de Medellín, es decir que la empresa se traslada con la mayoría de sus trabajadores, por lo que se inicia un flujo pendular entre los Valles de Aburrá y San Nicolás por parte de los empleados, no obstante a medida que pasa el tiempo de la relocalización de la empresa en oriente, esta cifra de trabajadores se reduce considerablemente, es decir que a mayor tiempo que la empresa hizo el proceso de relocalización menor es la cantidad de empleados que residen en el Valle de Aburrá y hacen la movilidad pendular, llegando a reducirse la cifra a valores del 5%, 7% y 15%, , de los trabajadores que perduran en la actualidad haciendo estos viajes entre estos valles, cuando han pasado entre 14 y 17 años del traslado de la planta a oriente, como se ve en la Figura 33.

Si se sintetiza lo anterior, los trabajadores que se mantienen en movilidad pendular se reducen en el tiempo, según lo que informan las empresas entrevistadas, típicamente solo los que hacen labores especializadas permanecen —típicamente están mejor pagados— o los que están cerca de jubilarse y realizan actividades de tipo operativas; los incentivos que ofrece la empresa al trabajador, así como la estabilidad laboral, favorecen y estimulan la permanencia de este tipo de trabajadores en la empresa. Sin embargo, la movilidad pendular entre valles se convierte en el tiempo en motivo de cansancio, aburrimiento y de renuncia por parte del trabajador, según lo reportan las empresas, pues encuentran que por el mismo pago en el Valle de Aburrá se pueden ahorrar el viaje a oriente.

**Figura 33.** Variación en el tiempo de la movilidad pendular de los trabajadores en las 6 empresas



Fuente: elaboración propia

**Proceso de reemplazo con trabajadores del oriente por la salida en el tiempo de los trabajadores del Valle de Aburrá**

El fenómeno observado es que las empresas, al ver que los trabajadores antiguos no continúan en la empresa por aburrimiento, por el cansancio de

desplazarse pendularmente, por jubilación u otras razones, se ven obligadas a reemplazar y entrenar a personas de los municipios del oriente antioqueño cercano, no solo de GRM, en labores específicas y operativas. Las labores con conocimientos especializados y profesionales es difícil reemplazarlo con personal de oriente, sin embargo, cuando se aumenta la demanda de trabajo —por aumento de los pedidos— también es complejo contratar a cantidades significativas de trabajadores operarios de la zona de oriente, por lo que la empresa recurre nuevamente a los trabajadores del VA.

Si se habla en términos generales, varias son las características para destacar en la mano de obra disponible en oriente: tienen su propia cultura y costumbres; su carácter; unas creencias; unos anhelos; un bagaje laboral en temas rurales; enfrentan unas dificultades propias del territorio como vivir en veredas alejadas de los cascos urbanos —con unas vías terciarias que no se encuentran en las mejores condiciones y con transporte público costoso—. Estos rasgos propios del personal de oriente hacen diferenciarse de los trabajadores del VA, creándose un nuevo ambiente laboral de tipo mixto, entre la cultura propia de los trabajadores de oriente y la de los trabajadores del VA. A propósito de este tema de cruces de mentalidades particulares, se destaca un caso particular de nueva asociatividad que surgió entre los trabajadores de una empresa que en el VA no tenía sindicalización, pero que luego de la relocalización en oriente y por temas coyunturales del país surgió entre algunos empleados la iniciativa de agremiación, a continuación, se describe más en detalle este proceso.

Solo en una de las seis empresas de la muestra se presentó por una sola vez trabajadores sindicalizados, estos pertenecían a la planta de producción exclusivamente, pero solo duró 2 años aproximadamente (2021-2022) en la época de la postpandemia. Según los trabajadores entrevistados, al llegar la empresa a oriente comenzó a entrar personal de la zona, principalmente de Guarne, se refirió que estos nuevos trabajadores tenían una cultura laboral diferente, algunos eran más relajados, se percibía poco sentido de pertenencia por la empresa por parte de estos. Por temas de tiempos de paro de la factoría —ante la dificultad de la adquisición de materias primas importadas por las restricciones de la pandemia— y la compensación de estas horas, entre otras inconformidades de algunos trabajadores, estos consideraban

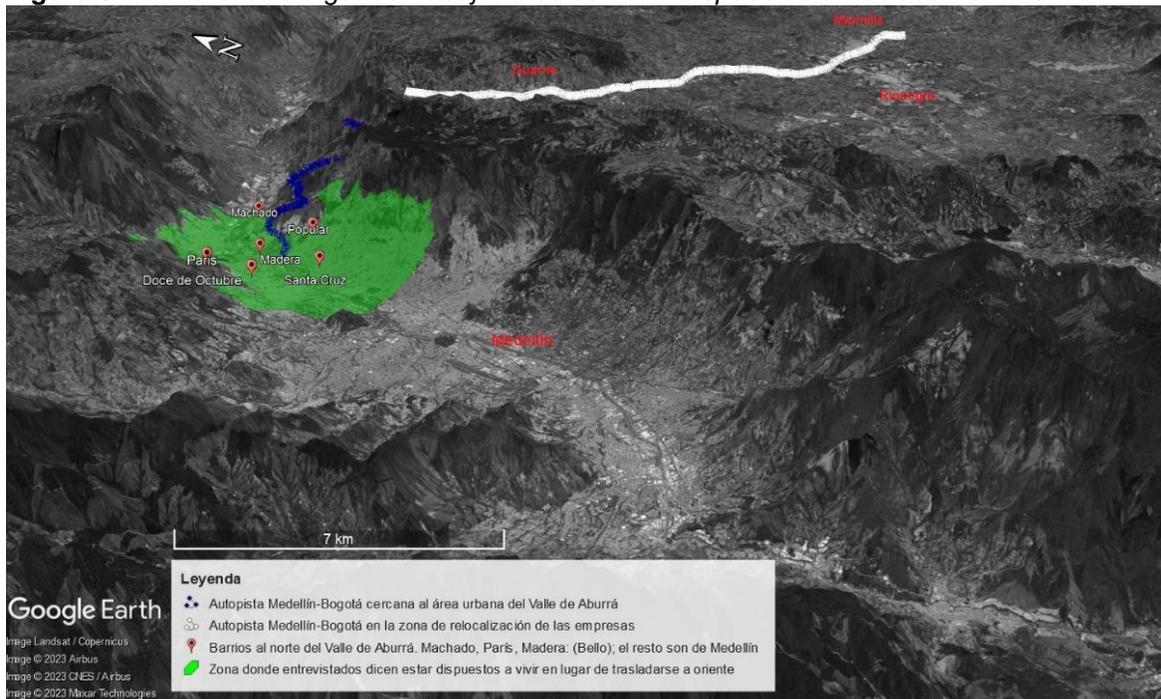
injusto el proceder de la empresa, por lo que se unieron para exigir unas peticiones relacionadas. Se estima —por varias fuentes consultadas—, que en total eran 20 trabajadores los sindicalizados, principalmente de Oriente los que lideraron y se unieron, solo 2 o 3 eran antiguos y pertenecían al VA; como la normativa colombiana exige tener 25 empleados o más para crear —o para que subsista— un sindicato, estos trabajadores se unieron a un sindicato ya establecido de nivel nacional. Otros trabajadores del VA no estaban de acuerdo con esta asociatividad pues entendían las dificultades por las que atravesaba la empresa, la logística internacional y la economía del país por temas de la pandemia del COVID-19, además sentían agradecimiento por la empresa por lo que les había dado durante tanto tiempo: trabajo, estabilidad, porque se esforzaba en tener a los empleados contentos, etc.; si bien muchos trabajadores antiguos del VA fueron invitados a conformar la agremiación, la gran mayoría declinó la invitación, estos decían que las peticiones que hacían no eran viables. Al final hubo un litigio entre la empresa y los trabajadores sindicalizados donde no prosperaron las demandas de los empleados, por lo que los trabajadores inconformes se retiraron de la empresa de manera voluntaria. Así se cerró la experiencia de sindicalización en esta empresa.

### **Sobre la movilidad residencial de los trabajadores**

El porcentaje de trabajadores que hace movilidad residencial permanente es bajo o nulo en general entre las empresas consultadas, y oscila entre el 5% y el 10% de trabajadores de la empresa. Este cambio de vivienda se describe típicamente de la siguiente forma: los trabajadores de planta de producción lo hacen bajo la modalidad de alquiler de una pieza o apartamento, bajo la movilidad residencial por compra, se asocia con el personal administrativo el cual se caracteriza por tener más altos ingresos y un ambiente laboral de oficina. Algunos trabajadores ensayaron trasladarse a vivir a oriente pero no se amañaron allí por lo que nuevamente se volvieron para su antiguo lugar de residencia en el área metropolitana de Medellín, esta experiencia negativa fue tomada por otros compañeros como ejemplo para no intentar el traslado de residencia a oriente; se encontró entre los trabajadores una alternativa preferible de trasladarse a vivir en las zonas más cercanas a la autopista Medellín-Bogotá en el Valle de Aburrá, por ejemplo en algunos barrios de Bello o Medellín cercanos al

intercambio vial de Solla, sobre todo de estratos bajos o medio-bajos, como se ilustra en la Figura 34. También se consideró negativo por parte de los trabajadores, que en el oriente cercano no hay suficientes servicios educativos, de salud y de transporte o a buenos precios, se percibe también que el costo de vida en oriente es alto o muy similar comparado con el de algunos barrios del Valle de Aburrá, lo que se convierte en razones para evitar el traslado de la residencia al oriente cercano.

**Figura 34.** Zona donde algunos trabajadores estarían dispuestos a trasladar la vivienda



Fuente: elaboración propia

## Facilidades de las empresas a los trabajadores por el traslado de la planta

Se consultó a las empresas sobre como manejaron el tema de la adaptación del personal ante el traslado y las nuevas condiciones laborales en GRM, y en específico sobre los temas de transporte y vivienda para trabajador. A continuación, se detallan estos dos aspectos principales.

En cuanto al transporte de los trabajadores, las dos empresas con mayor número de empleados son las que tienen servicio de transporte actualmente para sus

empleados del VA, la que queda en Marinilla actualmente tiene la ruta Itagüí-Medellín-Marinilla y es usada por 33 trabajadores; la de Guarne tiene la ruta Sabaneta-Medellín-Bello-Guarne y es usada por 20 trabajadores, ambas rutas son de ida y vuelta, además no tiene costo para los trabajadores. Otra empresa ubicada en Rionegro tuvo ruta de transporte Medellín-Rionegro-Medellín por 6 meses tras el traslado, sin costo para el trabajador, pero a medida que iban renunciaban muchos de estos trabajadores que viajaban entre valles, ya la empresa consideró que no se justificaba tenerla, por lo que se discontinuó. Todos los trabajadores tuvieron un reajuste salarial compensatorio para sufragar los costos superiores de medio de transporte público. Se pagó a todos por igual el reajuste e indefinidamente. La mayoría de las empresas otorgan créditos a los empleados para comprar su medio de transporte principalmente para moto, el valor del crédito generalmente hablando, equivale al valor completo de la moto.

Las respuestas de las empresas ante el tema de la vivienda, es que ninguna de las seis entrevistadas incentivó el traslado de las personas a vivir en el oriente tras la relocalización, por lo que consideraban que esta era una decisión autónoma del trabajador. Por política de dos empresas, existen auxilios de arriendo o prestamos de vivienda, no obstante, esta política de que los empleados accedan a una vivienda es independiente a donde quiera vivir el empleado.

Otros beneficios —según el punto de vista de algunas empresas consultadas, pensados para dar un mayor bienestar al empleado, tras la relocalización son: pasabocas diarios para los trabajadores, ampliación de la jornada a 12 horas para descansar 3 días o si es en turnos nocturnos descansos de 6 días cuando rotan de turno a los 45 días. Acompañamiento sicosocial para adaptación al cambio y mejoramiento del clima laboral en general.

### **Regularidades del proceso**

Las cifras suministradas por las empresas muestran que el trabajador sufre un proceso de desgaste cuando se desplaza pendularmente entre valles, dado que el número de trabajadores pendulantes tiende a reducirse a medida que aumenta el tiempo de traslado de la empresa, es decir, que van desertando empleados que se

aburren o cansan de los viajes a pesar de los esfuerzos que hacen las empresas para retenerlos con las comodidades que les brindan de manera extralegal como con rutas de transporte entre los valles o por medio del mejoramiento del clima laboral (celebración de cumpleaños, bonos de antigüedad y vacaciones, auxilio para gafas, entre otras) y el apoyo psicosocial al cambio; otro asunto relacionado al fenómeno anterior es que los empleados que no continúan en la empresa, perciben que por el mismo sueldo pueden trabajar más cerca de su hogar en el Valle de Aburra, típicamente estos trabajadores son remunerados con salarios menores por sus habilidades y conocimientos que pueden ser reemplazados por trabajadores del oriente.

Sin embargo, algunas veces es complejo contratar cantidades significativas de empleados tanto calificados como no, pertenecientes a oriente, por la demanda de trabajadores del gran número de empresas asentadas en esta subregión antioqueña, lo cual hace que se generen estrategias competitivas entre estas para reclutar y hacer permanecer a estos trabajadores. Por otra parte, las empresas han hecho reajustes salariales permanentes y generales para compensar monetariamente los mayores costos del transporte, no obstante, los costos ocultos como mayores tiempos de desplazamiento, o la disminución de la calidad de vida del trabajador con menores tiempos disponibles para otras actividades, así como transitar por una vía considerada por los trabajadores como peligrosa, no se tienen en cuenta.

Los trabajadores que permanecen haciendo este tipo de movilidad presentan alta estabilidad y fidelidad por la empresa, normalmente son empleados con conocimientos específicos en procesos productivos y maquinarias exclusivas de las empresas, estos trabajadores presentan una característica que es la edad avanzada por lo que muchos de ellos están relativamente cerca de la jubilación. Algunas empresas también han dado créditos tanto para comprar medio de transporte, principalmente moto, así como créditos de vivienda o auxilios de arriendo, sin embargo esta última opción es una política de empresarial de 2 empresas y no por motivo del traslado a oriente, por lo que no se puede afirmar que las empresas motivaron el traslado de sus trabajadores del valle de aburra hacia el oriente, es decir, que las empresas no incentivaron procesos de reasentamiento residencial en oriente en específico como motivo de la relocalización empresarial, ni directamente, ni a través

de la participación en proyectos inmobiliarios de tipo residencial. Las empresas creen que la decisión del traslado del lugar de residencia del trabajador a oriente es una consideración autónoma de este.

Que estén con contratación indefinida es un hecho generalizado para la mayoría de los empleados, algunas empresas refirieron que son empleados de muchos años, que no hay alta rotación del personal cuando se establecen, buscan tener a los trabajadores contentos para que su actividad empresarial pueda tener continuidad en el tiempo.

### **3.2.2 Los ritmos espaciales**

#### **De las autopistas**

Se aprovechó la visita a las empresas en el oriente antioqueño cercano para hacer el ejercicio atento de lectura de los espacios en clave rítmica. Se consideraron tres lugares de tránsito comunes para los trabajadores, la autopista Medellín-Bogotá a la altura de GRM, la autopista Sur y la autopista Norte, estas dos últimas localizadas en el VA. Como instrumento, aparte de la observación directa, se usó la aplicación Medidor de sonido y decibelios de la empresa Tools Dev (cuyo registro, en el eje de las abscisas es el tiempo, el cual está dividido por líneas verticales de 5 segundos; el eje de las coordenadas está en unidades de decibeles), que representa la medida en decibeles máxima cuando el vehículo tiene la máxima aproximación al aparato de medida, se usó esta técnica porque permitía dejar un registro, complementario con el relato de la observación, además de servir para hacer una aproximación eficiente a la medición que se deseaba, al capturar en una imagen elementos como el espaciamiento en el tiempo del paso de los vehículos y de acuerdo a la altura y duración de los máximos se puede correlacionar con el tamaño de los vehículos que transitaban. Se descartaron otros métodos de medición como el conteo directo porque no resultaba práctico.

El ritmo del flujo de automotores en la autopista Medellín-Bogotá se midió en Guarne entre las 11:08 am y las 13:31 pm —periodo que se subdividió en 36 intervalos de

tiempo aproximadamente iguales— al final de la semana laboral en el mes de septiembre, los resultados se ilustran en la figura 35, estos muestran como características: el espaciamiento vehicular en difentes momentos del dia, como se ve en los numerales 5, 22, 23, 24, 27 30, 31 de dicha figura, tambien se aprecia mínimos de alrededor de 10 segundos al nivel de los 80 decibeles, es decir no pasaban vehiculos en ese tiempo, los numerales 5, 14, 22, 26, 36, se asocian con vehículos grandes o que hacen gran ruido. Se resume que es un flujo constante y relativamente espaciado por unos segundos de vehiculos de diferentes dimensiones (figura 77 del Anexo D), muchos de ellos automoviles de tranporte público de los municipios del oriente antioqueño, camiones de carga, volquetas, tambien se evidenció la presencia muchas motos.

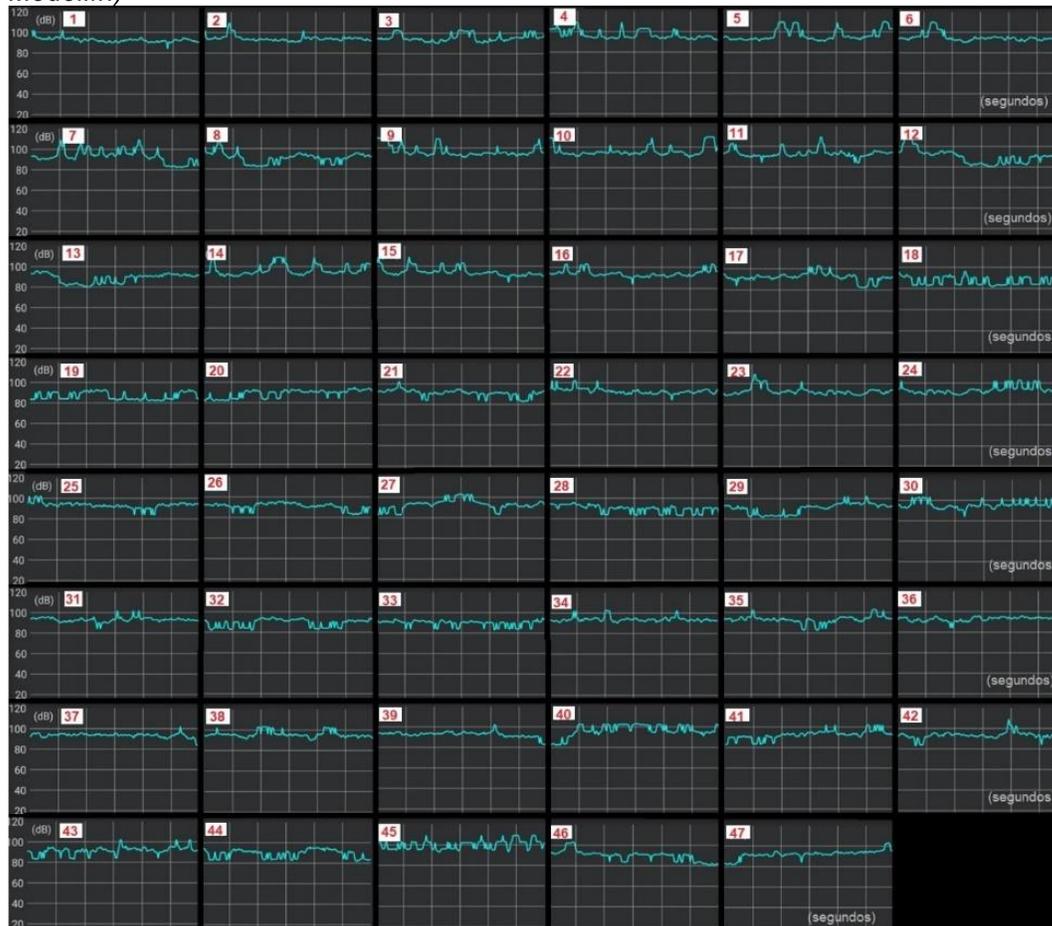
**Figura 35.** *Medición del ritmo de la autopista Medellín-Bogotá a la altura de Guarne*



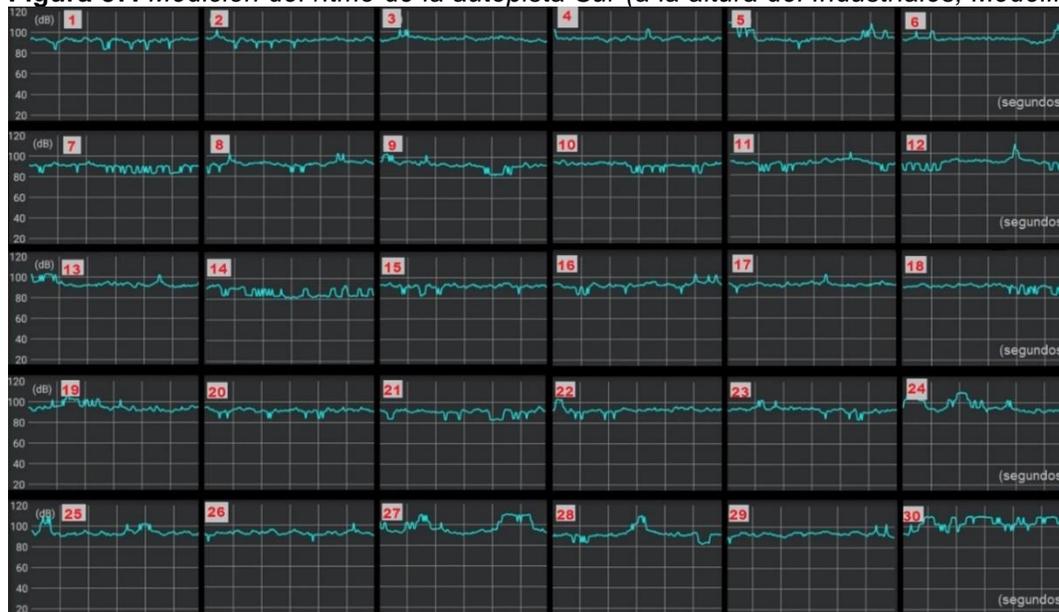
Fuente: elaboración propia

La siguiente zona que se observó y se midió fue la autopista Norte al inicio de semana entre las 7:30 am y las 9:16 am (números 1 al 45 a la altura de la terminal del norte de Medellín; 46 y 47 sobre la Universidad Nacional de Colombia sede Medellín). Como se aprecia en la figura 36, los decibeles en promedio rondan los 90, en general se ve unas líneas azules más llanas, esto indica lo que se apreció en campo: un ritmo de la autopista lento por la congestión vehicular que se tenía, pero por periodos hay aumentos y disminuciones de los automotores, se presencié a esa hora de la mañana la presencia de un número considerable de motos como se aprecia en la figura 78 del Anexo D.

**Figura 36.** Medición del ritmo de la autopista Norte (a la altura del Terminal del norte, Medellín)



Fuente: elaboración propia

**Figura 37.** *Medición del ritmo de la autopista Sur (a la altura del Industriales, Medellín)*

Fuente: elaboración propia

La autopista Sur fue la última observada y medida, se visitó entre las 5:44 pm y las 7 pm de un inicio de semana laboral. En la figura 37 se observan patrones similares a los obtenidos en la autopista Norte, la línea azul de medición es bastante plana, indicando también un flujo lento y mucha congestión vehicular, en el anexo esta la referencia gráfica. Se evidenció una descongestión de la autopista en las horas de la noche. Se observa una similitud entre los patrones de movilidad de la autopista Norte y Sur, donde hay ciertas horas del día donde la congestión es notoria, por tanto, es lenta la velocidad de los vehículos, lo que contrasta con lo que sucede en la autopista Medellín-Bogotá, donde el flujo de carros es constante, espaciado y a mayores velocidades que en las autopistas del VA.

### **Lectura de los espacios aledaños de la autopista Medellín-Bogotá**

Se recorrió a pie y en varios días, los municipios de Rionegro y Guarne por la vera de la autopista para observar los ritmos de los espacios aledaños a este corredor vial, se hizo el registro fotográfico y se organizó de acuerdo con cinco categorías cíclicas: Idea (figura 38), inicio (figura 39), crecimiento (figura 40), desarrollo (figura 41) y final (figura 42).

**Figura 38. La idea**



**A) Idea:** En esta categoría se clasificaron los terrenos que tenían la característica de tener grama verde, en muchos de estos se encontraron letreros de se vende o con licencias de construcción, tienen el potencial para desarrollos futuros de zonas industriales. En la figura 38 se aprecian algunos de estos espacios en esta etapa, no obstante, se logró evidenciar un área disponible amplia.

Fuente: elaboración propia

**Figura 39. El inicio**



**B) Inicio:** se clasificaron acá, aquellos terrenos que presentaban algún avance en la adecuación de los terrenos, por lo general estaban estos suelos parcelados o en etapa de aplanamiento, algunos ya estaban enmallados como un parque industrial, ver ejemplos en la figura 39. También se evidenció una cantidad considerable de espacios de este tipo.

Fuente: elaboración propia

**Figura 40. Espacios en crecimiento**



**C) Crecimiento:** se categorizaron acá, aquellas construcciones de tipo industrial que estaban en una etapa intermedia de terminación, se encontraron en esta clasificación menos casos, que los encontrados anteriormente. Algo común a ellas es la construcción de varias unidades o bodegas, típicamente con portería para el ingreso, ver figura 40.

Fuente: elaboración propia

**Figura 41. Espacios en desarrollo**



**D) Desarrollo:** lugares con uso industrial se encuentra a lo largo del corredor de la autopista (ver figura 41), solo se presentan algunos ejemplos, varias industrias están a nivel de la autopista, otras en cambio están por encima o por debajo del nivel de este corredor vial. Algunas construcciones se perciben recientes otras se evidencia un deterioro en sus exteriores.

Fuente: elaboración propia

**Figura 42.** *Espacios que finalizan sus usos*

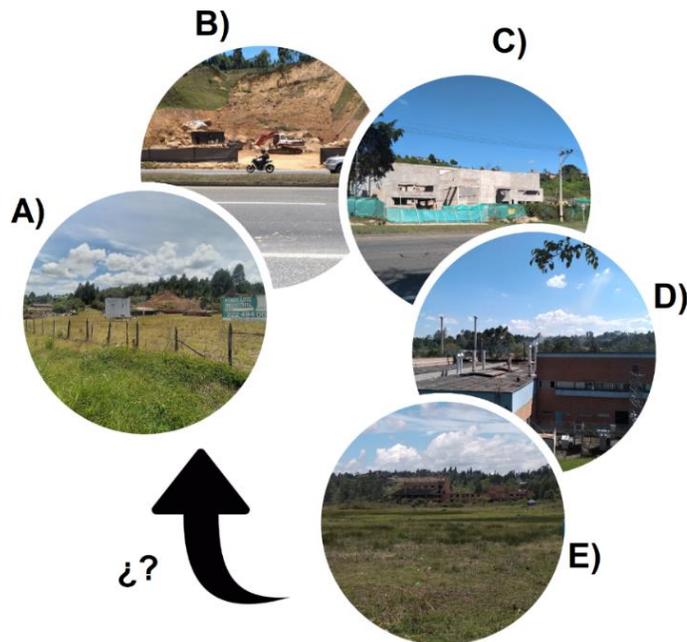


**E) Final:** se encontró a la altura de Guarne las ruinas de lo que fue el Hipódromo ‘Los Comuneros’ lugar dedicado a las carreras y apuestas equinas, en el año 2008 cierra sus operaciones, el lote está con la potencialidad de un nuevo uso. Ver figura 42.

**Fuente:** elaboración propia

Se propuso apellidar a estas cinco categorías como cíclicas, ya que los usos de los terrenos tienden a cambiar en el largo plazo (centurias), por ejemplo, en el Valle de Aburrá se ejemplifica esta circunstancia con la salida de grandes industrias como Coltejer de Itagüí, donde los terrenos cambiaran de uso de uno industrial a uno residencial y de comercio, y por tanto comienza un nuevo ciclo con otros usos diferentes al de hace unas décadas. La duración de estos ciclos se da a muy largo plazo, por lo que no se aprecian en la cotidianidad, no obstante, hay que tenerlos presentes para comprender globalmente el proceso de cambio. Paralelamente a este proceso de cambio de los espacios está el ritmo de crecimiento de los precios de estos, que tiende a ser creciente también en el largo plazo. En la figura 43 se hace una composición cíclica de las 5 categorías construidas.

**Figura 43.** Categorías de los espacios vistos como un proceso repetitivo, en el largo plazo

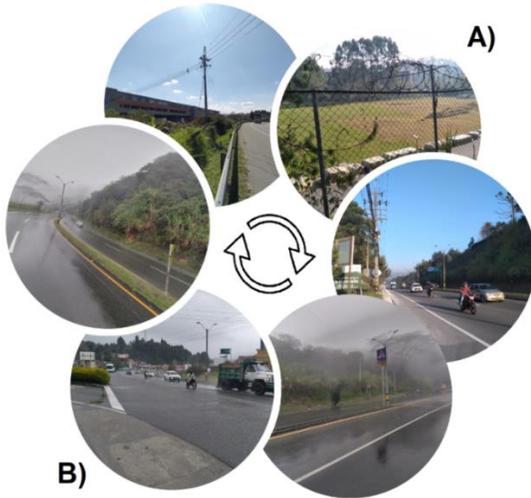


Fuente: elaboración propia

### Los ritmos naturales: sol y lluvia

Entre los varios días de visita al oriente antioqueño en el mes de septiembre, se presenciaron los cambios entre momentos de sol y lluvia (corresponde a días cálidos y fríos), lo cual se entra en la percepción cotidiana. Las personas que se movilizan por las autopistas, en particular los trabajadores que viajan en moto, cuando está lloviendo, cambian sus patrones de comportamiento, la movilidad típicamente tiende a ser más lenta, los motociclistas usan la indumentaria adecuada para evitar mojarse, se es más cuidadoso al manejar por lo peligrosa que es una vía húmeda. Cuando está soleado, las velocidades de desplazamiento son mayores, lo que hace que el factor peligro no desaparezca de la ecuación. En la figura 44, se aprecian estos días de sol y agua.

