

Relocalización industrial y cambios en la vida cotidiana de los trabajadores: entre los valles de Aburrá y San Nicolás (Colombia)

Nicolás Corrales-Salazar. Universidad Nacional de Colombia, Medellín, Colombia.

RESUMEN | La desconcentración manufacturera del Valle de Aburrá en las primeras décadas del siglo XXI ha sido impulsada desde los gobiernos locales para disminuir en esa zona los usos industriales en favor de los comerciales y residenciales, derivando los primeros a municipios localizados principalmente en el oriente antioqueño. La investigación se propuso conocer los cambios en la vida cotidiana de los trabajadores relocalizados y que viajan pendularmente entre estas dos subregiones antioqueñas. Empleó para ello una metodología principalmente cualitativa, con el ritmoanálisis como propuesta de identificación, comparación y generador de interferencias rítmicas, y que se alimentó con entrevistas a los trabajadores y empleadores en el lugar de trabajo. Se encontró que la mayoría de los trabajadores relocalizados renuncian a sus empleos en el mediano plazo y que, entre los que persisten, son las mujeres las que sufren de mayores cargas, por sus labores reproductivas adicionales y por los medios de transporte que usan.

PALABRAS CLAVE | reestructuración económica, movilidad, calidad de vida.

ABSTRACT | *The manufacturing deconcentration in the Aburrá Valley during the first decades of the 21st century has been promoted by local governments to reduce industrial uses in the area in favor of commercial and residential development, shifting the former to municipalities mainly located in the eastern Antioquian region. The research aimed to understand the changes in the daily lives of relocated workers who commute back and forth between these two subregions of Antioquia. It employed a primarily qualitative methodology, using rhythm analysis as a tool for identification, comparison, and as a generator of rhythmic interferences, complemented by interviews with workers and employers at the workplace. The study found that most workers quit their jobs in the medium term, and among those who remain, it is women who bear a greater burden, due to their additional reproductive work and the means of transportation they use.*

KEYWORDS | *economic restructuring, mobility, quality of life.*

Recibido el 21 de marzo de 2024, aprobado el 14 de mayo de 2024.
E-mail: nacorral@unal.edu.co

Introducción

En los años que van del presente siglo se evidencia un proceso de desconcentración de la industria manufacturera en el área metropolitana de Medellín (Colombia), manifestado en el cambio paulatino del paisaje de las ciudades que la conforman: de ser un escenario con grandes áreas en uso industrial, ha pasado a ser otro donde dichas actividades secundarias son reemplazadas por desarrollos de ciudadelas y centros comerciales. El movimiento de las plantas productivas industriales desde el centro de Medellín ha estado dirigido principalmente hacia la periferia metropolitana en el oriente antioqueño cercano –aunque hay traslados de otros órdenes, como el nacional–, donde ya desde finales del siglo xx se asentaban algunas industrias de alimentos, químicos y de textiles con participaciones de capital tanto local como extranjero.

A nivel macro, a comienzos de la década de los noventa el país vivió una reestructuración económica vinculada a la implementación de políticas de orden neoliberal, lo que propició el establecimiento de un régimen de acumulación de carácter particularmente flexible, que ha facilitado el movimiento de capitales y de la producción, así como la contratación y despido de trabajadores (De Mattos, 2010). A nivel local, el territorio metropolitano del Valle de Aburrá (VA) sentía la presión de la industria sobre su estructura ambiental –por emisiones atmosféricas y al agua– en una subregión cada vez más residencial y comercial, sin espacio para expandirse. La solución implementada por la autoridad de planificación fue impulsar el desarrollo de un modelo de ocupación metropolitano con crecimiento hacia adentro, es decir, apostarle al desarrollo de la construcción inmobiliaria en la zona central contigua al río Medellín; y paralelamente, la renovación del espacio industrial, que tenía un alto potencial de valorización (Vélez Villegas, 2023), hacia el oriente antioqueño, donde las alcaldías diseñaron beneficios tributarios destinados a atraer a las empresas a sus territorios (Pineda Gómez, 2022; Vargas Guerra, 2015).

