



**Estrategias de participación comunitaria implementadas en la región del  
Oriente Antioqueño frente a la construcción de la segunda pista del aeropuerto José  
María Córdova.**

**Autoras:**

Erika Juliana Ramírez Díaz

Leidy Tatiana Martínez Muñoz

Kelly Johana Ospina Meneses

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Antioquia y choco

Seccional Bello

Trabajo social

2020 junio

**Estrategias de participación comunitaria implementadas en la región del  
Oriente Antioqueño frente a la construcción de la segunda pista del aeropuerto José**

**María Córdova.**

**Autoras:**

Erika Juliana Ramírez Díaz

Leidy Tatiana Martínez Muñoz

Kelly Johana Ospina Meneses

Trabajo de grado como requisito para optar al título de

Trabajadora social

Asesora

Maribel Cristina Cardona López

Magister en Antropología

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Antioquia y choco

Seccional Bello

Trabajo social

2020 Junio

## Tabla de contenido

1. Resumen.....	5
Palabras claves.....	5
2. Introducción .....	6
3. Planteamiento del problema.....	7
4. Justificación .....	10
5. Estado de la Cuestión .....	12
6. Marco Teórico.....	18
7. Objetivos.....	29
7.1. Objetivo General .....	29
7.2. Objetivos Específicos .....	30
8. Metodología .....	30
8.1. Tipo de investigación.....	30
8.2. Paradigma de investigación .....	31
8.3. Método de investigación .....	33
8.4. Técnicas interactivas para la recolección de información .....	34
8.4.1. La entrevista:.....	35
8.4.2. Grupo focal:.....	36
8.4.3. Población a investigar.....	36
9. Resultados .....	38
9.1. La condición Territorial de las Comunidades Implicadas en el Proyecto de la Segunda Pista del Aeropuerto José María Córdoba. ....	39
9.1.1. El oriente antioqueño como productor agrícola y el impacto territorial de los megaproyectos que han afectado la zona considerada como distrito agrario. ....	39
9.1.2. Derechos humanos y derechos de la naturaleza desde la perspectiva de los habitantes del oriente antioqueño.....	43
9.1.3. Perspectiva social del distrito agrario.....	46
9.1.4. Inconsistencias legales del proyecto de la segunda pista .....	47
9.1.4. Posturas de la Veeduría Vida, Aeronáutica Civil y el Consorcio sobre el impacto territorial y social del proyecto. ....	49
9.2. Las Percepciones de Desarrollo de La mesa de Seguimiento con Participación de la Comunidad y el Consultor Frente al Proyecto de la Segunda Pista del Aeropuerto José María Córdoba. ....	52

9.3. Descripción de las Estrategias de Participación que están Implementando los Habitantes de las Comunidades Implicadas en el Proyecto de la Segunda Pista del Aeropuerto José María Córdoba.....	58
10. Reflexión.....	70
11. Referencias Bibliográficas.....	72

## 1. Resumen

En el siguiente proyecto de investigación busca indagar por las estrategias de participación comunitarias implementadas en la región del Oriente Antioqueño frente al a construcción de la segunda pista de Aeropuerto José María Córdova, abordándose como punto de partida las problemáticas socioeconómicas de la región, especialmente del municipio de Rionegro que se ha convertido en el centro del Oriente Antioqueño, ejemplo de esto la construcción del segundo polígono donde será necesario el desplazamiento de cuatrocientas familias para su ejecución, esto ha hecho que un grupo de personas pertenecientes a la comunidad se organice el forma de Veeduría ciudadana con el fin de salvaguardar los intereses de toda la población implicadas, y otros movimientos sociales busquen visibilizar la problemática en toda la región siendo esta la población focal. A través de técnicas de recolección de información como la entrevista y el grupo focal, se busca dar respuesta al objetivo general y específico, además la investigación fue de tipo cualitativa y el paradigma de investigación fue el hermético interpretativo lo cual permitió concluir que la principal estrategia de participación comunitaria, es la Veeduría la cual busca defender la identidad, el territorio y la autonomía del mismo, en el contexto del proyecto del Aeropuerto, teniendo como resultandos la organización ciudadana, y la creación de canales de comunicación como las redes sociales, el voz a voz y la utilización de los medios de comunicación.

**Palabras claves:** Participación, desarrollo, territorio.

## 2.Introducción

La problemática central de la investigación está enfocada en la construcción de la segunda pista del Aeropuerto José María Córdova, (Aeropuerto ubicado en la región del Oriente Antioqueño y que moviliza personas a nivel nacional e internacional) y la movilización territorial comunitaria que ha tenido lugar por el descontento de dicho proyecto. La investigación toma en cuenta las veredas afectadas por este megaproyecto de construcción, lo que lleva a preguntarse ¿Cuáles son las estrategias de participación comunitaria que están implementando las comunidades de las veredas implicadas en la construcción de la segunda pista del Aeropuerto José María Córdova? El objetivo que se va a desarrollar durante la investigación es: Analizar las estrategias de participación que están implementando las comunidades de las veredas implicadas en la construcción de la segunda pista del aeropuerto José María Córdova. Siendo pertinente para el trabajo social investigaciones de este tipo, ya que es una profesión con una larga línea histórica de promoción al cambio social, en el marco de los conflictos sociales, fortaleciendo a los individuos como un actor social, que busca el bienestar colectivo, bajo responsabilidades éticas, y sobre todo garantizando los derechos humanos en la sociedad.

Durante el desarrollo de esta monografía se verá con más detalle el planteamiento del problema, en el cual se realiza la contextualización de la problemática a nivel regional; los objetivos, donde se muestra el objetivo general y los objetivos específicos; el estado de la cuestión, allí se puede ver con más especificidad el desarrollo que ha tenido el oriente antioqueño y las consecuencias que ha traído para los habitantes al transformarse el territorio; justificación, una amplia explicación de la decisión que se tomó de indagar sobre

el tema; marco teórico, en el cual se expone de manera detallada la teoría abordada por las investigadoras en el desarrollo categorial; metodología, explicación de la manera en cómo se están realizando la investigación, la cual contiene: tipo de investigación, paradigma de investigación, método de investigación y las respectivas técnicas utilizadas para la recolección de la información, las cuales tuvieron que ser adaptadas debido a la contingencia de la cuarentena obligatoria por el Covid-19; la población, descripción de la población en la cual se basa la investigación; resultados, en el cual se muestra el análisis realizado de la recolección de información de acuerdo a la codificación realizada por categorías para dar respuesta a los objetivos específicos plantados en la investigación; luego de esto se encontrará con una reflexión realizada sobre la relación que tiene la profesión de Trabajo social con el tema de investigación; finalmente se visualizará los anexos, en el cual se aprecian las matrices de coherencia, las cuales contienen las entrevistas aplicadas, la revisión de material digital, y las matrices intertextuales, en la cual se realizó la filtración de información por categorías y clasificación por códigos.

### **3.Planteamiento del problema**

El Valle de San Nicolás está ubicado en la subregión del Oriente Antioqueño, siendo la segunda subregión más poblada de Antioquia, después del Valle de Aburrá. Entre los municipios que lo componen se encuentra Rionegro donde se ha evidenciado transformaciones territoriales, viéndose alteradas las dinámicas sociales y económicas de la población, convirtiéndose en el centro del Oriente Antioqueño. Con la construcción de la autopista Medellín – Bogotá y nuevas empresas en el Oriente Antioqueño, se ha ocasionado

la migración de nuevos pobladores provenientes en su mayoría del Valle de Aburrá, trasladando sus familias a las zonas urbanas y rurales del municipio.

Las situaciones mencionadas en el párrafo anterior, han hecho que el auge por la tierra incremente el precio de los predios que componen el espacio, generando un fenómeno coyuntural, denominado acumulación por desposesión, término marxista que busca la acumulación de capital, manteniendo el statu quo del sistema, repercutiendo generalmente en los estratos más vulnerables. Agustín, Duran, Janoschka (2016) afirman: “que las transformaciones urbanas en Latinoamérica generan desigualdades de clases, por la producción de ciudad donde algunos habitantes no pueden asumir el costo de vida porque sus viviendas se encuentran degradadas frente a las reproducciones globalizadoras” (p.12).

Estas desigualdades sociales, se ven reflejadas en la valorización de los territorios o espacios en gestación de obras civiles importantes, como la construcción de la segunda pista del aeropuerto José María Córdoba, ya que al ser valorizado dichos sectores se generan alzas en los impuestos, aumento de estratos sociales y el costoso consumo de servicios públicos, derechos fundamentales estipulados en la constitución política de Colombia los cuales son vulnerados por el desarrollo infraestructural y urbanismo municipal que se está presentando en el oriente antioqueño.

Por otra parte, se tiene a De Paz (2010) quien referencian el año 1960 como punto de partida del desarrollo económico en la región con la construcción de la hidroeléctricas de Guatapé, San Carlos, de Jaguas y Calderas, además de la autopista Medellín-Bogotá, creándose procesos de resistencias por parte de las comunidades, ejemplo de esto es el

Movimiento Cívico del Oriente Antioqueño, tal y como lo relata el señor Carlos Ruíz sobreviviente de éste, haciendo referencia que en 1964 llegan al territorio cerca de 5.000 hombres para la creación del complejo hidroeléctrico, cambiando las dinámicas sociales, como la tenencia de la tierra, el uso de las tierras, y las actividades del hombre, a estos cambios se opusieron los líderes del Movimiento cívico, ya que rechazaban el alto costo de la energía puesto que se generaba en su propio territorio, adicionando los desplazamientos, atropellos, y compras de manera involuntaria que sufrieron los habitantes del Oriente Antioqueño. (Gallego, 2018).

En la actualidad se están adelantando estudios preliminares para la construcción de la segunda pista del Aeropuerto José María Córdova, siendo necesaria para su construcción 600 hectáreas para la prestación del servicio a población civil, militar y de carga, Nacional e internacional, por el alto flujo de pasajeros; Adentrándonos en las causales territoriales que trae la construcción de la segunda pista del aeropuerto como es el desplazamiento de las comunidades de las veredas que son necesarias desalojar de sus tierras para llevar a cabo el proyecto que se ejecutará en no menos de 10 años. Se están realizando audiencias públicas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) donde se argumenta que se están llevando a cabo los estudios necesarios para su ejecución y las instituciones encargadas afirman la viabilidad del proyecto, y el gobierno nacional servirá como gestor para hacerle seguimiento a las mesas de diálogo entre el aeropuerto y la comunidad implicada (Mi oriente, 2019).

Según el habitante de la vereda el Carmín, Arnulfo Gómez manifiesta tener poco conocimiento acerca del proyecto, afirmando que hoy por hoy no puede hacer modificación de sus bienes, desvalorizando sus propiedades e impidiendo su venta. (Gómez, 2019)

Este megaproyecto, ha hecho que un grupo de personas pertenecientes a la comunidad implicada en la construcción del segundo polígono del Aeropuerto José María Córdova busquen estrategias de participación ciudadana, una de ellas es la Veeduría Vida JMC, conformado por 15 personas, es una organización comunitaria, que se crea con base a la constitución política de Colombia y la resolución 21-002 de enero del 2016, que se les otorga mediante la personería municipal. Esta Veeduría representa a todas las comunidades implicadas en el proyecto y que podrían ser afectadas, Además movimientos como la Mesa De Derechos Humanos del Oriente Antioqueño, Afrodescendientes, la Cumbre Agraria, vienen aportando de manera significativa a la formación del equipo de trabajo de la Veeduría y también traen de hacer visibles las problemáticas que traen estos megaproyectos para la región del Oriente Antioqueño, esto nos lleva a hacernos la siguiente pregunta de investigación : ¿Cuáles son las estrategias de participación que están implementando las comunidades de las veredas implicadas en la construcción de la segunda pista del aeropuerto José María Córdova?

#### **4.Justificación**

La siguiente investigación realizada en el municipio de Rionegro Antioquia, cobra importancia para el ámbito académico debido a que las teorías puestas en discusión sobre las nuevas realidades que se están gestando en el territorio por la construcción de la

segunda pista del Aeropuerto José María Córdoba, han demostrado cambios significativos en el territorio y en las dinámicas que se dan alrededor de la tenencia de las tierras. Esta investigación pretende proporcionar conocimiento de carácter científico para el área de las ciencias humanas y sociales ya que proporciona un punto de vista holístico desde disciplinas como la antropología, sociología, psicología que son abarcadas por el trabajo social que permita realizar una lectura objetiva en este tipo de casos. La investigación es valiosa para el mundo académico, porque pretende contribuir a un enriquecimiento teórico, ya que la documentación teórica acerca de los nuevos fenómenos y desplazamiento, a causa del modelo desarrollo es mínima.

Por otra parte, la investigación tiene relación con el objetivo número 11 de los objetivos de desarrollo sostenible el cual relaciona, entre otras, los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional de las ciudades a nivel mundial, ya que a la investigación desarrollada en el municipio de Rionegro se identifica la falta de planeación frente a la idea difusa de ciudad que se está dando, por los diversos proyectos urbanísticos.

Finalmente, el trabajo social contribuye en procesos de desarrollo humano sostenible, regido por los principios expuestos en el código de ética de la profesión (consejo nacional de trabajo social, 2002, p.26) como es el principio de la integridad donde se contempla las dimensiones del desarrollo humano y social, pretendiendo articular estas dimensiones con atención y participación a la sociedad. Otro principio que es importante traer a colación, es el principio de la justicia ya que apunta al equilibrio de la redistribución de bienes y servicios y al reconocimiento de los individuos y colectividades en sus

diferencias y derechos. En los deberes de la profesión se establece la participación activa en la gestión y evaluación de servicios, programas y proyectos de bienestar y desarrollo humano social.

En relación a lo anterior, el Código De Ética De Trabajo Social, tiene una estrecha relación moral con la investigación, la cual proporciona la credibilidad y confidencialidad que necesita cada individuo, grupo, familia o comunidad afectados por la problemática investigada; esto lleva a la expresión de respeto con la que deben de ser tratados los actores sociales participantes de la investigación y a su vez para que el respeto sea reciproco para que permita la continuidad de la investigación, en donde sea reconocido el otro como persona pensante y participante activo de la investigación. El trabajo social vela por la priorización del nivel de bienestar de las personas, de la mano de los derecho y deberes estipulados en la constitución política de Colombia y el Código De Ética profesional se lleva a cabo la labor de empoderamiento a los sujetos afectados por las problemáticas sociales investigadas.

## **5.Estado de la Cuestión**

El concepto de desarrollo introducido en el Oriente Antioqueño trae consigo cambios en la realidad social distinta en la actualidad de los orientales, teniendo que asumir como pobladores distintos retos derivados del desarrollo económico de la región, tal y como lo manifiesta la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño (2018) en el informe sobre el concepto económico de la región, ya no solo se destaca en la región la agricultura y producción pecuaria sino también las industrias, y floricultivos, ocupando en hectáreas

2.247,5 un 80% del total cultivado en la región, existiendo un cambio en la vocación del suelo y el territorio para satisfacer necesidades de los mercados internacionales.