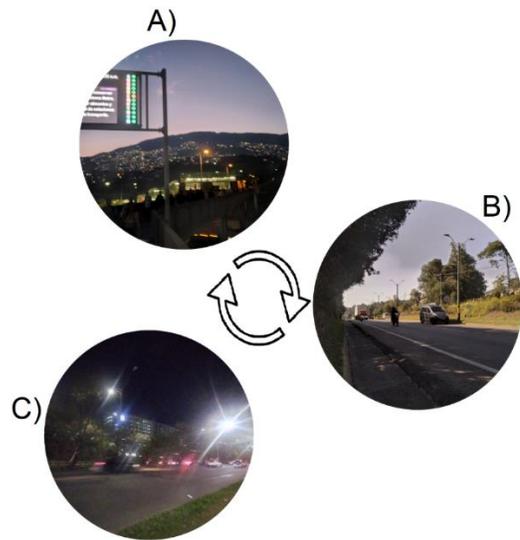
**Figura 44.** *Ciclo sol y lluvia noche*



**A) Sol, B) Lluvia**

Fuente: elaboración propia

**Figura 45.** *Ciclos naturales: Día y noche*



**A) Amanecer, B) Pleno día, C) Noche**

### Los ciclos naturales del día y la noche

Según conversaciones con las personas residentes cerca al corredor vial de la autopista Medellín-Bogotá a la altura de Guarne, se destaca que el ritmo de movilización de los automotores desciende notablemente en la noche entre las 9pm y las 3am del otro día, algo similar se evidenció en los corredores viales de las autopistas en el VA. Cabe resaltar que estas ciudades colombianas tanto del VA como del OA no tiene la costumbre de funcionar las 24 horas, a pesar de que algunas empresas manufactureras tienen turnos de día y de noche en ambos valles. Las estaciones del metro están cerradas en semana, cuando esta oscuro todavía, desde las 11pm hasta las 4:30am del otro día, en la línea A y de lunes a viernes, se tiene una frecuencia en las horas pico de un tren cada 3 minutos (4:30 a.m. a 8:15 a.m., y de 3:15 p.m. a 7:15 p.m.) y en las horas valle la frecuencia es de 5 minutos con 45 segundos (8:15 a.m. y

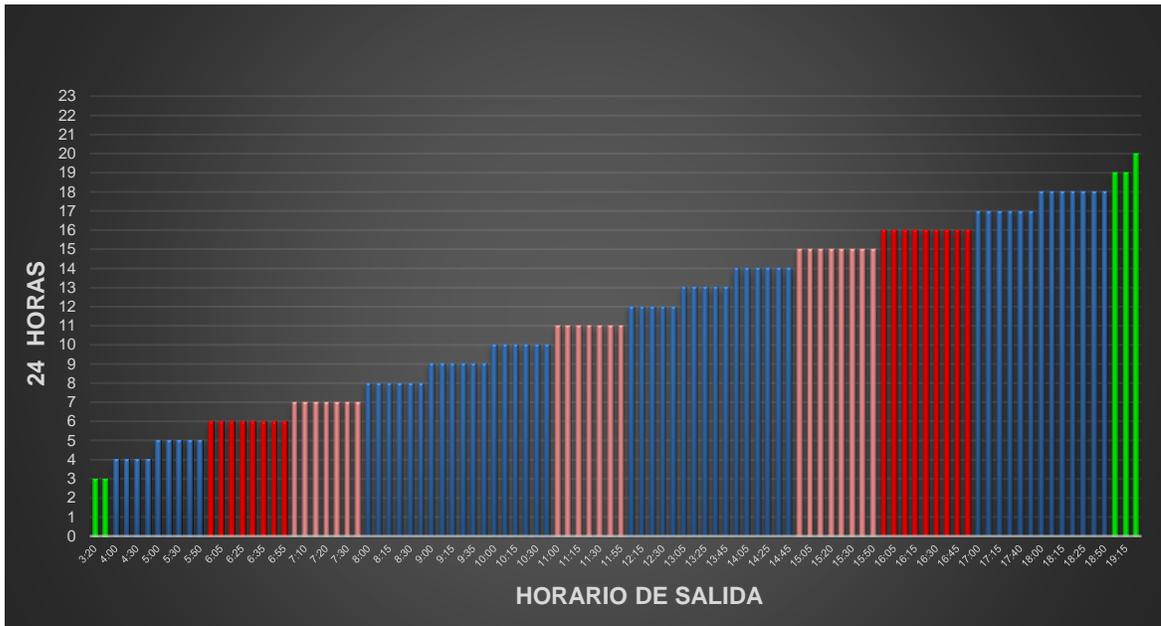
las 3:15 p.m.) según lo reporta la empresa Metro de Medellín en su página de internet<sup>2</sup>. Los servicios de transporte de oriente hacia Medellín y viceversa no funcionan toda la noche. Este hecho se evidencia en el horario de funcionamiento del transporte público entre valles, según el Ministerio de transporte de Colombia, el cual fue consultado sobre las rutas autorizadas con Origen-Destino de los municipios de Guarne, Rionegro y Marinilla.

A continuación, se presentan dos casos particulares de empresas de transporte de oriente que hacen el recorrido por el corredor vial de la autopista Medellín-Bogotá, la primera es SOTRAMAR del municipio de Marinilla que tiene 100 salidas desde Marinilla y 100 salidas desde Medellín, ver figura 46. Se aprecia que en la dirección Marinilla-Medellín, el primer despacho sale a las 3:20 am y el último sale a las 8 pm., las horas en las que salen menos autos hacia Medellín son al comienzo y al final de la jornada corresponde al color verde la figura. Entre las 6 am y las 7 am, entre las 4 pm y las 5 pm, son los momentos cuando se despachan más vehículos hacia Medellín y se representan en color rojo, en rosado están máximos menores: se presentan entre las 7 am y las 8 am, entre las 11 am y las 12 m, y entre las 3 pm y las 4 pm. En azul se representan valores intermedios de despacho de vehículos. La figura 47 representa el trayecto Medellín-Marinilla, el primer despacho se hace a las 4:55am y el último a las 9:40pm. Esta ruta presenta un máximo de despachos entre las 6pm y las 7pm (en color rojo), los máximos menores están en rosado y ocurren entre las 3pm y las 4pm, y entre las 5pm y las 6pm. Finalmente, en verde están los mínimos despachos y ocurren al comienzo y al final de la jornada.

---

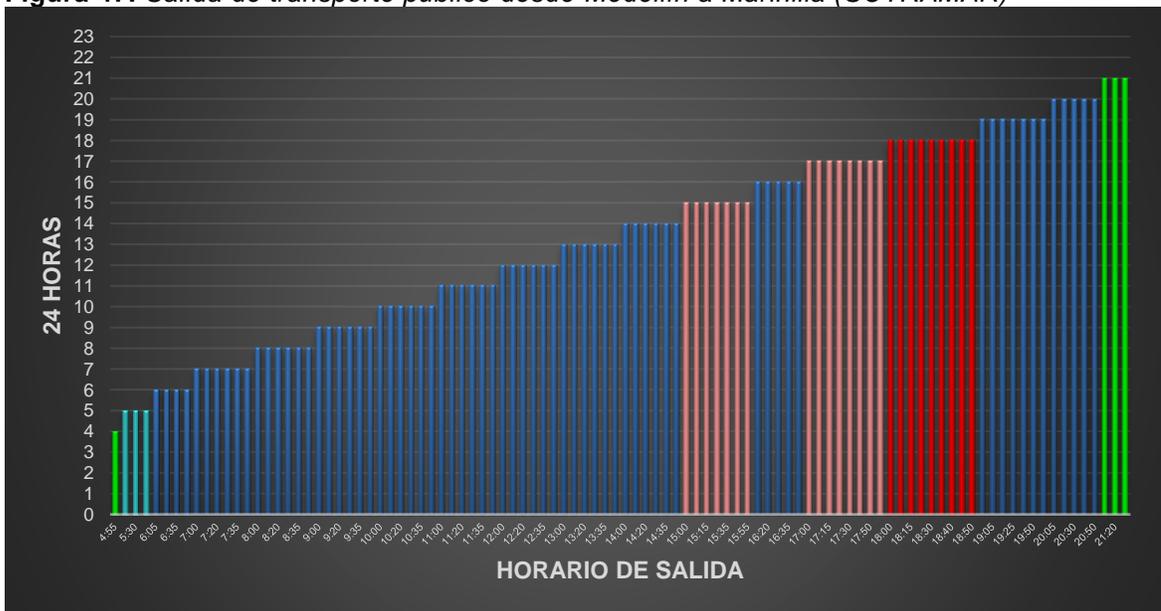
<sup>2</sup> <https://www.metrodemedellin.gov.co/al-dia/noticias/contin%C3%BAan-las-mejoras-en-las-frecuencias-del-paso-de-trenes-en-el-metro-de-medell%C3%ADn>

**Figura 46.** Salida de transporte público desde Marinilla a Medellín (SOTRAMAR)



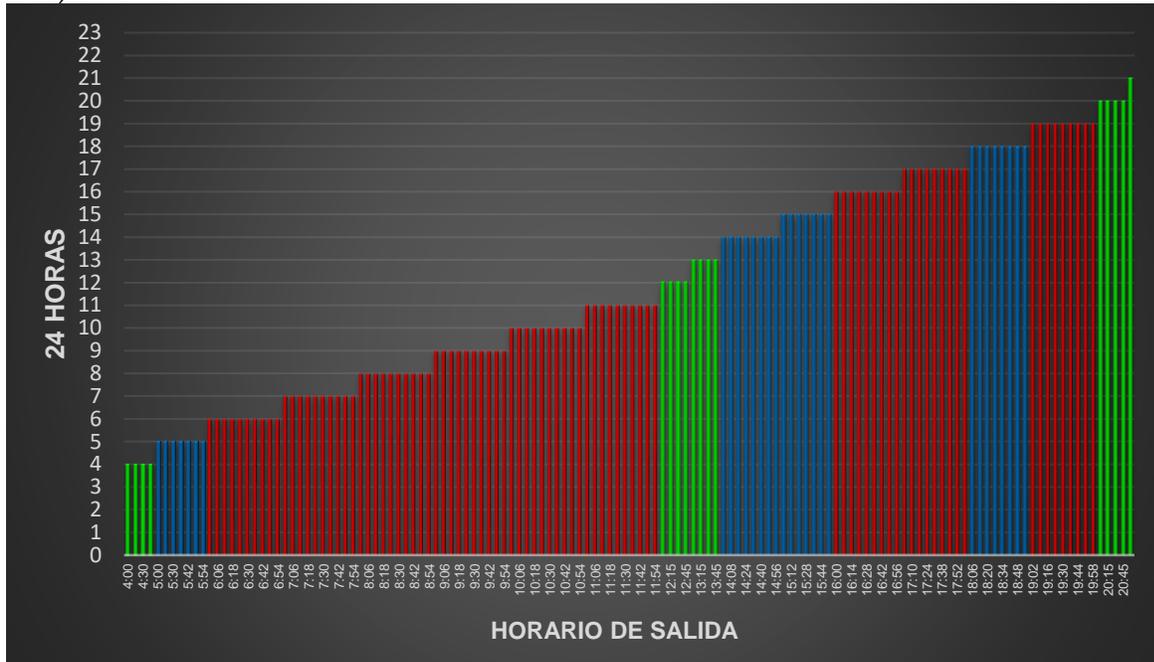
Fuente: elaboración propia, en base a respuesta del Ministerio de Transporte de Colombia

**Figura 47.** Salida de transporte público desde Medellín a Marinilla (SOTRAMAR)



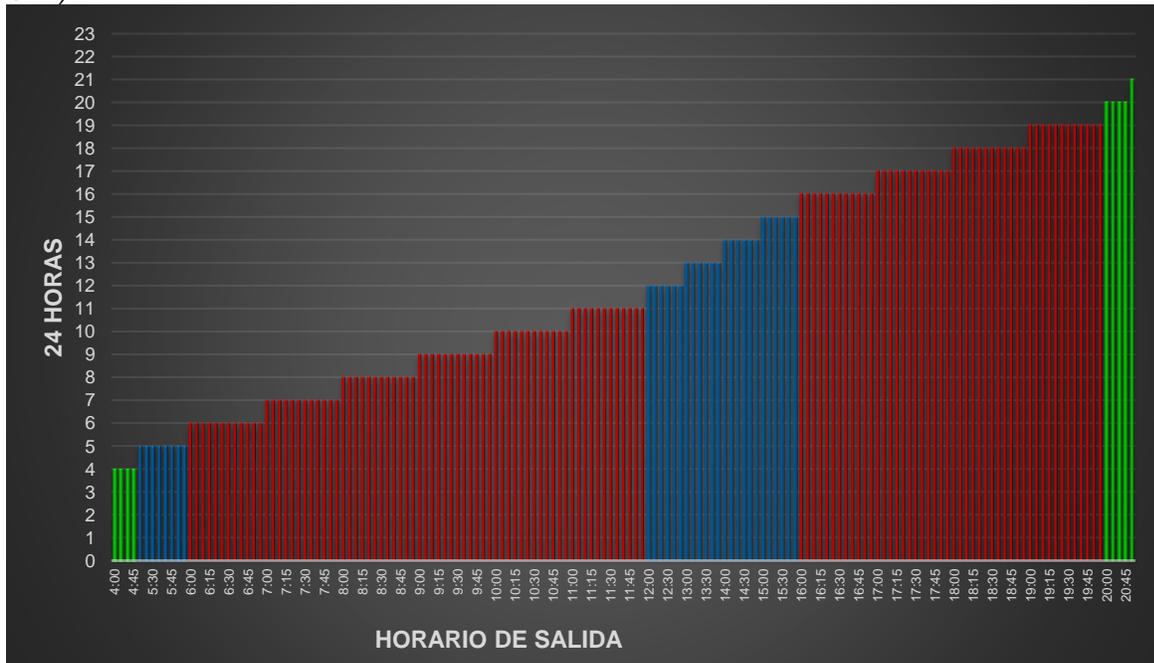
Fuente: elaboración propia, en base a respuesta del Ministerio de Transporte de Colombia

**Figura 48.** Salida de transporte público desde Rionegro a Medellín (Rápido Medellín Rionegro S.A.)



Fuente: elaboración propia, en base a respuesta del Ministerio de Transporte de Colombia

**Figura 49.** Salida de transporte público desde Medellín a Rionegro (Rápido Medellín Rionegro S.A.)



Fuente: elaboración propia, en base a respuesta del Ministerio de Transporte de Colombia

En la figura 48, se representa el despacho de vehículos de la empresa Rápido Medellín Rionegro S.A. (en total salen de Rionegro 134 viajes, y desde Medellín 161 viajes) parte superior, se aprecia que el servicio de transporte va entre las 4am y las 9pm, en el trayecto entre Rionegro y Medellín, las horas con menores frecuencias de despacho de vehículos: de 4am a 5pm, de 12m a 2 pm, y de las 8pm a las 9pm. En rojo se encuentran representados los despachos máximos que van entre las 6 am y las 12m, entre las 4pm y las pm, y entre las 7pm y las 8pm. En la figura 49 está la salida de vehículos en dirección contraria a la anterior, es decir van desde Medellín hacia Rionegro, tiene como característica especial que tiene frecuencias de salida máxima de 12 vehículos por hora entre las 6 am y las 12m y entre las 4 pm hasta las 8 pm, las menores frecuencias de despacho están al comienzo y al final de la jornada. Se escogieron estas dos rutas como representativas, si bien otras empresas tienen frecuencias menores, ayuda a ilustrar varios hechos, el primero es que la oferta de transporte por la autopista Medellín-Bogotá está concentrada en las horas diurnas hasta unas horas antes de la media noche y comienza en la madrugada.

### **Los ritmos de creación de alimentos naturales (hortalizas y leche) y el ritmo de la producción industrial**

La naturaleza que se encuentra representada en los mundos animal y vegetal, tiene sus propios ritmos. Las vacas que pastan contiguas a una fábrica en Rionegro (ver Imagen superior de la figura 50) están produciendo leche lentamente comparado con el pasar de los carros o con el sonido y producción repetitiva de las troqueladoras de las empresas aledañas. De la misma manera las hortalizas cultivadas al borde de la autopista Medellín-Bogotá (ver Imagen inferior de la figura 50) tienen su propio ritmo de crecimiento, mucho más lento que la velocidad de paso de las tractomulas que transitan a su lado. Esta circunstancia pone en evidencia varios elementos, por una parte, la tensión entre los usos del suelo: rural, industrial y residencial. Por otro lado, está la velocidad de producción de mercancías para el mercado, los productos manufacturados son producidos con relativa rapidez comparado al ritmo de crecimiento de los cultivos, que se demoran hasta varios meses en estar listos para la cosecha. Los espacios que usan las empresas manufactureras son más intensivos en mano de obra y maquinaria que los espacios rurales cultivados, los ritmos son más

movidos en los primeros que en los segundos. La producción industrial tiene el ritmo marcado por los motores, por las reacciones químicas, por las altas temperaturas, la velocidad de enfriamiento, etc.; estos ritmos son iniciados y finalizados mecánicamente por los trabajadores manufactureros cuando: oprimen botones, mueven palancas, abren o cierran válvulas, cuando se pulsan pedales, mezclan materiales, etc.

**Figura 50.** *Contraste entre los ritmos naturales y los de la industria sobre vías principales*



**Fuente:** elaboración propia

### 3.2.3 Ritmos en la vida cotidiana de los trabajadores

Este apartado se divide de la siguiente manera, luego de hacer una descripción general de la muestra de trabajadores entrevistados, se escribieron dos grandes subsecciones: la primera trata sobre la vida cotidiana privada, familiar, laboral y de ocio, antes y después de la relocalización de la industria, la cual está mediada por la movilidad pendular entre los valles de Aburrá y San Nicolás —se distingue entre trabajadores que estuvieron siempre en la empresa, y aquellos que entraron después de relocalizada la empresa—. La segunda condensa y discute la configuración de las nuevas prácticas de movilidad pendular y residencial, como consecuencia de la relocalización de las empresas manufactureras al oriente cercano y los efectos que tuvieron sobre la vida cotidiana de los trabajadores.

**Tabla 2.** *Algunas características de los 18 trabajadores entrevistados*

Género	Latidos por minuto	Etapas de la vida	Actividad	Años en la empresa
M	78	Adulta	Operaria conocedora de procesos especializados	30
M	65	Adulta	Operaria conocedora de procesos especializados	11
M	66	Adulta	Operaria conocedora de procesos especializados	33
H	57	Joven	Operario	4
H	79	Adulta	Arreglo y mantenimiento de maquinas	1
H	80	Adulta	Ingeniero	17
H	65	Adulta	Control de Calidad	11
H	79	Adulta	Operario conocedor de procesos especializados	17
H	66	Adulta	Arreglo y mantenimiento de maquinas	3
H	68	Adulta	Operario conocedor de procesos especializados	29
H	76	Adulta	Operario conocedor de procesos especializados	38
H	72	Joven	Operario	2
H	66	Adulta	Operario conocedor de procesos especializados	16
H	73	Adulta	Operario conocedor de procesos especializados	8
H	66	Joven	Operario	5
H	65	Joven	Arreglo y mantenimiento de maquinas	5
M	X	Joven	Ingeniero	2
H	X	Joven	Ingeniero	2

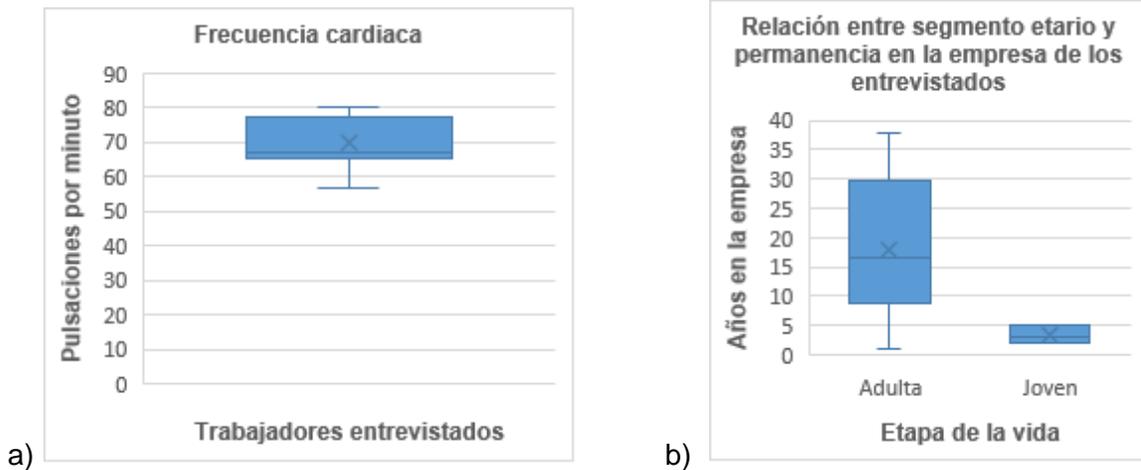
Fuente: elaboración propia

Se entrevistaron a 18 trabajadores en las visitas que se hicieron a las empresas manufactureras seleccionadas previamente. En la tabla 2 se resumen las características principales de los trabajadores, la mayoría de los entrevistados son masculinos (77,8%), lo que refleja una característica entre las empresas entrevistadas, que en la planta de producción que tiene un nivel de desgaste físico superior a otras secciones, la presencia de mujeres no es predominante. Se hizo un ejercicio personal con los trabajadores, midiéndoles el ritmo cardiaco con un pulsímetro digital al finalizar la entrevista, se tomaron las medidas en ese momento particular con el fin de observar las pulsaciones del trabajador como si estuviera fuera del lugar del trabajo en reposo; se encuentra que los ritmos cardiacos están dentro los 57 y los 80 latidos por minuto (lpm) —con valores de la mediana y del promedio bastante cercanos: 68 lpm y de 70 lpm, respectivamente—, lo que está en concordancia con el rango de latidos normales de adultos en reposo de 60-100 lpm<sup>3</sup>, como se aprecia en la figura 51 (a), si bien existen múltiples factores que influyen en la frecuencia cardiaca como la edad, hábitos de ejercitarse, el tamaño del cuerpo, la temperatura donde se encuentre, las emociones que están experimentando, etc., los hallazgos de estas pulsaciones cardiacas reflejan un aspecto generalizado entre los entrevistados: manifestaron que se sentían contentos y estables en el trabajo actual. En la figura 51 (b) se resume la etapa de la vida de los trabajadores en relación con el tiempo de permanencia en la actual empresa, el 67% de los entrevistados están en edad adulta (más de 28 y menos de 60 años), en particular 4 de ellos están muy cerca de la jubilación.

---

<sup>3</sup> <https://www.mayoclinic.org/es/healthy-lifestyle/fitness/expert-answers/heart-rate/faq-20057979>

**Figura 51.** Comparación de algunas variables de los trabajadores



Fuente: elaboración propia

### 3.2.3.1 Ritmos de la cotidianidad marcados por la movilidad pendular

#### Segmento 1: Trabajadores que estuvieron antes y después de la relocalización de la planta productiva

El número de trabajadores entrevistados que estuvieron antes y después de la relocalización fueron 11 personas, tres mujeres y ocho hombres. Se calcula que aproximadamente el 25% de la muestra son mujeres, lo que refleja una realidad de las empresas manufactureras visitadas, el hecho de que en planta de producción las mujeres son minoría con respecto a los hombres, esto se evidencio en las seis empresas de la muestra.

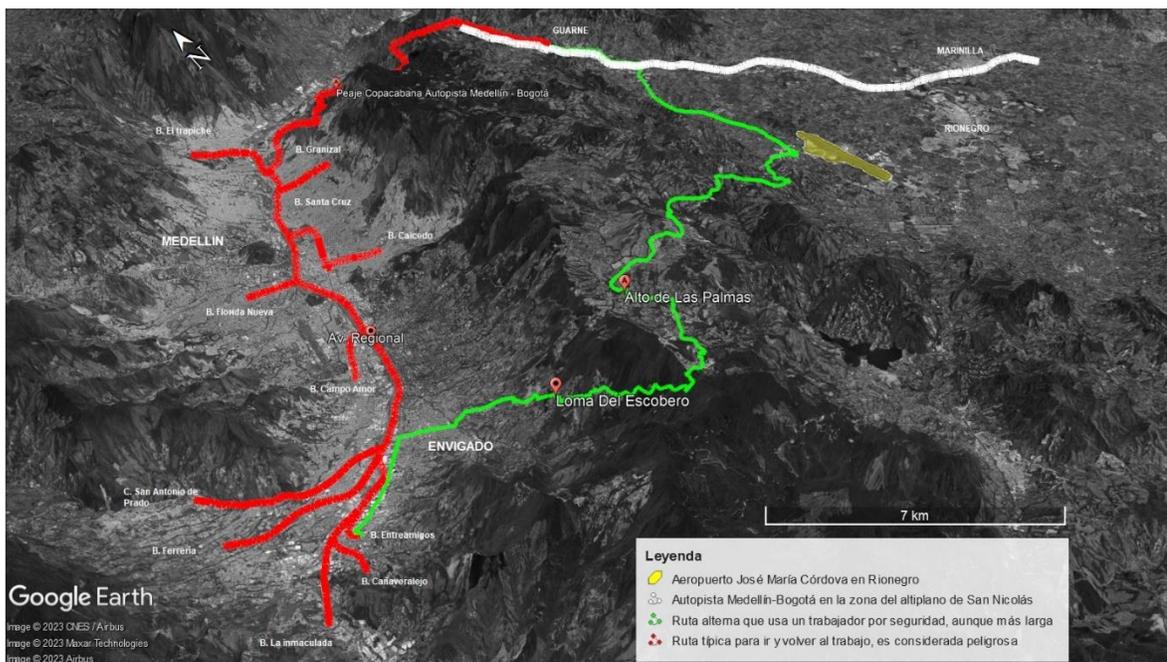
### **Vehículo usado para ir al trabajo y regresar al hogar actualmente**

Tres de estos trabajadores usan exclusivamente la moto y son masculinos, dos de estos trabajadores compraron la moto con el traslado de la empresa a Oriente. Una mujer y un hombre usan el sistema integrado del metro combinado con buses intermunicipales para llegar a oriente. Una mujer usa exclusivamente buses. Una mujer es llevada en carro particular hasta una estación del metro para tomar la ruta de la empresa. Cuatro hombres usan la ruta de la empresa combinada con otros medios como la moto o los colectivos alimentadores del metro. Ninguno de los entrevistados tiene automóvil particular para desplazarse.

### **Duración del movimiento pendular**

Entre más cerca se viva a la autopista Medellín-Bogotá y si se viaja en moto, el viaje es más rápido, las personas que viven en Bello o las comunas nororientales de Medellín reportan viajes entre los 40 minutos a 1 hora con 15 minutos a Guarne. Estos tiempos aumentan con la localización más al oriente de la empresa, la localización de la vivienda más al sur del VA y el medio de transporte público. Las duraciones más largas son: viaje en sistema público de transporte, viviendo en Barrio Caicedo (Medellín), llegando hasta la empresa en Guarne 2 horas; viaje desde Sabaneta corregimiento Cañaveralejo saliendo a pie o en colectivo hasta la estación Estrella del metro a coger ruta de la empresa hacia Guarne, 2:30 minutos. Y saliendo de San Antonio de Prado (Medellín) a coger la ruta de la empresa en estación Sabaneta del metro rumbo a Guarne 2 horas. El menor tiempo es en moto, viviendo en Santa Cruz, comuna #2 de Medellín, llegando a Guarne en 40 minutos. Las duraciones de ida y vuelta son algo similares, no obstante, los trabajadores refieren que la vuelta para la casa puede demorar unos minutos más, por temas de congestión en la entrada a la ciudad por el sector de los intercambios viales de Zamora y Solla.

**Figura 52.** *Rutas típicas (y alterna) para ir y volver del trabajo en GRM*



**Fuente:** elaboración propia

### **Patrón de localización geográfica de la residencia en el V.A.**

La mayoría de los trabajadores vive en la zona centro sur del VA; en Medellín seis personas habitan en los barrios: Florida Nueva, Santa Cruz, Caicedo (mujer), Granizal, Campo Amor (mujer), y en el corregimiento de San Antonio de Prado; dos viven en La estrella en los barrios: Ferrería, La Inmaculada; dos viven en Sabaneta en los barrios Entreamigos y el C. Cañaveralejo; una persona vive en la zona norte, barrio el Trapiche (mujer), Bello.

### **Su patrón de localización geográfica en el O.A.**

La mayoría de los entrevistados, diez, trabaja en el municipio de Guarne, uno trabaja en Marinilla (hombre).

## Trayectos

Típicamente la ruta de ida y vuelta para el trabajo en el oriente antioqueño cercano es llegar a la zona central del valle en Medellín o Bello, por medio de las diferentes vías y transportes para llegar al terminal de Caribe o al intercambio vial de Solla o Zamora, posteriormente coger la autopista Medellín-Bogotá hasta la sede de las empresas en GM. Una ruta en moto de ida y vuelta usada por 1 trabajador masculino es subiendo por envigado al alto del escobero y alto de las palmas para llegar al aeropuerto José María Córdova y coger la vía a Guarne, se refiere que se usa por temas de seguridad vial, aunque se demore más, en la figura 52 se detallan los trayectos espacialmente. Un detalle final es que los trabajadores que tienen tanto ruta de transporte suministrada por la empresa como moto parquean cerca de la ruta para cogerla, argumentan que es peligroso manejar el trayecto completo desde la empresa a la residencia luego de una jornada agotadora de 12 horas de trabajo, diurna o nocturna, y más si se van acumulando los días de trabajo.

## Horarios de salida y llegada a la casa

Los horarios de trabajo que son diurnos (empezando y terminando en diferentes horarios dependiendo la empresa), saliendo los trabajadores de sus casas en la mañana en un rango entre las 4:20am y las 6:30am y luego de la jornada laboral están entrando típicamente a sus casas en un rango que va de las 4:30pm hasta las 7:15pm dependiendo de la hora de salida de la empresa y de las congestiones de la ciudad. Las empresas que tienen horarios de 12 horas diurno (7am-7pm): los trabajadores están saliendo de la casa entre las 4:50am y las 5:45am, en la tarde están llegando a casa entre las 8pm y las 9:30pm. Y con turnos de 12 horas nocturnos (7pm-7am) los tiempos de salir de la casa son entre 5pm 5:50pm y de entrada a la casa entre las 8:15am y las 9am.

### **Percepción del viaje en moto**

Para los trabajadores que viajan en moto, son 2 elementos que se tienen en cuenta principalmente, por una parte, el clima si es lluvioso (hay que tener mucha precaución y viajar más lento) o seco, y por el otro los actores viales que comparten la vía, en el caso de ser un día lluvioso suele ser de más cuidado, es estresante por la cantidad de vehículos unas veces lento otras veces peligroso por las imprudencias y rapidez del viaje. Para unos no hay diferencia en el viaje en los días de la semana, para otros el comienzo de la semana esta lleno de energía, para otros es el último día de la semana el que se percibe diferente y motivador por las actividades que se harán por fuera del trabajo. El viaje suele ser descrito como rápido y peligroso, explicado principalmente porque no se respetan los límites de velocidad, porque se ven muchas imprudencias y atropellos en la vía de la autopista Medellín-Bogotá como personas, motos, carros, la baja visibilidad por el tema montañoso a la subida y las curvas o por los horarios de madrugada y tarde noche en que se transita la vía. También se considera en general que el viaje puede ser aburrido por lo rutinario del desplazamiento, considerando inclusive que el paisaje se vuelve repetitivo y no se disfruta, por lo estresante y las dificultades externas tanto de clima como de infractores viales que se encuentran; en general se considera que el desplazamiento no es agotador, inclusive algunos lo consideraron entretenido ya que disfrutaban manejar moto y acelerarla. Los trabajadores con turnos de 12 horas relatan que es peligroso manejar después de jornadas tan largas y agotadoras de trabajo pues podrían accidentarse más fácil en la moto, por lo que optan por manejar trayectos cortos en moto combinándola con la ruta de la empresa que es el viaje principal.