Con este panorama de factores que impulsaban la salida industrial del VA y su llegada al oriente cercano, múltiples empresas locales migraron a los municipios de Guarne, Rionegro y Marinilla (GRM) buscando, entre otros objetivos, soluciones espaciales al agotamiento de sus procesos de acumulación en su lugar de origen, el VA. Fue así que el movimiento de la industria al oriente cercano generó diversas dinámicas relevantes, la primera de las cuales fue la adquisición de nuevos espacios para desarrollar las actividades industriales a la medida (por los propios industriales o por agentes inmobiliarios); la segunda, asociada a la anterior, fue la adquisición del potencial de valorización de los terrenos comprados; finalmente se incrementaron los flujos de mercancías, de dinero, de trabajadores, etc., entre los valles de Aburrá y de San Nicolás. En este proceso de relocalización industrial, ocurrido entre los años 2005 y 2022, el 85% de las empresas manufactureras cerraron sus plantas en su localización original; en cuanto a las principales actividades económicas trasladadas, ellas fueron la producción química (23%), la fabricación de textiles (18%) y las manufacturas del caucho y plástico (13%). Los municipios de salida se concentraron en el centro sur del VA, principalmente en Medellín (32%), Sabaneta (24%) e Itagüí (19%). El principal receptor de las industrias fue Guarne, con un

67%, lo que revela la preferencia de los empresarios por quedar cerca de la capital antioqueña (Corrales Salazar, 2024).

La investigación quiso interrogar directamente a los empleados respecto de los efectos que tuvo la relocalización industrial regional sobre sus vidas cotidianas, dado el vacío que se encontró al respecto en la búsqueda bibliográfica inicial, realizada en línea.

La construcción del estado del arte en la materia arrojó el siguiente panorama general: en la zona europea se destacan los casos particulares de España (Barrero-Rescalvo, 2023; Capel, 2003; Medina & Sanz, 2007), este de Europa (Pastore, 2007) y del oeste de Rusia (Petrovich et al., 2014); en América, principalmente se encontraron estudios en México (Contreras Delgado, 2002; Martínez Reséndiz, 2010), Canadá (Jalette, 2011), Estados Unidos (Angel & Blei, 2016), Chile (Carroza Athens, 2017), Costa Rica (Ramírez & Hernández, 2012), Uruguay (Robertt, 2009), Brasil (Dota & Ferreira, 2023; Gouëset et al., 2015; Melo, 2020; Moraes Pereira, 2008; Moura et al., 2005; Moura et al., 2013; Ojima et al., 2015; Oliveira, 2018) y Colombia (Fuentes López et al., 2019; Mora Ardila, 2012; Pineda Gómez, 2022; Salazar, 2010; Sierra Parada, 2017; Vargas Guerra, 2015); en Asia, se registraron estudios en China (Dou, 2018; Zhang, 2021) e India (Chand, 2012); y en África, en los países de Marruecos (Fajardo Fernández et al., 2023) y de Sudáfrica (Mogale, 1997). Las publicaciones en referencia se enfocaron en aspectos cuantitativos y cualitativos, como el incremento en el transporte y la movilidad, la insuficiencia de la infraestructura urbana por el aumento de usos industriales, las desigualdades socioterritoriales generadas por el desarrollo de regiones receptoras de empresas, la precarización del trabajador pendulante, los costos sociales asumidos por los trabajadores en sus desplazamientos entre la residencia y su lugar de trabajo, la percepción de los trabajadores en los viajes en el sistema público, las estrategias empresariales usadas para la localización de sus compañías, los efectos psicológicos y sociales sobre los trabajadores por la relocalización de sus lugares de trabajo, el surgimiento de nuevos regímenes laborales de relacionamiento entre patronos y empleados, caracterizaciones de las dinámicas de los flujos de conmutación o migración por el traslado de las empresas, consecuencias como el desempleo o disminución en los beneficios contractuales del trabajador, problemas a la dignidad y calidad de vida de los empleados, los impactos de la relocalización sobre las relaciones de género, la ineficacia de las políticas de la relocalización sobre el desarrollo local, los movimientos residenciales consecuentes con tiempos de *commuting* aceptables y favorables a la productividad subregional, cambios en los mercados laborales, etc.