En definitiva, el Oriente Antioqueño se posiciona como un polo de desarrollo económico a nivel Nacional, según el Plan Estratégico De Oriente Antioqueño del año 2009, el cual señala que la región contribuye al producto interno bruto (PIB) en un 9,2 %, además por sus características geográficas, pone a la región en una visión privilegiada para inversiones logísticas, productivas y tecnológicas. A pesar de que el oriente contribuye en con el 9,2 % al producto interno bruto del país, la población con menores niveles de pobreza, se ubica en los municipios cercanos a Medellín, con un 20% medido por niveles de necesidades básicas insatisfechas, como inasistencia escolar, condiciones de las viviendas y servicios públicos. Mientras que los municipios de la zona de Bosques, Páramo y Embalses se encuentran en un 40% de necesidades básicas insatisfechas, siendo el nivel de pobreza superior en los territorios rurales.

Las estructuras rurales en el oriente Antioqueño se han ido transformando generando grandes impactos desarrollo económico, social y cultural en la zona, permitiendo el incremento de la población y generando grandes diferencias en los roles que desempeñan allí los actores sociales, obligándolos a crear nuevas estrategias y dinámicas, que les permitan adaptarse a los nuevos escenarios de competitividad mezclando vida citadina y rural.

Por otra parte, a nivel local, se realizó un análisis en los años 2004 y 2006 por parte de estudiantes de la facultad de ciencias económicas de la universidad de Antioquia,

señalan al municipio de Rionegro, como un nicho de concentración urbana, productiva y comercial, pues éste reúne la mayor parte de la población del sector económico. Además, el municipio se ha encargado a través de las administraciones públicas con la periodicidad de tiempo señalado, en centrar sus tareas en el desarrollo urbano, con la construcción de centros de salud, de empresas y centros educativos, prestando también servicios de apoyo financiero, servicios administrativos, comerciales, sociales y culturales mejorando no sólo la económica local sino también regional. (González, 2008)

Por otro lado, en el libro “Provincia del Oriente Antioqueño, territorio en construcción” de Restrepo (2003) el autor plantea una propuesta para concebir de una manera distinta el territorio, desde una visión de provincia, entendiendo el termino como la autonomía territorial que poseen los municipios que la conforman, para la administración de sus propios recursos, dotándolos de herramientas políticas, con el fin de proporcionar autonomía en los procesos de desarrollo locales, desde estrategias organizativas, además el Oriente Antioqueño cuenta con características geográficas y poblacionales similares que han forjado en él formas de vida, mediante costumbres, arraigos, que generan en sus habitantes identidad y apropiación del espacio.

De igual manera Restrepo (2003), argumenta que la capacidad de relacionamiento entre el espacio físico, ecológico, natural, social y cultural, admite articular los procesos de tenencia de tierra, que permiten la creación de territorio y relaciones socio-culturales que se dan por la construcción histórica de simbologías, códigos y expresiones sentimentales de las personas que habitan estos espacios, en donde no caben solo los seres humanos si no también la vida natural, ambiental y animal; esto permite la correlación de cuando, lo

individual y lo colectivo, se vuelve identidad territorial y como esto lleva a la movilización los pueblos por proyectos de desarrollo y creación de movimientos sociales o cívicos, que luchan por tener un territorio habitable.

En referencia a los movimientos sociales, el libro: Territorios rurales, movimientos sociales y desarrollo territorial rural en América Latina de Jorge Bergoa (2006), se hace una lectura de los movimientos sociales que se han desarrollado en la última década en este espacio territorial, como la defensa del agua, la selva, de las comunidades indígenas, conflictos mineros, crisis económicas entre otras, los investigadores analizan las potencialidades y sus relaciones con el territorio de cada uno de los movimientos expuestos. En gran medida los movimientos sociales en defensa del territorio en América Latina están enfocados en coyunturas ambientales, sobresaliendo las problemáticas mineras, cuestionando las formas actuales de desarrollo, entendiendo los movimientos sociales como procesos de acción colectiva que permanecen con el tiempo, siendo un elemento indispensable para las poblaciones que fueron excluidas convirtiéndose en actores sociales, además de derivar políticas decisivas para los territorios, generando procesos de desarrollo.

Colombia tiene una línea histórica de movimientos sociales, donde se ven implicados actores de la población social como lo son los campesinos, estudiantes y obreros, en la actualidad en las zonas urbanas también se gestan movimientos sociales sienten consecuencia del modelo de desarrollo del país ya que ha afectado la producción agraria y ha precarizado el trabajo, de tal manera que en Colombia el conflicto armado es el tema más relevante en los movimientos sociales por la generación de crisis humanitarias

presentadas, otros intereses que conllevan a que las personas se agrupen en defensa de algunas causas son la lucha por los derechos, minorías étnicas, ambientalistas, grupos homosexuales, entre otros y se resaltan los departamentos del Valle, Antioquia, Santander y Bogotá como los más significativos en este tema. Bergoa, J, (P, 9)

El Oriente antioqueño tiene una trayectoria histórica de múltiples movimientos sociales, en pro de la defensa del territorio, en los años 90 surgió el movimiento cívico, por la coyuntura de la llegada de industrias hidroeléctricas que aumentaron el costo de energía a pesar de que la región era productora de la misma, hoy por hoy este movimiento deja una herencia en la cual nace la organización campesina y popular por la defensa del agua la vida y el territorio del Oriente Antioqueño, Movete, las tulpas juveniles y comunitaria, sosteniendo el legado tal y como lo manifiesta Gómez (2017):

El Movimiento Cívico me dejó algo hermoso. Más que miedos, satisfacciones, y le pude abrir los ojos a muchas personas y muchos jóvenes, y el trabajo con la memoria colectiva ha sido fundamental. Hoy la intención por retomarla con la lucha contra el extractivismo es una forma atrevida pero genial de trabajar por el territorio y reactivar la memoria.

Asimismo , el Movimiento Cívico que se gestó el Peñol y Guatapé alertó al municipio de San Carlos acerca de la construcción de la hidroeléctrica, de esta manera se fortaleció el movimiento, exigiendo indemnizaciones, compensaciones, reubicaciones y planes de mitigación por los perjuicios causados, acompañado de grandes movilizaciones,

además de la participación de la comunidad en espacios donde se tomen decisiones de los recursos públicos, para evitar la mala utilización de los mismos.(Olaya, 2017)

La acogida que tuvo el Movimiento Cívico fue tan fuerte en el Oriente Antioqueño por las problemáticas similares de todas las localidades que se acordó realizar reuniones cada quince días para informar sobre el movimiento y su accionar, asistiendo organizaciones sindicales y campesinas que representaban los municipios, mientras que la central hidroeléctrica se oponía y emprendía una campaña de desprestigio hacia el Movimiento, siendo en vano puesto que al movimiento se le unían cada vez más personas. (Ruiz, 1983)

Finalmente, en el Oriente Antioqueño se viene gestando diversos movimientos sociales en pro de la defensa de los territorios para la construcción de la construcción de la segunda pista del aeropuerto José María Córdoba como son la Veeduría Vida Aeropuerto JMC, Agrodecendientes, y Movete anteriormente mencionado. Actualmente la Autoridad Nacional De Licencias Ambientales (ANLA) adelanta estudios del proyecto de la segunda pista del aeropuerto José María Córdoba, siendo necesaria para su creación 600 hectáreas, donde se encuentran asentadas diversas comunidades campesinas, dos mil doscientas cuarenta y cuatro familias de las tres veredas cercanas al aeropuerto deberán desplazarse de su territorio para darle pie a este proyecto, desde una visión de desarrollo económico. Sin embargo, las estrategias de resistencia de sus pobladores y otros movimientos sociales del Oriente antioqueño también son protagonistas en la situación coyuntural.

Son valiosos los conocimientos que deja todas las investigaciones a nivel territorial que genera amplias visualizaciones para la investigación, ya que aporta información sobre

los ámbitos contextuales del oriente antioqueño y el cómo se percibe el territorio más allá de lo administrativo y lo estipulado legalmente en la Constitución Política de Colombia. También trata temas económicos, políticos, sociales y ambientales de los cuales se puede valer la fundamentación teórica y metodología de la investigación y también brinda conocimientos sobre cómo se podría realizar la ejecución y planeación del trabajo investigativo.

## **6. Marco Teórico**

A continuación, se abordarán cuatro categorías principales de investigación de manera consecutiva, la primera de ella es territorio ya que ésta proporciona un soporte teórico y etnográfico a la investigación, puesto que este concepto explica como los seres humanos a través de su relación con un espacio geográfico determinado se apropia de éste, nombrándolo así territorio, siendo objeto de estudio para las ciencias sociales.

La siguiente categoría planteada es desarrollo, desligándose de los conceptos tradicionales de la misma, y contextualizándola en Latinoamérica para responder los problemas propios de la región a causa de las variaciones desmedidas de progreso que afrontan los países en Latinoamérica, inherentes a los programas económicos impuestos por los gobiernos de turno. Luego se presentaran los movimientos sociales y participación, ya que de esta manera se podrá responder al objeto de estudio planteado sobre las estrategias de participación implementadas por parte de los habitantes de la región del Oriente Antioqueño, frente a la coyuntura de la construcción de la segunda pista de Aeropuerto José María Córdova, teniendo en cuenta la línea histórica de los movimientos sociales en el país

y en la región puesto que se ha heredado el modo de participación frente a los procesos de desarrollo a los cuales se enfrentado la región Oriental en las últimas décadas, buscando reflexionar sobre estas acciones colectivas.

A manera de recapitulación, los estudios desarrollados sobre territorio, territorialidad y desterritorialización por (Montañez y Delgado, 1998, p65), en su texto académico: “espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional” toman en cuenta el espacio geográfico y las relaciones socio-espaciales que se construyen históricamente por las personas en el lugar que habitan.

Para entrar en materia con las categorías presentadas en los párrafos anteriores, se concibe al territorio, no solo como un espacio físico y de poder, sino también como el conjunto de relaciones sociales habitado por individuos, grupos, organizaciones y es dominio del estado. “El territorio es una construcción social” lo que implica la participación de los actores sociales y la manera diferencial que tienen como capacidad de crear, recrear y apropiar el territorio, esto hace que la apropiación sea de manera subjetiva.

Los intereses y las percepciones sobre el territorio son distintas, ya que su concepción depende de factores como a nivel local, regional, nacional o mundial. La contemplación del concepto territorial es diversa porque cambian las relaciones estatales de cooperación y los conflictos entre naciones. Tal y como cambia la realidad, el territorio también es mutable, pues depende de las relaciones políticas y las nuevas formas de organización territorial, las cuales también se están viendo afectadas en las veredas implicadas en la construcción de la segunda pista del Aeropuerto.

Se entiende por territorialidad al conjunto de prácticas materiales y simbólicas que generan apropiación del territorio espacial y a su vez identidad en sus habitantes capaces de generar un grado de control en un espacio Geopolítico, Soja (1989) trae a colación el termino territorialidad relacionándolo con el concepto de regionalidad, los cuales comparten la interacción humana, la exclusión y la inclusión con base a las relaciones de poder frente a la expansión temporalizada. De esto se infiere que la manera de apropiación de los ívidos grupos y organizaciones ejercen sobre un territorio específico, se convierte en regionalidad por sus prácticas culturales, las relaciones sociales y la manera de ejercer el poder.

Agregando a lo anterior la desterritorialización se refiere a “procesos de pérdida del territorio derivados de la dinámica territorial y de los conflictos de poder entre los distintos agentes territoriales” (Montañez, 1998 p.6) ejemplo de esto el caso de la construcción de la segunda pista del aeropuerto José María Córdoba. Este texto es importante para la investigación por su contenido en relación con las diferentes maneras de producción territorial y de poder que se dan en la posesión del espacio. La manera en que se expresan los autores sobre cómo los ciudadanos ejercen la territorialidad a través de la acción ciudadana y el sentido de pertenencia e identidad, es fundamental para dar cuerpo y sentido al desarrollo de la investigación.

En relación con la apropiación del territorio socio-espacial del anterior texto, Ávila (1999) quien en su escrito académico nos dice que: “La dinámica actual de los territorios rurales en América Latina”. Este texto es fundamental para el desarrollo informativo del objeto de investigación ya que el autor realiza un paralelo sobre la globalización y los efectos que causa para la construcción de territorialidad y también muestra el rol y la importancia de los actores sociales en el área rural y campesina.

Para hablar de regionalización y desarrollo territorial se trae a colación a Castañeda (2019) en su tesis “El concepto de desarrollo en el marco del derecho administrativo o territorial”. En la cual la autora hace aportes importantes para el fundamento teórico de la actual investigación, ya que toca temas como la creación de la región administrativa y la planificación, desarrollo desde la administración y la organización territorial según la constitución política de Colombia y fundamentalmente habla de la ley orgánica de ordenamiento territorial. Estos puntos tratados en la tesis de Castañeda (2019) tienen que ver en la actual investigación con los asuntos legales que se deben de tener en cuenta en el momento de una organización territorial o desarrollo territorial, una de ellos es el artículo 10 de la ley 388 de 1997 donde regula los concejos municipales y distritales, que aprueban el POT de los respectivos municipios o distritos, poniéndolos como autoridades competentes en materia de temas de capacidad ambiental, el desarrollo de infraestructuras en los territorios, prevención de riesgo, además del esquema de la ley 1151 de 2007 que regula los macroproyectos de interés social para la Nación (MISN) que es de mayor jerarquía que los POT pues esto son de competencia del gobierno Nacional.

Asimismo la idea de desarrollo incluida en los contextos latinoamericanos es necesario abordarla a la luz de diversos autores que ponen en discusión el concepto de progreso introducido en Occidente, el sociólogo estadounidense Robert Nisbet (1991) sostiene que la humanidad avanza con el pasar del tiempo, poniendo como punto de partida, una situación inicial como es el primitivismo, que pone a la humanidad en una posición tan inferior como nulidad o la barbarie, viéndose a través de estos ejemplos reales como la humanidad ha avanzado, a pesar de que no siempre la representación de progreso o desarrollo produce un impulso hacia delante, Nisbet(1991) manifestaba que la idea de

progreso ha servido en Occidente para darle esperanzas a la humanidad de mejorar el mundo que habitaban, pero que el problema no era que la humanidad avanzara de la misma manera que lo hace el desarrollo, el problema es que la humanidad no avanza con él en los escenarios actuales, a pesar de que hay una fuerte relación entre desarrollo y evolución, ya que quienes tienen el poder y el capital, ponen a los individuos que no lo tienen, en una posición desigual frente a estos modelos de desarrollo.