### **Percepción del viaje en sistema integrado metro, buses públicos o privados**

Para los trabajadores que viajan en el sistema público o en la ruta de la empresa en general no se perciben diferencias, no obstante, algunos refieren sentirse más cansados cuando se finaliza la semana. El viaje se percibe que se hace sobre todo en el trayecto de la autopista Medellín-Bogotá de manera rápida e incluso de manera imprudente por parte de los conductores de servicio público, por lo que puede

generar alguna preocupación por la seguridad propia del trabajador, en este sentido se percibe peligroso, sobre todo de bajada al VA pues hay que estar alertas, cuando hay tacos puede ser tedioso o agotador estar sentado mucho tiempo en el vehículo. Algunos lo consideraron entretenido y hasta divertido pues se encuentran a gente conocida que hace la misma ruta en los mismos horarios y se portan amables y hay conversaciones. Otros lo consideran relajante ya que se aprovecha los trayectos para dormir. Entre los trabajadores que usan el transporte que suministra la empresa, en general perciben el viaje como seguro y relajante, por una parte por las sillas cómodas y es un lugar donde se puede dormir tranquilo, sin embargo el viaje total ya se volvió una rutina, por lo que si se vive en los extremos sur o norte del VA el viaje pendular puede resultar pesado, por una parte porque se está en pie en promedio 17 horas, ya el cuerpo está cansado, y si se suma las congestiones de ciudad podría ser estresante estar en un taco. Típicamente estos empleados sienten se sienten ansiosos o contentos cuando se está finalizando la semana de trabajo ya que se aproxima un periodo de descanso de 3 días, y es duro comenzar nuevamente la semana de trabajo, pero al final se adaptan a la rutina.

## **La dimensión laboral**

### **Antes de la relocalización**

Los turnos de trabajo se encuentran que tienen varias características dependiendo de la empresa, pueden tener la empresa los 3 turnos de 8 horas (6am-2pm, 2pm-10pm, 10pm-6am) donde los trabajadores se van rotando en los tres turnos, no tienen un horario fijo. También se presenta el caso de la empresa que tiene un solo turno de 8 horas. Por otro lado, los turnos pueden ser de 8 horas o más por las horas extras que se les pide por parte de la empresa, por lo que no es clara la hora de salida, eso dependencia de la cantidad de trabajo por hacer. Se trabajaba de lunes a sábado típicamente en una semana sin festivos. La temperatura del lugar de trabajo puede ser alta por el tipo de instalaciones (baja altura de la planta y procesos manufactureros con calor) sumado a la temperatura del VA que en promedio es templada. En cuanto al lugar donde comían, era en cocinetas típicamente dentro de la empresa, si existía

la posibilidad de salir de la empresa la vista era de un ambiente industrial o urbano. Ahora el ambiente laboral es ruidoso en general, por el funcionamiento continuo o por ciclos de las máquinas. Resumiendo, la vida cotidiana del trabajador en la empresa que estaba ubicada en el VA se tenía: temperaturas altas, espacios reducidos y sin vista al exterior, convivencia con máquinas peligrosas para la integridad de la persona, vivencia en alerta permanente para que las maquinas funcionaran debidamente, se compartía el trabajo y su espacio-tiempo con compañeros del VA en su inmensa mayoría.

### **Después de la relocalización en Guarne, Rionegro o Marinilla**

Los horarios de trabajo se han fijado para que sean en el día en el rango de las 6am y las 5:30pm en algunas empresas que tenían horarios de 3 turnos rotativo, quizás con una duración más larga pero que compense los días que no van los trabajadores, es decir hacen el trabajo en turnos fijos y no tienen que trasnochar trabajando, los días hábiles de la semana en los cuales trabajan típicamente son de lunes a viernes o de lunes a jueves dependiendo la empresa. En cambio, otras empresas modifican los 3 turnos por 2 turnos de 12 horas, y aumentaron los días de descanso a 3 o 6 días cuando se rota el turno entre la noche y el día. Ahora en el oriente, en general, se percibe una mejora en las condiciones laborales pues las temperaturas en las que se labora son inferiores a las del VA, en ese sentido se siente mayor confort por parte del trabajador ya que está laborando en espacios más amplios tanto internos como externos al lugar de trabajo. En cuanto al lugar de la alimentación y las pausas activas, ya se pueden hacer en lugares abiertos con paisajes campestres en la mayoría de las empresas. Algo que no ha cambiado con respecto a cuando trabajaban en el VA, es que las labores se realizan en ambientes ruidosos por el funcionamiento continuo o por ciclos de las máquinas. Si se resume la nueva cotidianidad laboral se tiene que, se encuentra con un mejoramiento en las condiciones ambientales del trabajo: menor temperatura, aire menos contaminado, espacios de trabajo más amplios, lugares de trabajo en mayor contacto con la naturaleza, mejores relaciones con los compañeros de trabajo. Además, ahora los trabajadores en algunas empresas son incentivados o recompensados por la empresa para que estén lo mejor posible: espacios para lectura, suministro de snacks gratis, celebración de fiestas, apoyo sicosocial o financiero.

Finalmente se unen nuevos compañeros del oriente antioqueño con los que se construyen nuevas relaciones laborales y sociales.

### **Reconfiguración de la dimensión laboral**

En general la mayoría de las personas no perciben cambios en su desempeño laboral por motivo de la movilidad pendular; los trabajadores que continúan se saben adaptar a las nuevas condiciones: tanto de transporte como horarios de trabajo. Solo 2 personas refirieron sentirse más motivados o que mejoraron sus condiciones por cambio del lugar de trabajo, por una parte, aducen que mejoró la parte salarial, se unificaron los turnos a 1 diario entre las 7am y las 5pm por lo que no les toca estar rotando entre el día y la noche, tienen horario fijo. Por otra parte, encuentran el ambiente más limpio cuando llegan a oriente, genera un clima laboral más agradable dentro de la empresa ubicadas en Oriente. Entre los trabajadores que, si rotan entre día y noche en jornadas de 12 horas, se considera extenuante estos días de trabajo, pero se sienten contentos porque se descansan más días, 3 días típicamente, y 6 días cuando se cambia la jornada a los 45 días. En general se considera entre los trabajadores que hacen procesos manufactureros con altas temperaturas, positivo el cambio hacia una región fría, ya que sienten mayor confort en lo que hacen, además en cuanto al relacionamiento con los nuevos trabajadores de oriente existe una percepción entre algunos trabajadores de cierto choque cultural, pues consideran que no tienen tanto sentido de pertenencia hacia la empresa, que tienen una mentalidad más relajada, lo que puede dar lugar a ciertas tensiones entre ellos.

## **La dimensión familiar**

### **Antes de la relocalización**

Se encontró que el trabajador hombre recibe apoyo en la elaboración de los alimentos por parte de sus esposas o madres, ya que estas son las que cocinan típicamente, tanto los desayunos o bebidas antes de salir de la casa, también ellas

colaboran cocinando y empacando el almuerzo o pasabocas del trabajador para el día siguiente. Por la parte de las trabajadoras mujeres, se encontró un caso de apoyo de su madre en la preparación de los alimentos tanto para llevar como para consumir en la casa cuando se llega de trabajar; sin embargo, si las trabajadoras no tienen madre, ellas mismas son las que preparan sus alimentos y los de su familia, esposo e hijos generalmente hablando.

Si se habla del contacto familiar, por los turnos rotativos con periodos nocturnos o demasiado largos, se tornaban los diálogos menores y más esquivos, presentándose en la mañana una leve interacción, en la tarde-noche una mayor interacción y el fin de semana la máxima interacción. Si se salía temprano del trabajo y se vivía cerca del trabajo se acompaña a los hijos a realizar actividades deportivas o del colegio diariamente o unas cuantas veces por semana. En general, en la cotidianidad familiar del trabajador, este hablaba con las personas del núcleo familiar con el que se convivía en ese momento, además al salir temprano se tenía la posibilidad de contactarse con parientes que no vivían dentro de la casa, pero que viven cerca, como hermanos y otros familiares cercanos. El trabajador hombre suele visitar a sus hijos rutinariamente si no convive con estos, lo hacía varias veces a la semana, en cambio, cuando los hijos viven en la casa con el padre que trabaja, este tiene un rol de consejero o castigador: llama la atención o regaña, aconseja a sus hijos a que mejoren esto o aquello, etc. Se percibe entre todos los trabajadores que su gran motivación para permanecer en el trabajo es su familia.

### **Después de la relocalización en Guarne, Rionegro o Marinilla**

El apoyo familiar sigue estando presente como se comentó, el contacto familiar puede ser más estable en cuanto a los momentos de las interacciones, pero sigue siendo corto en la mañana, mayor en la tarde-noche y máximo los fines de semana. Si el trabajador llega más tarde a la casa, ya no se pueden acompañar a los hijos a entrenamientos deportivos. Las actividades familiares se restringen básicamente a las interacciones mientras se cocina, come o previo a la hora de dormir con las personas del núcleo familiar, también se reciben o se hacen visitas a familiares de sangre que no viven dentro de la casa durante la semana. Se realizan actividades diarias de

conversación y de compañía sobre todo en la cena donde se tratan temas del día, estas suelen durar entre 1 y 2 horas, también se comparten otros espacios como ver tv en familia o en las camas antes de dormir. Las actividades típicas que se realizan son con familiares al salir a caminar o visitar familiares, las cuales se pueden realizar 1 vez por semana. Ha habido cambios dentro del núcleo familiar donde la esposa consiguió trabajo, ya que el trabajador relata que le ayuda a la esposa en los quehaceres del hogar; o si está divorciado de esta, por lo que el trabajador hombre relata que tiene que estar más activo en las labores que antes hacía la esposa. Ahora las visitas a los hijos con los que no se convive se pasan para los días de descanso en los fines de la semana laboral. Al igual que antes, la gran motivación de los trabajadores es su familia. Con los familiares que se tiene un mayor vínculo afectivo se tienen conversaciones diarias ya sean presenciales o virtuales. Por el paso de tiempo se van reconfigurando las familias, en cuanto a sus integrantes generándose nuevas dinámicas o creándose nuevas responsabilidades.

### **Reconfiguración de la dimensión familiar**

Para las personas que se les ha aumentado las horas de desplazamiento en la movilidad pendular y las jornadas de trabajo, ya les queda imposible acompañar a los hijos a jugar el fútbol, visitar a familiares o hacer salidas con familiares y amigos a charlar o compartir alguna comida o bebida alcohólica, reduciéndose su frecuencia y tiempo de realización. Se percibe que ya no tiene tanto tiempo para realizar actividades que antes realizaba, se considera que se pierden horas de la vida en el viaje las cuales ya no pueden dedicar a la familia. Contrario a lo anterior una (1) persona que vive en Bello y que por tanto la movilidad pendular le ha favorecido pues llega más temprano al hogar, lo cual le permite compartir más con sus familiares.

Se siguen realizando las actividades con el núcleo familiar, pero en horarios más tarde en la noche, la crianza de los hijos sigue estando pendiente los padres, así se tengan otros horarios de contacto. Las actividades por fuera del hogar con familiares como reunión entre hermanos, ir a visitar a los hijos, sentarse en un parque o caminar con algún miembro de la familia ya no se realiza en semana por lo que su frecuencia puede ser cada semana o cada día normalmente en los días de descanso

completo. La reconfiguración de las familias y de las condiciones laborales hacen que se cambien las rutinas que se llevaban, por ejemplo, a los hombres típicamente que se divorciaron y viven solos ya tienen que hacer preparación de alimentos o adaptarse a las nuevas condiciones de su nuevo núcleo familiar, sin embargo, en los hogares donde se reconfiguran con esposas nuevas estas siguen preparando la coca para el desayuno o almuerzo del trabajador.

## **La dimensión privada**

### **Antes de la relocalización**

La celebración de cultos o realización de actividades religiosas se hacían los fines de semana típicamente, aunque también había grupos de oración entre semana a los cuales un trabajador asiste, las actividades de formación educativa se hacían en las horas de la noche entre las 6pm y las 10pm. En esa época existían más posibilidades para realizar este tipo de actividades por estar trabajando y viviendo en el VA, en el trayecto a la casa había múltiples posibilidades, en particular, retirar dinero, enviar encomiendas, merchar. Cuando se tenían turnos que finalizaban a la 1:30 pm o 2 pm el trabajador tenía más tiempo para hacer lo que ellos consideraran. Las citas médicas las pedían por fuera del horario de trabajo típicamente en las horas de la tarde y los lugares de atención (IPS) quedaban en el VA relativamente cerca de su casa. Una mujer trabajadora relata que estudiaba en el SENA de la minorista entre las 6 y las 10 de la noche.

### **Después de la relocalización en Guarne, Rionegro o Marinilla**

Las actividades de culto se siguen realizando los mismos domingos o sábados en la noche, a los grupos de oración se sigue asistiendo entre semana cuando el horario de salida de la empresa no es tan tarde. Se reducen las actividades en general por la escasa oferta de lugares en el trayecto sobre la autopista Medellín-Bogotá, en el trayecto del trabajo a la casa y viceversa. Además, que ahora se llega al VA en las horas de la tarde-noche y se complica la realización de otros compromisos privados, solo se realizan los esenciales para seguir con la vida diaria como asistir a citas

médicas, retirar dinero de cajeros, mercar de camino a la casa. Las citas médicas se tienen que programar estratégicamente para lograr asistir a estas, además se tiene que contar muchas veces con permisos adicionales por parte de la empresa para salir más temprano ya que los lugares de consulta médica (IPS) quedan en el VA. Es común encontrar que se cancelan actividades relacionales en semana con amigos o allegados en el VA.

### **Reconfiguración de la dimensión privada**

La mayoría de las personas respondieron que sus actividades privadas como prácticas de cultos o creencias religiosas, actividades educativas o humanitarias no se modificaron por la movilidad pendular, no obstante, una persona refiere que no fue posible continuar con el pregrado universitario, por las mayores responsabilidades del cargo y porque no le daba matricular materias de seis de la tarde pues llegaría tarde siempre. Adicionalmente, se considera que los trabajadores tienen dos grandes responsabilidades: el trabajo y la familia, por lo cual no consideran incluso hacer otras actividades personales o privadas. Entre los trabajadores cuyo horario laboral tiene entre 3 días de descanso por semana y 6 días de descanso cada 45 días, consideran que, si bien en semana laboral dejan de hacer sus actividades personales, esto lo sienten compensado con el nuevo esquema de descanso. Como su núcleo social pertenece al VA ya no se realizan muchas actividades con estos.

## **La dimensión del ocio**

### **Antes de la relocalización**

Para los pocos trabajadores que viven cerca de su hogar disfrutaban yendo a este para ver noticias del medio día y relajarse en un sillón, no obstante, son la excepción. La mayoría de los trabajadores realizan sus actividades de ocio en la noche y se reducen básicamente a ver televisión, estar en internet y en redes desde el celular o computador, los que salen más temprano y son más activos montan en bicicleta o salen a caminar y lo hacen pocas veces a la semana. Los trabajadores que viven más

lejos de la empresa y tienen jornadas largas con muchas horas extras no reportan que realizan actividades de ocio, el perfil es de una mujer con hijos que hace las labores del hogar únicamente. Una mujer relata que hay tiempo en la tarde para hablar con las vecinas, e ir a clases de Zumba o baile de 7pm a 8pm los martes y jueves cerca del hogar, leía, escuchaba música mientras hacía otras labores del hogar. Los trabajadores hombres como salen temprano de sus labores entre las 1:30pm y 2pm, típicamente salen tranquilos hablando con sus compañeros de trabajo y comparten en un lugar cercano a la empresa una bebida durante treinta (30) minutos a una hora, los días viernes en los que es el último día de trabajo se reúnen los compañeros a jugar micro o fútbol en las canchas cercanas a su empresa; esta actividad dura alrededor de cuatro horas, también se salía a los parques a jugar cartas con los amigos, entre los hombres con esposa e hijos se relata que su vida está más alrededor de la familia y que sus actividades de ocio son más en la casa: ver televisión, partidos de fútbol, sentarse en las escaleras de la entrada de la casa a escuchar música.

### **El ocio después de la relocalización en Guarne, Rionegro o Marinilla**

Se acaban las actividades de ocio que se realizaban en la casa muy cercana al trabajador en el tiempo de almuerzo, antes en algunas empresas del VA, los trabajadores salían en horario de almuerzo a un restaurante, a su propia casa, a hacer actividades propias que les quedaba cerca, con el traslado a oriente ya es muy difícil salir a hacer alguna actividad por lo lejano que queda la empresa de la vía principal o de los cascos urbanos, por lo que los trabajadores refieren que no daría el tiempo para ir y volver. Las actividades relacionadas con ver televisión o navegar en internet y usar redes sociales, tanto en el celular como en el computador, se realizan más tarde en la noche si el trabajador llega más tarde al hogar, las cuales se hacen a diario entre una y dos horas, las actividades más exigentes físicamente como jugar fútbol, caminar o montar en bicicleta se dejan para los fines de semana con una duración entre una y varias horas, así como las reuniones con amigos, familiares o tomar licor que se hacen con menor frecuencia, dos veces por mes. Se construyen dos categorías de amigos, los del VA y los que viven en el Oriente que son sus compañeros de trabajo, los lugares de reunión o festejo se planifican en oriente, son menos frecuentes los encuentros con los amigos del VA pues tienen otras rutas y horarios. Se mantiene el

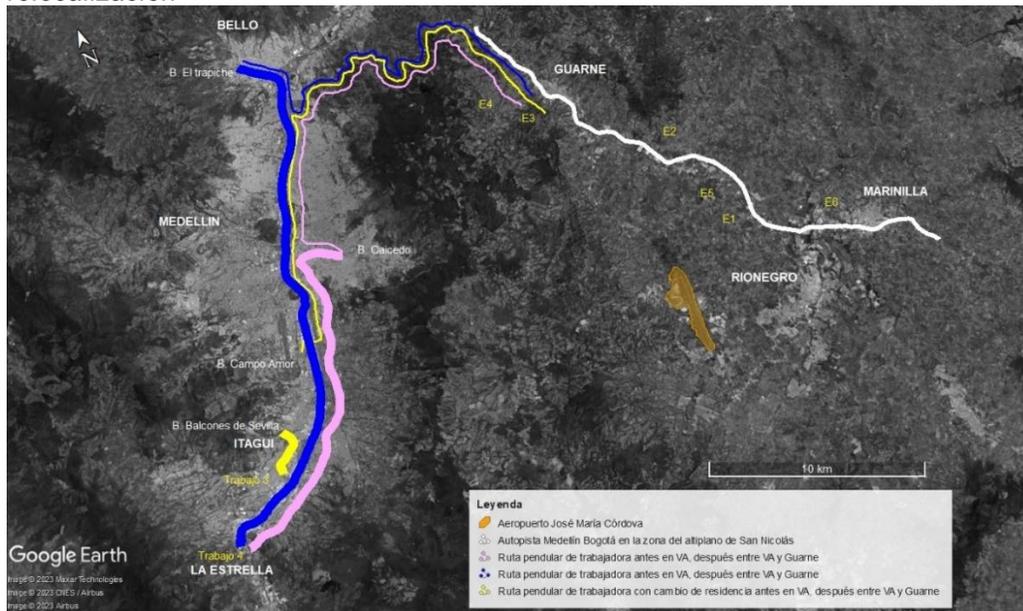
perfil femenino de la persona que reporta que no realiza actividades de ocio por llegar muy tarde al hogar a dedicarse a las labores propias como cocinar, lavar, organizar la casa, atender a los hijos, pero que le gustaría hacerlas cuando se jubile. La mujer responde que ya no sale a ninguna parte, ya no le da para ir a las clases de Zumba, que llega más agotada que antes por el viaje, sumado a los quehaceres del hogar, los hijos y el trabajo del otro día, ya no queda tanto tiempo para hacer actividades por fuera de la casa, solo en días de descanso.

Las respuestas típicas de primera impresión sobre las actividades de ocio que realiza son: “ninguna”; “no hay como, con qué tiempo”; “no hago”; luego refieren que escuchar música, ver el celular en la cama, redes sociales o WhatsApp, ver televisión, en los días de semana o escuchar música mientras se hacen otras labores del hogar. Son los días de descanso, siendo típicamente este los fines de semana, donde se realizan actividad física como calistenia, ver series, anime, apostar en páginas online, ir a cine, jugar cartas, con una frecuencia de ocho a 15 días de realización.

### **Reconfiguración de la dimensión ocio**

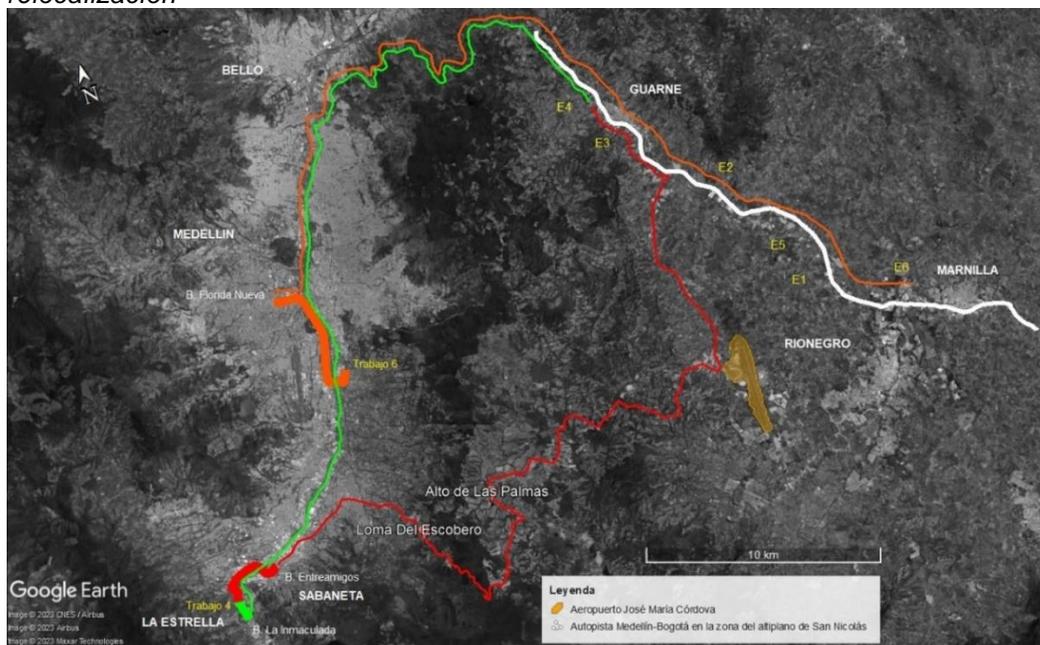
Los trayectos mayores, las jornadas de trabajo más extensas y la nueva zona de trabajo, hacen que se vean reducidas las actividades de ocio por parte de los trabajadores; pueden llegar más agotados a sus casas sin mucho ánimo, que los horarios de las actividades de ocio sean programadas muy temprano en la tarde-noche y no se alcance a asistir porque se sale muy tarde de trabajar, que las actividades del hogar y la preparación del otro día no permitan el tiempo suficiente para planificar algo con el grupo social del VA. Se reducen las actividades de ocio a contacto con pantallas: con el celular, tv, o computador. Se ven, en general, desplazadas las actividades de ocio que requieren más tiempo o energías, para los días de descanso completo laboral, por lo que su ejecución es cada ocho o 15 días, cuando estas tienen lugar se realizan en una buena extensión del tiempo, algunos trabajadores coinciden en que, si bien se renuncia a estas actividades en semana laboral, después se compensa con mayor libertad de tiempo por lo extenso de sus días de descanso que van entre tres a seis días en algunos casos.

**Figura 53.** Trayectorias pendulares de trabajadores (1, 2 y 3) antes y después de la relocalización



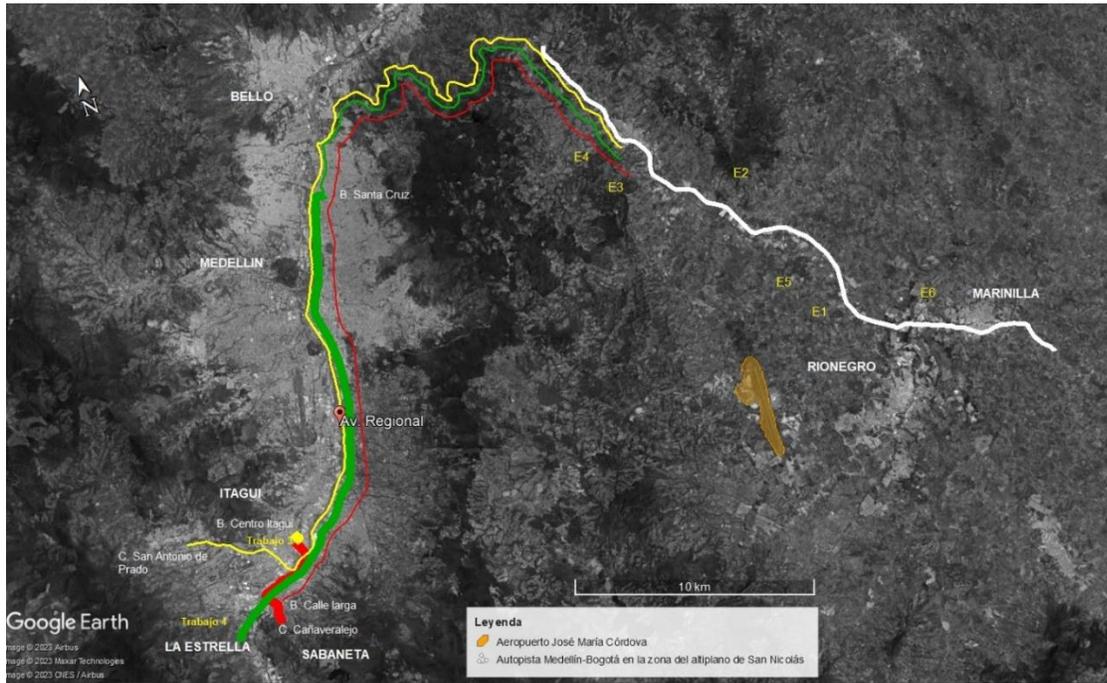
Fuente: elaboración propia

**Figura 54.** Trayectorias pendulares de trabajadores (4, 5 y 6) antes y después de la relocalización



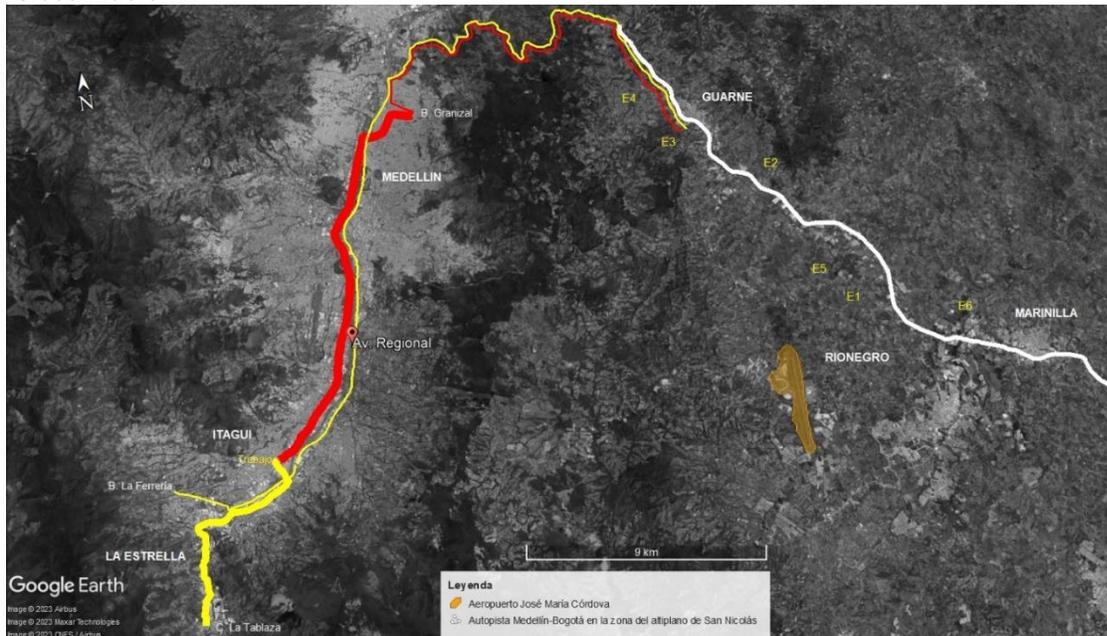
Fuente: elaboración propia

**Figura 55.** Trayectorias pendulares de trabajadores (7, 8 y 9) antes y después de la relocalización



Fuente: elaboración propia

**Figura 56.** Trayectorias pendulares de trabajadores (10, 11) antes y después de la relocalización



Fuente: elaboración propia

Como guía de lectura de las anteriores figuras (53, 54, 55, 56), así como de las posteriores (64, 65, 69), se convino que las líneas gruesas representaran los movimientos entre el trabajo anterior y el lugar de residencia (barrio o corregimiento), las líneas más delgadas corresponden a los movimientos pendulares entre los valles.