La hipótesis de partida fue que el movimiento espacial de la industria al oriente antioqueño cercano tuvo un efecto en la cotidianidad de los trabajadores asalariados que viven en el VA; que, con el traslado de las empresas al Valle de San Nicolás, se configuraron nuevas prácticas colaterales de movilidad espacial de tipo residencial y pendular; que esta situación es sensible a los medios de transporte usados; y que es experimentada de manera diferencial según el género y otras variables, como la edad o los ingresos (Jirón, 2007). La hipótesis en referencia y las interrogantes que abre, dan curso a nuevas preguntas: ¿Cómo se ve modificada la cotidianidad de las personas involucradas en las dimensiones familiar, laboral, privada y de ocio? Y ¿en

qué medida se da una movilidad residencial del trabajador al oriente antioqueño por el traslado de su lugar de trabajo? Las respuestas a los anteriores interrogantes se encontraron a partir de la realización de una propuesta suigéneris de ritmoanálisis, la cual se nutrió principalmente de entrevistas semiestructuradas a empresarios y a trabajadores en la planta manufacturera. Los resultados arrojaron un panorama detallado con afectaciones a la vida cotidiana del trabajador, presentándose consecuencias ganadoras, perdedoras y neutrales, dependiendo de su localización residencial en el va. Además, se pudo establecer una renuncia mayoritaria de trabajadores a su empleo original en el mediano plazo, y un aumento en las cargas sobre la mujer por la disminución de los tiempos vitales, mengua vinculada al tipo de transporte usado.

Marco de análisis de lo cotidiano

Para comprender mejor el fenómeno objeto de estudio –el cambio en la vida cotidiana de los trabajadores y trabajadoras por la relocalización de sus puestos laborales sobre la autopista Medellín-Bogotá en GRM en el periodo 2005-2022–, se desarrolló un marco referencial basado en las ideas de Henri Lefebvre (1972, 2013), donde se considera el modo de producción capitalista como eje rector de la cotidianidad y de sus espacios (sociales) y tiempos (sociales).¹ En esta perspectiva, se enfoca la mirada hacia dichos lugares (sociales) para develar algunas realidades de las relaciones de los trabajadores que típicamente están ocultas bajo el manto de lo habitual. Si bien pudiera pensarse que es una visión bastante rígida y estructuralista de la cotidianidad, dicha perspectiva se matiza cuando se le da cabida en ella a la agencia del individuo; y es que el autor francés, además, considera la vida cotidiana como el lugar con el potencial de apropiación para el desarrollo de la creatividad y de la transformación de la realidad social por parte de las personas. Los conceptos que hacen parte de este marco son la vida cotidiana y sus ritmos, la movilidad pendular y residencial de los trabajadores, los mismos que a continuación se desarrollan.

La vida cotidiana –o cotidianidad– está mediada por las relaciones que se establecen en el modo de producción del momento. En la actualidad, es el régimen capitalista el que establece las reglas que median las relaciones entre las empresas y los trabajadores asalariados, las cuales son de tipo asimétrico y de subordinación. El papel del gobierno en este escenario es la creación de un marco legal común que permita mediar y resolver las disputas por intereses contrarios que surgen en esas relaciones en la producción, marco legal llamado por Boyer (2022) forma institucional nexo salario-trabajo. Esta institucionalidad cumple con la función de disminuir algunas fricciones del régimen de acumulación, con lo que le permite a este régimen reproducirse a través del tiempo. Más concretamente, Lefebvre (1972) considera la cotidianidad como el lugar social donde se equilibran momentáneamente unas relaciones sociales que están mediadas por aquellas que se dan en la producción