Por su parte el académico Arturo Escobar (2007) afirma que el capitalismo desorbitado que imponen las clases dominantes amenaza las raíces culturales e históricas de los países de América latina, como son las propias civilizaciones que fueron opacadas por el desarrollismo colonial, pues la visión de mundo que hoy se impone no ve a Latinoamérica con ojos de Latinoamérica, sino que ofrece una idea de desarrollo que no es propia, y hoy por hoy esto permea las dinámicas sociales y culturales de los países latinoamericanos, si bien este modelo de desarrollo hace que los pueblos se movilicen más o menos a partir de los años 70 tal y como lo señala Escobar (2007) en su libro *La invención del tercer mundo*, pues todos estos hechos han generado que los sujetos que habitan estos territorios tengan como característica la intención de movilizarse en defensa de los territorios, convirtiéndolo en sujetos revolucionarios, buscando también enfoques incluyentes dentro de este modelo, como son los Colectivos ciudadanos que anclan la visión pluriverbal de la tierra, no tienen como base proyectos globalizados, sino más bien, buscan estrategias que respetan toda forma de vida que exista en el planeta, y así generando enormes cambios en las perspectivas de desarrollo emergentes.

Los movimientos sociales en América Latina (José Seoane, 2006) a partir de la implementación del modelo neoliberal, se acercaron problemáticas sociales como la

explotación intensiva de los recursos naturales, siendo un nuevo ciclo de conflicto a partir de los años 90 ya que la renovación capitalista impuso para América latina políticas neoliberales de tendencia radical, apareciendo también en la misma década de la realidad un incremento de los conflictos de carácter social, teniendo en común ambos procesos, el protagonismo del modelo neoliberal, sumándose a esto un ciclo de movilizaciones civiles, configurando desde esta década a los movimientos sociales como protagonistas de los escenarios de contestación social, promoviendo a las poblaciones que se organizaran en defensa del hábitat de vida los bienes comunes, los recursos naturales, además del desplazamiento forzado de las poblaciones.

Hay que mencionar, además que los movimientos sociales históricamente han sido procesos de movilización ciudadana, ya que de esta manera se permite dar cuenta de las oportunidades políticas que los contextos abren a las movilizaciones sociales, teniendo en común los individuos que deciden agruparse unos intereses y objetivos en común, además de relaciones comunitarias que reafirman la necesidad.

Asimismo, la participación es la intervención de los individuos en un contexto determinado con el fin de tomar decisiones, siendo un derecho y deber de los ciudadanos y las organizaciones en una sociedad democrática. En Colombia se encuentra amparada por la ley estatutaria de participación ciudadana, basada en la constitución política de 1991, pretendiendo cumplir el objetivo de proteger, promover y garantizar el derecho a la participación en ámbitos como la política, la economía la cultura y el control del poder político, consolidándose en dos pilares fundamentales:

-Los mecanismos de participación son de origen popular y de autoridad pública como es el cabildo abierto, la revocatoria del mandato, el plebiscito y consulta popular, con

el fin de que la sociedad participe en el control y el ejercicio de los asuntos de carácter público a través de iniciativas populares, respaldándose por la ley 134 de 1994.

-La rendición de cuentas y control social se comprenden por las acciones que informan a través de metodologías, prácticas, procedimientos y resultados finales a la sociedad civil, entidades pública y organismos de control social, por parte de la administraciones publicas de carácter nacional o territorial sobre su gestión, buscando transparencia y además permitir que los ciudadanos puedan evaluar la eficacia de los procesos administrativos y así garantizar el derecho a la participación siendo de modo obligatorio para los servidores públicos (ley estatutaria de participación, 2015).

La participación ciudadana tiene diferentes significados dependiendo del auto que se trate, para unos lo que importa es la participación de símbolo de democracia, elemento de cambio social y de la creación de una sociedad participativa y nueva, otros dicen que la representación es lo que importa con el fin de participar en elecciones periódicas de democracia representativa (Ortiz, 2003).

Un individuo por el hecho de existir ya está participando sin ni siquiera darse cuenta, hay muchos modos de participación y democracia como en espacios públicos, en turismo, economía, medio ambiente, comercio, movimientos sociales, tomando decisiones respecto al manejo de recursos etc., es por esto que hay participación social, comunitaria, política, ciudadana, de acuerdo al rol que el individuo represente en el entorno en el que se encuentre identifica que tipo de participación que genera, creando una práctica sistemática de participación y de ejercicio de derechos y responsabilidades ciudadanas forjando impacto en el desarrollo en las comunidades donde la participación se convierte en

sinónimo de democracia como por ejemplo en plebiscitos, consultas públicas, revocatoria del mandato, componentes principales del cambio social y de sociedad interactiva.

Por otra parte, las acciones colectivas en Latinoamérica tienen una larga línea histórica, en el texto de Manuel Antonio Garretón, cambios sociales, actores y acción colectiva en América Latina,(2001) se tienen en cuenta, los factores económicos comunes , y modelos de desarrollo, además un rasgo característico en los contextos de los distintos países latinoamericanos son los procesos de industrialización con un fuerte rol del Estado, esto se da a mediados de los años treinta hasta los setentas, llevando a las poblaciones a asumir acciones colectivas tras los distintos conflictos ocasionados por estos modelos económicos, a pesar de existir variaciones de país en país ya que los regímenes políticos y sociales eran diversos.

En consecuencia, los modelos de desarrollo impuestos en América latina y en contextos locales como en el Oriente Antioqueño, han generado que los movimientos sociales (José Seoane, 2006) a partir de la implementación del modelo neoliberal, se acercaron problemáticas sociales como la explotación intensiva de los recursos naturales, siendo un nuevo ciclo de conflicto a partir de los años 90 ya que la renovación capitalista impuso para América latina políticas neoliberales de tendencia radical, apareciendo también la misma década de la realidad un incremento de los conflictos de carácter social, teniendo en común ambos procesos, el protagonismo del modelo neoliberal, sumándose a esto un ciclo de movilizaciones civiles, configurando desde esta década a los movimientos sociales como protagonistas de los escenarios de contestación social, promoviendo a las poblaciones que se organizaran en defensa del hábitat de vida los bienes comunes, los recursos naturales, además del desplazamiento forzado de las poblaciones.

Hay que mencionar, además que los movimientos sociales históricamente han sido procesos de movilización ciudadana, ya que de esta manera se permite dar cuenta de las oportunidades políticas que los contextos abren a las movilizaciones sociales, teniendo en común los individuos que deciden agruparse unos intereses y objetivos en común, además de relaciones comunitarias que reafirman la necesidad.

Asimismo, la participación es la intervención de los individuos en un contexto determinado con el fin de tomar decisiones, siendo un derecho y deber de los ciudadanos y las organizaciones en una sociedad democrática. En Colombia se encuentra amparada por la ley estatutaria de participación ciudadana, basada en la constitución política de 1991, pretendiendo cumplir el objetivo de proteger, promover y garantizar el derecho a la participación en ámbitos como la política, la economía la cultura y el controlar del poder político, consolidándose en dos pilares fundamentales:

-Los mecanismos de participación son de origen popular y de autoridad pública como es el cabildo abierto, la revocatoria del mandato, el plebiscito y consulta popular, con el fin de que la sociedad participe en el control y el ejercicio de los asuntos de carácter público a través de iniciativas populares, respaldándose por la ley 134 de 1994.

-La rendición de cuentas y control social se comprenden por las acciones que informan a través de metodologías, prácticas, procedimientos y resultados finales a la sociedad civil, entidades pública y organismos de control social, por parte de la administraciones publicas de carácter nacional o territorial sobre su gestión, buscando transparencia y además permitir que los ciudadanos puedan evaluar la eficacia de los procesos administrativos y así garantizar el derecho a la participación siendo de modo obligatorio para los servidores públicos (ley estatutaria de participación, 2015).

La participación ciudadana tiene diferentes significados dependiendo del auto que se trate, para unos lo que importa es la participación de símbolo de democracia, elemento de cambio social y de la creación de una sociedad participativa y nueva, otros dicen que la representación es lo que importa con el fin de participar en elecciones periódicas de democracia representativa (Ortiz, 2003).

Un individuo por el hecho de existir ya está participando sin ni siquiera darse cuenta, hay muchos modos de participación y democracia como en espacios públicos, en turismo, economía, medio ambiente, comercio, movimientos sociales, tomando decisiones respecto al manejo de recursos etc., es por esto que hay participación social, comunitaria, política, ciudadana, de acuerdo al rol que el individuo represente en el entorno en el que se encuentre identifica que tipo de participación que genera, creando una práctica sistemática de participación y de ejercicio de derechos y responsabilidades ciudadanas forjando impacto en el desarrollo en las comunidades donde la participación se convierte en sinónimo de democracia como por ejemplo en plebiscitos, consultas públicas, revocatoria del mandato, componentes principales del cambio social y de sociedad interactiva.

Por otra parte, las acciones colectivas en Latinoamérica tienen una larga línea histórica, en el texto de Manuel Antonio Garretón, cambios sociales, actores y acción colectiva en América Latina,(2001) se tienen en cuenta, los factores económicos comunes, y modelos de desarrollo, además un rasgo característico en los contextos de los distintos países latinoamericanos son los procesos de industrialización con un fuerte rol del Estado, esto se da a mediados de los años treinta hasta los setentas, llevando a las poblaciones a asumir acciones colectivas tras los distintos conflictos ocasionados por estos

modelos económicos, a pesar de existir variaciones de país en país ya que los regímenes políticos y sociales eran diversos.

Así mismo, los actores sociales y movimientos sociales desde su inicio han creado espacio de participación frente a las coyunturas de cada época, orientados a generar cambios sociales, identificándose siempre por ser parte del “pueblo,” además de tener a lo largo de la historia movimientos sociales muy representativos como el movimiento obrero, y el Movimiento Nacional, Popular, asimismo movimientos campesinos, y estudiantiles, quienes siempre han liderado los llamados revolucionarios y de participación ciudadana.

Por otro lado, la participación ciudadana en Colombia, es un amplio y vasto campo, ya que en la actual y vigente constitución de 1991 como se ha mencionado anteriormente, da pie a la ejecución de acciones colectivas, ya que los ciudadanos pueden aportar en el fortalecimiento de la democracia, dado el modelo de Estado Social de Derecho, donde se consagra la democracia, participación y pluralista como principio fundamental, dándole la oportunidad a los habitantes del territorio nacional de participar y tomar decisiones en los ámbitos que los afectan como la vida política, económica, administrativa, pluralista y cultural, además a estos elementos se le agrega a la participación como un derecho fundamental.

El caso más representativo de participación comunitaria con respecto al tema de la construcción de la segunda pista del aeropuerto José María Córdova es la veeduría Vida aeropuerto José María Córdova, por estas razones las Veedurías son vistas como uno de los mecanismos de participación más efectivos por la vía política, con el objetivo de fortalecer los procesos de participación ciudadana, en la gestión y seguimiento de procesos estatales, o de índole comunitarios.

De tal modo en el municipio de Rionegro la comunidad se encuentra participando a través de la veeduría Vida Aeropuerto JMC creándose por la coyuntura de la construcción de la segunda pista del aeropuerto José María Córdova, esta organización ciudadana tiene como postura la defensa del territorio, quienes han desarrollado una lista de peticiones a tener en cuenta, haciéndolas públicas en sus redes sociales y medios de difusión, la primera de ellas es:

El Censo del año 2018 de la población afectada, la riqueza hídrica y ecosistémica de la zona, el área donde se pretende hacer la supuesta segunda pista es distrito agrario, con producción agrícola y pecuaria, el metro cuadrado en la zona, no vale cerca 19000 pesos como lo afirmaba el plan maestro que presentó la Aerocivil, y por ultimo todos los avances en los estudios deben estar abiertos para la supervisión de la comunidad en general y en la medida de lo posible con participación de la Universidad de Antioquia, además esta veeduría realiza constantemente asambleas para informar a la comunidad afectada y demás personas interesadas para aclarar inquietudes del estado actual del proyecto. (veeduría ciudadana, Facebook, 2020).

## **7. Objetivos**

### **7.1. Objetivo General**

Analizar las estrategias de participación comunitaria que están implementando las comunidades de las veredas implicadas en la construcción de la segunda pista del aeropuerto José María Córdova.

## **7.2. Objetivos Específicos**

-Indagar el estado territorial de las comunidades implicadas en el proyecto de la segunda pista del aeropuerto José María Córdoba.

-Identificar las percepciones de desarrollo de la mesa de seguimiento con participación de la comunidad y el consultor frente al proyecto de la segunda pista del aeropuerto José María Córdoba

-Describir las estrategias de participación comunitaria que están implementando los habitantes de las comunidades implicadas en el proyecto de la segunda pista del aeropuerto José María Córdoba.

## **8. Metodología**

### **8.1. Tipo de investigación**

La investigación cualitativa es, para Denzin y Lincoln (1994), multimetódica, naturalista e interpretativa. Es decir, que los investigadores cualitativos analizan situaciones naturales, aspirando llegar a la interpretación los fenómenos del significado que las personas les otorgan. La investigación cualitativa se caracteriza por estudiar, usar y recolectar una variedad de materiales empíricos estudio de caso, experiencia personal, introspectiva, historia de vida, entrevista, textos observacionales, históricos, interaccionales

y visuales que describen los momentos cotidianos y problemáticos dándole significados, respuestas y entendiendo la vida que llevan los individuos.

Por otra parte, los autores Taylor y Bogdan (1987) afirman que los investigadores cualitativos se enfocan en comprender a los individuos dentro del marco de referencia de sus propias vidas buscando datos descriptivos, partiendo desde un punto de vista fenomenológico ya que para la investigación cualitativa es primordial apreciar la realidad tal como otros la perciben. Siendo esta la manera que el investigador cualitativo se identifica y equilibra la interacción del mundo empírico con las personas que estudia para poder comprender su realidad de manera flexible.

Este tipo de investigación es el que mejor se acopla a la investigación que se está realizando ya que se basa en las experiencias de las personas que proporciona conocimientos sobre procesos sociales, contextos sociales y fenómenos sociales haciéndose preguntas del cómo o por qué permitiendo acercarse a la indagación, teniendo en cuenta los procesos analíticos y explicativos que permiten una profunda comprensión del fenómeno social y las formas de interacción social que se presentan en las veredas que se verán afectadas por la constricción de la segunda pista del aeropuerto internacional José María Córdoba

## **8.2. Paradigma de investigación**

Los paradigmas de investigación son variados, estos poseen enfoques cualitativos y cuantitativos. Vasilachis, (2006 p. 47) considera los paradigmas investigativos como marcos teóricos y metodológicos para llevar a cabo una investigación, ya que estos permiten al investigador, acercarse a la realidad para comprenderla, conocerla y así poder

entender la importancia de aspectos simbólicos que se dan en el contexto, aspectos significativos que evidencia la vida social y el lenguaje de producción del mundo en los fenómenos sociales. Vasilache concibe 3 tipos de paradigmas para una investigación cualitativa, ella nombra como fundamental importancia que deben de ser tomados los paradigmas materialismo histórico, positivista y el paradigma interpretativo para llevar a cabo una investigación de corte cualitativo.