### **Casos representativos de la vida cotidiana de los trabajadores entrevistados, antes y después de la relocalización**

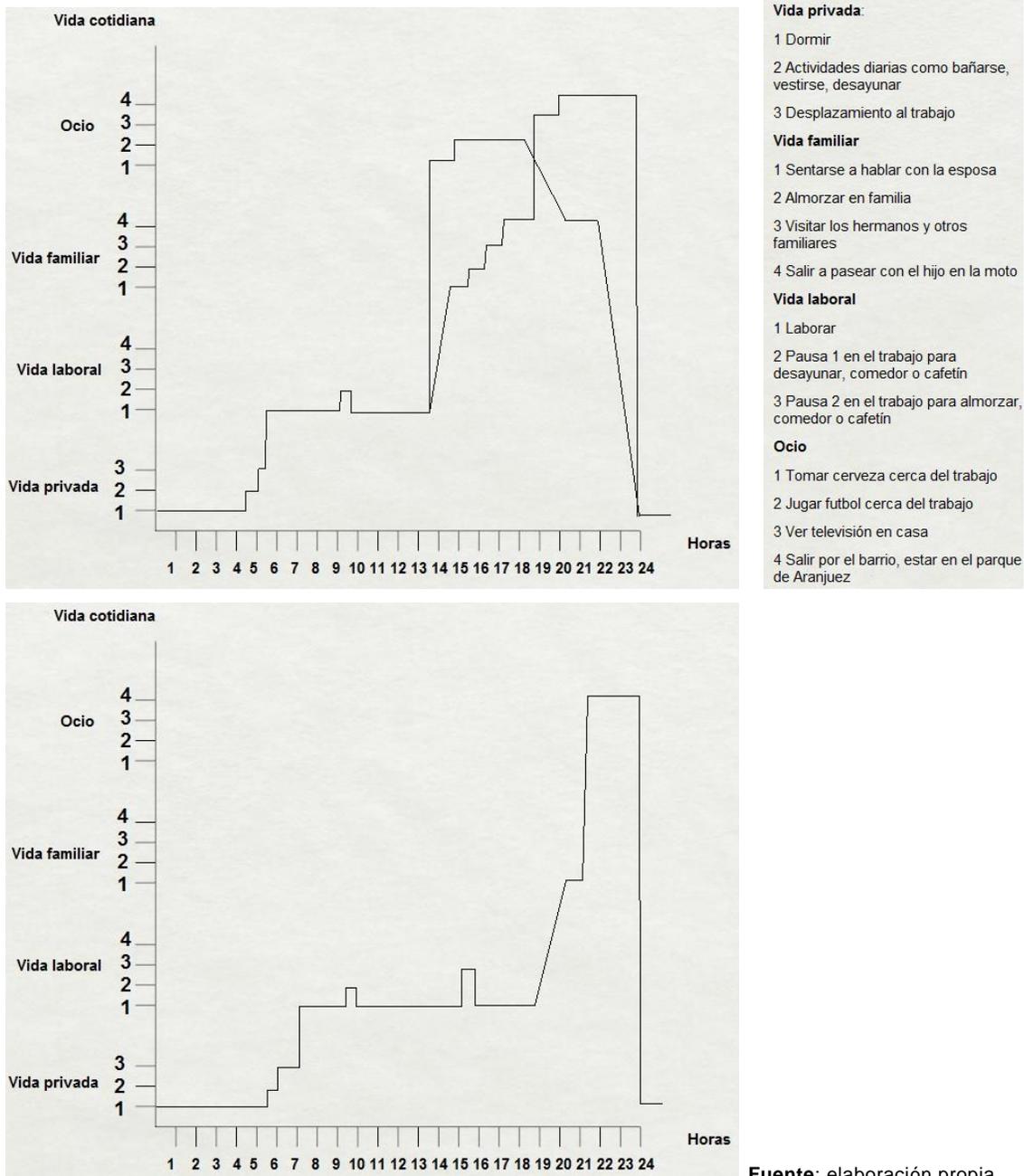
**Caso 1:** Trabajador hombre casado que no vive con el hijo, y siempre ha residido en el Barrio Granizal de Medellín. La empresa donde labora se ha relocalizado desde Itagüí hacia Guarne. Lleva laborando 11 años en la factoría. Las trayectorias residencia-trabajo-residencia, antes/después de la relocalización están en color rojo en figura 56.

El trabajador que se analiza vive al nororiente de la ciudad de Medellín en el barrio Granizal, antes trabajaba en una empresa localizada en el municipio de Itagüí, se levantaba en esa época más o menos a las 4:30 am ya que su jornada de trabajo iba desde las 5:30 am hasta la 1:30 pm, con una pausa de media hora para desayunar, cotidianamente llegaba a la casa a almorzar tipo 2:30pm y luego se sentaba a hablar con la esposa por unos momentos, luego solía visitar a sus familiares más allegados como hermanos y posteriormente visitaba al hijo en la ciudad de Bello por espacio de unas horas, ya en las horas de la noche tipo 7-8 pm comía en la casa, veía televisión y estaba hasta la media noche por el barrio, particularmente en el parque de Aranjuez. Una alternativa que tenía a la mencionada rutina era salir hablando con sus compañeros de trabajo de un modo tranquilo y sin afanes, algunas veces se quedaba tomándose algún refresco en una tienda cercana al lugar de trabajo o jugaba fútbol con los compañeros en las canchas que estaban cerca.

Luego de la relocalización a Guarne, las jornadas de trabajo se ampliaron a 12 horas, entre las 7 am y las 7pm con dos pausas laborales para desayunar y almorzar, los turnos se rotan entre día y noche. Cuando su jornada es diurna, se levanta tipo 5:30am, se organiza y viaja en la moto hasta un punto de la autopista en el barrio Zamora de Bello para coger la ruta de la empresa, esto lo hace porque considera que

no es seguro manejar la moto todo el trayecto por lo cansado que sale del trabajo. A la casa está llegando en las horas de la noche tipo 8pm, tiene tiempo para cenar y hablar con la mujer, se comunica con su hijo por celular por unos minutos y como ya van siendo las 10pm sale a distraerse por el barrio, retornando finalmente a la casa a medianoche disponiéndose a dormir.

**Figura 57. Dioramas de contraste del trabajador 1**



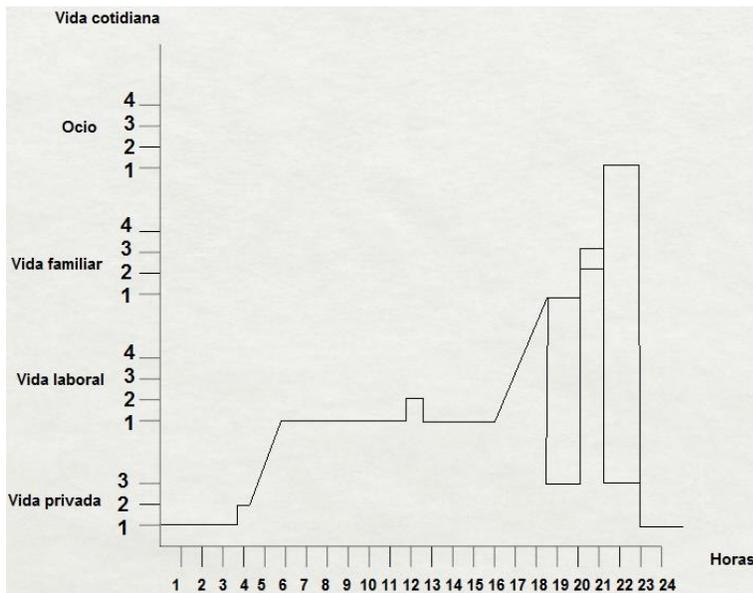
Fuente: elaboración propia

Se infiere de la comparación del antes y después de la vida cotidiana de este trabajador, primero que sus tiempos de trabajo y desplazamiento pendular aumentaron, cambiaron sus modos de transporte, también el relacionamiento con los familiares y las actividades de ocio disminuyeron, ya no se queda después del trabajo con los compañeros, tampoco visita ni sale a pasear con su hijo durante la semana, no obstante busca la manera de no perder el contacto con este, además ha reprogramando las visitas a su hijo para los fines de semana. Los espacios para compartir con la esposa pasaron de la tarde a la noche, la actividad de salir por el barrio no se elimina, pero se reduce. Finalmente se constata que las rutinas de despertarse y acostarse permanecen relativamente fijas tras la relocalización de su trabajo. Se percibe al trabajador contento con el cambio, pues a pesar de que en semana ya no puede hacer las actividades que hacía antes, y además de sentirse más cansado, estas circunstancias se recompensan los fines de semana cuando puede descansar entre 3 y 6 días.

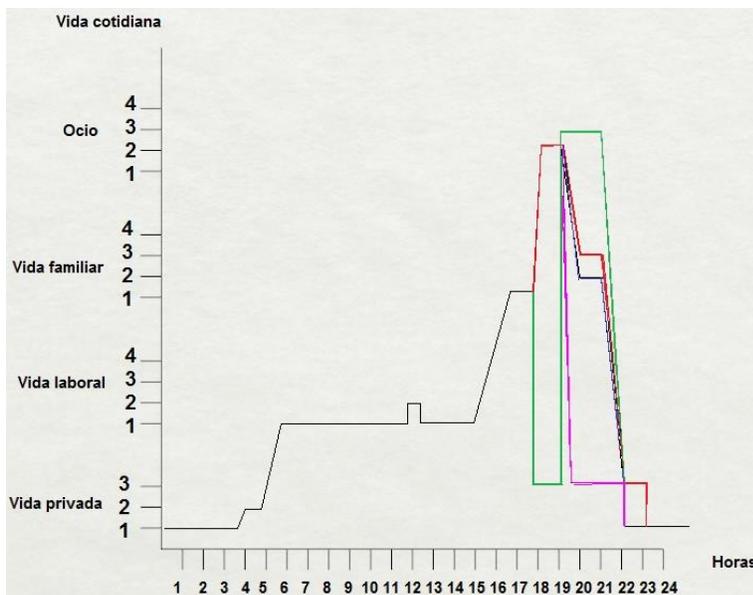
**Caso 2:** Mujer trabajadora que vive en el barrio Trapiche de Bello con su esposo y un hijo. Antes la empresa estaba localiza en la Estrella, ahora está en Guarne. Lleva en la empresa 33 años.

Para esta trabajadora que vive al norte del VA, el traslado de la empresa a oriente le favoreció, pues ahora llega a la casa más temprano, ella refiere que ahora que el transporte es más fácil —se transporta en buses públicos— y puede compartir más tiempo con su familia. Se destaca que además de trabajar durante el día en una empresa manufacturera, en la tarde noche sigue con las labores no remuneradas en el hogar: lavar ropa, organizar la casa y preparar alimentos propios y los de la familia. Los tiempos de retorno más cortos al hogar han permitido que la trabajadora realice otras actividades de descanso o deporte. Las trayectorias residencia-trabajo-residencia, antes/después de la relocalización están en color azul en Figura 53.

**Figura 58.** Dioramas de contraste del trabajador 2



- Vida privada**
- 1 Dormir
  - 2 Actividades diarias como bañarse y vestirse
  - 3 Organizar la comida, ropa y casa familiares
- Vida familiar**
- 1 Interacciones con esposo e hijos (Diálogo, corrección, cariño)
  - 2 Cena familiar
  - 3 Ver televisión en familia
- Vida laboral**
- 1 Laborar
  - 2 Pausa de 30 minutos para almorzar
- Ocio**
- 1 Ver telenovelas y programas de humor
  - 2 Caminatas cerca a la casa
  - 3 Jugar parques en la casa

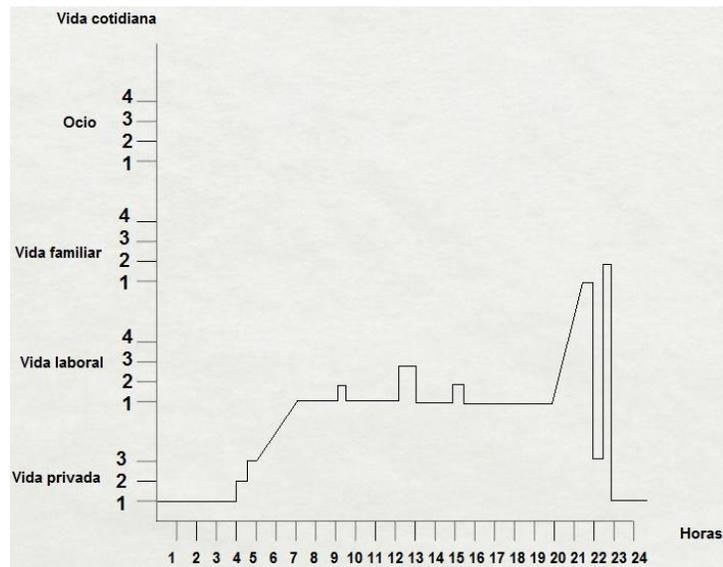


Fuente: elaboración propia

**Caso 3:** Mujer que ha trabajado en la misma empresa por 30 años, madre soltera de dos hijos, viven en barrio Caicedo de Medellín. La empresa antes estaba ubicada en la Estrella, ahora está en Guarne.

Esta trabajadora siempre ha vivido en el centro-oriental de Medellín, para desplazarse usa el sistema integrado de transporte, las rutas de buses intermunicipales, además de hacer cortas caminatas. Antes y después de la relocalización se ha demorado alrededor de dos horas o más para llegar al trabajo o al hogar. Antes cuando trabajaba al sur del VA tenía jornadas más largas, en comparación de ahora que tiene menos horas de trabajo. Su dedicación pasada la jornada laboral ha estado concentrada en las labores del hogar, así como estar pendiente de los hijos y darles cariño el tiempo que puede compartir en la noche con ellos. En este caso no se reportaron por parte de la trabajadora espacios de ocio, manifestando esta que “no me queda tiempo sino para dormir”. Las trayectorias residencia-trabajo-residencia, antes/después de la relocalización están en color rosado en figura 53.

**Figura 59.** Dioramas de contraste del trabajador 3



**Vida privada**

- 1 Dormir
- 2 Actividades diarias como bañarse y vestirse
- 3 Preparar alimentos de la familia

**Vida familiar**

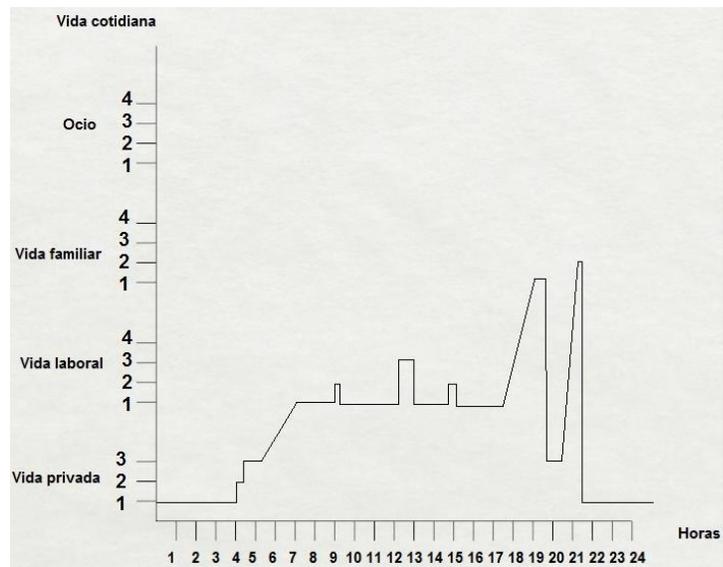
- 1 Dialogo con hijos cuando llega a casa
- 2 Dar cariño a los hijos, cobijarlos, antes de dormir

**Vida laboral**

- 1 Laborar
- 2 Pausa activa 1 de 15 minutos
- 3 Pausa 40 minutos para almorzar

**Ocio**

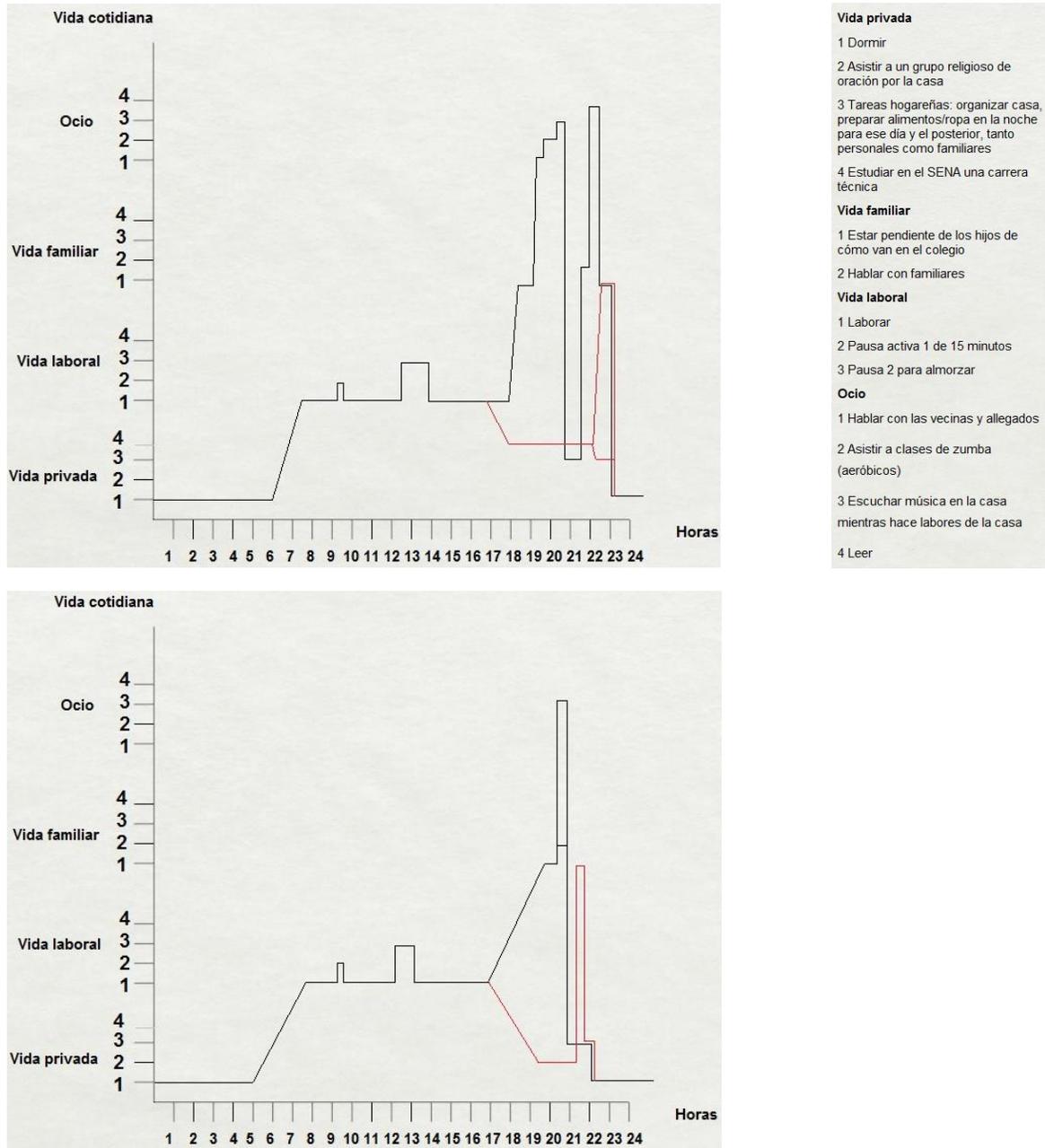
Reporta que: "no me queda tiempo sino para dormir"



Fuente: elaboración propia

**Caso 4:** Mujer cabeza de familia, vive con su papá y con tres hijos. Ha estado trabajando para la empresa por 12 años. Inicialmente vivía en Itagüí donde estaba localizada la empresa, posteriormente se trasladó la planta al municipio de Guarne, la trabajadora cambia su lugar de residencia al municipio de Medellín.

**Figura 60.** Dioramas de contraste del trabajador 4



Fuente: elaboración propia

Esta trabajadora cuando trabajaba y residía en Itagüí, tenía unos desplazamientos cortos entre la residencia y el trabajo comparados con la hora y media o más, que se demora actualmente. Cuando trabajaba en el VA tenía la oportunidad de salir a almorzar cerca de la empresa a algún restaurante o formarse en el SENA en las horas de la tarde-noche, pues el centro educativo le quedaba a 10 kilómetros desde el trabajo y el transporte era rápido. También esta trabajadora así cotidianamente actividades lúdicas como practicar zumba con las amigas cerca de su residencia en las horas de la noche, era común hablar con las vecinas y familiares en la tarde-noche.

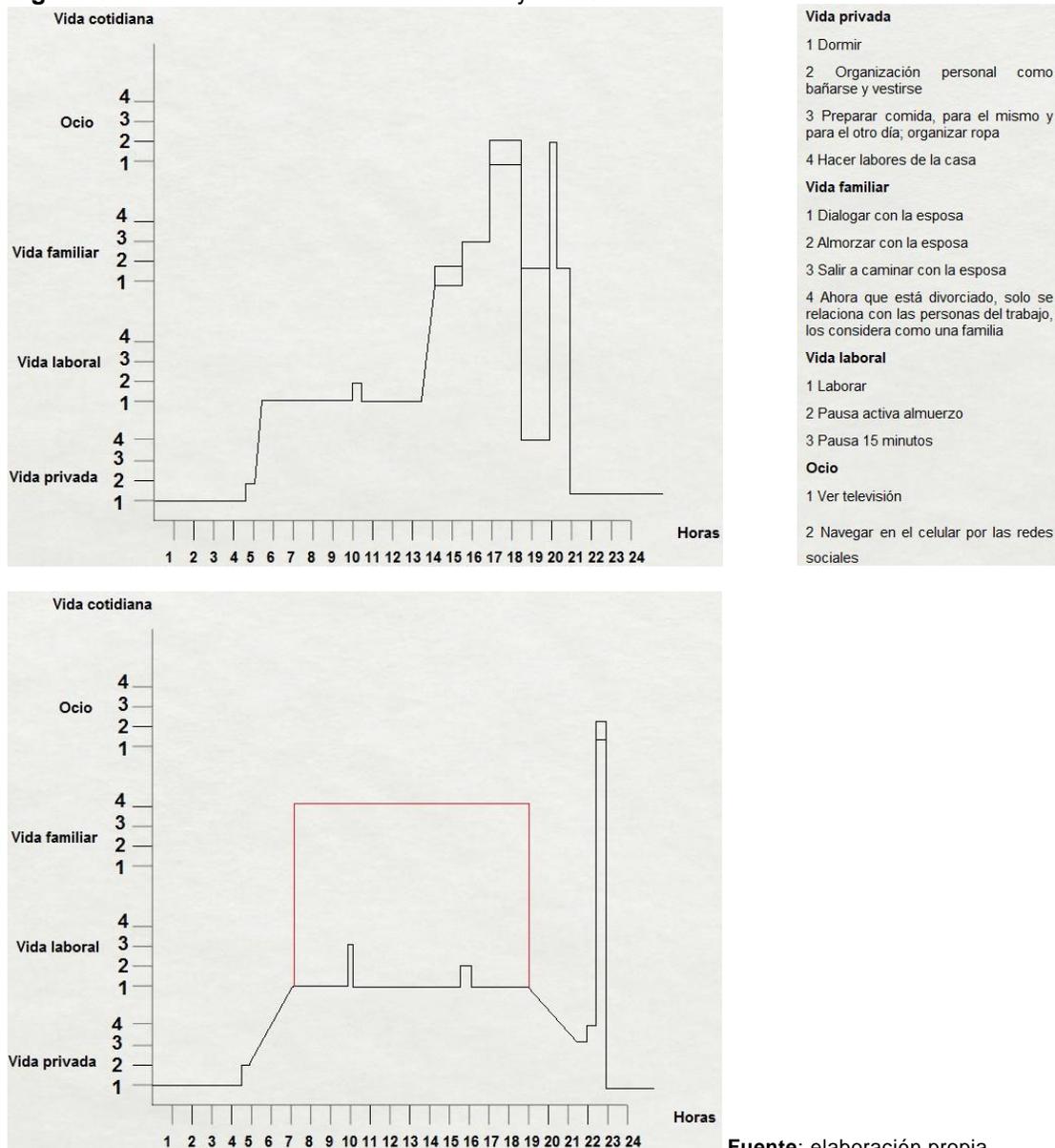
Con la relocalización a oriente de la empresa, muchas de las actividades que hacía antes ya no las hace, no obstante, como cambio de residencia más hacia el norte, pero no con motivo del cambio del lugar de trabajo, sino por una oportunidad particular. Los tiempos de desplazamiento a oriente y viceversa aumentaron, ahora se demora una hora y medio o más para llegar a la empresa, comparado con antes que se demoraba entre 20 y 30 minutos. Además de ser trabajadora esta madre siempre ha estado pendiente de su padre y de sus 3 hijos en las tareas del colegio o para orientarlos. Ella refiere, “que ahora ya no sale a ninguna parte”, está llegando más agotada a la casa por los viajes y que por tanto “le hace falta noche para dormir”. Las trayectorias residencia-trabajo-residencia, antes/después de la relocalización están en color amarillo en figura 53.

**Caso 5:** Hombre trabajador divorciado y sin hijos, vive solo, además siempre ha residido en el municipio de la Estrella. Lleva en la misma empresa 17 años, la cual se ha relocalizado desde la Estrella al municipio de Guarne.

El trabajador laboraba en una planta en la Estrella, municipio donde ha residido toda la vida, los tiempos para ir y volver al trabajo eran entre 15 y 20 minutos pues se desplazaba en moto, las jornadas de trabajo eran de ocho horas diarias, por lo que estaba cotidianamente en la casa para almorzar tipo dos de la tarde con la esposa. En esa época ella era quien le preparaba los alimentos, y con quien hacía la mayoría de las actividades familiares y de ocio. Ahora que está trabajando en Guarne, se amplió la jornada de trabajo a 12 horas, con turnos rotativos entre mañana y tarde, ya

no hay tanto tiempo como antes, ahora se sale más cansado de trabajar, por tanto, se parquea la moto cerca de la estación Estrella del metro para tomar allí la ruta de la empresa. En estos momentos el trabajador se divorció de la esposa, así que el prepara sus alimentos, lava la ropa y organiza la casa; el trabajador reporta que siempre ha tenido una vida sedentaria y solitaria, esto último viene desde la crianza familiar que no aprendió a ser muy unido con los familiares, por lo que ni habla con los vecinos, no obstante, se relaciona muy bien con sus compañeros de trabajo, los cuales considera como una familia.

**Figura 61. Dioramas de contraste del trabajador 5**



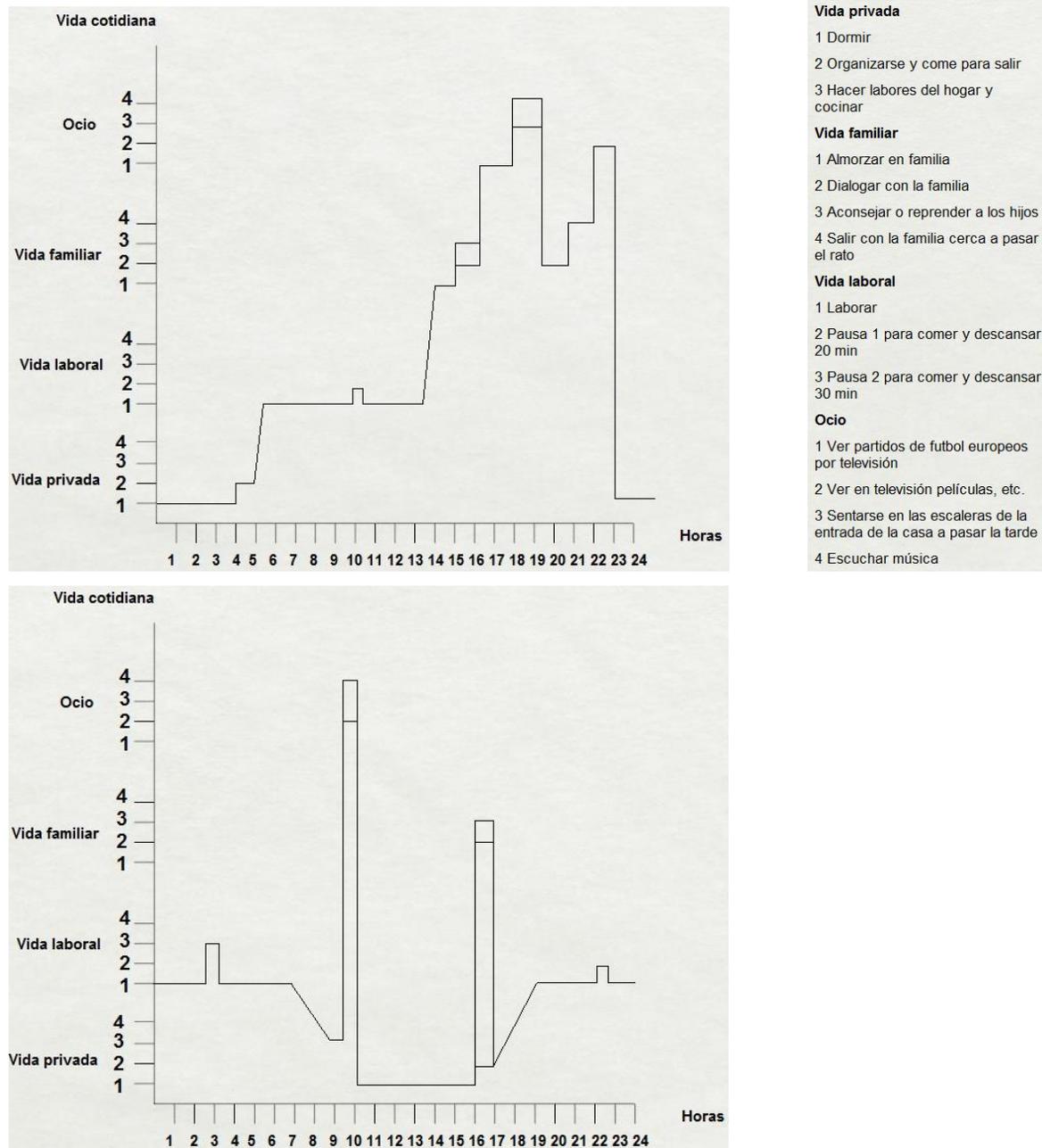
Fuente: elaboración propia

En cuanto al tiempo de descanso por fuera del trabajo expresó: “actividades de ocio no hay como hacerlas ¿con qué tiempo?”, solo le dedica tiempo al celular cuando está en la cama para estar en redes sociales, aunque reconoce que está tratando de implementar rutinas de ejercicio para mejorar su estado físico. En general el trabajador considera que su vida cotidiana no se ha visto modificada con notoriedad. Las trayectorias residencia-trabajo-residencia, antes/después de la relocalización están en color amarillo en figura 56.

**Caso 6:** Hombre trabajador que vive con la esposa y 2 hijos en el municipio de Sabaneta (B. Calle larga y C. Cañaveralejo). Lleva 18 años en la misma empresa, esta se relocalizó desde el municipio de Itagüí hacia Guarne. Se representa solo la jornada nocturna, pero están rotando entre día y noche.

El trabajador lleva una vida de casado donde la esposa es quien prepara los alimentos y hace distintas labores del hogar. Antes tenía una jornada laboral de ocho horas que le permitía hacer diversas actividades familiares y de ocio en las tardes, además por vivir tan cerca del trabajo se desplazaba en bicicleta; ahora tiene jornadas laborales de 12 horas más 4 horas mínimo de desplazamiento en transporte público y ruta de la empresa —en el que duerme muchas veces porque está agotado—, no tiene las energías ni el tiempo para hacer actividades por fuera del trabajo en semana laboral, más que ver televisión en la casa o ayudar un poco en los quehaceres del hogar dado que la esposa está trabajando actualmente. Si está en el turno nocturno de 12 horas, son cortos los minutos que dialoga con la esposa y los hijos entre semana, no obstante, considera que es un sacrificio que vale hacer, ya que después puede compensarlo en el fin de semana: “es mejor turnos de 12 horas porque se tienen buenos descansos”. Las trayectorias residencia-trabajo-residencia, antes/después de la relocalización están en color rojo en figura 55.

**Figura 62.** Dioramas de contraste del trabajador 6



Fuente: elaboración propia

## **Segmento 2: Trabajadores que entraron a la empresa después de la relocalización de la planta productiva en oriente antioqueño cercano**

Se clasifican en esta categoría a cinco hombres y una mujer, esta última representa aproximadamente el 17% de la muestra, lo cual es coherente con la realidad manufacturera que se entrevistó, las mujeres en planta son pocas.