Teniendo en cuenta lo anterior, para la presente investigación se toma como base epistemológica el paradigma hermenéutico-interpretativo como una muestra de que el ser humano no descubre el conocimiento, sino que lo construye. Debido a que este paradigma tiene aportes de diferentes ramas de las ciencias sociales y humanas como lo son: la antropología, la etnografía, el interaccionismo simbólico y la sociología. Según Vasilache (2006) "el fundamento del paradigma radica en la necesidad de comprender el sentido de la acción social en el contexto del mundo de la vida y desde la perspectiva de los participantes". Con este paradigma el investigador busca como principal objetivo, la interpretación del significado de los hechos, indagando por los sentidos, que están detrás de los actos y de las interacciones sociales de los sujetos, así, al sumergirse en la realidad que se está investigando, debe de ubicar, relacionar y contextualizar los hechos en el ámbito social en un tiempo y espacio determinado para que sean más reflexivas y críticas las comprensiones de la realidad que lleve a cabo el investigador. Para que el investigador pueda pasar de la observación a la interpretación, debe ser un participante activo de lo que observa, y la intención no es que el investigador le dé significado a eso que está observando sino hacer explícita la significación dada por los participantes observados (Vasilache, 2006 p. 49).

Este paradigma permite al investigador comprender que la sociedad es una producción humana y que los derechos de las personas, el significado social que poseen culturalmente y los valores como seres vivientes priman por encima de su labor investigativa y de su actuación profesional. Por esto el paradigma se convierte en un conjunto metodológico y teórico, ya que al mismo tiempo se mezclan diferente manera de actuación y de pensamiento basados también en el código de ética profesional. Los patrones y modelos de interpretación que le proporciona el paradigma al investigador, le permiten obtener los recursos necesarios de entendimiento y comprensión del contexto a la hora de la actuación profesional en una investigación cualitativa. Según Vasilachis (2006) el paradigma también permite una doble hermenéutica, ya que la realidad interpretada por los investigadores y sus conceptos utilizados para significarla, ayuda a los propios actores de esa realidad a comprenderla de mejor manera y es ahí donde ocurre una apropiación y empoderamiento de parte de los sujetos para tomar acción sobre la situación que están viviendo.

### **8.3. Método de investigación**

El método de investigación que será utilizado es la observación participante (Rogelio Perea Quesada, 2004) que es considerada como un instrumento al servicio de las investigaciones cualitativas, ya que el investigador está inmerso en el territorio o campo de trabajo con el fin de comprender una cultura o conformación social a la que es ajeno, los modos y formas de vida, las dinámicas sociales, además de comportamientos, relaciones y conflictos que se presentan en los seres humanos, teniendo fundamentos antropológicos y etnográficos que construyen en marco conceptual de la observación participativa, apuntando a diversos fines describir comportamiento de los seres vivos, siendo un reto para

los investigadores sociales ya que los constantes cambios sociales que se generan en las vidas cotidianas son objetos de estudio además que dichas observaciones deben generar un conocimiento científico reflexivo y prescriptivo desde una visión antropológica.

Por otro lado, (López, 2004) manifiesta que la observación participante va dirigida hacia los grupos, comunidades y organizaciones con el fin de encontrar una percepción subjetiva de la realidad y los fenómenos desde adentro y fuera de cada grupo o comunidad que se encuentre inmersa en ella. El profesional en su labor investigativa, debe responder a las siguientes preguntas: quién, qué, dónde, cuándo, para qué, y por qué observar, generando estrategias adecuadas y eficaces para la recolección de información.

La observación participante, implica analizar el objetivo de lo que se está buscando en el ámbito social y cultural, además se debe tener en cuenta la participación de los sujetos observados, siendo solo una cuestión técnica y de sentido común en este método

#### **8.4. Técnicas interactivas para la recolección de información**

Para la escogencia de las técnicas de investigación se tomó en cuenta el libro técnicas de investigación social de Ezequiel Ander-Egg (1995) ya que el autor concibe al trabajo de campo especialmente en trabajo social como la relación del contacto directo entre el investigador y el grupo, comunidad o personas que son motivos de estudio y que se realiza en el territorio exacto de la investigación, donde a través de técnicas especialmente sociales se recolectar datos para continuamente hacer su análisis, sirviendo el dato como una medición para interpretar la realidad u objeto de estudio que viven los sujetos, como primer paso se eligieron cuatro técnicas, entrevista, grupo focal, historia de vida, y etnografía que serán aplicadas con las mesas de las veedurías ciudadanas, la comunidad del

territorio y además algunas personas pertenecientes a los movimientos sociales vigentes del Oriente Antioqueño.

#### **8.4.1. La entrevista:**

Raúl Eduardo López profesor de la facultad de Trabajo Social y humanidades de la Universidad Autónoma de Nuevo León, México (2011), pone en consideración a la entrevista como una técnica cualitativa necesaria de aplicar en sociedades como las latinoamericanas que están en constantes cambios, para interpretar las relaciones sociales a través de la subjetividad que solo proporciona la interacción con el sujeto investigado, siendo la entrevista una situación donde se expone cara a cara una conversación íntima donde se intercambia de manera recíproca información con preguntas que son un punto de partida, y donde se puede entender la posición que asume este miembro dentro de su grupo social, ya que hay situaciones que solo se pueden medir desde la subjetividad y más si se parte de un evento directo donde él ha estado presente, comunicando a partir de sus experiencias personales cómo lo vivieron, qué sintieron, qué les interesa conocer, en este caso la construcción de la segunda pista del aeropuerto José María Córdoba que solo se da a través de la comunicación directa que proporciona la entrevista.

Por otra parte, otros autores como Daunais (1993) ponen a la entrevista en una posición de observación donde el investigador puede obtener datos más útiles que cualquier otra técnica, ya que la entrevista engloba los componentes de la vida diaria, definiéndola como una técnica donde se genera una conversación de un asunto determinado, utilizando la comunicación verbal con el fin de recolectar información con una finalidad para el investigador que es más manifestada al entrevistado.

#### **8.4.2. Grupo focal:**

La técnica de grupo focal es una técnica que es definida (Hamui,2012) como un espacio que genera el investigador para que un grupo de individuos expongan sus puntos de vista frente a un tema determinado, lo que es visto en muchas ocasiones como una entrevista grupal ya que el moderador del grupo focal en este caso el investigador, estará siempre haciendo preguntas y generando discusión para que todos los participantes intervengan activamente, centrándose en la pluralidad de las opiniones ya que es una técnica colectiva, donde se invitara a un grupo poblacional determinado, como son las veedurías ciudadanas, una muestra poblacional de la comunidad de la veredas cercanas al aeropuerto José María Córdoba, y los movimientos sociales activos del Oriente Antioqueño, además de especificar un lugar cómodo para todos los participantes, teniendo en cuenta los consentimientos informados, si permiten o no grabar durante el tiempo del grupo focal, además de explicarles cuál es la finalidad del mismo, y porqué se está realizando con ellos.

#### **8.4.3. Población a investigar**

La población del Oriente Antioqueño cuenta con alrededor de 582.424 habitantes según el resultado del censo poblacional y vivienda del Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE, y por su lado Rionegro cuenta con 116.400 habitantes, esta cifra será útil para el diseño de políticas públicas y sociales.

Además, como señala el texto Oriente Antioqueño, análisis de la conflictividad, de áreas de paz, desarrollo y reconciliación, (2010) la región está compuesta por 23 municipios, entre ellos los municipios del altiplano La Ceja, El Carmen de Viboral,

Marinilla, Guarne, Santuario, San Vicente, La Unión y El Retiro. Esta zona tiene el 60% de la población del territorio oriental, de esta manera es una de las zonas con mayor número de comercio, acceso a servicios públicos, y técnicas agropecuarias, con relación a la zona de embalses, quien desde décadas atrás a concentrando gran parte de sus esfuerzos en la industria de la generación de energía, por esta razón esta zona ha ido perdiendo poco a poco su vocación agrícola.

Desde la década de los 60 el Oriente Antioqueño ha venido en proceso de modernización a través de proyectos de industrialización especialmente en el Altiplano, siendo causal de conflicto sociales, que hoy por hoy perduran en la población, especialmente en el municipio de Rionegro quien fue pionero en estas transformaciones en el altiplano, con la creación de innumerables fábricas, acelerando así el crecimiento de la población en el altiplano, además de la construcción de la autopista Medellín-Bogotá, además en el año 1985 se creó en aeropuerto José María Córdova, quien genero unas dinámicas sociales distintas en la población del municipio de Rionegro, trayendo un modelo de desarrollo donde se veía afectado la comunidad campesina, poniendo en cuestión la cohesión y tejido social elaborado durante largos años.

Hoy por hoy, esta realidad no es ajena a la población que rodea el polígono del aeropuerto José María Córdova, pues se viene proponiendo por parte de la Aero civil, y el gobierno Nacional la ampliación del aeropuerto a través de la construcción de una segunda pista, siendo necesario el desplazamiento de todas las familias que se encuentran en el territorio necesario para ésta, sin importar la vocación agrícola de muchas de las personas que ahí se encuentran, la economía campesina, los identidad, sus formas de socialización, por esta razón se crea una veeduría ciudadana, llamada el veeduría Vida creada en el año 2016, en 21 de enero a través de la resolución 21-002 de enero, otorgada por la personería

municipal, representando las comunidades que podrían ser afectadas con el proyecto, siendo este mecanismo de participación , la población objeto de estudio para la elaboración del trabajo de grado.

**Nota aclaratoria:** Por los inconvenientes presentados por la coyuntura de Covid-19 en el presente año, y por el aislamiento social obligatorio propuesto por el gobierno nacional, no se pudo realizar las entrevistas de manera presencial, previamente programadas, sino que se realizaron de manera telefónica. Anticipadamente se le informo a los entrevistados sobre la existencia del consentimiento informado, y los fines académicos de la investigación, de manera consecutiva todos aceptaron a través de una nota de voz.

Consecutivamente, los grupos focales y la observación participante fue reemplazada, por el análisis de los videos de las asambleas públicas de la Veeduría Vida, los cuales fueron hallados en la plataforma digital de YouTube.

El análisis de la información se hizo siguiendo el planteamiento metodológico de Flick (2007) para el análisis de narraciones de los entrevistados a través de diversas matrices intertextuales y de coherencia, involucrando procesos de textualización, revisión, y clasificación de la información obtenida, en las entrevistas y los videos transcritos. las matrices se encuentran disponibles en los anexos de este documento.

## **9. Resultados**

El siguiente apartado se encuentra dividido por capítulos, con la intención de dar respuesta a cada uno de los objetivos específicos que le dan rumbo a la investigación. A

continuación, se realiza el análisis de la información por medio de la triangulación de los resultados obtenidos después de la aplicación de las técnicas de recolección de información.

### **9.1. La condición Territorial de las Comunidades Implicadas en el Proyecto de la Segunda Pista del Aeropuerto José María Córdoba.**

A continuación, se presentará la situación territorial, como resultado del análisis de la información obtenida (de entrevistas y videos), de las comunidades implicadas en el proyecto de construcción de la segunda pista del aeropuerto José María Córdoba. En el primer momento de esta descripción se presentará la contextualización de la región del oriente antioqueño.

#### **9.1.1. El oriente antioqueño como productor agrícola y el impacto territorial de los megaproyectos que han afectado la zona considerada como distrito agrario.**

La descripción plasmada en este documento, va más allá de la población o la división política de esta región, sino que se aproxima a una de las temáticas obtenidas del proceso metodológico aplicado, y es la percepción de ser una región agrícola, percepción que ha venido siendo sustentada en los documentos institucionales, como es el Plan de Ordenamiento Territorial del Altiplano Oriente Antioqueño 1994-1996, en el cual se creó el Distrito Agrario, iniciativa que se presenta para afrontar el desplazamiento, el abandono del campo y la pérdida de la cultura campesina por medio de una propuesta participativa que posibilite la producción de alimentos de origen agropecuario y la promoción del desarrollo rural sostenible que sea justo a nivel social y sano para el medio ambiente (Porrás, 2009).

Este distrito, es tratado como una Unidad de gestión Territorial Agraria, dispuesta en lo que era una zona de producción agroalimentaria y forestal, en pro de la protección de las economías campesinas y el fomento de la producción agroecológica y el mercado justo por medio del desarrollo rural sustentable (Porras, 2009). Propuesta que se da en un territorio con una cobertura terrestre de 705.329 hectáreas, repartidas en las siguientes zonas: Valle da San Nicolas con 174.383 has; la zona de embalses con 180.508 has; la zona bosques con 114.916 has y la zona paramo con 235.522 has, de las cuales una cuarta parte de su extensión está dedicada a la producción y comercialización de productos agropecuarios, para el caso de los bosques constituye más del 50% del territorio, constituyéndola como una zona proveedora de alimentos y despensas hídricas (Gobernación de Antioquia, 2010).

Lo cual es coherente con la visión de los habitantes de las veredas afectadas por la construcción de la segunda pista y algunos integrantes de la Veeduría Vida, para los cuales el territorio posee un significado social y simbolismo cultural el cual también posee un valor para ellos, ya que no perciben el territorio solamente como una disputa por el poder, o algo cosificado que tiene valor comercial, “Nosotros no le ponemos precios precio a la tierra, porque hay un tejido social una historia, por ejemplo, en el caso de nosotros la familia lleva más de 200 años en la zona, no nos interesa vender a ningún precio...” (Veeduría Vida en: nos cogió la noche., 4 de agosto de 2017).

Esa posición, que realza el perfil agropecuario de esta región hace que se le valore como territorio proveedor de alimentos, lo que hace que los integrantes de la comunidad lo sientan como un territorio de libertad donde se respeta la dignidad del ser humano : “El territorio donde habito simboliza libertad y para las personas que me rodean, el lugar donde están mis condiciones de dignidad, y para mí eso es el territorio, el espacio donde se

desarrolla mi sentido relativo de la libertad”. (anónimo, comunicación personal, 25 marzo 2020) percepción que evoca a los principios del buen vivir, que asumen que la felicidad no está en poseer todos los adelantos tecnológicos que el sistema capitalista pone al alcance de su mano, sino en hacer lo que a cada persona le gusta hacer, pero con respeto a los derechos de la naturaleza.

Razón por la cual, los habitantes de la zona del oriente antioqueño establecen la base fundamental de sus interrelaciones a la naturaleza, entretejiéndolas con el territorio, la cultura y el tejido social que a través del contexto histórico se ha develado, configurando la cultura y el tejido social como significantes fundamentales para el adecuado desarrollo de los seres humanos en comunidad:

Yo creo que el territorio donde habito pues simboliza, digamos que para mí es todo el referente cultural, social, ambiental que yo tengo para mí desarrollo como individuo además es la forja donde nací y siempre estaremos propendiendo por el desarrollo de ella de una forma sostenible. (anónimo, comunicación personal, 2020)

De esta manera los habitantes de las veredas afectadas representan y conciben sus acciones en el territorio el sentido que expresa Chacón (2010) quien afirma que en todo el contexto cultural está inmerso en “conocimientos, creencias, arte, moral, derecho, costumbres y cualesquiera otras capacidades y hábitos adquiridos por el hombre en tanto que miembro de la sociedad”.

Esto quiere decir que de acuerdo al simbolismo cultural las personas entrevistadas reconocen en su territorio, las practicas materiales y la herencia de dichas prácticas que han sido legado de generación en generación en todo el territorio y el arraigo que traen consigo, este significante se encuentra en las practicas agropecuarias y agrícolas, puesto que la

comunidad en su mayoría es campesina y su principal labor es el trabajo y el cuidado de la tierra “...mi familia ha sido de por acá desde hace más de trecientos años, por eso decimos que somos raizales y el legado que hemos recibido de nuestros ancestros es que debemos cuidar la naturaleza...” (Veeduría vida JMC, asamblea, 26 de mayo 2019).

Se muestra entonces como valor relevante de la comunidad unas fuertes relaciones interpersonales entre los miembros de la comunidad situación que fortalece el tejido social, entendido como una red de relaciones sociales que se compone de diversos entornos de interacción como las relaciones familiares, vecinales y comunitarias, laborales y ciudadanas (Romero, 2006) y la regionalidad definida por Soja (1989) como un espacio en donde existe la interacción humana, se comparten espacios de inclusión, la exclusión y todas esas prácticas culturales y sociales que se van volviendo arraigo, identidad y regionalidad.

En razón a los fuertes lazos e interconexión de la comunidad con el territorio, se percibe el alto grado de preocupación de los habitantes de las veredas afectadas por el impacto negativo de la construcción de la segunda pista y las correspondientes consecuencias a nivel ambiental y social, puesto que la zona posee una gran variedad de recursos hídricos y de aves protegidas, generando alrededor del cuidado de estas una fuerte estructura social y cultural “...se está sobrevalorando variables económicas y se está dejando de lado: las dinámicas del territorio, historia, tradiciones, costumbres, cultura, y al medio ambiente. (anónimo, comunicación personal, 19 de marzo de 2020), donde se muestra la preocupación por el hecho de que la implementación de otro de los grandes megaproyectos transforme negativamente las dinámicas territoriales, tradiciones y costumbres, generando procesos de desterritorialización como consecuencia de la construcción de la segunda pista.

Se percibe temor hacia la posibilidad de la desterritorialización definida por Montañez (1998) como los “procesos de pérdida del territorio derivados de la dinámica territorial y de los conflictos de poder entre los distintos agentes territoriales”, temor que genera la creación de una veeduría ciudadana denominada “Veeduría Vida” cuyo propósito visto desde el punto de vista de los habitantes es “la defensa del territorio, la comunidad, y el tejido que existe en la veeduría...el valor social que tiene esa tierra, como aporte a la comunidad, al tejido que debe haber, lo otro es la defensa al medio ambiente...” (anónimo, comunicación personal, 30 Marzo, 2020).

Desde esta estructura conformada como veeduría ciudadana, se puede visualizar la noción de participación como una norma social de esta comunidad de construcción ancestral agropecuaria, que presiente el riesgo de verse abocados a una transformación de sus dinámicas colectivas particulares en relación a la planeación de megaproyectos en su territorio que implicarían un impacto negativo para la comunidad en general, puesto que entre los valores primordiales observados está el respeto por los derechos de la naturaleza, que son de gran importancia para ellos y razón por la que se describirá a continuación.

### **9.1.2. Derechos humanos y derechos de la naturaleza desde la perspectiva de los habitantes del oriente antioqueño**

En las apreciaciones de los habitantes entrevistados, se percibe una fuerte influencia de la cosmología de los pueblos andinos y amazónicos donde se reconocen los derechos de la naturaleza y se ha incorporado el pensamiento quechua del “Sumak Kawsay”, la cual busca la combinación del bienestar del ser humano, con el respeto a la tierra, lo cual es contrario al desarrollo, sin embargo, se presenta como una opción para enfrentar la crisis ambiental del mundo contemporáneo, razón por la cual autores como Acosta (2012)

expresan que no es una “forma de desarrollo alternativo, sino una alternativa de desarrollo” (p.309).

En razón a los principios de esta cosmología nace la Veeduría Vida, de cuyos integrantes se tienen expresiones que dan muestra del temor al impacto negativo de los megaproyectos en afirmaciones resumidas en las siguientes relaciones el desarrollo, pone a la gente del común a aguantar hambre o en riesgo de perder su vivienda; los megaproyectos favorecen a las clases políticas y económicas regionales que ostentan el poder y no tienen en cuenta el daño ambiental; los megaproyectos son sinónimo de desplazamiento convirtiéndose en una problemática social; el congelamiento de los predios es una consecuencia de una mala planificación de los megaproyectos, ya este ya se hizo y aún no está claro si se va a dar o no; no existe licencia ambiental, ni estudios que soporten la invalidación de acciones en los predios, lo cual produce temores al desplazamiento forzado y al daño ambiental.

Después de las intervenciones de los miembros de la veeduría vida, se observa una real resistencia al desarrollo económico, asimilado como el deseo de tener los mismos niveles de vida, productividad y consumo de los países desarrollados, puesto que el resultado sería que no habría posibilidades de sobrevivir en la biosfera (Acosta, 2012), el cual para este caso específico significa alejarse de un modo de vida armónico con la supervivencia de la vida en la tierra.

Por tanto, se advierte que el desarrollo representado en megaproyectos como el de la ampliación de la pista, es considerado como un atropello a los derechos humanos, ya que este pertenece a un pensamiento capitalista, que solo piensa en la utilidad económica de unos pocos, sin tener en cuenta la afectación al medio ambiente y al tejido social.

De tal manera, que la cultura y la ideología de las personas autóctonas de la región han pasado a un segundo plano, temor que viene dado por actos repetitivos, ya que en esta misma región se han llevado a cabo megaproyectos como las distintas hidroeléctricas que recogen las aguas del río Nare, que originó la construcción de varios embalses sobre la tierra de los campesinos, y en consecuencia se dieron grandes procesos desequilibrantes como fue el traslado total del pueblo del peñol en 1970, enfrentando a la población a cambios sociales y laborales, ya que se vio invadida de maquinaria pesada y de numerosos foráneos. Se vivió la especulación en la compra y venta de tierras, paros de protesta, trabajo en masa para pobladores y emigración de otros, un giro en la economía local e incremento de la población (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD, 2010).

Por lo tanto, pasar por encima de la cultura y de la identidad de las personas se ha vuelto costumbre en el oriente antioqueño, lo cual hace que ante obras tan ambiciosas la comunidad manifieste desconfianza e incredulidad hacia la Aeronáutica Civil encargada de llevar a cabo el proyecto ya que muchas personas afectadas por los proyectos anteriores quedaron desplazadas y sin un techo en donde vivir ni terreno para seguir con sus prácticas económicas.

Otra evidencia del atropello a los derechos de las comunidades autóctonas de la región se evidencia en los predios congelados, ya que no pueden vender, modificar o hacer mejoras a sus viviendas y terrenos, lo cual confirma la percepción de que en este tipo de proyectos priman los intereses económicos de las empresas más grandes y poderosas del país e incluso internacionales.

En lo que se refiere a los derechos de la naturaleza, en el artículo 79 de la Constitución Política de Colombia, se referencia a la protección de la diversidad e

integridad del medio ambiente y su conservación ecológica y fomento de su preservación por parte del Estado a través de la educación. Según lo establecido en la carta magna, la Naturaleza es de propiedad social y esto implica unas funciones las cuales son inherentes a los derechos de los ciudadanos. Razón por la que las comunidades afectadas por la construcción de la segunda pista Aeropuerto, reclaman con tanta insistencia sus derechos a la naturaleza por que hace parte de lo establecido constitucionalmente y sienten que con este proyecto están violentando ese derecho natural.

Lo cual muestra una postura biocentrica de la comunidad, donde la naturaleza es un sujeto de derechos, lo cual se ha visto plasmado en la Constitución, aceptando los valores intrínsecos del entorno, recuperando los aspectos afectivos y espirituales, llamando a la austeridad y rechazando el vivir mejor a costa de otros, pero asegurándose de que las “libertades, oportunidades, capacidades y potencialidades reales de los individuos se amplíen y florezcan” (Ramírez, 2010, s.p).

### **9.1.3. Perspectiva social del distrito agrario**

Los habitantes, vinculan el concepto del distrito agrario, a promesas que nunca se cumplen, puesto que es solo un proyecto que no tiene en cuenta las características productivas, culturales y ambientales de la región, puesto que los lineamientos del proyecto para la segunda pista en sus diseños pasan por veredas que tienen protección especial de CORNARE, condición que no ha sido tomada en cuenta : “Claro que sí, hasta el distrito agrario que le hacen exigencias al estado, la producción inclusive para el municipio, porque lo que piensan en aplanar ese montón de nacimientos, los pajaritos y biodiversidad que se ve todavía por acá, todo se ve afectado y eso que es una primicia porque nadie lo discute, una zona rural cambiada totalmente, es un tema que unos concejales quieren debatir, cómo

una zona rural puede convertirse en urbana”. (anónimo, comunicación personal, 20 de marzo de 2020).

Desde la perspectiva estatal el distrito agrario es un área de intervención del territorio, cuyos propósitos se centran en la defensa de la estructura social campesina, la producción y el acceso a la tierra, gestionando el territorio desde los aspectos administrativos, la planificación, el ordenamiento y el manejo de las fincas, la microcuencas entre otros, incluyendo los factores biofísicos, sociopolíticos y económicos; con respeto a los derechos de la naturaleza, ya que se diferencian las zonas de producción agroalimentaria de las forestales, utilizando los planes de ordenamiento territorial, regulando el uso de suelos, priorizando las formas de producción autóctonas y su relación con los ecosistemas por medio de la participación comunitaria (Porrás, 2009).

#### **9.1.4. Inconsistencias legales del proyecto de la segunda pista**

Desde la información recolectada, se percibe una creciente inquietud acerca de la presencia de irregularidades en el proceso de estudio de la construcción de la segunda pista, como son la no existencia de estudio ambiental, no es tomada en cuenta la condición de los municipios y veredas que son considerados como distrito agrario, ni las condiciones de ecosistema protegido; la no existencia de licencias ambientales, transformación ilegal del uso de suelo:

“como veeduría no hemos podido ir, nos atiende el social, pero es que el social no tiene las facultades para explicarnos cuál va a ser el daño ambiental, es más es que ellos ni siquiera saben cuál va a ser el daño ambiental, porque no les importa, porque dentro de la contratación eso no es un punto inherente al objetivo principal de ese

contrato, entonces lo más notable ahí es que no les importa, ósea no quieren pasar por la mente, no quieren pasar cuál va ser el daño ambiental, eso es lo que se ve dentro de eso”. (anónimo, comunicación personal., 30 de marzo 2020)

La principal inconformidad de los habitantes de la zona es la falta de la licencia ambiental , lo cual refuerza su principal temor a ser disgregados territorial, social, cultural y productivamente, temor que se fundamenta en el desconocimiento de algún documento donde encuentren un estudio claro en cuanto a temas ambientales y de construcción de la segunda pista; pero aún siguen con los predios congelados, sin saber con certeza si se realizara la construcción o no de la segunda pista del aeropuerto.

Lo cual tiene relación con las inconsistencias encontradas en el primer estudio preliminar realizado por la Aero Civil, el cual, según el politólogo vocero de la Veeduría Vida, no contaba con las suficientes bases medioambientales y sociales para llevar a cabo el proyecto de la segunda pista.

Situación que sería recomendable revisar, ya que la licencia ambiental es un mecanismo para establecer límites sobre el uso de la naturaleza y sus componentes. No obstante, lo establecido a través de la licencia ambiental debe estar engranado con los impactos identificados y analizados a través del Diagnóstico Ambiental de Alternativas, el Plan de Manejo Ambiental, el Estudio de Impacto Ambiental, la consulta previa y las audiencias populares (Mesa, 2007), sin embargo, todo esto no siempre garantiza que se establezcan los límites necesarios sobre las prácticas económicas que permitan la protección de los derechos ambientales.

#### **9.1.4. Posturas de la Veeduría Vida, Aeronáutica Civil y el Consorcio sobre el impacto territorial y social del proyecto.**

Desde la perspectiva de los actores que representan a los ejecutores del proyecto, como son el consorcio y la Aeronáutica Civil, estos expresan entender las inquietudes de la comunidad, más se basan en el hecho de que la ley posee procedimientos claros para la realización de los estudios prediales, aduciendo además que se realizan en diversas etapas; en cuanto a aspecto medioambiental, plantean la participación de la comunidad y el apoyo de CORNARE para la realización del estudio de impacto medioambiental, para lo cual realizarán inventarios y se procurara la menor afectación; aclarando que efectivamente no tienen licencia de medio ambiente porque el proyecto no está definido en su totalidad :

“En este momento no se tiene licencia ambiental, y obviamente no se puede sacar primero la licencia ambiental antes de definir el proyecto, porque lo primero es que se defina el proyecto con sus lineamientos y sus posibles problemas y ya después se solicita una licencia ambiental, teniendo cuenta todas las afectaciones y los alcances de causes, también tiene su parte de comunidad, su parte social, ambiental”.

(Veeduría Vida, asamblea 26 mayo de 2017)

Por otra parte, establecen la solicitud de credibilidad de la comunidad en la experiencia de la compañía, de igual manera da información de las fases del estudio, y de la manera en que el Estado prevé la compensación en el evento de que haya perjuicios La ley establece, que, en el momento de una intervención predial, es decir, que se toma el predio de la comunidad, el estado debe compensar de manera objetiva para que en ningún caso haya detrimento patrimonial para las personas, eso incluye el daño que sufre su ingreso por

no poder crear sus cerdos durante ese periodo. (Veeduría Vida, asamblea 26 de mayo de 2019).

De esta manera, las explicaciones dadas por el Consorcio de la Aeronáutica Civil tratan de proporcionar tranquilidad, seguridad a los habitantes y buscan la aceptación de la comunidad afectada por el proyecto del aeropuerto, pues el ingeniero a cargo, considera que la licencia ambiental es fundamental para llevar a cabo un proyecto de construcción y aún más cuando es tan grande e implica tanto territorio como el de la segunda pista, pero el ingeniero y en concordancia con lo establecido por la ANLA no se puede otorgar una licencia ambiental sin antes tener un estudio preliminar del impacto ambiental del proyecto (Decreto 1076 de 2015) entonces las razones que trae a colación el ingeniero de la Aero Civil, es que van a tomar en consideración todas las cuencas, ciénagas y fuentes hídricas que se ponen en riesgo con el proyecto, con esta explicación, el ingeniero muestra que para el consorcio es importante tomar en cuenta la parte ambiental que tanto preocupa la comunidad.