### **Vehículo usado para ir al trabajo y regresar al hogar**

El transporte mayormente usado (3 hombres y 1 mujer) es la moto particular, para evadir el pico y placa lo hacen con otra moto o saliendo más temprano de la casa y saliendo más tarde del trabajo, solo 1 trabajador cuando la moto tiene pico y placa usa buses. Los otros dos trabajadores solo usan sistema público de buses. Los trabajadores que tienen moto tienen claro cuál es la bomba de gasolina en la cual la consiguen más barata y taquean allí. Los trabajadores que viajan en bus tienen claro cuál flota cobra más barato y pasa más vacío. De los cuatro trabajadores que usan la moto como transporte principal, dos trabajadores los que viajan hasta Rionegro, la compraron cuando consiguieron el trabajo en Oriente.

### **Duración del movimiento pendular**

En moto los trabajadores se demoran en promedio entre 40 minutos y una hora y diez minutos tanto ida como de vuelta si viven en la zona norte del Valle de Aburrá o central del valle respectivamente, siendo los viajes más demorados por temas de vías húmedas cuando hay lluvias o cuando hay accidentes o las congestiones propias del VA demorándose hasta dos horas en el trayecto. Los trabajadores que se desplazan en bus tienen una duración de viaje mayor o igual a una hora y media, la ida de regreso al Valle de Aburrá suele ser más complicada y demorada ya que los buses pueden venir ya llenos y les toca esperar bastante algunas veces, el caso extremo es cuando toman el bus tipo 10 pm en la autopista Medellín-Bogotá hacia el

VA, también se destacan los atascamientos del sector de Zamora en la tarde que pueden demorar en promedio 50 minutos.

### **Su patrón de localización geográfica en el V.A.**

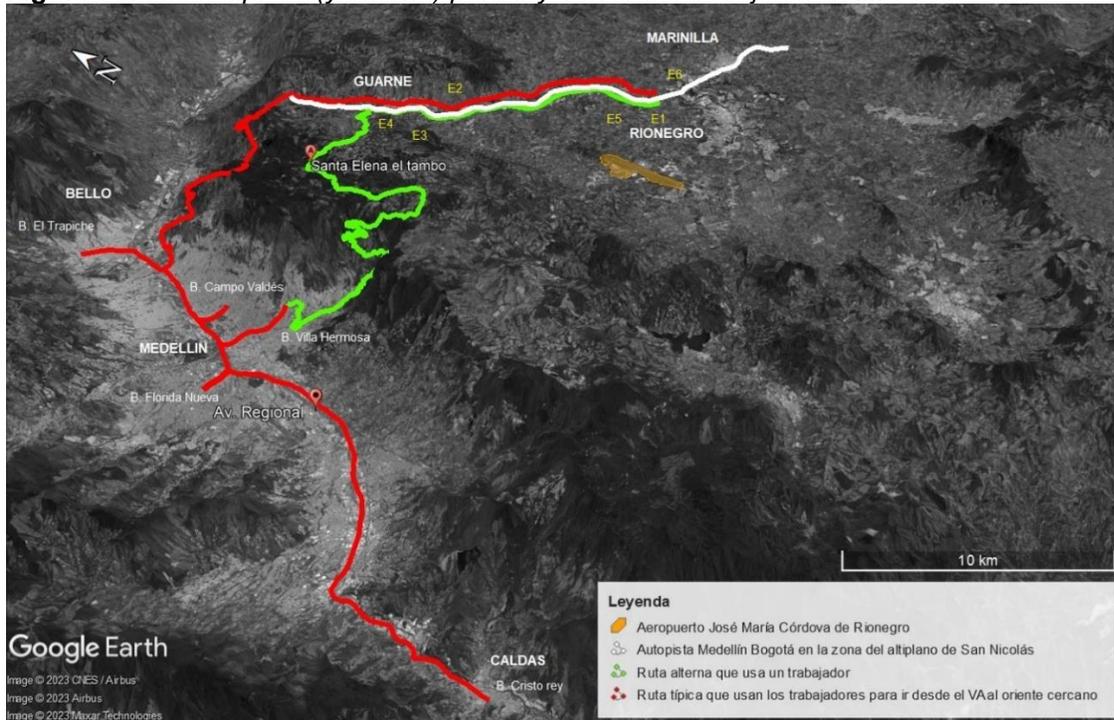
Se distribuyen por todo el VA; en Medellín en los barrios Campo Valdés, Florida Nueva (mujer), Villa hermosa; en Bello viven dos trabajadores en el barrio el trapiche y uno vive en Caldas en el barrio Cristo Rey.

### **Su patrón de localización geográfica en el O.A.**

Trabajan cuatro hombres en Guarne, una mujer y un hombre lo hacen en Rionegro.

### **Trayectos**

Típicamente los trabajadores llegan tanto de los municipios del norte como del centro y sur del VA al sector de Solla o Zamora para subir por la autopista Medellín-Bogotá y usan la misma ruta en el viaje de regreso. Un motociclista cuando tiene pico y placa busca el retorno 6 para coger la vía a piedras blancas el tambo, luego baja por la vía Santa Elena-Medellín y luego se dirige al barrio Villa Hermosa. En la figura 63. se detalla espacialmente los desplazamientos.

**Figura 63.** *Rutas típicas (y alterna) para ir y volver del trabajo en GRM*

Fuente: elaboración propia

### Horarios de salida y llegada a la casa

Los horarios más extremos los tienen los motociclistas trabajadores cuando tienen pico y placa que salen en el rango de las 3:50 am y las 4:30 am para poder llegar al alto de la virgen de Guarne en la autopista Medellín-Bogotá antes de las 5 am que es cuando comienza el pico y placa. Y están llegando a la casa tipo 8:30 pm. Sin pico y placa y en moto típicamente están llegando a la casa entre las 6:30 pm y las 7:50 pm. Los trabajadores que viajan en bus salen de sus casas típicamente entre las 4 am y las 5:30 am dependiendo el sector del VA donde vivan entre más lejos más temprano, y llegan a sus casas entre las 7 pm y las 7:30 pm si no hay problemas de movilidad como accidentes, de lo contrario los tiempos se prolongan.

### **Percepción del viaje en moto**

En general se percibe al final de la semana como más largo el viaje por temas de aumento de la congestión vehicular, por temas del agotamiento del trabajo y desplazamiento de la semana. A comienzo de la semana se puede sentir más corto el viaje pues se tienen todas las energías recargadas. En general se percibe rutinario, repetitivo, que ya se conoce en detalle y de memoria los lugares, huecos de la carretera y alrededores. Hay una coincidencia entre los trabajadores que usan este medio de transporte, y consiste en considerar el viaje como rápido y peligroso, ya que hay muchas imprudencias en la vía por parte de otros agentes como los peatones, animales, otros vehículos tanto de motos, automóviles, muchos camiones de carga que impiden la visibilidad, como volquetas, inclusive se reconoce la propia imprudencia algunas veces por falta de acogimiento de las normas de tránsito. A lo anterior se suma a las condiciones externas ambientales de lluvia, pisos mojados o con elementos extraños, se está muy oscuro en las horas en las que se desplazan hacia el trabajo en la madrugada y cuando retornan a los hogares en la tarde-noche. También las fallas mecánicas de los vehículos propios o extraños hacen que se percibe el viaje en general como no seguro, además se siente presión psicológica al saber que en la autopista hay accidentes fatales, por la vulnerabilidad que se tiene como motociclista y por la imprudencia de los otros vehículos, así como la presión que ejercen sus familiares para que cambie de medio de transporte. Sin embargo, algunos motociclistas consideran el acto de manejar y desplazarse con libertad, cuando no hay tráfico alto en la autopista, como entretenido o placentero, además porque se está cambiando de un ambiente de trabajo encerrado y estático o uno de un espacio abierto y con movimiento. En general se considera como no agotador físicamente hablando.

### **Percepción del viaje en sistema integrado metro, buses públicos o privados**

Los días finales de la semana se pueden sentir pesados los viajes por el agotamiento físico en ese momento de la semana. En general el viaje puede ser lento y una velocidad intermedia de bajada del oriente al VA, de subida al oriente puede llegar a ser rápido, los trabajadores lo consideran como no aburridor y hasta placentero

pues ya toman típicamente los buses que tienen menos personas, pueden dormir en los trayectos y hablar con las personas, es sorprendente lo que montan al bus otros pasajeros. Se considera el viaje como renovador pues se cambia el ambiente empresarial y se intercambia el bus con otros sistemas de transporte como la moto, es decir se sale de la rutina. Se puede llegar a percibir como peligroso si el chofer va muy rápido y por la imprudencia de los otros agentes viales. Entre más lejano es el viaje puede percibirse como más agotador físicamente por tener que caminar a pie y hacer diferentes transbordos en el sistema de transporte.

## **La dimensión laboral**

### **Antes de la relocalización**

Se distinguen dos perfiles, el primero desempeñaba trabajos que consistían en actividades especializadas en investigación y desarrollo dentro de grandes compañías nacionales o multinacionales establecidas en el VA. El otro segmento de trabajadores lo hacían en actividades generalmente hablando, en los cuales no estaban muy satisfechos y no correspondían al perfil para el cual se habían preparado. Estos trabajos se distribuían en la parte Sur del VA en Itagüí, en la parte norte del VA en Girardota y Bello, y en la parte central de Medellín por el sector de Chagualo. Generalmente el horario de entrada a trabajar oscila alrededor de la 7 am y el horario de salida en un rango entre las 4 pm y las 6:30 pm. El trabajo en su mayoría se hacía de lunes a viernes.

### **Después de la relocalización en Guarne, Rionegro o Marinilla**

El perfil del trabajo coincide con la formación especializada del trabajador, por lo que este se siente más satisfecho con las actividades que realiza, además de que su sueldo es en promedio superior al de otros trabajadores de la compañía. El turno de entrada típico es entre las 6am y las 7:30am y el de salida entre las 4 pm y las 5:30pm. No existen los turnos nocturnos en la empresa. Comúnmente las empresas tienen una pausa corta en la mañana para tomar el desayuno o tomar un café entre

10 y 20 minutos, solo una empresa tiene dos pausas cortas, una para un café u otra alimentación breve de 10 min y una pausa más lúdica donde los trabajadores les gusta jugar deportes como bádminton, voleibol o tenis de mesa entre 15 y 20 min. El receso principal es para el almuerzo el cual suele durar entre 30 minutos y 45 minutos, este se da después del mediodía.

### **Reconfiguración**

Cambia el tipo vehículo usado del transporte público de la ciudad o la ruta de la empresa en VA, usándose ahora la moto ya sea propia o como parrillero o pasajero de moto como medio de movilización, lo cual reportan los trabajadores da mayor autonomía y no se depende de terceros en cuanto a los tiempos que se comprometen a cumplir en planes. La mayoría de los trabajadores (cinco), reportaron que el cambio es para mejor, y que un trabajo de tipo industrial en un ambiente campestre, con jardines, pajaritos, aire fresco y limpio, una temperatura más fría a la del VA, sumado a que se desempeñan en un trabajo para los cuales tienen las habilidades idóneas y que no es muy desgastante, todos los factores anteriores propician que se genere un excelente ambiente de trabajo. No obstante, para los que viven muy lejos de la empresa es una razón desmotivante el agotamiento físico por los desplazamientos más largos que ahora le toca hacer en transporte público de bus y que le consume horas que podría estar usando como tiempo en familia.

## **La dimensión familiar**

### **Antes de la relocalización**

La interacción familiar se da principalmente en las horas de la noche, los familiares con los que se comparte son los padres y hermanos principalmente pues son con quienes se convive, dentro de este segmento de trabajadores la mitad tiene hijos y en su mayoría no vive con ellos. En general se usan las llamadas por celulares para estar en contacto con familiares o se visitan frecuentemente en la semana si se vive cerca de ellos: hijos, abuelos. Este segmento se percibe más autónomo en sus

actividades no solo de transporte sino también en cuanto a la preparación de sus alimentos.

### **Después de la relocalización en Guarne, Rionegro o Marinilla**

Se destacan principalmente dos tipos de relaciones familiares del trabajador: las que tienen lugar con los familiares que viven bajo su mismo techo y los familiares externos a este; con las personas que viven bajo el mismo techo se relaciona diariamente, y mantiene conversaciones en la noche mientras se hacen otras actividades como preparar alimentos, cenar, jugar videojuegos, ver series o TV; la otra forma de relacionarse familiarmente es de manera virtual o por medio de video llamadas o llamadas directamente al celular con los familiares que viven lejos de su casa. Los fines de semana se suelen realizar actividades de visita a familiares virtual o presencialmente o actividades deportivas como salir a caminar con parientes, además de actividades recreativas como el baile.

### **Reconfiguración**

En general las actividades como visita a familiares como abuelos o hijos presencialmente se cambian para fines de semana entre los trabajadores que viven más alejados de su lugar de trabajo; como el desplazamiento se hace en moto hay mayor presión familiar para que no la use dado que no quieren que sufra un accidente por lo que cuando se presentan pequeñas discusiones cuando ocurren accidentes mientras maneja el trabajador. Las interacciones familiares del hogar se conservan, desplazándose típicamente en los horarios más nocturnos.

## **La dimensión privada**

### **Antes de la relocalización**

No se atrevía a inscribirse en cursos o actividades de aprendizaje por que como usaba transporte publico era incierto el cumplimiento de los horarios de estos, por temas de problemas de movilidad de la ciudad. Era algo complejo la realización de este tipo de actividades, las que se realizan como lecturas se hacen en el hogar en el computador o con libros físicos. Se encuentra que frecuentemente el horario de dormirse esta entre las 11 pm y las 12:30 pm en tres entrevistados (2 hombres y 1 mujer), teniendo trabajos no desgastantes físicamente; los otros tres hombres se duermen entre las 9 y las 10pm y viven más lejos casa-trabajo y hacen trabajos más extenuantes.

### **Después de la relocalización en Guarne, Rionegro o Marinilla**

En general los respondientes mencionan que no han cambiado sus actividades en su vida privada cotidiana, a excepción de aquellos que consiguieron moto y tienen la posibilidad de programar actividades personales en horarios nocturnos, además se encuentra que se busca la manera de sortear las dificultades que se pudieran presentar con el uso de aplicaciones, por ejemplo con la pedida de domicilios o el aplazamiento de estas actividades para el fin de semana como es la práctica de actividades religiosas. Se encuentra que frecuentemente el horario de dormir se mantiene constante entre los trabajadores.

### **Reconfiguración**

Se descubre la posibilidad de hacer actividades nocturnas personales por el uso de la moto, además se buscan alternativas a llegadas tarde al hogar por medio del uso de aplicaciones, pero en general los trabajadores consideran que no se alteraron sus actividades privadas significativamente.

## **La dimensión del ocio**

### **Antes de la relocalización**

La mayoría de los trabajadores (cuatro) tienen actividades deportiva-recreativas que realizan con una frecuencia media de lunes a viernes, entre ellas están bailar, entrenar ultimate (mujer), jugar billar, montar en bicicleta, jugar con los hijos al balón, interpretar instrumentos musicales en casa, estas actividades se realizan en la tarde-noche con una duración de una o varias horas, algunas de estas actividades se realizan en lugares que quedan en la ruta entre el trabajo y el hogar en el VA. Los otros dos por temas de jornadas largas y extenuantes no reportan actividades de ocio entre semana y son aplazadas para el fin de semana.

### **Después de la relocalización en Guarne, Rionegro o Marinilla**

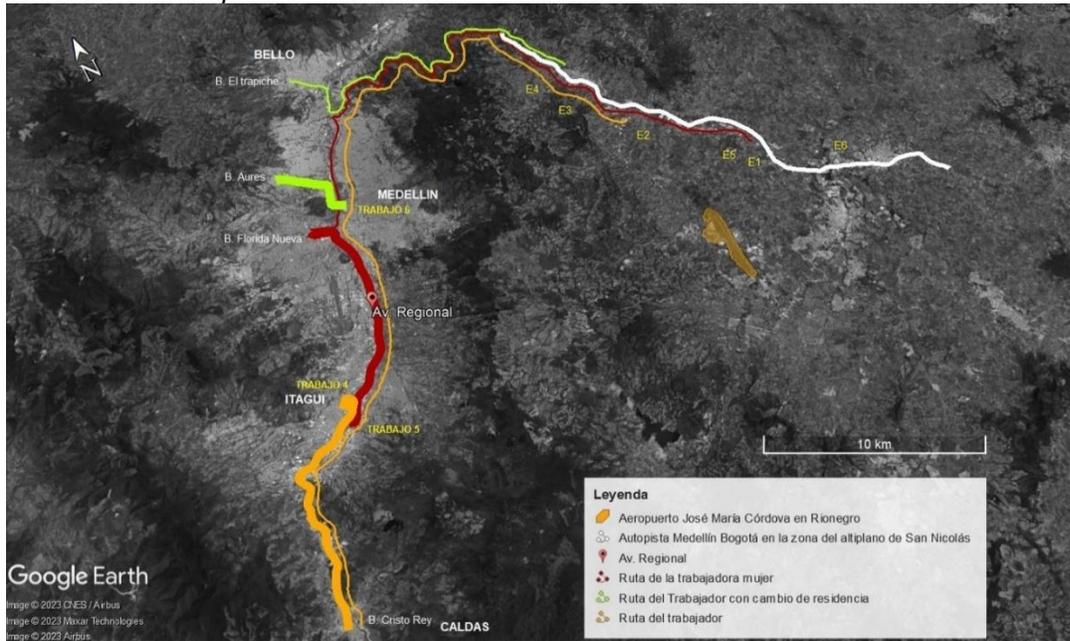
La mujer que entrena ultimate y consiguió moto, relata que los días de práctica deportiva en la noche, su día rutinario se corre una hora, es decir, que se madruga más para poder llegar a tiempo al entrenamiento en la noche, no obstante, siempre está llegando tarde a los entrenamientos. En los otros días en la casa luego del trabajo navega por redes en especial Instagram y LinkedIn pues le gusta ver temas profesionales como convocatorias empresariales, artículos publicados, proyectos, premios, etc., estas actividades las hace diariamente; otras actividades que realiza complementarias a su actividad deportiva principal es hacer gimnasio como peso puerto, abdominales, ejercicios de fuerza, típicamente los realiza en la unidad residencial dos veces por semana en la noche. Esta mujer relata que las actividades de ocio relacionadas con amigos aumentaron con personas, lugares y rutinas en el oriente antioqueño y ya no se dan tantas actividades con amigos en VA. Una persona reporta que hace actividades de ocio antes de entrar al trabajo y consisten en leer, navegar por internet, estar en aplicaciones, revisar las redes sociales dedicándoles entre 20 minutos y una hora luego de levantarse, no obstante, para el resto de los trabajadores las actividades de ocio son realizadas en la tarde-noche y los fines de

semana. Las actividades con frecuencia diaria son estar en redes sociales como Instagram, LinkedIn, ver serie en Netflix o películas, escuchar música, escuchar audiolibros en la plataforma YouTube, leer en el Smartphone, ver televisión, duran entre 30 min y 3 horas. Las actividades con frecuencia menor 1 a 3 veces por semana son: jugar billar, jugar futbol, caminar, jugar Xbox, entrenar ultimate y acondicionamiento físico.

### **Reconfiguración**

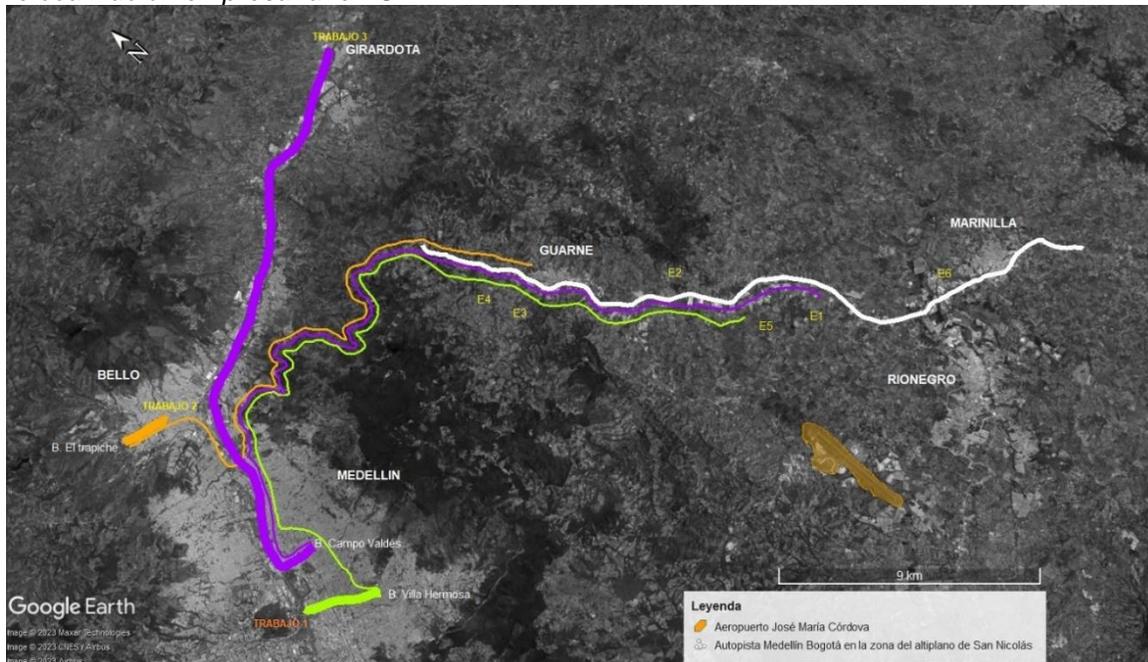
Por lo general las actividades de ocio se siguen realizando pero con una menor duración en minutos, tanto las virtuales como las presenciales, algunas de estas últimas actividades se pasan para los fines de semana cuando se sabe que se pueden hacer con mayor duración y mayor tranquilidad como lo es jugar con los hijos o con los amigos, aquellas actividades que son imprescindibles en la vida cotidiana y que la enriquecen y por tanto no se dejan de hacer, promueven la ampliación del tiempo de actividad diaria de la persona estableciendo nuevos horarios tanto de levantarse como de acostarse. Las personas que encontraron el trabajo afín a su formación y que ya no es extenuante y en jornadas no tan extensas, aumentan la frecuencia de actividades de ocio en la semana como lo es jugar futbol y billar.

**Figura 64.** Trayectorias pendulares de trabajadores (12, 13 y 14) antes y después de la relocalización empresarial en GRM



Fuente: elaboración propia

**Figura 65.** Trayectorias pendulares de trabajadores (15, 16 y 17) antes y después de la relocalización empresarial en GRM



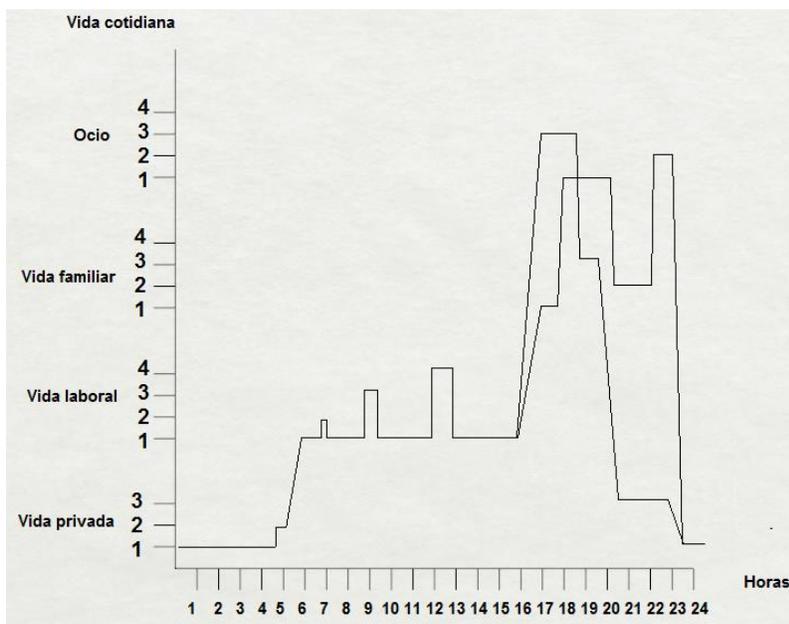
Fuente: elaboración propia

### **Casos representativos de la vida cotidiana de los trabajadores entrevistados, antes y después de la relocalización**

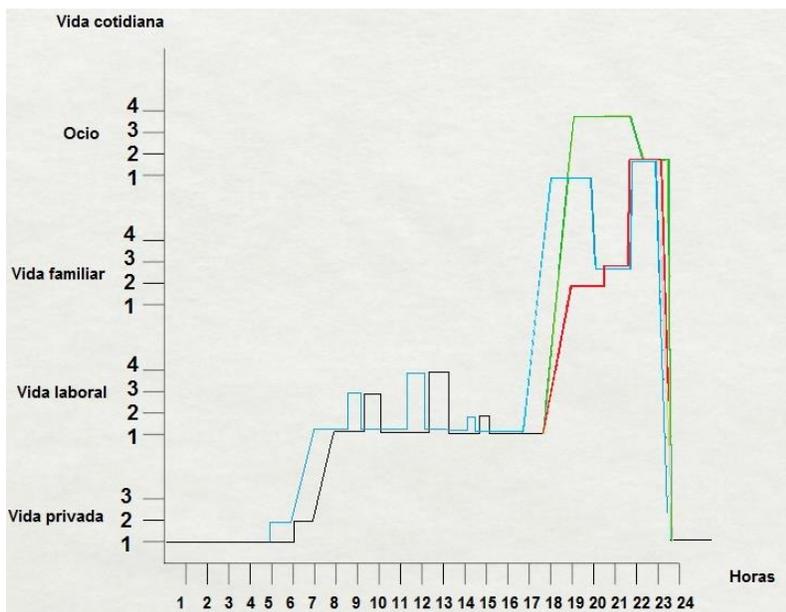
**Caso 1:** Trabajadora soltera sin hijos, vive con madre y hermano. Su lugar de residencia es el Barrio Florida Nueva de Medellín. Antes trabajaba en Itagüí y ahora lo hace en Rionegro. Es una mujer joven (menos de 28 años), que se transporta ahora en moto al cambiar su lugar de trabajo, cuando tiene la restricción del pico y placa, lo evade usando otra moto.

Esta trabajadora tiene una vida muy activa en cuanto a prácticas deportivas, por lo que tanto antes y como después del cambio del lugar del trabajo, sigue manteniendo las mismas rutinas de entrenamientos, aunque reconoce que ahora que labora en el oriente antioqueño siempre está llegando tarde a los entrenamientos, cosa que no sucedía antes. Decidió comprar moto porque al principio se estaba demorando hasta cuatro horas en llegar al hogar en la noche, por los trancones o accidentes que hay en la autopista Medellín-Bogotá, sobre todo cuando se entra al VA. Una de las diferencias que siente con el cambio del lugar de la empresa, es que no hace tantas reuniones con amigos del VA, por lo que no se encuentra ya mucho con ellos, en su lugar se ampliaron los amigos y los planes en el oriente antioqueño. El resto de las actividades cotidianas siente que no han cambiado, como llegar a preparar alimentos en la noche si no están hechos, hablar con su familia hasta tarde en la noche o verse con el novio. Las trayectorias residencia-trabajo-residencia, antes/después de la relocalización están en color rojo en figura 64.

Figura 66. Dioramas de contraste del trabajador 7



- Vida privada**
- 1 Dormir
  - 2 Actividades diarias como bañarse y vestirse
  - 3 Se ve con el novio
- Vida familiar**
- 1 Charla en la tarde con familiares
  - 2 Charla con familiares en la noche mientras cocina
  - 3 Ayuda a familiares que viven cerca
- Vida laboral**
- 1 Laborar
  - 2 Pausa activa 1 de 10 minutos
  - 3 Pausa para desayunar de 20 minutos
  - 4 Pausa 45 minutos para almorzar
- Ocio**
- 1 Entrena Ultimate cerca a la casa
  - 2 Usa redes sociales por internet: Instagram, LinkedIn
  - 3 Reunión con amigos en el Valle de Aburrá
  - 4 Reunión con amigos en el oriente

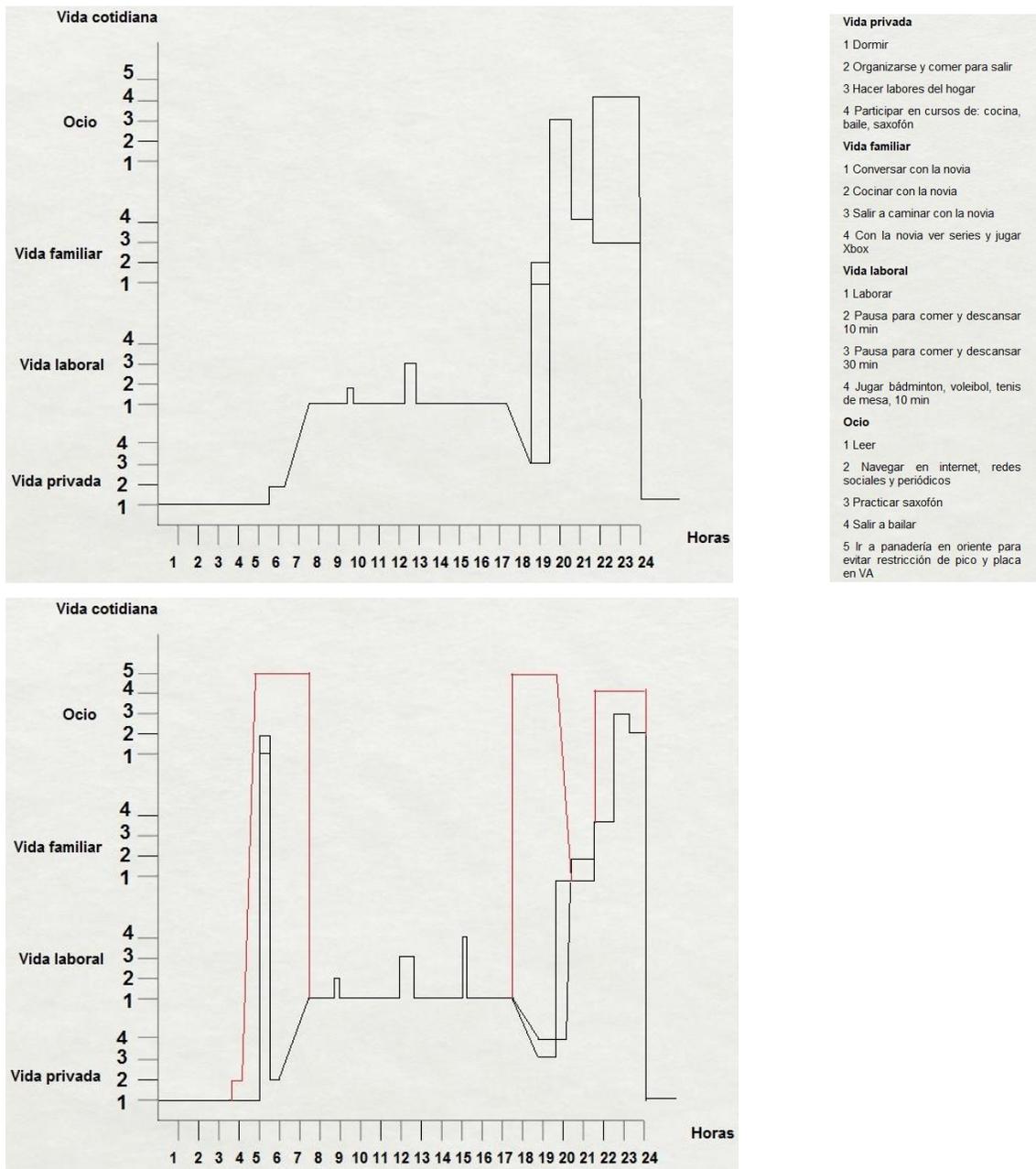


Fuente: elaboración propia

**Caso 2:** Trabajador hombre que tiene menos de 28 años y convive con la novia en el barrio Campo Valdés de Medellín. Antes trabajaba en el municipio de Girardota y se transportaba en la ruta de la empresa. Ahora consiguió trabajo en una empresa relocalizada en Rionegro, por lo cual compró una moto para desplazarse entre valles de Aburrá y de San Nicolás. Lleva trabajando en oriente 3 años.