El ingeniero, también hace claridad sobre el interés que tiene la Aeronáutica en crear empatía con la comunidad y poder conciliar, hacer partícipe a la comunidad de esa nueva investigación preliminar que realizará el actual consorcio. Para la Aeronáutica, según la postura del Ingeniero a cargo, es importante tomar en cuenta la participación de la comunidad y no hacerla ver como un riesgo o amenaza para llevar a cabo el proyecto, si no, considerarla como aliado y que exista buena comunicación para poder llevar a cabo los estudios y valoraciones de predios para su debida valorización.

En cuanto a los predios y sus estudios, la relación que se establezca con la comunidad es fundamental, ya que así los habitantes les permitirán el ingreso a los terrenos

y realizar una valoración detallada y adecuada de cada predio. Mencionan también que en todo proyecto es necesario realizar un estudio predial de afectación y que se tomará en cuenta las actividades realizadas dentro de ese predio según la normativa para no pasar por alto ni violentar los derechos de las personas habitantes en cada predio, con esto las personas tendrán la seguridad de que sus actividades campesinas y ganaderas serán tenidas en cuenta en la valoración predial y a la hora de la reubicación se puedan establecer dichas actividades de nuevo.

Los avalúos de los predios corren por parte de un experto, el cual explica con claridad que los predios serán debidamente valorizados con cada aspecto que posea el predio, si hay un arroyo, si tiene una marranera etc. Y la valoración contendrá la descripción específica de cada predio, con sus medidas exactas y linderos. Para esto es necesario la congelación de los predios, para que la propiedad evaluada no cambie en su calculación espacial numérica ya que cada metro de más y cada mejora realizada a la propiedad tiene un valor adicional en su avalúo.

También se hace énfasis en que se debe realizar el cálculo específico de daño emergente o lucro cesante que ocasionara el impacto del desarrollo en dicho terreno, esto consiste en otorgar una indemnización monetaria por el periodo de tiempo que las personas dejaron de recibir dinero por esa actividad económica que desarrollaban en su propiedad y la cual tuvieron que parar y reubicarla. Entonces ese daño emergente es cuantificar cuanto le va a costar al campesino reubicar su cultivo o su actividad económica en otro lugar tal cual la desempeñaba antes y en suma del dinero que dejaron de recibir por el cese de sus actividades de agricultura, agropecuaria o ganadera.

Si se confrontan las dos perspectivas Veeduría Vs. Aeronáutica, a los primeros los mueve una inquietud social por el disgregamiento de una comunidad que posee unas costumbres tanto a nivel social como productivo, así como un interés centrado en los derechos de la naturaleza, y consideran, que sigue existiendo inexactitudes en el proceso; mientras que la posición de los segundos es solamente en términos económicos y desarrollistas, si las situaciones se les salen de control el Estado posee los mecanismos para resarcir económicamente a los afectados.

Lo cual implica una situación de conflicto entre la concepción de territorio, desarrollo y bienestar social, situación que no tiene límites, se ve el desarrollo como se convierte en una amenaza a las posibilidades de la vida en la tierra, generando desigualdad en la población, vulneración a los derechos humanos y la democracia, constituyendo lo que se podría llamar un “mal vivir”.

## **9.2. Las Percepciones de Desarrollo de La mesa de Seguimiento con Participación de la Comunidad y el Consultor Frente al Proyecto de la Segunda Pista del Aeropuerto José María Córdoba.**

Los habitantes de la zona comentan que la expectativa de desarrollo que las grandes empresas le pintan son mentirosas, a la comunidad no los están integrando dentro del progreso, y el desarrollo como lo conciben las comunidades e integrantes de la veeduría debe ser sustentable, que garantice los derechos fundamentales humanos, sociales, económicos, culturales y ambientales en equilibrio al progreso y no un avance que beneficie solo a empresas a gran escala.

El desarrollo, es integrar a las comunidades en el marco de un progreso, sabiéndolo llevar de la mano, de sus recursos, ya sea de ricos, y no hemos hablado de la parte campesina, de la soberanía alimentaria, enmarcándolo y llevándolo bien llevado para ir hacia el progreso, en conjunto, no montando a un campesino a un edificio de 30 pisos, como ha sucedido aquí en esta zona, generando sombra a sus cultivos que no dejan producir. (anónimo, comunicación personal, 30 de marzo del 2020)

El concepto de desarrollo adopta múltiples significados, dependiendo del punto de vista del cual se trate, pues una cosa es la realidad de cómo se está llevando a cabo el desarrollo y otra el cómo se concibe el desarrollo desde las perspectivas de los habitantes del municipio, uno de los entrevistados describe el desarrollo como:

“sustentable, que garantice los derechos fundamentales humanos, sociales, económicos y ambientales en equilibrio al progreso” (anónimo, comunicación persona, 30 de marzo del 2020)

Dando un concepto integral y equitativo del desarrollo, donde el ser humano genere y desarrolle la capacidad de avanzar de manera integral y armoniosa con el único fin de mejorar la calidad de vida en conjunto, haciendo uso eficiente y racional de los recursos.

Por su parte, el proyecto que se va a llevar a cabo en el aeropuerto JMC parte desde una concepción de desarrollo preeminentemente económico. La Aeronáutica Civil sostiene que esta construcción traerá consigo un gran impacto de desarrollo al departamento de Antioquia y atestigua que el proyecto de la construcción de la segunda pista sí aparece definido en el plan maestro y está programado para el año 2030. Los habitantes no lo ven

así pues los tomó por sorpresa por la forma como las comunidades entienden su bienestar y “desarrollo humano” puesto que las personas encargadas de proyecto pretenden obtener una ganancia monetaria y la forma en que pretenden recompensar los derechos fundamentales humanos, sociales, económicos, culturales y ambientales, violados y que se están vulnerando, es por medio de dinero, a costa de la armonía que viven los residentes en su hábitat, donde en su mayoría desarrollan la actividad económica agrícola, estos atropellos se están viendo en donde se supone hay un Estado social de derecho, mostrando falsas expectativas y generando desencuentros.

En coherencia, el Arturo Escobar (2007) Autor que afirma que el capitalismo impone las clases dominantes que amenazan las raíces culturales e históricas de los países de América Latina, como lo son las civilizaciones que se opacaron por el desarrollo colonia, ofreciendo una idea de desarrollo que no son propias, generando grandes cambios a las dinámicas sociales y culturales. Por lo tanto, el desarrollo que le están vendiendo a las personas hoy en día es un desarrollo que no genera armonía entre la comunidad y se generan modificaciones que traen impactos negativos.

Precisamente en el oriente antioqueño no se está generando armonía equitativa y el desarrollo que se está proponiendo es netamente económico, el cual beneficia a grandes grupos financieros, pero la comunidad no obtiene tiene ningún avance ni beneficio.

“Este proyecto trae desarrollo para unas clases, digamos que para unas élites económicas inclusive no de orden local, ni de orden regional, trae beneficios económicos para una base extranjera y el proyecto hasta donde yo

tengo entendido no plantea ninguna base de beneficios para la región o para la localidad, no le aportaría al desarrollo, pondría al municipio como un lugar de paso, un lugar de bodegaje, no le prestaría ningún servicio ninguna rentabilidad a lo local, y pondría en riesgo unas vocaciones de permanencia de muchas comunidades que están alrededor de ese polígono” (anónimo, Comunicación personal, 25 de marzo de 2020).

Además, la construcción de la segunda pista del aeropuerto José María Córdova que se piensa llevar a cabo es un proyecto que visto desde la comunidad no es viable, ya que hay un vacío jurídico donde se exige licencia ambiental con la cual no cuenta con los permisos legales, afectando los derechos de la comunidad y la naturaleza.

Al día de hoy no tienen licencias ambientales, yo lo que creo es que solamente hay un proyecto, congelaron los predios no más, pero de ahí a que ya haya un desarrollo de las pistas más amplias, no conozco y creo que no de hecho hace quince días preguntamos en el ministerio del medio ambiente que nos mostrara las licencias ambientales para la construcción de la segunda pista y definitivamente no hay licencias entonces es un proyecto a largo plazo ya lo están hablando ya congelaron, lo van a hacer en algún momento, pero no hasta hoy no. (anónimo, comunicación persona, 21 de marzo del 2020)

Por otra parte existen dos visiones opuestas entre el pueblo y personas ajenas con intereses diferentes hacia el proyecto, los proyectos de desarrollo que parten de una visión economicista direccionándose a una visión hegemónica, van en contravía de los derechos de las comunidades y en ocasiones utilizan de manera amañada los requerimientos legales

que se necesitan para realizar un proyecto de esta magnitud, por esta razón la comunidad al conocer la noticia de que habría una construcción de una segunda pista en el aeropuerto José María Córdova, la Veeduría vida, y personas interesadas en saber más afondo sobre el proyecto empezaron a indagar e investigar, el cómo se iba a llevar a cabo este plan de construcción, en el cual se encontró que habían muchas irregularidades en el procedimiento que se piensa llevar a cabo, ya que para un proyecto de esta tamaño se debe de contar con ciertos permisos y licencias, por esta razón la veeduría en conjunto con la comunidad construyeron un documento producto de las investigaciones realizadas al plan maestro, este plan consta de tres etapas y en ninguna de esas hablan de la construcción de una segunda pista, pero aun así se contrató consultaría para la viabilidad de la construcción, también encontraron que no se cuenta con la licencia ambiental correspondiente, personas pertenecientes a la Veeduría se encargaron de validar esta información con el ministerio de medio ambiente. Este tema no ha sido totalmente claro, por tal razón la segunda pista es una expectativa que se piensa realizar porque en el plan de desarrollo definitivamente no se encuentra nada acerca de este proyecto que ya está generando afectaciones a los habitantes de esta zona.

La veeduría a través de investigaciones afirma que el proyecto no cumple con los requisitos obligatorios y en el plan maestro no se habla de segunda pista y el ingeniero que pertenece a la aeronáutica civil afirma que para el año 2030 se tendrá segunda pista que se encuentra definido en el plan maestro.

Por lo tanto, desde el plan maestro, los ingenieros explican que se va a tener una pista paralela a 1.350mts de 3500mts donde se satisfaga las necesidades que se requieren en el aeropuerto, a la región de Antioquia y que impacte el desarrollo, ya que cuando se

construyó el aeropuerto a JMC fue por necesidad, y la construcción permitió grandes desarrollos en la zona, construcción de vías y comercio que generó impacto en la región.

El crecimiento que ha tenido la región de Antioquia en materia de aeronáutica es de más de 8 millones, es dos veces la población de Medellín. Nosotros la aeronáutica civil, responsables de una región, de una comunidad, tiene que proyectarse hacia eso. (anónimo, comunicación personal, 18 de junio de 2019).

El Oriente Antioqueño es visto como potencia para el crecimiento de desarrollo económico, está es una de las razones por lo cual se pretende ampliar el aeropuerto José María Córdova, proyecto que desde el principio no ha sido claro para los afectados, en la primera reunión que se tuvo con la comunidad para contar acerca del proyecto les dijeron que cerca de ochenta hectáreas serían destinadas para el proyecto donde no solo se construiría la pista sino que también habrían lugares de entretenimiento como centros recreativos y zonas hoteleras, tratando de sacar el máximo provecho económico a la zona. Es allí donde la veeduría sale en acción a defender el pueblo afectado, generando razones válidas para reducir el terreno de construcción, que se tenía previsto anteriormente, la veeduría y la comunidad no sienten necesario el proyecto y no se ha tenido buena acogida a la noticia, porque no está habiendo un desarrollo equitativo poniendo en riesgo la permanencia de las comunidades alrededor del polígono.

Sin embargo, este proyecto ya está generando afectaciones a las poblaciones que hacen parte del polígono y a sus viviendas porque sus predios a pesar de que no está concreta y segura la construcción de la pista, ya se encuentran congelados. De llevarse a cabo este proyecto, está en juego las dinámicas territoriales y tejido social construido, generando un daño social a miles de personas que han habitado toda su vida en esta zona,

desde las historias, tradiciones, costumbres, cultura, entorno en el que se encuentran, medio habiente, hasta lo económico.

El desarrollo que se está proponiendo en el Oriente antioqueño es netamente económico para determinados mercados, clases sociales y políticas, generando una incertidumbre a los habitantes afectados porque no tienen claro que va a pasar con sus predios y cómo van a ser reubicados sin generar mayor impacto en su estilo de vida que ya llevan de costumbre, por lo tanto se trae a colación al autor Robert Nisbet (1991) quien sostiene que la humanidad con el pasar de los años debe tener un avance pero la mayoría de las ocasiones el progreso o desarrollo que se obtiene no produce un impulso hacia adelante, sino por el contrario un retroceso. El problema no es que la humanidad avanzara de la misma manera que el desarrollo, el problema principal es que la humanidad no avance con él en los espacios actuales.

### **9.3. Descripción de las Estrategias de Participación que están Implementando los Habitantes de las Comunidades Implicadas en el Proyecto de la Segunda Pista del Aeropuerto José María Córdoba.**

La veeduría Vida JMC desde sus inicios hasta la actualidad, es una organización de base social, compuesta por quince personas, campesinos y académicos nativos del territorio vecino al Aeropuerto José María Córdoba del municipio de Rionegro, Antioquia. Esta organización tiene como principios y ejes rectores, aquellos contemplados en la constitución política de Colombia, además de las costumbres ancestrales, el Estado social de derecho y la democracia participativa.

Conjuntamente también cuenta con el respaldo de personería municipal, mediante la resolución 21-002 del 21 enero de 2016, además como un método de participación popular

por la comunidad, puesto que es un espacio de convergencia entre el Estado, las autoridades del aeropuerto y todas personas afectadas por el proyecto de la segunda pista, pues estos espacios tienen como fin, buscar que la sociedad participe, y ser la voz de las comunidades cuando estas se ven vulneradas, al mismo tiempo que las veedurías deben ejercer control en los asuntos de carácter público estando respaldada por la ley 134 de 1994, del mismo modo que otros métodos de participación ciudadana, que también se encuentran contemplados en la anterior ley, como el cabildo abierto, el plebiscito, la consulta popular y la revocatoria del mandato.

Ahora bien, las veedurías ciudadanas son un instrumento jurídico y social que utilizan frecuentemente las comunidades en el país, gracias a las herramientas que proporciona la constitución política del 91, donde se da pie a los ejercicios de participación respaldando las organizaciones sociales que se agrupan, en este caso la Veeduría Vida, donde las personas en su mayoría pertenecen a las veredas implicadas en el posible desplazamiento por la segunda pista del Aeropuerto José María Córdova hacen un análisis al proyecto, y además vigilan y comunican por diversos canales de comunicación al resto de la población cómo se está llevando los avances de este, abordando temas cómo la afectación ambiental y social al territorio, ya que manifiestan recurrentemente la gran cantidad de fuentes que serían afectadas con la construcción del polígono, poniendo en riesgo la conservación no solo la especies animales que habitan este territorio, sino también la de futuras generaciones del municipio y los municipios aledaños.

Se avanza en el ejercicio de la participación activa, en diferentes espacios.

Es decir, la Constitución y la Ley les brinda a los ciudadanos distintas maneras de incidir en la construcción de lo público, por medio de sus instituciones. Pero para

el caso puntal de la Veeduría VIDA JMC, la organización hace un análisis de las decisiones del Estado respecto a la segunda pista desde lo técnico, jurídico, social, ambiental y cultural. Y conforme a cada situación en particular, se emprenden medidas legales o de otro tipo según el caso. Es así como se han presentado demandas en diferentes instituciones, pero a su vez también se ha generado espacios de participación con los actores implicados en el proyecto de la segunda pista, donde la comunidad también se puede pronunciar conforme a sus intereses. (anónimo, comunicación personal, 23 de marzo del 2020).

Dicho de otra manera, la veeduría no solo tiene como lucha la defensa de los derechos de las comunidades sino también del territorio, pues al ser declarado de utilidad pública y social, para atender las supuestas demandas de crecimiento proyectadas por el aeropuerto José María Córdova, se ve claramente en riesgo, por la transformación acelerada de desarrollo en el municipio, sin tomar en cuenta la conservación de la biodiversidad con la que cuenta Rionegro. Tal como lo expresa Cornare (2019) la autoridad ambiental en la región, en un estudio público, nombrado los referentes ambientales para la construcción de los planes de desarrollo en los municipios en su jurisdicción del año 2019, Rionegro cuenta con un total de 736, 97 % de áreas protegidas, en la zona rural del municipio, además de las inmensas fuentes hídricas, que en el momento no son suficiente para la actual demandan en el Oriente Antioqueño que sobrepasa el 50% pues el crecimiento desmedido pone al municipio y a la región en riesgo, al mismo tiempo que la calidad del agua que le llega a los rionegreños no es la mejor, aludiendo al daño ambiental por parte de la falta de planeación de las autoridades responsables.

En definitiva, el Oriente Antioqueño, cuenta con zonas altamente biodiversas y fértiles, encontrándose diversos bosques, tropicales húmedos, plantas potencialmente medicinales, además de especies provenientes de América del sur, como Brasil, y Ecuador, y la gran importancia de la agricultura en las zonas alrededor del polígono, introducidas voluntariamente en estas comunidades, arraigándose en ellas, que permite la supervivencia de sus habitantes y los otros municipios aledaños. Quijano, 2016)

La veeduría Vida JMC cuenta con estrategias de comunicación y defunción de sus resultados, a través de informes de prensas, la utilización de redes sociales, y la promoción de la participación comunitaria, las cuales se narran de manera detalla a continuación:

Hay que hacer notar, que de acuerdo a ley 850 del 2003 las organizaciones sociales y comunitarias pueden vigilar las gestiones públicas y la Veeduría vida desde su creación ha buscado los puentes de comunicación entre la comunidad, el Estado y la Aero civil que es la entidad encargada del proyecto de la construcción de la segunda pista, hasta el día de hoy los resultados que han logrado como organización civil, es identificar con base al plan maestro del municipio de Rionegro que no es necesario dicha construcción para el desarrollo del país puesto aún las operaciones son normales, incluso mínimas para pensar en un proyecto de esta magnitud, entonces este proyecto solo responde a un desarrollo desmedido y sin planeación que se imponen en el municipio por diversas elites locales y nacionales, pero dicho análisis hecho por la Veeduría solo ha recibido evasivas por parte de la Aero civil y poco apoyo por parte de los representantes estales. A pesar de esto la veeduría ha logrado organizar la comunidad invitando a todas las personas afectadas e interesadas por el megaproyecto a audiencias públicas que se realizan mes a

mes , y además también visibilizar la problemática a nivel local y departamental la veeduría Vida JMC cuenta con estrategias de comunicación y difusión de sus resultados, a través de informes de prensas, la utilización de redes sociales, y la promoción de la participación comunitaria, utilizando diversos medios de comunicación, como las redes sociales, la radio, y la televisión.

La veeduría vida desde sus inicios ha buscado comunicarle por distintos canales a toda la población interesada del proyecto de la segunda pista del Aeropuerto José María Córdova las normatividades vigentes, los planes y los controles que rodean el proyecto, además cuentan con una página de Facebook donde se le informa las respuestas de la Aero civil, qué se publica en presa del proyecto, qué piensa la comunidad, cómo está actuando la institucionalidad antes la vulneración de algunos derechos por parte de los representantes del Aeropuerto.

Nosotros realizamos asambleas periódicamente, tenemos comunicados, en whatsapp, y tenemos una página de Facebook, entonces por ahí ponemos la estructuración de eso, estamos levantando que está muy suspendido por toda esa cosa, y estamos levantando un censo poblacional, cuantitativo y cualitativo de las clases de personas, de las cualidades que tiene esas personas, de cuántos se dedican a eso, cuántos son discapacitados, cuántos son desplazados, cuántos han salido de otros territorios por violencia, cierto, cuántos han sido víctimas de ejemplificación, en mi caso ya han sido desplazados por la construcción del primer aeropuerto, de casas aledañas, lotes aledaños. (Anónimo, comunicación personal, 30 de marzo del 2020).

El segundo canal utilizado por parte de la veeduría es la aplicación de whatsApp donde se envían mensajes a una red de personas de la comunidad, invitándolos a las audiencias y eventos, propuesto por la veeduría Vida.

Por consiguiente, se realizan audiencias públicas donde se invita a todos los interesados por medio de la voz a voz, o las redes sociales a participar y se suben los videos de las audiencias en la plataforma de YouTube, además de participar en medio de comunicación locales como mi Oriente y en el canal departamental Tele Antioquia, con la intención de visibilizar la problemática vivida ante todos los colombianos.

Como resultado las organizaciones en el contexto actual deben buscar medios emergentes, ya que las redes sociales se han convertido en un espacio de participación, puesto que las protestas o temas que generan indignación en las poblaciones, como es el caso del desplazamiento de un sinnúmero de familias por la construcción del segundo polígono, y las evidentes afectaciones ambientales del territorio, hacen que las nuevas tecnologías los hagan partícipes a más personas, pues las redes sociales han cambiado la forma de comunicarse de las personas y también la forma tomar acciones colectivas, tal y como lo manifiesta Rodrigo Corrales Mejía, (2015) en su texto “el impacto de las redes sociales sobre la participación ciudadana en procesos electorales y la democracia” las redes sociales, tienen un rol activo y creciente dentro de las relaciones humanas, y esto puede ser utilizado para la promoción de la participación ciudadana, colocando al ciudadano, como protagonista de la ejecución, fiscalización y evaluación de los interés colectivos, pues los sentimientos individuales pueden verse reflejados y esto puede llevar a que muchos otros se organicen y hagan más visible un tema o problemática. En las redes sociales de la Veeduría vida las personas comparten sus experiencias personas contando

cómo están viviendo la construcción de la segunda pista, y cómo desde ahora están viviendo sus afectaciones, mientras que la veeduría muestra su avances, las publicaciones en prensa local , y las redes sociales, ya que todo se hace mediante su autogestión, para que las personas que reciben la información puedan sacar sus propias conclusiones, de esta manera los movimientos sociales buscan la manera a través de los métodos no tradicionales de organizarse y comunicar qué está pasando en sus contextos.

Con respecto, a la posición de la comunidad que rodea el polígono con la veeduría y el conflicto de intereses que se está gestando con la venta de las tierras las poblaciones de las veredas implicadas en la construcción de la segunda pista del Aeropuerto José María Córdova se encuentra en una posición de poca credibilidad ante las acciones realizadas por la Veeduría Vida, pues es un escenario que no es tradicional y que puede llegar a ser nuevo para muchos de ellos y que puede llevar al rechazo de dicho accionar, además también se encuentra el conflicto de intereses que se presenta frecuentemente entre las juntas de acción comunal, pues si bien estos espacios han sido con frecuencia estos espacios que han sido creados como un instrumento protector de los derechos de las comunidades y el desarrollo local, que cuentan con toda potestad para alzar la voz ante cualquier ente institucional, en representación del territorio, en ocasiones no defienden los intereses del colectivo sino ponen por encima sus intereses individuales, estableciendo una relación con las administraciones locales, donde quedan cooptadas las visiones institucionales sobre las del colectivo, con relación a los favoritismo, que hacen que no tenga tanta autonomía a la de plantear una postura crítica frente a una situación determinada , engañando a las personas que creen en la información que proporcionan las juntas. Teniendo en cuenta además que los modelos de desarrollo son impuestos de manera recurrente por los entes Estatales

locales y esto hace que las personas no crean ni participen en procesos como la Veeduría Vida por los constantes engaños a lo largo de sus vidas y toman una posición de resiliencia frente a las afectaciones generadas por la construcción del segundo polígono.

Lo que pasa es curioso, yo siempre he estado en procesos de veeduría, en luchas de veedurías de salud, pero uno siempre sabe a quién está defendiendo, siempre, por ejemplo no le han dado una cita, no le ha autorizado un procedimiento y eso es la veeduría de la salud a defender un usuario, dentro de esta veeduría pasa lo siguiente, hay mucha gente que quiere vender, entonces lo creo que la veeduría va a entorpecer eso, es difícil porque nosotros queremos el apoyo de toda la comunidad como tal pero el que quiere vender cree que le vamos a entorpecer eso porque cree que va a vender mucho más caro, pero bueno en este reino tiene que haber de todo, esto no es tan fácil, de pronto queremos defender os interés de uno pero de pronto afectamos los interés de otros, pero bueno yo sé que esto va a ser para bien. (Anónimo, comunicación personal, 30 de marzo del 2020)

Por otro lado, es común ver en la población colombiana, desarrollan profundamente la capacidad de resiliencia frente a situaciones que son adversar, como es el posible desplazamiento por la construcción de la segunda pista del Aeropuerto José María, pues las situaciones dolorosas y violentas son tan comunes en la línea histórica del país, que las personas tienden a naturalizar estos acontecimientos en sus vidas, y no acuden a las luchas sociales para modificar su realidad, sino más bien buscan avanzar y ser optimistas para sobrevivir en su nueva escenario, sobreponiéndose fácilmente de estas adversidades.

En otra medida, el papel de las comunidades, es necesario mencionar la importancia el acompañamiento por parte de la ciudadanía, la académica para la obtención de recursos necesarios para las acciones que se llevan a cabo por parte de la Veeduría Vida JMC.

En primer lugar, es necesario aclarar que la veeduría Vida no cuenta con ningún tipo de apoyo económico estatal, ya que todos los recursos con los cuentan hasta el momento, son propios, gracias a las acciones voluntarias de sus participantes, pues para llevar a cabo la ejecución de sus planes deben contar con dinero, y además de la participación de las comunidades que son el foco de defensa, ya que las acciones colectivas en defensa de los derechos, generan mayor presión social y jurídica, puesto que estas propuestas populares tienen validez en la constitución política de Colombia, siendo las veedurías ciudadanas el mejor instrumento para el control de proyectos como la segunda pista del aeropuerto.

Por esta razón se debe contar con mayor apoyo no solo de la ciudadanía sino también de las academias que se encuentran en la región del Oriente Antioqueño, pues el conocimiento científico, puede acelerar y dar más credibilidad a los procesos que llevan a cabo, como la realización de estudios ambientales, que muestre cuál será el impacto del proyecto en este contexto, pues actualmente no cuentan con los recursos suficientes para pagarle a un tercero, ya que la Veeduría Vida no recibe ningún tipo de apoyo por las administración municipal ni de otra organización, lo cual entorpece los procesos desarrollados por ésta.

Consecutivamente la Veeduría Vida, dentro de su contexto como mecanismo de participación manifiesta recurrentemente la poca cooperación de la comunidad implicada pues en su gran mayoría las personas tomaron una posición desinteresada frente al proceso

de creación del segundo polígono del aeropuerto, ya que por parte de la Aero civil ya se han hecho propuestas económicas por la compensación por sus casas o terrenos y esto hace que muchos de los habitantes vean esto como una salida, y no la lucha social como lo viene haciendo durante varios años la veeduría Vida, pues muchos de ellos desconocen la grandeza de sus propios territorios y las implicaciones sociales que se avecinan, ya que no saben dónde serán reubicados, además de la lucha por los recursos naturales y la autonomía alimentaria que se pone en riesgo, ya que en las grandes urbes donde muchos tendrán que vivir no podrán seguir cultivando, y esto pone en peligro no solo a la misma población sino también a gran parte de los Orientales que cuentan con estas veredas como despensas agrícolas.

Por consiguiente, los habitantes que no están de acuerdo con la construcción de la pista y se ven claramente vulnerados, manifiestan mucha desesperanza frente a sus futuros y sus territorios, Héctor Jairo Gil un habitante de unas de las veredas que rodea el polígono se expresa de la siguiente manera:

Como campesino estamos muy preocupados por la presión que hay sobre nuestra tierra, que todos estos hermosos bosques van a ser cambiados por selvas de cemento, selva duros, pisos duros, estos son pisos blandos llenos de naturaleza, llenos de vida que de hacerse ese proyecto se van a destruir, va a haber un cambio total de la geo forma de la tierra porque esto no se va a volver a ver, nosotros sin pistas podemos vivir pero sin naturaleza ni arboles va a ser muy difícil que nosotros vivamos y nuestras generaciones futuras. (Anónimo, comunicación personal, 25 de marzo de 2020).

Por esta razón y otras más, es necesario que las comunidades de las veredas afectadas reciban educación, de cómo podrían llevar de la mano de veeduría u otro mecanismo de participación una ciudadanía activa, como se expresa en un estudio realizado por la Universidad Autónoma de Hidalgo,(2007) estos procesos de formación de competencia y motivación para la ejecución de estos ejercicios de democracia, reconociendo principalmente la problemática que los aqueja, pues esto hace que evolucione las acciones encaminadas a la solución del mismo, pero para esto es necesario la educación que fomente el compromiso de la ciudadanía activa, formando el sentido de pertenencia frente al territorio, o comunidad, desplegando así un compromiso de estar involucrado en una causa social.

Hay que mencionar, otros escenarios tradicionales como el concejo municipal y las juntas de acción comunal no han generado hasta el momento ningún acompañamiento efectivo a la veeduría Vida, pues son frecuentes las evasivas de a quién le corresponde generar presión frente a los posible y visibles atropellos de la construcción de la segunda pista, sin embargo la personería municipal dentro de sus funciones tienen la responsabilidad de defender de los derechos humanos y orientar a los habitantes sobre el ejercicio de la defensa de los mismos, la personería ha hecho hasta el momento un acompañamiento pertinente dándole una priorización a la situación que están viviendo los habitantes de la veredas que rodean el polígono, asociando así las acciones de la veeduría y la personería en estos espacios.