Antes cuando trabajaba en una empresa en Girardota usaba la ruta de la empresa para ir y volver a la casa, ahora que trabaja en Rionegro consiguió moto, por lo que siente que viaja más rápido y se puede comprometer a hacer otras actividades en el VA como tomar cursos particulares, antes no se atrevía a matricularse porque llegaría tarde o no llegaría por cuestiones de que el transporte público es muy demorado. Algo relevante es que cuando tiene la restricción del pico y placa madruga más que de costumbre (3:50 am) para pasar el alto de la virgen antes de las 5 am, visita una panadería cerca del trabajo donde consume alguna bebida caliente y algún otro producto; esta rutina la repite en las horas de la tarde mientras pasa la restricción en el VA, por lo que llega a la casa esos días alrededor de las 8:30pm. El trabajador tiene unas rutinas establecidas como es acostarse pasada la medianoche y salir a bailar. Las trayectorias residencia-trabajo-residencia, antes/después de la relocalización están en color violeta en figura 65.

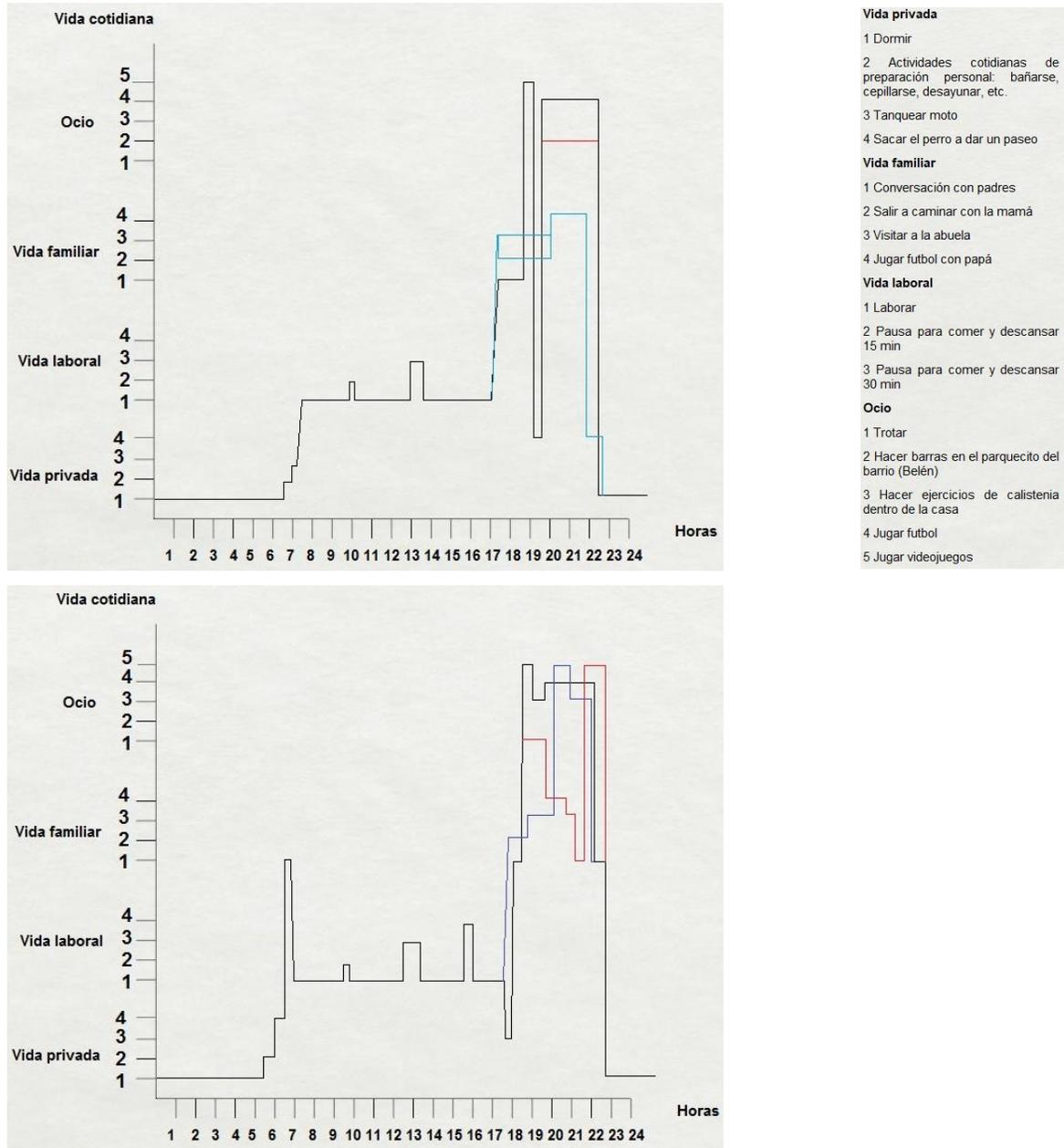
**Figura 67. Dioramas de contraste del trabajador 8**



Fuente: elaboración propia

**Caso especial:** Hombre trabajador joven (menos de 28 años), soltero, que vive con los padres en la vereda Batea seca de Guarne, donde también está la empresa relocalizada, lleva allí cinco años trabajando. Antes vivía en Belén Rincón (Medellín), y trabajaba en otra empresa; siempre se ha desplazado en moto.

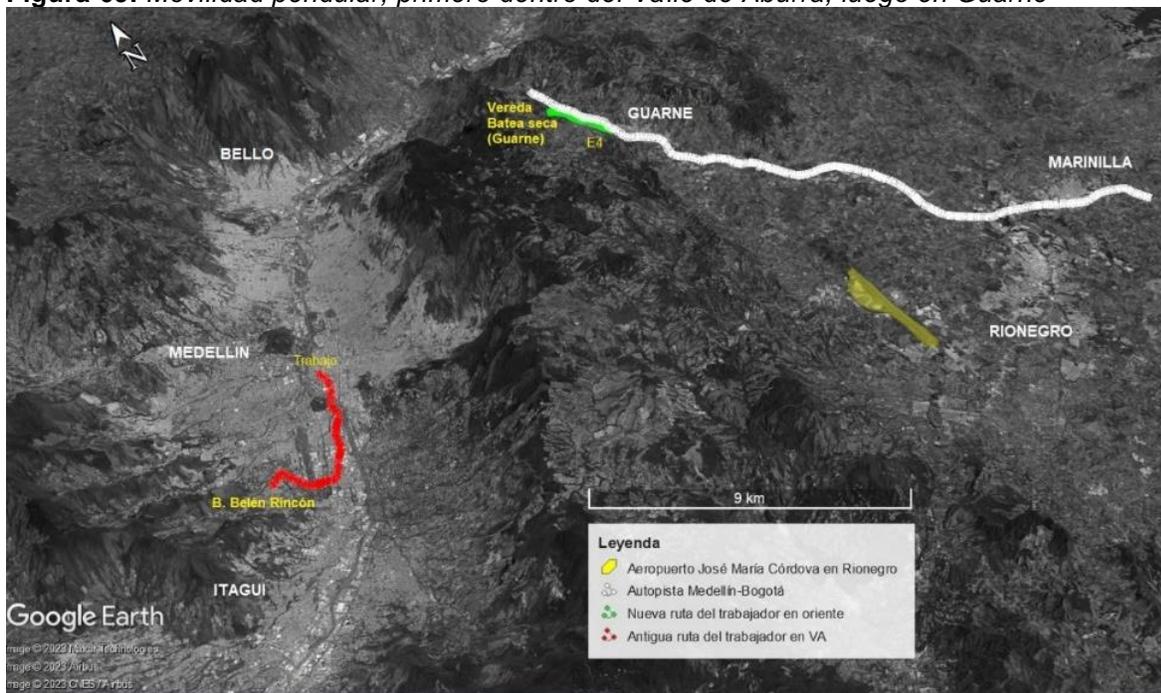
**Figura 68.** Dioramas de contraste del trabajador 9



Fuente: elaboración propia

Es un trabajador que cambió de residencia al municipio de Guarne, se aclara que esta movilidad residencial no estuvo relacionada con la relocalización de la empresa, fue una circunstancia fortuita; el tiempo de desplazamiento a su trabajo en Guarne ahora es de 5 minutos en moto, por lo que se siente bastante descansado y con buenas energías para hacer otras actividades además del trabajo. Antes cuando trabajaba en el VA también hacía actividades físicas intensas en los escenarios dispuestos en el barrio, ahora que vive en el oriente, aprovecha el aire más limpio para hacer actividades como trotar, montar en bicicleta, hacer caminatas con la mamá o jugar fútbol con los amigos y con el papá, para descansar mental y físicamente usa en la cotidianidad los videojuegos. En la figura 69 se muestra el cambio de residencia al oriente antioqueño desde la ciudad de Medellín, y las rutas que hacía entre la residencia el trabajo y la residencia.

**Figura 69.** Movilidad pendular, primero dentro del Valle de Aburrá, luego en Guarne



Fuente: elaboración propia

### **3.2.4 Discusión general sobre la configuración de prácticas de movilidad pendular y residencial, por la relocalización de las empresas del Valle de Aburrá a GRM y los efectos sobre la cotidianidad de los trabajadores**

#### **La movilidad pendular VA-OA-VA**

El punto de partida de esta discusión debe ser la diferenciación de los territorios de salida y llegada de las empresas. Por una parte está el VA con sus condiciones propias: de desarrollo industrial desde el siglo XX, tener una mano de obra con experiencia y hábitos acordes a las industrias manufactureras, centros de formación en todos los niveles para el trabajo, un clima y una geografía determinada por estar rodeada de montañas, ser uno de los principales centros manufactureros de Colombia, etc.; por otra parte esta GRM, una subregión caracterizada por la producción agrícola y las zonas rurales, pero que desde las últimas décadas del siglo XX ha sido receptora de algunas industrias importantes para la región y el país, además en el siglo XXI sigue recibiendo industrias tanto nuevas como relocalizadas, la mano de obra tiene una experticia agrícola aunque en las últimas décadas más trabajadores de esta zona del oriente siguen por la carrera industrial, generándose ciertas disputas entre los trabajos del campo en la producción de alimentos con las ofertas de empleo en las empresas industriales. El clima y la geografía de GRM está determinada por ser un altiplano, el Valle de San Nicolás, que en promedio puede estar aproximadamente por encima de los 600 MSNM comparado con el VA, condición que da unas temperaturas inferiores, una circulación del aire particular, unas condiciones de humedad relativas propias, etc.

Solo se han tomado algunos elementos para hacer la diferenciación entre los valles, sin tener algún interés exhaustivo, se hizo con la intención de mostrar que los lugares de salida y de llegada de las empresas son territorios con sus particularidades, con una cultura diferente, a pesar de estar contiguos los valles. Por tanto, la movilidad pendular creada por la relocalización industrial desde el VA en particular, es un relacionamiento intermitente entre dos ambientes —naturales, culturales, sociales,

políticos, etc. — claramente diferenciados y que generan sus dinámicas propias de adaptación o cambio.

Pineda Gómez (2022, p. 272) en una investigación sobre la misma zona de estudio, habla de “movimientos pendulares que no producen raíces”, donde se relaciona la movilidad tanto pendular como residencial —que los trabajadores de empresas relocalizadas hacen desde el VA al oriente cercano— con una llamada forma de precarización territorial. Si bien, en términos generales se encuentra en la presente investigación que la mayoría de los trabajadores se trasladan a laborar a donde la empresa se traslade, que ellos “no controlan la movilidad industrial, son forzados a moverse o renunciar” (2022, p. 272) coincidiendo con el hallazgo de Pineda Gómez; pero si se hace un análisis un poco más detallado como el que se propuso en el presente trabajo, se llega a un panorama con algunos matices, como se amplía en los siguientes párrafos.

En primer lugar, la configuración —por parte de los trabajadores— de nuevas prácticas de movilidad pendular entre los valles de Aburrá y San Nicolás, se propone categorizarse en tres niveles: en el primero de ellos, están los trabajadores que viven al sur del VA y salen perdiendo (sur de Medellín, Itagüí, Sabaneta, Envigado, la Estrella y Caldas) ya que van a tener unos desplazamientos más complejos y largos en espacio-tiempo, entre más lejos quede su trabajo en el OA GRM. En el segundo nivel, están los trabajadores que ganan ya que viven al norte del VA, principalmente cerca del sector de Zamora, en Bello, en la autopista Medellín-Bogotá, para los cuales la movilidad pendular les mejora las condiciones de vida, pues se demoran menos tiempo en el traslado a la empresa si antes trabajaban al sur del VA, y ahora lo hacen a los municipios del oriente más cercanos, como Guarne. Por último, está el nivel neutral o indiferente, de los trabajadores que residen en una zona del VA, donde la movilidad pendular ni le mejoró ni le empeoró sus traslados. Hay que considerar varios elementos: tiempos de traslado, riesgos en el traslado por ejemplo asociados a la accidentalidad de la vía, tiempo de la jornada laboral, reconfiguración del medio de transporte a moto, movilidad residencial en el VA, etc.; como elementos para tener en cuenta cuando se quiera hacer una clasificación de las consecuencias de la movilidad pendular sobre la vida cotidiana de los trabajadores. Como resultado de lo anterior, no se puede hablar de una precarización territorial de manera generalizada para los

trabajadores que hacen movilidad pendular por la relocalización de sus empresas, sino teniendo en cuenta los niveles que se mencionaron en un comienzo. Finalmente, de acuerdo con la muestra consultada, se puede describir con mayor precisión el proceso de movilidad pendular, a partir de la siguiente hipótesis inductiva: La relocalización industrial desde VA a OA, genera nuevas prácticas de movilidad pendular, la primera asociada con los trabajadores que ya trabajan en dichas empresas en el VA; y la segunda, con nuevos trabajadores que se contratan del VA en la empresa ya instalada en OA.

Un hallazgo destacado en la investigación y en lo que se coincide plenamente con lo encontrado por Pineda Gómez en entrevista a un sindicalista: “Como efecto de este movimiento, trabajadores han decidido renunciar a la empresa por el desgaste que les produce los movimientos diarios” (2022, p. 274). Si bien los resultados de las 6 empresas sobre la cantidad de trabajadores que permanecen en movilidad pendular en el tiempo muestran una relación inversa (ver figura 33), a mayor tiempo menor cantidad de trabajadores que viven en el VA, no pudiéndose generalizar este hecho entre toda la población de trabajadores relocalizados, si da pie para formular una hipótesis sobre lo que puede significar la movilidad diaria entre valles para los trabajadores en el largo plazo.

Las estadísticas de deserción de los trabajadores en el tiempo reafirman esta situación, se propone entenderla en las siguientes fases:

1. Se ven forzados a adaptarse a la movilidad pendular: aceptar el desgaste de los viajes; hacer un cambio de medio de transporte que facilite el viaje; o hacer movilidad residencial a oriente temporal o permanente para evitar el viaje pendular.
2. Se ven obligados a renunciar si no se logra la adaptación.

Los resultados muestran la idea de Haesbaertt (2013) citada por Pineda, de que "una empresa que tiene la versatilidad y la flexibilidad para salir de un territorio y entrar a otro diferente "...más bien se relocaliza o reterritorializa de manera más rápida, debido a la existencia de un circuito de acumulación también mucho más rápido" donde los trabajadores son los que realmente se desterritorializan y no la empresa, dado que estas personas no tienen las mismas posibilidades de movilidad de las empresas.

Por tanto, la investigación propone pensar el fenómeno completo de la siguiente manera:

- 1 Relocalización industrial desde el VA a OA.
- 2 Movilidad pendular de la mayoría (o de todos) de trabajadores entre VA y OA.
  - 3.1 Disminución, por desgaste y renuncia, en el tiempo de los trabajadores que hacen movilidad pendular entre valles (figura 33).
  - 3.2 Aumento paulatino en el tiempo de trabajadores del OA que contrata las empresas relocalizadas en OA.
  - 3.3 Movilidad residencial por arriendo temporal o compra permanentes en OA o la zona norte del VA cercana a la autopista Medellín-Bogotá, que se da en menor medida.

Los numerales 3.1, 3.2 y 3.3 se darían de forma simultánea estabilizándose el proceso con una reconversión de trabajadores del VA por los del OA.

Y finalmente para cerrar este apartado sobre la movilidad pendular, se matiza el resultado que haya Pineda Gómez: “es que los trabajadores de la industria manufacturera no producen raíces con el Oriente” ... “no hay una idea de arraigo, de vinculo” (2022, p. 274) a propósito de estos movimientos pendulares diarios entre la casa del trabajador en VA y el trabajo en el oriente cercano y viceversa. Si bien este fenómeno descrito de desarraigo podría verse como un fenómeno generalizado, tampoco se debe de considerar como si no se generará algún tipo de vínculo entre los trabajadores pendulares y oriente, ya que en esta investigación se encontró la creación de nuevos espacios para disfrutar en Oriente entre los trabajadores pendulantes del VA con los compañeros oriundos de esa zona: salir a comer, a visitar un lugar específico, etc.; desplazando los espacios y amistades del VA en cierta medida. Se generaron nuevos vínculos con oriente, pero son pasajeros; lo que sí queda claro, de acuerdo con los entrevistados, es que existe una aversión a residir en oriente: ¡sí! muy bonito, muy campestre, aire más fresco, menos contaminación que en el VA, etc., pero los trabajadores no los consideran razones suficientes para tomar la decisión de mudarse a vivir allí. Es decir que, si se generan vínculos, pero no suficientemente fuertes y duraderos, más bien son vínculos momentáneos (alguna celebración, algún

partido de futbol, alguna comida, etc.) y de tránsito (mientras pasa el pico y placa, mientras comienza la jornada laboral, etc.).

### **La movilidad residencial**

En segundo lugar, se analiza con más detalle el fenómeno de la movilidad residencial o como lo describe Pineda Gómez (2022, p. 272) el “traslado de trabajadores a vivir al Valle de San Nicolás u Oriente Antioqueño; de acuerdo con las empresas y a los trabajadores entrevistados, se infiere que los trabajadores del VA que realizan movilidad residencial al oriente son un bajo porcentaje del total, y se sustenta en las siguientes razones:

1 Las cifras de deserción laboral entre los trabajadores que hacían movilidad pendular en el tiempo son altas, ver figura 33, por lo que solo un pequeño porcentaje hace tanto movilidad pendular o residencial en el largo plazo.

2 Las cifras dadas por algunas empresas de los porcentajes de personas que hicieron movilidad residencial es bajo.

3 El fuerte arraigo cultural, social y económico que se tiene por parte de los trabajadores del VA hacia su lugar de residencia, se manifiesta en las diferentes entrevistas realizadas, encontrándose estas posturas: el trabajador no se pasaría a vivir a oriente por las mejores condiciones de VA en términos de servicios de salud, educación, culturales, urbanos, etc., comparados con los que ofrece oriente; ya se dispone de una vivienda propia en el VA por lo que ven complejo vender para luego comprar en el oriente antioqueño; el tejido social y familiar personal del trabajador y de los hijos, parejas o con quienes convive está en el VA; se infiere que no hay un deseo generalizado por parte de los trabajadores de querer pasarse a vivir más cerca de su trabajo en GRM. Ellos reconocen unas diferencias, no solo en cuanto a unas condiciones geográficas diferentes a las del VA, sino también unas diferencias culturales y de calidad de vida que no se está dispuesto a renunciar.

No obstante se considera que la movilidad residencial a oriente fruto de la relocalización industrial manufacturera está presente, pero no es una migración masiva, más bien es de carácter segmentado a unos trabajadores con características

bien definidas: muchos años en la empresa, que piensan seguir en ella, que tienen razones personales para cambiar de residencia, que les gusta el ambiente del oriente, tener la capacidad financiera para comprar, o tener la suficiente libertad personal para asentarse en el oriente en arriendo. Si se hace un resumen de este proceso de movilidad —según las entrevistas realizadas, y hablando en términos generales—, se encuentra que típicamente la movilidad residencial se hace por arrendamiento temporal (solo los días de trabajo) o permanente (incluye días laborales y de descanso): ya sea de un apartamento o pieza, entre los trabajadores de ingresos bajos/medios; y de compra entre los trabajadores de ingresos medios/altos. Es relevante destacar, para finalizar, que varios trabajadores han ensayado vivir en oriente, pero no se adaptaron a las condiciones de este territorio, por lo que al final retornaron nuevamente al área metropolitana de Medellín, lo anterior sirve de ejemplo para otros trabajadores de no tomar la decisión de intentar un traslado residencial a oriente.

Se encuentra en una entrevista a una gran empresa relocalizada en Marinilla, un resultado similar al hallado por Pineda Gómez (2022, p. 272) sobre el fomento empresarial al traslado de la residencia del trabajador al oriente antioqueño. No obstante, entre las empresas que ofrecen préstamos para vivienda o auxilio de arrendamiento, se destaca que es una política generalizada para los empleados, mas no está focalizada para los trabajadores que aún viven en el VA. De las seis empresas entrevistadas, cuatro consideran que la movilidad residencial del trabajador es una decisión autónoma de este, por lo que no tienen incentivos de ningún tipo para este fin, además ninguna de las seis refiere estar en el negocio inmobiliario.

Para tener un panorama más amplio al respecto, se consultó a las alcaldías de Guarne, Rionegro y Marinilla sobre el fomento a la construcción de viviendas para los sectores obreros, a continuación, se resumen varios de los elementos que surgieron en el análisis de sus respuestas:

- 1 La llegada a sus municipios diversas industrias a parte de la manufacturera, como las de turismo, salud, logístico, agroindustrial, etc.
- 2 La tensión entre la industria asentada en los sectores suburbanos (zona rural) y la vivienda campestre.

3 El crecimiento de la población del Oriente Antioqueño, la cual aumentó el 1.7% en los últimos seis años, la subregión del altiplano creció al 2.4%, identificándose la llegada de población migrante no solo extranjera, sino también del valle del Aburrá.

4 El incremento de la demanda y compra de viviendas por múltiples razones: inversión, especulación, descanso como segunda vivienda, necesidad habitacional, etc. Por lo que el encarecimiento del valor del metro cuadrado se ve reflejado en los altos precios de las viviendas en algunos sectores de los municipios de oriente. Al respecto el municipio de Marinilla reconoce que su municipio junto con el Retiro, se pueden encontrar precios del metro cuadrado que oscilan entre los cuatro y los nueve millones de pesos, estando catalogados entre los precios de metro cuadrado de vivienda más caros del país, igual situación se vive en Rionegro.

5 La administración de estos municipios destacan la construcción de proyectos de Vivienda de Interés Social (VIS), sin embargo, se focalizan en las necesidades de satisfacer el déficit de vivienda de la población en general dentro de estas localidades.

De los cinco numerales vistos: mayor demanda de espacios para las diversas industrias; la competencia entre la vivienda campestre y los espacios que ocupa la industria; el crecimiento de la población por causas internas y externas; el incremento en la adquisición de vivienda para diferentes usos, con el consecuente aumento de sus precios; una oferta no focalizada en los sectores obreros del VA; más la consideración de que las empresas en general no tienen una política para facilitar la movilidad residencial de los trabajadores del VA hacia el oriente, hace que se siga reforzando la idea de que la movilidad residencial se da en porcentajes bajos entre la población de trabajadores cuya empresa hizo relocalización industrial a oriente.

Otro tema conexo a la relación entre empresa y trabajador, que podría influir en la movilidad residencial, es la sindicalización de sus trabajadores, pues se puede ver la correlación de fuerzas, la asimetría de estas o la capacidad de lograr acuerdos colectivos. Se encontró entre los entrevistados de las seis empresas, al ser indagados en si había sindicato en la empresa o si la persona estaba sindicalizada, por una parte, respuestas negativas a ambas preguntas, por otra una aversión al tema sindical, por parte de todos los trabajadores consultados, y se manifestaba tanto en las palabras como en los gestos de sus rostros al tocar este tema. Por lo que esta reflexión traída

por un sindicalista entrevistado por Pineda Gómez (2022, p. 277), sobre la "desconexión con la organización sindical" del empresariado, se evidencia también en la apatía o repulsión por parte de los trabajadores a pertenecer a una agremiación sindical, es decir que entre los trabajadores entrevistados hay una estigmatización al movimiento sindical. En línea con la idea anterior, se percibió por parte de los trabajadores muestras de agradecimiento y cariño para con la empresa, ellos tienen una idea bastante clara: que un sindicato es algo perjudicial para la empresa y si le va mal a esta, les va mal a los trabajadores.

Otra relación contractual entre la empresa y los trabajadores, que podría estar relacionada con la movilidad residencial, es el tipo de contratación presente. Se encontró que la contratación indefinida es la que predomina entre los trabajadores entrevistados, y según reportan las empresas para los empleados que superan el año de labores, pasan de ser temporales a ser contratados indefinidamente; por lo que la movilidad residencial —tanto por compra como por arriendo— está ligada a este tipo de contratación, aunque como ya lo expusimos son múltiples los factores que influyen o dificultan la movilidad residencial de estos. Entre los beneficios extralegales que dan algunas empresas están los créditos de vivienda a sus trabajadores para compra de vivienda, auxilios de arrendamiento, ayuda en la búsqueda de proyectos inmobiliarios acordes al trabajador, el pago del 50% del valor de las escrituras de la propiedad comprada, además, estas empresas tienen en cuenta otros factores como la trayectoria del trabajador en la empresa, sus condiciones socioeconómicas, el tipo de vivienda a adquirir, etc., al momento de dar dichas contribuciones.

### **Cambios en la vida cotidiana**

Varias precisiones se desean hacer, primero mostrar una limitación en la investigación en cuanto a lograr captar y representar la vida cotidiana de las personas entrevistadas, pues temas más íntimos de la vida privada y familiar, que son de incumbencia exclusiva del trabajador—y no de la esfera pública—, se entiende que no van a ser revelados a un investigador con el que hablan por primera vez y mucho menos para quedar estas vidas del conocimiento general. No obstante, se trató de mitigar esta dificultad de las siguientes maneras: con la firma de un consentimiento

informado donde se garantiza el anonimato de las entrevistas, con la categorización de la vida privada en temas de fácil respuesta, pero siempre dejando abierta la oportunidad al trabajador de ampliar la información suministrada. Dicho lo anterior, se considera que se obtuvo un panorama general de lo que es la vida cotidiana de los trabajadores que aún persisten en la movilidad pendular, donde las horas de desplazamiento y su vida laboral ocupan una parte muy importante dentro de las 24 horas de los trabajadores. Otro elemento importante es la etapa etaria de la vida en que el trabajador se encuentra, ya que se puede ver un fuerte contraste entre las actividades que hace un trabajador soltero y sin hijos (por lo general dispone de mucho más tiempo personal), cuando se habla de ocio, comparándolo con un trabajador que va llegando a la tercera edad, que convive con sus hijos y pareja sentimental.

En general se encuentra que la movilidad pendular —que realizan entre valles— disminuye los tiempos vitales disponibles para el trabajador en un día, por lo que desplaza las actividades de ocio, familiares o privadas al extremo de la jornada diaria —típicamente—, evidenciándose que estas 3 actividades giran alrededor de lo que pasa en la vida laboral, es decir que se tienen que adaptar a: mayores tiempos de la jornada laboral, turnos rotativos, mayores o menores distancias y tiempos de desplazamiento entre el hogar y el lugar del trabajo; lo anterior va a determinar el tiempo-espacio y energías para desarrollar las otras dimensiones de la vida cotidiana. Se encuentra con la investigación —así como lo presenta Márquez (2017)—, que, desde el mismo Estado y el capital, cuando se habla de relaciones, espacios, tiempos, energía del trabajador, estos últimos se estructuran alrededor de la dimensión trabajo, es decir la vida cotidiana de los trabajadores se encausa a partir de formas tanto directas como indirectas, todas en función de la acumulación del capital —horarios establecidos, lugares restringidos, rutas definidas, salarios, zonas funcionales, oferta de empleo, condiciones macroeconómicas del país, etc.—. La percepción de algunos trabajadores de renunciar a sus otras dimensiones sociales cuando tienen jornadas laborales de más de 16 horas al día —contando los traslados— se cuestiona en el sentido de la ética imperante en la sociedad antioqueña en la que están inmersos, la cual le da más peso al trabajar, por lo que varios trabajadores expresaron que el tiempo en semana laboral solo les daba para hacer las actividades esenciales y dormir, con la idea de que en los días de descanso se podría recuperar lo perdido: espacios familiares, salidas, etc.

Como resumen, el hacer una movilidad pendular entre valles por parte de los trabajadores, como resultado de la relocalización de las empresas del VA al GRM, hace que se configure una nueva rutina diaria donde cambian los patrones de desplazamiento —carreteras, medio de transporte usado, rutas de transporte, etc.—; la intermitencia entre sensaciones térmicas del VA y OA; la intermitencia entre los paisajes campestres y rurales en OA con los más urbanos y contaminados en el VA, nuevos relacionamientos con compañeros de trabajo del OA tanto dentro de la empresa como por fuera de esta con la configuración de nuevos espacios y tiempos de esparcimiento en oriente; nuevas dinámicas familiares y privadas para el trabajador. Todos estos cambios pueden ser positivos o negativos dependiendo si el trabajador salió ganando o perdiendo con las nuevas prácticas de movilidad pendular generadas. Se resalta que en esta investigación se trabajó exclusivamente el caso relacionado solo a industrias relocalizadas en el corredor de la autopista entre GRM, sin embargo se reconoce que el fenómeno de la relocalización está presente en otras partes del territorio de estos municipios de oriente que están alejados de la autopista, por lo que el tema del transporte, los costos, los mayores tiempos podrían ser mucho mayores e impactar más negativamente a los trabajadores pendulantes y su vida cotidiana, por lo que estudios más generalizados serían necesarios para visualizar y comprender el panorama completo.

### **3.2.5 La vida cotidiana de los trabajadores: al son de los ritmos de la producción y el consumo**

Lo que se busca con este apartado es hacer un ejercicio de integración, síntesis, y análisis de los elementos abordados hasta el momento de una manera general —con base a la comparación e interrelacionamiento de los diferentes ritmos identificados—, para construir una visión particular de multiplicidad y movimiento en la que está inmersa la vida cotidiana de los trabajadores, la cual se vio reconfigurada con los cambios que ocurrieron a nivel subregional con la relocalización de las empresas al oriente cercano.

En el periodo de estudio 2005-2022 a nivel macro encontramos una configuración relativamente armónica y estable en el tiempo de los ritmos de la producción manufacturera en el corredor vial de la autopista en el oriente cercano a la altura de GRM, para esto se necesitó de la participación de tres agentes clave, por una parte del sector empresarial privado, con la toma de la decisión de trasladarse y la inversión que se realizó, aprovechando el bajo precio del metro cuadrado para el uso industrial en oriente antioqueño comparados con los del VA; por otra parte de la intervención estatal, por ejemplo en el mejoramiento de la infraestructura y la ampliación de la autopista Medellín-Bogotá, así como con la reglamentación e incentivos estatales locales de los asentamientos industriales desde los POT y en los estatutos tributarios de los municipios receptores; y por último de los trabajadores, cuya disponibilidad —y formación— corresponde tanto al VA como al Valle de San Nicolás. Otro aspecto general para considerar es que la subregión del oriente antioqueño a finales del siglo XX y comienzos del XXI vivió un periodo de violencia el cual paulatinamente logró superar, evidenciado en la disminución del accionar de los grupos armados ilegales, tendencia que continuó acentuándose con la firma de los acuerdos de paz en la Habana en el año 2016.

Este ritmo de consolidación del eje industrial en el oriente cercano en concreto sobre el corredor vial de la autopista contrasta con la disminución de los grandes espacios tradicionales de producción manufacturera en el VA, los cuales les dieron paso a grandes proyectos urbanísticos, impulsados por el sector privado, con el cambio de uso de los terrenos fabriles hacia unos usos más comerciales y residenciales, lo que mejora los aprovechamientos urbanísticos de las ciudades del VA. Como ejemplos de lo dicho se tienen la creación del sector de Ciudad del río, en Medellín, antes ocupada con industrias como Argos y Simesa; el desarrollo de Ciudad Fabricato, en Bello, antes ocupada por una de las fábricas textiles más emblemáticas de Colombia; en la planeación de Ciudad Peldar, en Envigado, otrora destacada fabricante de vidrios; en la proyección de Ciudad Coltejer, en Itagüí, en lo que fuera una de las plantas de textiles más importantes del Antioquia. Estas ciudadelas comprenden tanto la concentración residencial en torres de apartamentos como el desarrollo de grandes espacios tanto para el comercio como para el entretenimiento, conocidos como centros comerciales, que han proliferado a lo largo y ancho del VA, se caracterizan estas grandes superficies por tener supermercados, una variedad de

locales comerciales, por las plazoletas de comidas, jueguitos para los niños y espacios para las pantallas de cine, que transmiten principalmente los estrenos de Hollywood. Tanto la oferta residencial como la comercial y de entretenimiento, parecen sacadas del mismo molde, al parecer la fórmula que se repite les ha funcionado a los inversionistas, ya que las personas (familias) responden con gran animosidad a lo que se les vende: una residencia, mercancías, y tiempo libre. Por otra parte, desde el sector público se impulsa no solo la renovación urbanística de las ciudades, lo cual genera mayores ingresos en impuestos y valorizaciones de los suelos, sino también la apuesta hacia el desarrollo, paulatino y en el mediano plazo, de las industrias de las tecnologías y las comunicaciones, impulsando un cambio en la vocación de trabajo de sus pobladores.

En el eje vial de la autopista Medellín-Bogotá, no solo se evidenció la instalación de empresas relocalizadas a través del periodo de estudio en un ambiente con ritmos rurales o del campo más lentos, sino también la disponibilidad de abundantes espacios para futuros desarrollos industriales, así como proyectos de parques empresariales en diferentes etapas de desarrollo, por lo que el ritmo, ya sea lento o rápido, de llegada de empresas a este corredor industrial a futuro debe esperarse, y como consecuencia mayor flujo de personas a estos centros productivos, ya sea desde el VA o desde los municipios de esta subregión antioqueña. Lo cual redundará en mayor consumo de recursos naturales de la zona, y una mayor demanda de servicios de transporte, de vivienda, de energía, etc.

Ahora, se pasa a considerar cómo se han visto afectados esos ritmos crecientes de la producción manufacturera a partir de 3 casos concretos a través del periodo de estudio: primero el rechazo a la llegada de la empresa química Nopco Colombiana S.A., industria que planeó la relocalización de su planta fabril desde el municipio de Bello hacia Marinilla en el año 2011 aproximadamente, encontrando el rechazo y movilización de la comunidad marinilla entre los años 2012-2013 (Sánchez Cardona, S., 2021). El segundo caso, es la pandemia del Covid-19, la cual se tuvo evidencia de su llegada en el año 2020 a Colombia, lo que generó, dificultades en la compra/venta e importación/exportación de mercancías o materias primas para las industrias, causando paros en la producción con los consecuentes y múltiples despidos a los trabajadores temporales, y en la disminución de los ingresos de las

empresas, situación que el gobierno nacional trató de paliar con el subsidio a la nómina a aquellas empresas que cumplieran determinados requisitos. Y el tercer elemento relevante asociado al anterior, es el estallido social 2021 dado a nivel nacional en Colombia, por las difíciles condiciones socioeconómicas y encendido por las reformas tributarias presentadas por el gobierno nacional de la época y que pretendían recaer en la clase trabajadora, lo que generó bloqueos y dificultades en los puertos del país, así como en algunas carreteras, disminuyéndose por esta razón, el flujo normal de las mercancías o materias primas.

A continuación, se presentará un ejercicio de interrelacionamiento de diferentes tipos de ritmos. La movilidad pendular, que consiste en el desplazamiento en moto o en transporte público entre valles por las carreteras que los conectan, desvanece lentamente el entusiasmo del trabajador para desplazarse a oriente a trabajar, lo que hace que la cifra de trabajadores pendulantes en el tiempo tienda a ser baja. Entre estos trabajadores que se adaptaron a este tipo de movilidad y persisten en el tiempo yendo y viniendo día tras día, semana tras semana, años tras años, se asocia unos ritmos corporales adaptados también, los de tipo mecánico propios del trabajo, y los naturales de sus cuerpos, entre los trabajadores consultados, los cuales expresaban estar contentos y tranquilos con lo que hacían, se encuentran ritmos cardiacos de los trabajadores entre los parámetros normales de un adulto sano, estos ritmos del corazón son más lentos en los periodos de reposo, tanto en sus descansos dentro de la empresa, como cuando salen de la jornada laboral extenuante, donde se infiere que sus latidos aumentan. Estos ritmos propios del trabajador se combinan en una polirritmia con los ritmos de la ciudad, con los ciclos naturales del día y la noche, con las temporadas de lluvia y clima seco, algunas veces estas interacciones podrían ser consideradas euritmias cuanto todo los procesos favorecen el desplazamiento, por tanto más tiempo libre para el trabajador (cuando hay clima seco, no hay accidentes en la autopista, y cuando no hay congestiones vehiculares a la entrada el VA), en cambio se presentan arritmias cuando el trabajador no logra coger transporte rápidamente en dirección de su casa o cuando existen alteraciones en las vías por accidentes o congestiones, afectando el tiempo libre del trabajador. Simultáneamente siguen persistiendo otros movimientos lineales o cíclicos, unos ocurren muy lentamente, como los espacios concebidos para el uso industrial o residencial campestre, y a la vez, el ritmo de llegada de empresas a oriente que tiene su propio

ritmo. Otros ritmos que se quiere destacar en esta polirritmia, es el flujo de transporte público por la autopista Medellín-Bogotá, que comienza en la madrugada lentamente y se va incrementando en el transcurso del día mientras trasporta en particular trabajadores a las industrias del oriente o a sus casas en el VA, acaece aledaños a estos flujos y en unos espacios encerrados a la vista del exterior, los ritmos de las máquinas y de los procesos industriales, que por medio de las tejedoras, troqueladoras, impresoras, reacciones químicas, moldes, etc., producen las mercancías para el consumo local, nacional o internacional. Algunos trabajadores entran, para reemplazar a los que dejan el turno (en las empresas donde el ritmo de trabajo es constante entre día y noche), los primeros llegan recargados con plenas energías físicas para seguir imprimiendo en los procesos manufacturero la velocidad suficiente de producción para cumplir con los pedidos de los clientes. Mientras los últimos salen a descansar o vivir sus vidas familiares, privadas y de ocio en las horas o minutos que quedan después de haber trabajado, eso depende de la empresa. La cotidianidad del trabajador se ve alterada por los siguientes eventos: la congestión en las horas picos como manifestación del alto cantidad del parque vehicular con respecto al tamaño de las vías, disminuyendo su tiempo disponible para el disfrute o la creación; los horarios nocturnos de los trabajadores afectan los ritmos de su cotidianidad familiar cuando no coinciden con los ritmos de su familia, amigos o allegados; los horarios extensos que suman más de 16 horas entre jornada laboral de 12 horas con 4 horas en promedio de desplazamiento hacia y desde el hogar, reduce al extremo la experiencia de la vida a trabajar y dormir en un ciclo que termina con la jubilación y la vejez del trabajador. Estos ritmos de vida han acostumbrado a que el ocio cotidiano y la vida privada, en general, se reduzcan al ver una pantalla o a unos cuantos minutos de interacciones familiares, porque la rutina se repite día tras día y los descansos principales se dan los fines de la semana. Como se aprecia, la vida cotidiana del trabajador se estructura alrededor de lo que pasa con su trabajo, y lo que se produce para ser consumido: un estilo de vida, unas mercancías, energía para seguir en el mismo ciclo.

Críticamente se hace la observación de que en apariencia los trabajadores relocalizados y la sociedad viven en una euritmia, no obstante, como se mostró, se evidencia una resignación generalizada entre los trabajadores, la familia y de la sociedad en general, donde se tiene la esperanza de que cuando llegue la jubilación

se tendrá tiempo para vivir la vida que se desea, ¿no será demasiado tarde? ¿Pero por qué no vivir esta vida con mayores tiempos para el disfrute, el ocio creativo, para la familiar, todos los días o por lo menos durante toda la vida más frecuentemente?

## 4 Conclusiones

### 4.1 Conclusiones sobre la reestructuración industrial en el corredor GRM

La teoría de la regulación sirvió como marco teórico para situar la relocalización industrial desde el Valle de Aburrá a Guarne, Rionegro y Marinilla en un régimen de acumulación de tipo flexible —relativamente estable en el periodo de estudio—, conformado por un modo de regulación impulsado por el Estado y que tiene como característica su capacidad para mantener el *statu quo* del régimen actual de acumulación, se evidencia por ejemplo en la efectividad de la institución de la fuerza pública para mantener pacífica la zona del oriente, también en la creación de las normas tributarias y de ordenamiento territorial favorables a la llegada de empresas a la subregión antioqueña por parte de los gobiernos municipales, así mismo como por una legislación laboral que permite unas relaciones relativamente estables —pero en tensión— entre los empresarios y los trabajadores. Este proceso de adaptación y cambio de las empresas del Valle de Aburrá al oriente se ha visto favorecido por la facilidad de la movilidad del capital, la disponibilidad de terrenos, así mismo por el potencial de desarrollo que ofrece el oriente cercano.

El fordismo periférico que caracterizó el modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones se expresó en el Valle de Aburrá hasta la década de los 70, basado en una forma de organización territorial concentrada sobre el eje del río Medellín que implicaba una relación entre espacios productivos y reproductivos —la vivienda y el barrio— dentro de una misma aglomeración metropolitana. Con el agotamiento parcial desde esa década del modelo industrial antioqueño y el cambio abrupto del modo de regulación en la década de los noventa, tras la reestructuración neoliberal del Estado colombiano, se aceleró un proceso de reestructuración industrial, jalado por diversos factores: la privatización de empresas estatales, la búsqueda del equilibrio fiscal del gobierno con la permanente tensión sobre la inversión social,

la firma de múltiples acuerdos internacionales de libre comercio, mejores condiciones para los empresarios en cuanto a contratación y despido —flexibilización de los vínculos entre capital y trabajo—, así como un incentivo a la mayor movilidad de capitales, entre otras. En ese contexto, es posible entender el proceso de relocalización industrial en el corredor Guarne, Rionegro, Marinilla, en particular las distintas trayectorias que han seguido entre 2005 y 2022 las empresas identificadas en la investigación: aunque hay evidencias poco conclusivas y no muy significativas cuantitativamente, algunas cerraron tras relocalizarse, pero la gran mayoría o son empresas sólidas de larga trayectoria o se reestructuraron de manera interna para responder a las nuevas condiciones competitivas del régimen de acumulación flexible.

El fenómeno de desconcentración industrial de las metrópolis, que en los países industrializados, principalmente europeos, ha venido sucediendo desde la década de los 80 y 90 (Caravaca y Méndez, 2003), se constata con mucha mayor intensidad en el Valle de Aburrá desde inicios del XXI, no solamente por la salida de la industria hacia el corredor vial de la autopista Medellín-Bogotá entre Guarne Rionegro y Marinilla —de éstas un 85% cerraron definitivamente sus plantas manufactureras en el área metropolitana—, sino por la salida de empresas de este valle hacia otros territorios del país, o también por el cierre definitivo de las empresas y de sus plantas tradicionales que han sido reconvertidas en terrenos para actividades de tipo comercial, de servicios y residencial. Esto confirma la existencia en el área metropolitana de Medellín de los procesos que plantean Caravaca y Méndez (2003) en torno a una nueva organización territorial flexible de la producción en donde los centros urbanos tienden a concentrar los servicios a la producción mientras que la actividad productiva se desplaza hacia las periferias de las regiones metropolitanas.

A pesar de la existencia de esas dinámicas generales, fue posible evidenciar que la relocalización industrial desde el Valle de Aburrá hacia Guarne, Rionegro y Marinilla se ha dado a partir de algunos procesos espacio-temporales específicos: en primer lugar, las empresas asentadas antes del 2005 que actúan como centros de atracción, principalmente de la industria textil en el sector de Belén entre Rionegro y Marinilla, y la industria del caucho y plástico en el municipio de Guarne sin que se conformen agrupaciones o clústeres unifuncionales; en segundo lugar, a diferencia del patrón de

agrupación por ramas de actividad en clústeres que caracterizó al Valle de Aburrá durante el siglo XX, las nuevas zonas industriales son bastante heterogéneas por lo cual presentan cierta aleatoriedad funcional.

Finalmente, se destaca un cambio cualitativo en los ciclos de inversión por parte de las empresas que al relocizarse intensifican su capital constante —renovación tecnológica en equipos y planta— y adquieren su capital fijo —terrenos— de manera extensiva —compras de grandes extensiones, no necesariamente edificadas—. Esto confirma el planteamiento de Walker & Storper (1989) sobre el carácter de las soluciones espaciales que buscan las empresas industriales en medio de los procesos de reestructuración y que no solo se orientan al incremento en la rentabilidad de sus procesos productivos sino a la valorización de sus capitales fijos, de sus terrenos y localizaciones en el largo plazo. Se puede concluir entonces, que las empresas estudiadas, buscaron y hallaron unas diferencias geográficas críticas en el oriente antioqueño para iniciar un nuevo ciclo flexible de acumulación de capital, dado que las condiciones en el centro de acumulación principal anterior —el área metropolitana de Medellín— estaban agotándose.

La presencia de grandes empresas consolidadas en estos municipios (GRM), sumado a precios baratos de los terrenos, la cercanía al Valle de Aburrá y a la conexión con Bogotá, han sido los factores decisivos para tomar la decisión de traslado en el corredor. En conjunto la localización de esas empresas, ha ido a la par de la construcción o mejoramiento de vías terciarias —provistas por las administraciones municipales— que articulan los espacios veredales con los cascos urbanos y la autopista, con una dinamización económica local no solamente por el salario de las y los trabajadores de las empresas que residen en oriente sino también por los ingresos fiscales de los municipios que aumentaron por la llegada aquellas a su jurisdicción por lo cual, disponen de más recursos para la ejecución de sus planes de desarrollo.

En ese sentido, Walker & Storper (1989) sostienen que al ser la reestructuración una parte esencial en el crecimiento industrial en el largo plazo, las empresas se liberan de sus ataduras pasadas tanto de localización como de distribución de factores de producción para abrir nuevos centros industriales periféricos, para, dado el

momento de agotamiento en la acumulación de capital, buscar nuevas oportunidades en otras zonas. Por esa razón, las nuevas áreas industriales del corredor GRM podrían considerarse como elementos de una configuración territorial que, a futuro, bajo condiciones de acumulación distintas, podría implicar transformaciones urbanas aceleradas e incluso una refuncionalización espacial con usos terciarios y residenciales.

El corredor GRM es un caso específico dentro de la configuración regional de la industria relocada en el oriente antioqueño. Este proceso de industrialización que ha vivido el oriente antioqueño cercano es el fruto principalmente de la expansión de los poderes económicos y políticos desde el Valle de Aburrá y no tanto una decisión propia de las elites de los municipios del altiplano antioqueño (García de la Torre, et al., 2011) por lo cual se ha configurado un modelo territorial y subregional que involucra a los dos valles, de Aburrá y San Nicolás, contribuyendo a lo que De Mattos (2001) denominó 'metropolización expandida'.

La metropolización expandida en el oriente presenta en conjunto las siguientes características: expansión de la zona industrial —sin llegar a generar las densidades del Valle de Aburrá— por el corredor de carácter suburbano aledaño a la autopista Medellín-Bogotá entre Guarne, Rionegro y Marinilla (en los tres casos coincide con zonas de clasificación de suelo rural, de categoría suburbana de manejo especial), desplazando los usos rurales: actividades agropecuarias y de vivienda campestre hacia la periferia de estos municipios; una concentración de empresas que son de escala regional y sobre todo nacional en el corredor GRM mientras que las agrupaciones industriales en el occidente de Rionegro tienden a ser de empresas cuya área de operación es transnacional y de ahí su posición respecto al aeropuerto José María Córdova.

#### **4.2 Conclusiones respecto a los cambios en la vida cotidiana de los trabajadores, movilidad pendular residencial y relación contractual**

La relocalización industrial en el corredor GRM ha propiciado más que todo una ampliación de los trayectos cotidianos vivienda-trabajo-vivienda por parte del grueso de los trabajadores, más que dinámicas de movilidad residencial —que aparece como un fenómeno marginal y limitado a ciertos grupos de trabajadores calificados, generalmente administrativos—. Dentro del grupo de trabajadores que conmutan, la peor parte —sobre su tiempo de reproducción social— la llevan quienes residen en los municipios del sur del Valle de Aburrá, mientras que se ven beneficiados aquellas personas —cuyas distancias espaciotemporales se amplían menos, e inclusive disminuyen— que residen en el norte de Medellín o en municipios del norte de la aglomeración metropolitana y trabajan en municipios cercanos al VA como Guarne.

Los trabajadores si bien reconocen que el viaje a sus trabajos es desgastante y hasta peligroso, tienen dos opciones: la primera es resignarse a las condiciones que se les impone con el traslado de la planta productiva asumiendo los costos sobre sus vidas; la segunda opción, mayoritariamente elegida por los trabajadores, es renunciar a sus trabajos, por lo que el proceso de relocalización industrial visto en el corredor vial de la autopista Medellín-Bogotá entre GRM, trae aparejado un reemplazo de la plantilla de trabajadores del valle de Aburrá por personal de municipios del oriente antioqueño como se evidenció en las entrevistas.

Este proceso de renuncia voluntaria se da por desgaste natural de la práctica obligada de viaje pendular y de manera paulatina, durante años. Si bien esto podría mitigarse con la movilidad residencial del trabajador, ni el mercado, ni el Estado, ni las empresas (en su mayoría no asumen compromisos con sus trabajadores), ni los trabajadores y trabajadoras en la mayoría de los casos, tienen la voluntad para hacer un cambio no solo residencial sino cultural, de entorno climático, de pérdida de las redes de apoyo familiar a oriente.

En cuanto a la oferta habitacional en los municipios del oriente cercano, esta no se encuentra pensada para llegar al sector obrero. Más bien se orienta para estratos medios, medios altos y altos, tal y como lo evidencia las dinámicas recientes de precios de la vivienda en oriente (Santana y Alzate, 2023), que inclusive han llegado a estar entre los más caros del país; por otra parte, las administraciones locales que ofertan vivienda de tipo VIS o VIP tienen como fin superar los déficits de vivienda cualitativo y cuantitativo de sus propios habitantes, por lo que ya están priorizadas las viviendas en muchos casos.

Por el lado de las empresas si bien algunas ofrecen beneficios para que el trabajador acceda a algún tipo de crédito para adquirir casa, esto va a depender de múltiples factores como la antigüedad, la estabilidad del trabajo, etc., por lo que muchas empresas dejan a la elección del trabajador un posible desplazamiento residencial. Y finalmente para los trabajadores obreros en general, trasladar el lugar de residencia puede implicar para el —y su núcleo familiar— cortar relaciones sociales con familiares y amistades cercanas, cambiar hábitos o costumbres propias en el Valle de Aburrá, adaptarse a unas condiciones culturales, ambientales, sociales y políticas, por lo que es un precio que no se está dispuesto a pagar por parte de los trabajadores.

De esta forma, se puede categorizar a los empleados, a menudo, de la planta de producción manufacturera y con movilidad pendular entre valles, en la clasificación que hace Harvey (1998) como un subgrupo periférico de empleados —para el caso de oriente, generalmente con contratación a término indefinido—, pero que son fácilmente reemplazables por ser menos calificados, y de ahí su alta rotación, lo que facilitó a las empresas a hacer los ajustes en número por desgaste natural, por empleados del oriente antioqueño.

Para el caso de los pocos trabajadores que dijeron haber hecho movilidad residencial se pueden clasificar en el grupo que Harvey (1998) caracterizó como más reducido pero principal, que goza de las mejores condiciones laborales y que se consideran indispensables para el futuro de la empresa —tienen también contratación a término indefinido—; por ello se espera que sean adaptables en tiempo y espacio a las necesidades de la organización. Estos cuadros directivos tienden a comprar

vivienda mientras que los que trabajan en la producción tienden a recurrir al mercado de alquileres —a menudo trabajadores que han demostrado lealtad y que terminarán su vida laboral en ésta—. El vínculo contractual es entonces una relación social con implicaciones sobre la movilidad espacial.

Lo que evidencia el análisis de las prácticas de movilidad pendular es el incremento mayoritario en los tiempos de desplazamiento de los trabajadores, con una consecuente reducción de su tiempo libre, así como de sus energías físicas por el desgaste de los viajes de ida y vuelta entre los valles de Aburrá y San Nicolás. Este hecho es un elemento de precarización de la vida de los trabajadores —distinto a otros documentados que se vinculan con la flexibilización laboral—, con unas consecuencias que no se discuten en la agenda pública.

Se pone en cuestión entonces cómo debe ser la vida de un ser humano en una semana de trabajo y que implicaciones sociales tiene que la vida de los trabajadores se reduzca a dormir, producir mercancías para la empresa en que trabaja, y trasladarse pendularmente, para que su vida social, familiar, personal, creativa se reduzca o en el peor de los casos desaparezca: ¿Cuál es el sentido de la vida de un trabajador? ¿Cuál es el papel de la tecnología ahora y como debería impactar la vida cotidiana de los trabajadores?

A pesar de la reducción de la jornada laboral estipulada en Colombia a 42 horas semanales para el año 2026 como se estipula en la ley 2101 de 2021, la evidencia que emerge de la investigación indica que la nueva organización territorial de la industria impone unos costos sobre la vida reproductiva de los trabajadores, que es ocultada por los discursos morales sobre el valor superior el trabajo en detrimento de otras actividades como el ocio o el descanso.

#### **4.3 Posibilidades de indagación sobre el proceso de relocalización industrial**

Los ejercicios de investigación revelan siempre nuevas posibilidades de indagación. A pesar de que el proceso de relocalización industrial en el oriente

antioqueño ha sido estudiado con cierta frecuencia (Salazar, 2010; Vargas Guerra, 2015; Pineda Gómez, 2022), las dinámicas de movilidad espacial, tanto pendular como residencial, develan una serie de dinámicas urbanas y regionales emergentes, aún poco analizadas. Una de ellas es el impacto de la relocalización industrial y de la configuración de corredores como el GRM sobre los espacios rurales y campesinos, que además de ser posible fuentes de fuerza de trabajo, se ven sometidas a impactos ambientales negativos, a dinámicas de congestión y quizá a una mayor tendencia a la fragmentación de las pequeñas y medianas propiedades agrícolas en favor de una urbanización dispersa, de bajas densidades. Otra tiene que ver con la caracterización de los distintos procesos y formas de actividad industrial que convergen en el oriente próximo puesto que hay diferencias sustanciales, tanto funcionales como locacionales, entre un conjunto de empresas orientadas a los mercados locales y nacionales y las que se articulan en circuitos transnacionales.

La relación entre industrialización y urbanización en la región de oriente no se caracteriza como en el área metropolitana de Medellín del siglo XX por una vinculación estrecha entre espacios residenciales para la clase trabajadora y los espacios productivos sino por una desarticulación y distanciamiento entre ambos. Por esa razón, las reservas de terrenos que antes se destinaban para edificar barrios obreros ahora pasan a ser activos inmobiliarios que muchas de las empresas retienen con fines especulativos. Ese nuevo rol de las empresas industriales como grandes propietarias de suelo periurbano es otro elemento adicional que requerirá mayores reflexiones.

Si bien la investigación develó las dinámicas de movilidad pendular y residencial de la fuerza de trabajo de empresas relocalizadas, esta también conduce a una serie de preguntas mucho más profundas, en términos éticos, sobre nuestro diario vivir como colectividad: ¿qué consecuencias tiene para una sociedad, que la vida de un segmento importante de sus integrantes se estructure de este modo (la mayoría del tiempo de su existencia se reduzca a la movilidad espacial dilatada)? ¿Cuándo se den cambios importantes en los procesos técnicos y tecnológicos de las empresas estos redundaran en el mejoramiento de las condiciones de vida de sus trabajadores? ¿Qué otros modelos de organización social y territorial podrían ser mejores (en comparación

---

con el actual régimen de acumulación capitalista) para la vida de las y los trabajadores?

Dado que se encontraron indicios de que algunas empresas manufactureras tienen en sus objetos sociales actividades relacionadas con la construcción, venta, alquiler y administración de bienes raíces, queda abierta la posibilidad de indagar el relacionamiento de la industria manufacturera y en general del sector industrial con el sector inmobiliario en los ámbitos comercial, residencial, hotelero, empresarial, entre otros, en el oriente antioqueño, para comprender, con una visión de largo plazo, en qué medida, dada la crisis (o como factor anticipativo de esta) en el primer circuito de acumulación de capital en el VA —el que se da por el proceso productivo industrial (agotamiento o descenso en la plusvalía de la producción)—, algunos empresarios han optado por recurrir en algún grado a ese segundo circuito de capital (proceso en el cual el capital circula a través del capital fijo y los fondos de consumo que son necesarios para la reproducción de la fuerza laboral (Harvey,1990), principalmente interesaría estudiar la fijación de los excedentes de capital en bienes raíces: en terrenos, planta, inversiones inmobiliarias de todo tipo en el oriente antioqueño cercano.

## 5 Anexo A: Lista de las 79 empresas manufactureras que se identificaron como asentadas en el corredor de la autopista Medellín-Bogotá entre GRM

Empresas asentadas en el corredor vial entre GRM	
ARclad S.A.	TOPFLIGHT ANDINA S.A.
GRIFFITH FOODS S.A.S.	TECNOLOGIAS ALIMENTICIAS S.A.S.
PANAMERICANA DE ALIMENTOS S.A.S.	GROUPE SEB ANDEAN S.A.
Productos Lácteos Aura S.A.S.	CDI EXHIBICIONES S.A.S.
PRODUCTORA Y COMERCIALIZADORA ODONTOLOGICA NEW STETIC S.A.	SOCODA S.A.S.
NEW STETIC CEDI ZANGO	Colchones Distinción
COLCHONERIA ORIENTE S.A.S.	MARRES S.A.
INDUGROUP S.A.S.	PELES S.A.S.
Eurocerámica S.A.S.	CAMILO ALBERTO MEJIA Y CIA S.A.S.
SENCO COLOMBIANA S.A.S.	ALUMINIUM&GLASS SYSTEMS A.G.S.S.A.S.
PROPAC S.A.S. ZOMAC	COMPANIA DE INVERSIONES GARCIA ALVAREZ Y CIA S.A.S.
COOPERATIVA INDUSTRIAL MARINILLA COOPERATIVA DE TRABAJO ASOCIADO	SURAMERICANA DE MARQUILLAS S.A.
INDUSTRIA COOPERATIVA DE MARINILLA CTA	ECOTINTEX S.A.S.
INVERSIONES CENTRO DE NEGOCIOS TEXTILES S.A.S.	Estampamos (ESTAMPAMOS RIONEGRO)
PUNTO ORIENTE TEXTIL S.A.S.	TEJIDOS DE PUNTO LINDATEXIL S.A.S.
LATEXPORT S.A.S.	TRENZADOS COLOMBIANOS S.A.S.
PROYECTPLAS S.A.S.	ICVO S.A.S.
INDUSTRIAS OSBE S.A.S.	Avon Colombia EcoBranch
CENTURY METALS COLOMBIA S.A.S.	MANE SUCURSAL COLOMBIA
GOLDEN HAWK INDUSTRIES S.A.S.	PREBEL S.A. BIC (PREBEL SEDE RIONEGRO)
SOLUCIONES INDUSTRIALES AAA S.A.S.	PROCTECH S.A.S.
TINTORERIA INDUSTRIAL DE ORIENTE S.A.S.	UMO S.A.
RAZATEX S.A.S.	GRUPO RIOS CARPINTERIA S.A.
TINTATEX S.A.	SUSAETA EDICIONES S.A.
OMYA ANDINA S.A.	ADITIVOS Y QUIMICOS S.A.
ANDINAPLAST S.A.S.	Industrias Alimenticias Chocodeli
SIKA COLOMBIA S.A.S.	CELSA
INMUNIZADORA COLOMBIA S.A. INMUNICOL S.A.S	SENCO LATIN AMERICA S.A.S.
INMUNIZADORA DE MADERAS DE OCCIDENTE S.A.	INDUGEVI GUARNE
Compañía Nacional de Chocolates	INDUSTRIAS CADI S.A.
PRODUCTOS FAMILIA DE RIONEGRO S.A.S.	KJIPLAS S.A.
IMPRESIONES Y DECORACIONES S.A.S	INCODI S.A.S.
EMBOTELLADORA NACIONAL DE COLOMBIA S.A.S.	ROTOPLAST S.A.S.
Mosaicos sarrari	FORMAPRESS S.A.
Crystal S.A.S.	COLOMBIANA DE RESINAS S.A. (COLRESIN PLANTA RIONEGRO)
METAL ACRILATO S.A.	AMERICANA DE RECUBRIMIENTOS CARALZ S.A.S.