A causa de esto, es necesario destacar la necesidad de otros escenarios existentes de participación ciudadana, que posibilitan mayor intervención y participación de las comunidades, que materializan la democracia participativa, para empezar los concejos

municipales son espacios claves, ya que son entidades territoriales que gozan con autonomía para la gestión de sus intereses, y una de sus funciones principales es la planificación del desarrollo económico y social dentro del territorio de su jurisdicción. Por esta el concejo municipal del municipio de Rionegro no solo debe escuchar y apoyar a la veeduría vida, sino que es un deber dentro de sus funciones, pues que es el organismo local, ante la sociedad que se encarga de velar por el bienestar de sus ciudadanos y que los procesos de desarrollo sean de interés de sus poblaciones.

Por otro lado, las organizaciones de acción comunal, que también se encuentran dentro del marco de la participación comunitaria y la democracia, también deben responder a situaciones como la construcción de la segunda pista, pues principalmente están conformadas por representantes de la población, que son la voz de toda la población que los eligió pues ven la defensa de sus intereses puesta en estas personas, además estas juntas deben hacer interlocución en los estamentos políticos, y públicos, para concertar programas de desarrollo social y por ende de interés común, por tal razón cuentan con toda la capacidad y acompañamiento por parte de la ciudadanía y el Estado, para proteger a las personas que representan, fomentado la capacidad de gestión y participación.

Así mismo, es importante reconocer el papel de los movimientos sociales en América latina, como lo expresa José Seone, (2006), desde la implementación del modelo neoliberal, que trajo diversas problemáticas sociales, de explotación de recursos naturales, hacen que aparezcan organizaciones que busquen la defensa de los territorios, sumándose a un ciclo de movilizaciones civiles, poniendo a los movimientos sociales de protagonista en distintos escenarios, promoviendo a las poblaciones que se organizaran en defensa del

hábitat de vida los bienes comunes, los recursos naturales, además del desplazamiento forzado de las poblaciones.

El Oriente Antioqueño, tiene una larga trayectoria de movimientos sociales, entre ellos el movimiento Cívico que en su momento expresó su inconformidad por las problemáticas que atravesaba la región como los mega proyectos hidroeléctricos que no tomaban en cuenta la voz de los pobladores, sino que ponía por encima los intereses económicos que imponían unas nociones de desarrollo estipuladas por el gobierno nacional, lo cual llevó a largos años de lucha social. Pero en el caso de la construcción de la segunda pista los movimientos sociales que han heredado las distintas luchas en el Oriente, están en una posición pasiva, gracias a que el proyecto se piensa para aproximadamente 20 años, y frecuentemente las organizaciones sociales actúan en las coyunturas dejando entonces la labor a la veeduría Vida, quien desde e identifica las problemáticas y por qué se deben tomar acciones desde este momento, pues la Aero civil ya vienen afectando a las población Oriental.

Por lo que se refiere a la línea histórica de los movimientos sociales en Oriente Antioqueño ha sido en defensa del territorio, el agua y la vida, por esta razón deben sumar sus esfuerzos con otros escenarios de participación comunitaria, a través de la articulación de sus quehaceres, de orden local y regional, a través de la participación popular.

## **10. Reflexión**

Fundamentalmente, el trabajo social es una profesión con la capacidad de realizar lecturas a nuevos contextos y cambios sociales, el caso de las comunidades de las veredas

que rodean el polígono de la segunda pista del aeropuerto José María Córdova no es una realidad ajena a ésta, así desde las ciencias sociales se asumen diversas posturas epistemológicas que permiten que la fase de intervención, de soluciones acertadas a las necesidades de las poblaciones, así la investigación hecha, fue posible articular conceptos como desarrollo, territorio, y movimientos sociales en el quehacer de la profesión.

Del mismo modo, la responsabilidad del trabajo social en estos casos obliga al profesional al tener una visión holística y crítica, pues la complejidad humana hace que los métodos de trabajo se exijan cada vez más efectivos. Esto hace que los profesionales puedan dimensionar las concepciones que tienen los sujetos sobre su territorio, pues las relaciones humanas que allí se gestan, se dan a partir de la construcción de la cultura, de esta manera, a la luz del caso de la comunidad del municipio de Rionegro los habitantes y en especial las personas pertenecientes a la veeduría Vida, ven su territorio como el lugar donde desarrollan sus prácticas diarias, que se han convertido en sus costumbres y ancestralidad, además que su relación con la tierra, les permite una solida economía, que también genera para el resto de la región, seguridad y soberanía alimentaria.

De esta manera, el modelo de desarrollo impuesto en el Oriente Antioqueño, que hoy por hoy repercute en el municipio de Rionegro con la construcción del segundo polígono de aeropuerto, no solo pone en riesgo la comunidad que será posiblemente desplazada, sino también a la región, pues es claro que el costo social y ambiental que se tendrá que pagar es muy alto, pues este territorio, está asociado a largos procesos históricos, que ha generado formas de vida, que forjan bienestar en sus habitantes. Finalmente, esto hace que una disciplina como el trabajo social cobre pertinencia, debido a la comprensión de

problemáticas que aquejan las comunidades, así como también los aportes a las estrategias de participación, son líneas de estudio afines que han buscado el cambio y equidad social.

## 11. Referencias Bibliográficas

- Abramovay, R., Bengoa, J., Berdegú, J., Escobar, J., Ranaboldo, C., Ravnborg, H. M., & Schejtman, A. (2006). Movimientos sociales, gobernanza ambiental y desarrollo territorial. Rimisp-Centro Latinoamericano para el Desarrollo Rural.
- Análisis socioeconómico del Oriente Antioqueño. (2015), “Plan de Crecimiento Verde y Desarrollo Compatible con el Clima para el Oriente Antioqueño”.
- Ander-Egg, E. (1995). Técnicas de investigación social, Buenos Aires, Argentina.
- Bengoa, J (2006) Territorios rurales movimientos sociales y desarrollo territorial rural en América Latina, Uruguay.
- Ávila, H., (1999) La Dinámica actual de los territorios rurales en América Latina, Universidad Autónoma Chapingo, México.
- Acosta, A. (2012). Buen Vivir Sumak Kawsay. Una oportunidad para imaginar nuevos mundos. Quito: AbyaYala.
- Castañeda, L., (2019) El concepto de desarrollo en el marco del derecho administrativo territorial, Colegio mayor Nuestra Señora del Rosario, Bogotá, Colombia.
- Cámara de Comercio Oriente Antioqueño., Concepto económico del Oriente Antioqueño (S, F).

- Cornare. (2019). Referentes ambientales para la construcción de planes de desarrollo en los municipios de la jurisdicción Cornare 2019-2023, Santuario, Antioquia.
- Corona, B. (2007) Políticas públicas y participación ciudadana: Una mirada desde los modelos, Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, Instituto de ciencias sociales y humanitarias.
- Corrales, R. (2015) Impacto de las redes sociales sobre la participación ciudadana en procesos electorales y la democracia: Caso de Costa Rica, Concejo latinoamericano de ciencias sociales, Buenos Aires, Argentina.
- Consejo nacional de trabajo social, (2013) “código de ética profesional de los trabajadores sociales en Colombia”.
- Escobar, A (2003) Desplazamientos, desarrollo y modernidad en el Pacífico Colombiano.
- Entrena, F. (2005) Problemas y retos de las actuales políticas urbanas en el contexto de las presentes tendencias hacia formas difusas de ciudad.
- Flick, U. (2007). Introducción a la investigación cualitativa. 2ª. Madrid. Ediciones Morata.
- García. L., (23 de marzo del 2020) comunicación personal.
- VEEDURÍA VIDA JMC (4 de agosto 2017) Verdearía Vida en “nos cogió la noche” [archivo de video] recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=gXsqhw9rkuU&t=140s>
- VEEDURÍA VIDA JMC (26 de mayo del 2019) Asamblea comunitaria mayo 26 de 2019 [archivo de video] recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=oDr-0TZbhTQ>
- Garretón, M. (2001). Cambios sociales, actores y acción colectiva en América Latina, Naciones Unidas, Santiago de Chile, Chile.

- Gaviria, Z. (2009). Expansión urbana sobre las periferias rurales del entorno inmediato a las ciudades.
- González, S. (2008) Caracterización económica del municipio de Rionegro, universidad de Antioquia, Medellín.
- Gil, H, (25 de marzo de 2020) comunicación personal.
- Gobernación de Antioquia (2010). Proyecto plan estratégico para un pacto social por el desarrollo del oriente antioqueño. Dirección de Planeación Estratégica Integral. Recuperado de: <http://www.ervet.it/wp-content/uploads/downloads/2013/11/LibroPLANEEO.pdf>
- Hadad, G., & Gómez, C. (2007). Territorio e identidad. Reflexiones sobre la construcción de territorialidad en los movimientos sociales latinoamericanos. 4° Jornadas de Jóvenes Investigadores, Instituto de Investigaciones Gino Germani, FCSUBA. Buenos Aires.
- Haesbaert, R. (04.2019) Dilemas de la región y de la regionalización en la geografía contemporánea, Buenos Aires.
- Hurbert, C (2017) La declaración de la ONU sobre los derechos de los campesinos y las campesinas (Informe).
- López, E., Sayas, B., (2004). Educación para la salud. Madrid: Ediciones Días de Santos, S.
- A
- Mesa, G. (2007). Derechos ambientales en perspectiva de integralidad: concepto y fundamentación de nuevas resistencias actuales hacia el Estado ambiental de derecho. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia (Sede Bogotá). Facultad de Derecho, Ciencias Políticas y Sociales. Recuperado de <https://www.uneditorial.com/bw-derechos-ambientales-en-perspectiva-de->

integralidad-concepto-y-fundamentacion-de-nuevas-demandas-y-resistencias-actuales-hacia-el-estado-ambiental-de-derecho-3-edicion-derecho-ambiental.html

Mi Oriente. (05.07. 2019), Segunda pista del Aeropuerto JMC: una polémica que apenas comienza.

Mi Oriente. (07.05. 2019) Segunda pista del Aeropuerto JMC: una polémica que apenas comienza [ Archivo de video] recuperado de

[https://www.youtube.com/watch?v=kWiIpxG-Drc&feature=emb\\_logo](https://www.youtube.com/watch?v=kWiIpxG-Drc&feature=emb_logo)

Molina, S (2008) Fuentes de poder y territorio. La elite del corregimiento de Chinchilla Villena en el siglo XVLL (Texto académico).

Montañez, G. (S.F). Espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional. Universidad Nacional de Colombia.

Moro, Bruno. (2010). Oriente Antioqueño: análisis de la conflictividad, Áreas de paz, desarrollo y reconciliación, Colombia. Ministerio de Educación, (2018). Veedurías ciudadanas, Bogotá, Colombia.

Montañez, G., Delgado O., (1998) Espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

Olaya, C. (2016). El exterminio del Movimiento Cívico del Oriente Antioqueño, Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia.

Ortiz, S. (2003). El proceso de participación para el desarrollo local de Cotachi, 1996-2003, FLACSO sede Ecuador.

Olaya, C. (2017). “El exterminio del Movimiento Cívico del Oriente de Antioquia”. El Ágora USB 17 (1): 128-144.

Ordoñez, F., (2012). Producción capitalista del territorio y alternativas campesinas en el bajo nordeste Antioqueño. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá Colombia.

- Presidencia de la república. (2015). Ley estatutaria de participación ciudadana, Bogotá, Colombia.
- Quesada, R. (2009). Promoción y educación para la salud, Red de bibliotecas universitarias, España.
- Quijano, M. (2016) Flora del Oriente Antioqueño, biodiversidad, ecología y estrategias de conservación, Universidad católica de Oriente, Rionegro, Antioquia.
- Perdomo, M (21/10/2017) Movete: Una resistencia heredada. Periferia Comunicación Popular.
- Pinzón., A., (26 mayo de 2017) asamblea, recuperado de,  
<https://www.youtube.com/watch?v=BF3i439TFu4>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD (2010). Oriente antioqueño: Análisis de la conflictividad. Recuperado de  
[https://info.undp.org/docs/pdc/Documents/COL/00058220\\_Analisis%20conflictividad%20Oriente%20Antioque%C3%B1o.pdf](https://info.undp.org/docs/pdc/Documents/COL/00058220_Analisis%20conflictividad%20Oriente%20Antioque%C3%B1o.pdf)
- Porras, H. (2009). La transnacionalización del hábitat. Actas del hábitat / actes de l’habitat 1 (1) p. 52 – 57. Recuperado de  
[http://bdigital.unal.edu.co/51706/1/Transnacionalizacion\\_del\\_habitat\\_ActasHabitat1.pdf](http://bdigital.unal.edu.co/51706/1/Transnacionalizacion_del_habitat_ActasHabitat1.pdf)
- Ramírez, G. (2010). “Socialismo del sumak kawsay o bio-socialismo republicano”, in: VV. AA (2010). Los nuevos retos de América Latina – Socialismo y sumak kawsay, SENPLADES, Quito. Recuperado de  
<http://www.rebellion.org/noticia.php?id=116667>
- Restrepo, F (2005) Estrategias de participación ciudadana en la revisión y ajuste del POT Medellín 2005

- Restrepo, N. (2015). "Provincias del Oriente Antioqueño, territorio en construcción".  
(libro). corporación conciudadana.
- Romero, H (2009) Agua, poder y discursos en el conflicto socio –territorial por la  
construcción de represas hidroeléctricas en la Patagonia Chilena.
- Romero, Y. (2006). Tramas y urdimbre sociales en la ciudad. Universitas Humanística 61.  
Pp. 217 - 228. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/unih/n61/n61a10.pdf>
- Rojas, M. (2009) Midiendo el progreso reflexiones desde México.
- Ruiz, M, I. (1998). Políticas públicas en salud y su impacto en el seguro popular en  
Culiacán, Sinaloa, México. México.
- Schejtman, A (2004) desarrollo territorial rural.
- Seoane, J. (2004). Movimientos sociales y conflictos en América Latina. Concejo  
latinoamericano de ciencias sociales, Buenos Aires, Argentina.
- Taylor.S, Bogan.R (1987) Introducción a los métodos cualitativos de investigación,  
Barcelona, Buenos Aires, México.
- Terry, J., (2012). Aproximación al concepto de comunidad como una respuesta a los  
problemas del desarrollo rural en américa latina.
- Tejerina, B. (2005). Movimientos sociales, espacio público y ciudadanía: los caminos de la  
utopía, Revista critica de ciencias sociales.
- Toro. L, (30 de marzo del 2020) comunicación personal.
- Uribe, E. (2016). Estrategias organizativas de los pueblos indígenas en la Ciudad de  
Medellín: una mirada desde el Trabajo Social Intercultural (Tesis de grado).  
Universidad de Antioquia Medellín.
- Valcárcel, M., (2006) Génesis y evolución del concepto y enfoques sobre el desarrollo,  
Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima.

Vargas, S., (2009). Ruralidades emergentes y dinámicas territoriales nuevas percepciones y medios de vida. Universidad de caldas, Caldas Colombia.

Vasilachis, I. (2006). Estrategias de investigación cualitativa, Barcelona España.

Verdadabierta.com. (28.05.2018) Movimiento Cívico del Oriente Antioqueño: una persecución que será resarcida.