---

COMPANIA COLOMBIANA DE TEJIDOS S.A. COLTEJER (TEXTILES RIONEGRO)	Corona Corlanc
COMPAÑÍA GLOBAL DE PINTURAS S.A.S. Y QUE TAMBIÉN PUEDE GIRAR BAJO LA DENOMINACIÓN PINTUCO S.A.S.	Proquident
inversiones Valles Verdes	Triconylon
Fatintex	

**Fuente:** elaboración propia con base al RUES

## 6 Anexo B: Preguntas de las entrevistas semiestructuradas para empresas y para trabajadores

### Entrevista a Directivos de la Empresa

Es un gusto que haya decidido participar en esta entrevista, solo le tomará algunos minutos responder las preguntas, siendo sus apreciaciones un valioso insumo para esta investigación sobre la relocalización empresarial en el oriente antioqueño 2005-2022. Este estudio tiene el objetivo de caracterizar el proceso de cambio de localización empresarial entre los valles de Aburrá-San Nicolás, y ver si existen algunos efectos en la calidad de vida de los trabajadores. Se garantiza absoluta confidencialidad con los datos suministrados, nuestra intención es exclusivamente académica.

1. El empresario/directivo/dueño que responde este cuestionario es

Marca solo un óvalo: Hombre      Mujer      Otro:

2. ¿Cuál es la actividad industrial principal de la empresa?

3. Escriba por favor a continuación la ciudad dónde la empresa está o estuvo localizada en el Valle de Aburrá:

4. Escriba por favor a continuación el barrio dónde la empresa está o estuvo localizada en el Valle de Aburrá:

5. Año de traslado al Oriente Antioqueño cercano

6. ¿Cerró la planta en el Valle de Aburrá?

Marca solo un óvalo: Sí      No

7. Hablando del Valle de Aburrá ¿Cuáles fueron las principales razones para salir de esta zona? Escríbalas por favor en orden de importancia, siendo la primera la más importante

8. Hablando del Oriente Antioqueño cercano ¿Cuáles fueron las principales razones para llegar a esta zona? Escríbalas por favor en orden de importancia, siendo la primera la más importante

9. ¿Tuvo en cuenta para asentarse en el Oriente Antioqueño la formación de clúster (encadenamientos) productivos con las empresas cercanas?

Marca solo un óvalo: Sí                  No

10. Ampliación de la respuesta anterior

11. Las instalaciones locativas son:

Marca solo un óvalo: Propias                  Arrendadas

12. Área aproximada de las instalaciones antes y después de la relocalización:

13. ¿La empresa está relacionada con alguna actividad de tipo inmobiliaria o de bienes raíces?

Marca solo un óvalo: Sí                  No

14. Amplíe la pregunta anterior si es necesario

15. Escriba el número de empleados totales y aproximados, que tiene la empresa:

16. Escriba el porcentaje (%), preciso o estimado, de los trabajadores que viven en el Valle de Aburrá:

17. Escriba el porcentaje (%), estimado, de los trabajadores que vivían en el Valle de Aburrá e hicieron traslado de su domicilio al oriente antioqueño

18. Describa por favor el proceso de cambio de trabajadores (del valle de Aburrá por trabajadores locales del oriente) con motivo de la relocalización de la empresa:

19. ¿Los trabajadores provenientes del Valle de Aburrá, tienen algunas características que los distinguen de los que residen en el oriente antioqueño (habilidades, actitudes, conocimientos, formación, etc.)?

20. ¿La empresa tiene o ha tenido ruta de transporte particular para trasladar a sus trabajadores desde el Valle de Aburrá a su planta en el Oriente Antioqueño cercano? Si la tiene indique a continuación los horarios, rutas, frecuencias, costos para el trabajador:

21. ¿Qué otros beneficios extralegales suministran (o ha suministrado) la empresa a empleados que residen en el Valle de Aburrá?

22. Rango aproximado en pesos colombianos de los créditos o beneficios que ha aportado la empresa por trabajador cuya residencia está en el valle de Aburrá:

23. ¿La empresa ha impulsado de alguna manera para que los trabajadores del Valle de Aburrá cambien su lugar de residencia al Oriente Antioqueño Cercano? ¿De qué manera?

24. ¿Qué tipo de contratación predomina entre los trabajadores que viven en el valle de Aburrá?
25. Espacio para comentarios adicionales que desee hacer

### Entrevista para el personal de la Empresa que vive en el Valle de Aburrá

Es un gusto que haya decidido participar en esta entrevista, solo le tomará algunos minutos responder las preguntas, siendo sus apreciaciones un valioso insumo para esta investigación sobre la relocalización empresarial en el oriente antioqueño 2005-2022. Este estudio tiene el objetivo de caracterizar el proceso de cambio de localización empresarial entre los valles de Aburrá-San Nicolás, y ver si existen algunos efectos en la calidad de vida de los trabajadores. Se garantiza absoluta confidencialidad con los datos suministrados, nuestra intención es exclusivamente académica. Nota: Para el éxito de este ejercicio se requiere que por favor de respuestas muy detalladas en las preguntas abiertas. ¡Gracias!

1. Género: Masculino      Femenino      Otro
2. Tiene hijos: No      Sí
3. Número de personas con las que vive

Selecciona todos los que correspondan.

- 0 personas, vive solo    /1 persona      /2 personas      /3 o más personas
4. Tiene mascota: Sí      No
5. Personas familiares con quien vive?

Selecciona todos los que correspondan.

Hijos    /Compañero/a permanente    /Hermano/a    /Padres    /Otros familiares:

6. La casa en el Valle de Aburrá es: Propia    Arrendada
7. Año que entró a trabajar en la empresa
8. Tipo de contrato laboral

A término indefinido    /A término fijo    /Temporal, ocasional    /Obra labor /Contrato de aprendizaje  
/Otro:

9. ¿Existe sindicato al interior de esta empresa?    Sí      No
10. ¿Usted está sindicalizado?    Sí      No

- 
11. Sabiendo que usted vive en el Valle de Aburrá ¿Por qué trabaja en una empresa localizada en el Oriente Antioqueño cercano, lejana de su residencia? Escriba los motivos en orden de importancia, siendo el primero el más importante
12. ¿Desearía residir más cerca de su lugar de trabajo? Sí No Me es indiferente
13. Escriba en orden de importancia las razones de la pregunta anterior
14. ¿Tiene otros trabajos remunerados fuera de esta empresa? Descríbalos por favor
15. ¿Ciudad dónde vive usted actualmente en el Valle de Aburrá?
16. ¿Barrio dónde vive usted actualmente en el Valle de Aburrá?
17. Cuando trabajaba en el Valle de Aburrá, describa por favor un día típico, comenzando por la hora de levantarse, tenga en cuenta actividades y lugares relevantes, finalizando con la hora de acostarse. Nota: sea por favor muy detallado en los horarios
18. Ahora que trabaja en el Oriente Antioqueño cercano, describa por favor un día típico comenzando desde la hora de levantarse, tenga en cuenta actividades y lugares relevantes, finalizando con la hora de acostarse. Nota: sea por favor muy detallado en los horarios
19. Actualmente ¿cuál es el transporte usado (único o múltiples) para llegar al trabajo?
- Carro particular /Moto particular /Sistema integrado de transporte Metro /Buses, colectivos /Bicicleta privada /Patineta privada /A pie /Ruta de la empresa
20. ¿Cuánto tiempo se demora para llegar al trabajo desde que sale de la puerta de la casa? Trabaja en Oriente antioqueño
21. ¿Cuánto tiempo se demora para llegar a la residencia desde que sale de la puerta de la empresa? Trabaja en Oriente antioqueño
22. Describa aproximadamente las rutas (con calles o lugares reconocidos por los que pasa) usadas típicas cuando viaja de la residencia al trabajo. Nota: sea por favor muy detallado
23. Describa aproximadamente las rutas (con calles o lugares reconocidos por los que pasa) usadas cuando viaja del trabajo a la residencia. Nota: sea por favor muy detallado
24. ¿Cómo percibe el viaje hacia su trabajo al comienzo de semana y al final de la semana?
25. Seleccione los calificativos que correspondan a su percepción general del proceso de ir al trabajo y regresar a la residencia:

Selecciona todos los que correspondan.

Rápido /Peligroso /Seguro /Divertido /Lento /Aburridor /Agotador /Renovador /Placentero  
/Relajante /Entretenido /Tedioso

26. Ampliación de las respuestas anteriores (Si seleccionó una casilla explique el porqué)
27. ¿Qué actividades lúdicas o de ocio suele realizar antes o después del trabajo? Especifique frecuencia y duración. Nota: sea por favor muy detallado
28. ¿Qué actividades familiares suele realizar después o antes del trabajo? Ejemplo: llevar los hijos al colegio. Especifique frecuencia y duración. Nota: sea por favor muy detallado
29. ¿Usted percibe cambios con respecto a las condiciones personales para su desempeño laboral (motivación, energía física, etc.) por motivo de que tenga que desplazarse entre el valle de Aburrá hacia el Oriente Cercano? Nota: sea por favor muy detallado
30. ¿Cuáles actividades (relaciones) familiares o con amigos se han alterado con motivo de que el trabajo esté ubicado en el Oriente Antioqueño cercano? ¿Cómo se modificaron? Nota: sea por favor muy detallado
31. ¿Cuáles actividades de su vida privada se han alterado con respecto a la localización de su trabajo en el Oriente Antioqueño cercano? ¿Cómo se modificaron? Por ejemplo, relacionadas con prácticas de cultos o creencias religiosas, educativas, humanitarias, etc. Nota: sea por favor muy detallado
32. Latidos por minuto
33. Horas transcurridas desde el inicio del turno
34. Hora en que respondió el cuestionario
35. Comentarios adicionales que desee realizar

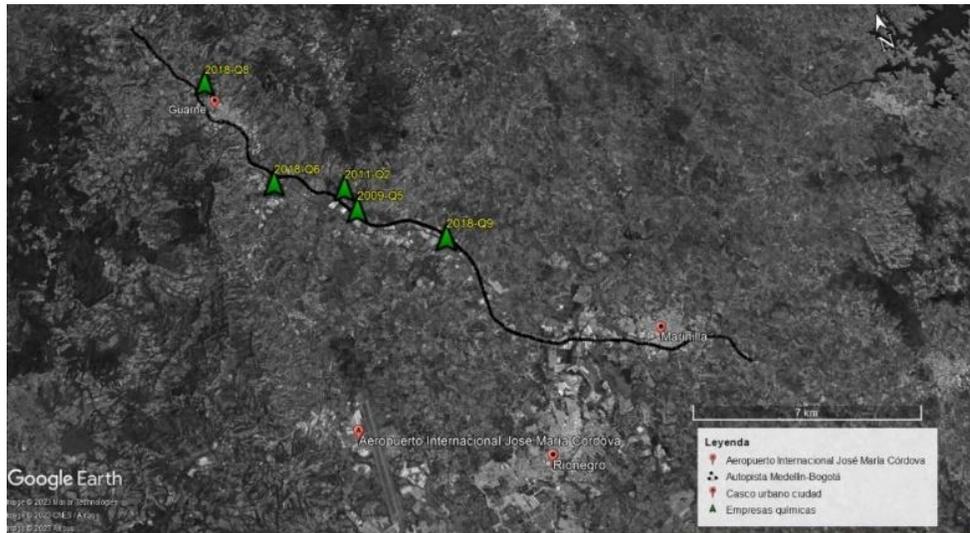
## 7 Anexo C: Detalle de la relocalización industrial en Guarne, visto por las seis principales actividades económicas y por año del proceso. Este municipio recibió el 67% del total de empresas.

Figura 70. Principales empresas relocalizadas en Guarne (2005-2022) por sector económico



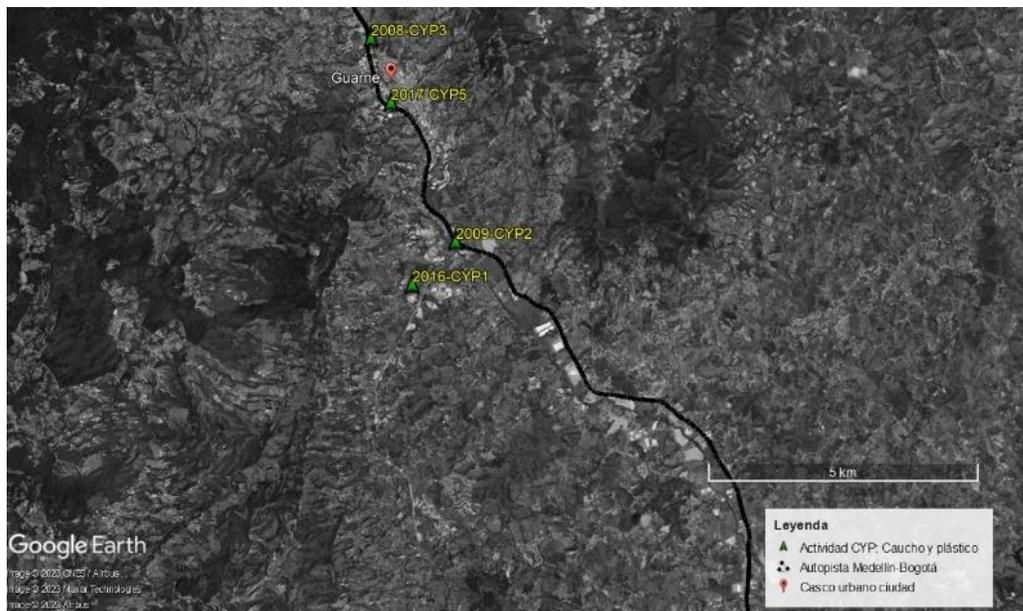
Fuente: elaboración propia

**Figura 71.** Empresas químicas relocalizadas en Guarne (2005-2022)



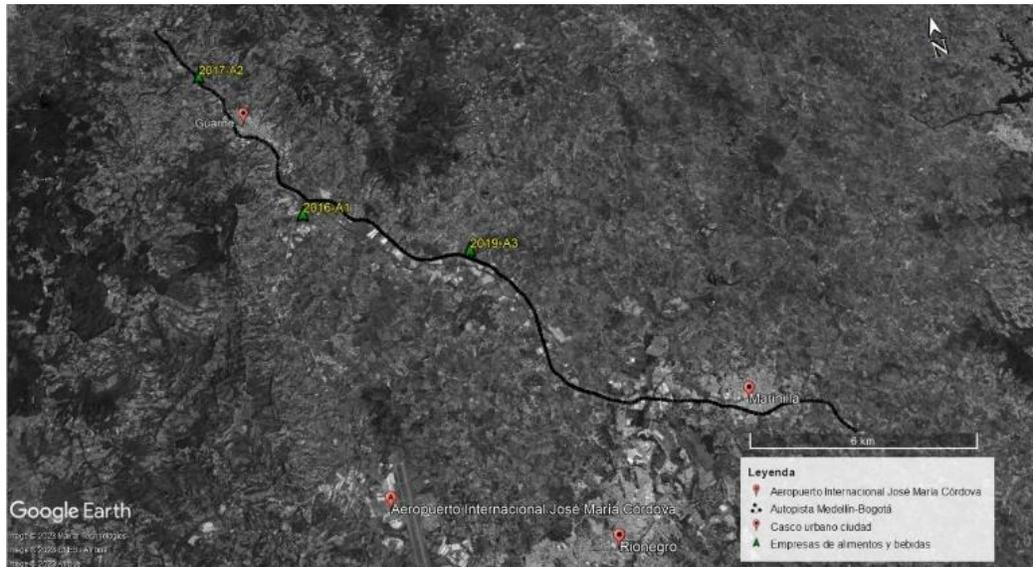
Fuente: elaboración propia

**Figura 72.** Empresas de caucho y plástico relocalizadas en Guarne (2005-2022)



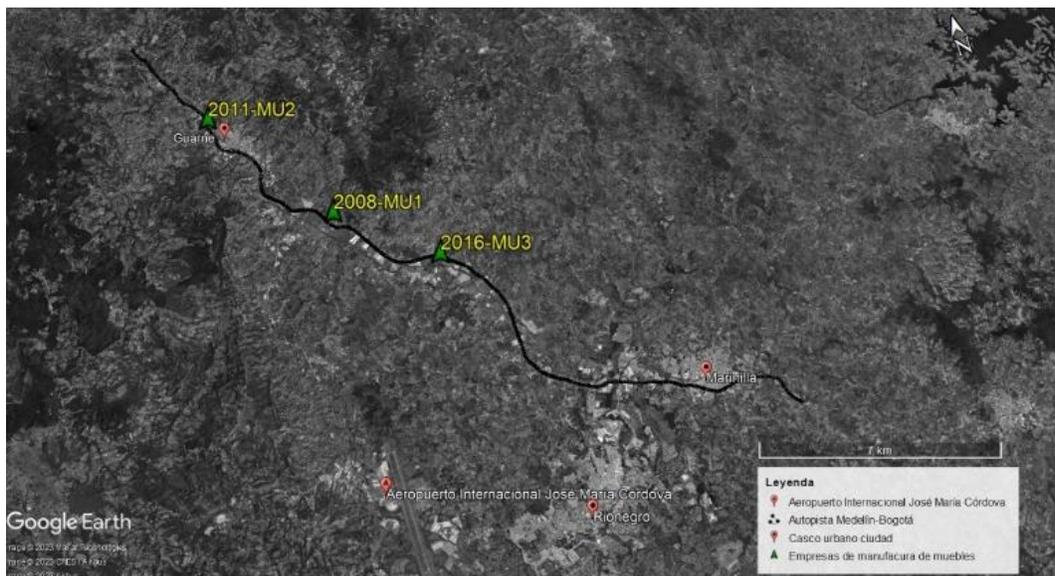
Fuente: elaboración propia

**Figura 73.** Empresas alimenticias relocalizadas en Guarne (2005-2022)



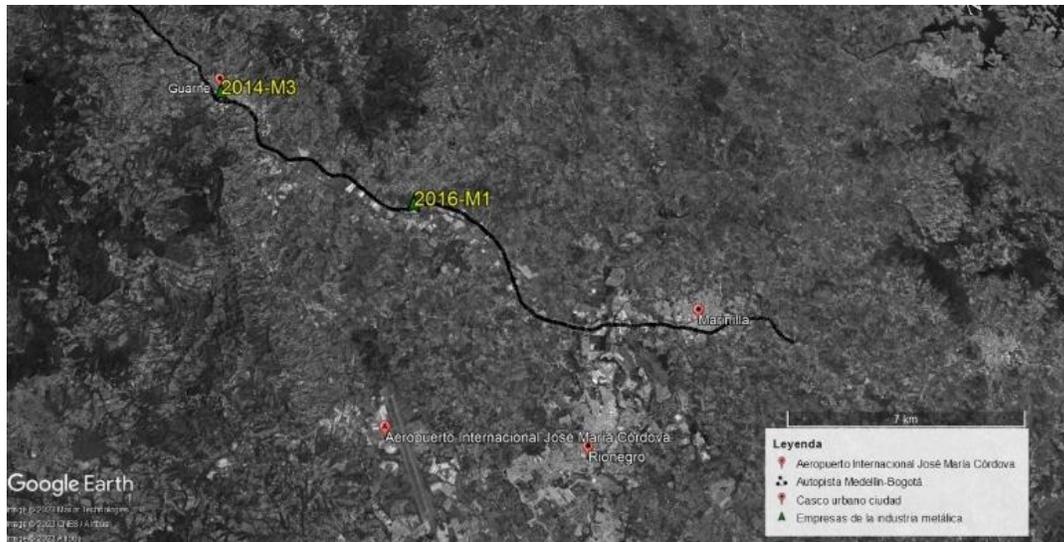
Fuente: elaboración propia

**Figura 74.** Empresas manufactureras de muebles relocalizadas en Guarne (2005-2022)



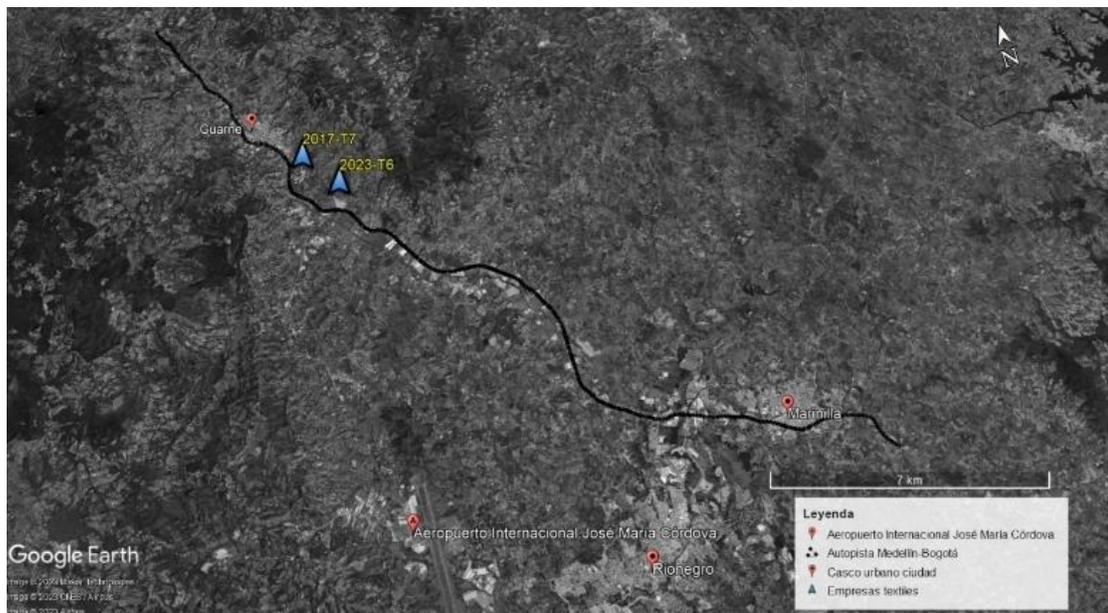
Fuente: elaboración propia

**Figura 75.** Empresas de la industria metálica relocalizadas en Guarne (2005-2022)



Fuente: elaboración propia

**Figura 76.** Empresas textiles relocalizadas en Guarne (2005-2022)



Fuente: elaboración propia

## 8 Anexo D: Algunos puntos de la medición del ritmo de las tres autopistas: Medellín-Bogotá, Norte y Sur.

**Figura 77.** *Autopista Medellín-Bogotá, a la altura de Guarne, carril en dirección a Marinilla*



**Fuente:** elaboración propia

**Figura 78.** Autopista Norte en la mañana, al frente de la terminal del norte de Medellín, carril que conduce en dirección sur



Fuente: elaboración propia

**Figura 79.** Autopista Sur, a la altura de la estación industriales del metro de Medellín, carril en dirección Itagüí



Fuente: elaboración propia



## 9 Bibliografía

- Alonso, M. del P., del Pozo, P., Sánchez, J. L., & Pallares, M. (2022). *Geografía económica. Fundamentos, agentes y procesos* (Tirant humanidades).
- Boyer, R. (2022). *Political Economy of Capitalisms* [La economía política de los capitalismos]. Palgrave Macmillan.
- Buzai, G. (2009). Análisis espacial con sistemas de información geográfica: sus cinco conceptos fundamentales. En G.B.(ed). *Geografía y Sistemas de Información Geográfica. Aspectos conceptuales y aplicaciones*. GESIG - Universidad Nacional de Luján
- Capel, H. (2003). Redes, chabolas y rascacielos. Las transformaciones físicas y la planificación en las áreas metropolitanas. *Mediterráneo económico*, 3, 199-238.
- Caravaca, I., & Méndez, R. (2003). Trayectorias industriales metropolitanas: nuevos procesos, nuevos contrastes. *EURE (Santiago)*, 29(87), 37–50.
- Casais, L. E. (2015). Poder político y finanzas: el mundo laboral en crisis. *OBETS: Revista de Ciencias Sociales*, 10(1), 159–183.
- Contreras Delgado, C. (2002). Reestructuración productiva y desplazamiento pendular de la fuerza de trabajo en la cuenca carbonífera de Coahuila, México. *Investigaciones geográficas*, 47, 113-130.
- De Mattos, C. (1998). Reestructuración, crecimiento y expansión metropolitana en las economías emergentes latinoamericanas. *Economía Sociedad y Territorio*, 1(4), 723-753
- De Mattos, C. (2001). Movimientos del capital y expansión metropolitana en las economías emergentes Latinoamericanas. *Revista de Estudios Regionales*, 60, 15–43.

- De Mattos, C. (2010). *Globalización y metamorfosis urbana en América Latina*. Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos (OLACCHI).
- De Mattos, C., & Link, F. (2015). *Lefebvre revisitado: capitalismo, vida cotidiana y el derecho a la ciudad* (C. De Mattos & F. Link, Eds.). RIL.
- Fuentes López, H., Jiménez Reyes, L., & Pérez Forero, N. (2019). La demografía industrial en Colombia: localización y relocalización de la actividad manufacturera. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 28, 43-65.
- García de la Torre, C. I., Aramburo Siegert, C., Barajas Velandia, D., Valderrama, D., & Espinosa, N. (2011). *Geografías de la guerra, el poder y la resistencia. Oriente y Urabá antioqueños 1990-2008*. Colombia: Instituto de Estudios Regionales, Cinep-Odecofi.
- Gouëset, V., Demoraes, F., Le Roux, G., Figueroa, O., & Zioni, S. (2015). *Recorrer la Metrópoli. Prácticas de movilidad cotidiana y desigualdades socio-territoriales en Bogotá, Santiago de Chile y São Paulo*. En L. T. Dureau Françoise (Ed.). Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Harvey, D. (1990). *Los límites del capitalismo y la teoría marxista*. Fondo de Cultura Económica.
- Harvey, D. (1998). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu editores.
- Isaza Castro, J. G. (2003). Flexibilización laboral: un análisis de sus efectos sociales para el caso colombiano. *Equidad y Desarrollo*, 1(1), 9–40. <https://doi.org/10.19052/ed.398>
- Lefebvre, H. (1972). *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Madrid: Alianza Editorial.
- Lefebvre, H. (2004). *Rhythmanalysis: Space, time and everyday life* [Ritmoanálisis: espacio, tiempo y vida cotidiana]. Londres: Continuum.

- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing Libros.
- Lipietz, A. (1994). El posfordismo y sus espacios. Las relaciones capital-trabajo en el mundo. *Documento de Trabajo*, 4.
- Márquez, U. (2017). El estudio de la vida cotidiana a través de tres perspectivas teóricas: del materialismo histórico de Henri Lefebvre y Agnes Heller a la antropología simbólica de Lluís Duch. *Tesis Doctoral*. Universidad Nacional autónoma de México.
- Martínez Reséndiz, J. (2010). Formas de movilidad espacial laboral entre la zona metropolitana de Cuautla y la zona metropolitana del valle de México. *Tesis doctoral*. Universidad nacional autónoma de México.
- Marx, C. (1849). *Trabajo asalariado y capital*. Editorial Progreso.
- Medina, J., & Sanz, L. (2007). La relocalización empresarial y las relaciones laborales en España. *Papeles del Este*, 14, 1-18.
- Melo, S. (2020). A vida entre duas cidades: deslocamentos pendulares, trabalho e lugar. [La vida entre dos ciudades: desplazamientos pendulares, trabajo y lugar]. *Tesis doctoral*. Universidad Federal de Sergipe.
- Méndez, R. (1997). *Geografía económica: la lógica espacial del capitalismo global*. Barcelona: Ariel.
- Mora Ardila, L. A. (2012). Corredor industrial de occidente: Nuevo modelo de industrialización–urbanización–regionalización sobre la Autopista Medellín. *Tesis de maestría*. Universidad Nacional de Colombia.
- Moraes Pereira, R. (2007). Mobilidade pendular: uma proposta teórica sobre o seu estudo [Movilidad pendular: una propuesta teórica sobre su estudio]. *IX Jornadas Argentinas de Estudios de Población*. Asociación de Estudios de Población de La Argentina.

- Moraes Pereira, R. (2008). Processos socioespaciais, reestruturação urbana e deslocamentos pendulares na Região Metropolitana de Campinas. [Procesos socio espaciales, reestructuración urbana y comunicaciones en la región metropolitana desde Campinas]. *Disertación de maestría*. Universidad estatal de Campinas.
- Moura, R., Castello Branco, M., & Firkowski, O. (2005). Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos [Movimiento pendular y perspectivas de investigación en aglomeraciones urbanas]. *São Paulo em perspectiva*, 19, 121-133.
- Moura, R., Delgado, P., & Costa, M. (2013). Capítulo 22: movimiento pendular y políticas públicas: algunas posibilidades inspiradas en una tipología de municipios brasileños.
- Oficina Internacional del Trabajo. (1997). *Trabajo en régimen de subcontratación. Conferencia Internacional del Trabajo, 85ª reunión. Informe VI (1)*.
- Ojima, R., Monteiro, F., & Nascimento, T. (2015). Expansión urbana y movilidad en la región metropolitana de Natal: dinámica poblacional y expansión del espacio de vida. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 7, 9-20.
- Oliveira, E. (2018). La implementación de grandes industrias de capital nacional e internacional en el pueblo pequeño de Extrema (MG): procesos, factores y agentes. *Tesis doctoral*. Universidad del Estado de São Paulo.
- Petrovich, M., Losin, L., Istomina, L., Reznikov, I., & Kostyuchenko, A. (2014). Research of pendular migration in the St. Petersburg's agglomeration. [Investigación de la migración pendular en la aglomeración de San Petersburgo]. 54th Congress of the European Regional Science Association: "Regional development & globalisation: Best practices", 26-29 August 2014, St. Petersburg, Russia.
- Pineda Gómez, H. D. (2022). Territorialidades de la globalización: Movimiento espacial de la industria manufacturera, apuestas políticas y reconfiguraciones en el Valle

- de San Nicolás, Colombia. *Tesis doctoral*. Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia.
- Polanyi, K. (2007). *La gran transformación: crítica del liberalismo económico*. Fondo de Cultura Económica.
- Robertt, P. (2009). Reestructuración industrial, social y de los cuerpos en el capitalismo global. *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, 1, 21-29.
- Rojas Miño, C. (1995). *El desarrollo después de la crisis del estado de bienestar: sus posibilidades en el caso de Concepción, Chile*. ILPES.
- Sabaté, A., Rodríguez, J., & Días, M. (1995). *Mujeres, espacio y sociedad. Hacia una Geografía del Género*. Síntesis.
- Santana Rivas, L. D., Alzate Navarro, A. (2023). La promoción-construcción capitalista en la región metropolitana de Medellín: ¿hacia un único mercado de la vivienda? *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía* 32 (2): 306-327. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v32n2.97748>
- Salazar, S. (2010). El sistema productivo y los agentes en la configuración territorial del oriente cercano de Medellín. Un análisis desde la localización industrial y de los cultivos de flores. *Tesis de maestría*. Universidad de Barcelona.
- Sierra Parada, R. (2017). Industrialización en la Sabana: El caso de Siberia en Cota, Cundinamarca. *Trabajo de maestría*. Universidad de los Andes.
- Vargas Guerra, J. E. (2015). Localización de actividades económicas en el corredor de la autopista Medellín-Bogotá: Guarne, Rionegro y Marinilla 2000-2013, hacia la construcción de una metodología del índice del costo de oportunidad territorial. *Tesis de maestría*. Universidad Nacional de Colombia.
- Walker, R., & Storper, M. (1989). *The capitalist imperative: territory, technology and industrial growth* [El imperativo capitalista: territorio, tecnología y crecimiento industrial] (Vol. 2). Oxford: Basil Blackwell.