1 Para Lefebvre, el espacio social es producido socialmente y comprende el conjunto de relaciones sociales que en él se desenvuelven, superponen, intersecan, colisionan, etc. Existe una permanente disputa o tensión entre los espacios percibido, vivido y concebido, ya que diferentes intereses de los agentes y actores se juegan en ellos. Asimismo, tal como el espacio social es producido socialmente, también lo es el tiempo social.

capitalista en los momentos de la producción y el consumo; además, la define como compuesta por los tiempos de la racionalidad humana, por repeticiones cíclicas y lineales, y por ritmos engendrados a partir de las repeticiones y diferencias. En esta perspectiva, son cuatro los fragmentos que Lefebvre (1972) considera parte de la cotidianidad: la vida privada, la vida familiar, lo laboral y el ocio. Señala al respecto que las realidades que estas categorías representan son explotadas racionalmente por organizaciones e instituciones de la sociedad, tanto privadas como públicas; no obstante, agrega, en la realidad social emergen otros tipos de organizaciones que tienen fines diferentes.

La vida cotidiana, además de los factores sociales señalados, está atravesada por los ritmos de la naturaleza y de la racionalidad humana, los primeros caracterizados por ser cíclicos: el día y la noche, el hambre y su saciedad, los ciclos de lluvia, las estaciones, la presión arterial, etc., mientras los segundos son descritos como repeticiones lineales típicamente monótonas: salir todos los días al trabajo, el troquelado de una pieza metálica en una fábrica, los horarios de apertura de los mercados, las rutas del transporte público, etc. Ambos tipos de ritmos –con sus repeticiones y diferencias– se relacionan entre sí, produciéndose algunas veces interferencias entre ellos ante su manifestación simultánea en la realidad cotidiana (arritmias, euritmias). Así, en esta contemporaneidad donde impera la organización de la economía a través del modo de producción capitalista, las relaciones sociales están subordinadas a los intereses del capital, el cual ejerce gran influencia en los ritmos, así como en los espacios (sociales) y tiempos (sociales) tanto de la producción (y reproducción) como del consumo (Lefebvre, 2004).

El desplazamiento cotidiano que fue de interés exclusivo de esta investigación fue aquel que se da por un contrato laboral con una factoría. En este marco, se define el concepto de movilidad pendular como el traslado entre la residencia del empleado al lugar de trabajo y viceversa, pero con la particularidad de que este movimiento se da por fuera del conglomerado urbano o metrópoli donde habita el trabajador, y tiene una frecuencia de ocurrencia diaria (Martínez Reséndiz, 2010). Aún más, estos movimientos pendulares están ligados a la desconcentración productiva de empresas desde las ciudades centrales hacia zonas periféricas o suburbanas que proveen ventajas de algún tipo a las industrias, por lo que se configura un nuevo tipo de desplazamiento entre el centro –donde reside el trabajador antiguo– y la periferia –donde se relocalizó la empresa– y nuevamente al conglomerado urbano principal. Otro suceso que se da en paralelo es la absorción de parte de la mano de obra en el nuevo lugar de la instalación industrial, pero este recambio no alcanza a reemplazar la totalidad de los trabajadores anteriores, que tienen la experiencia y mayores conocimientos en los procesos productivos de la compañía (Morales Pereira, 2007). La desconcentración industrial de zonas, municipalidades, subregiones o regiones, se ha presentado, entre otras razones, por la crisis en el ciclo de circulación del capital, como consecuencia de las contradicciones internas de las fuerzas productivas y las relaciones sociales presentes: en un sector de la sociedad pequeño se concentran tanto dinero como medios de producción, mientras que en el otro sector –mucho más amplio– se presenta la imposibilidad de absorber lo que producen las industrias (Harvey, 1990). La necesidad de buscar nuevos espacios para la fijación del capital

que tengan las condiciones idóneas de valorización de los terrenos y de los procesos productivos se hace necesaria, de esta manera, ante el agotamiento de los procesos de acumulación en ciudades centrales donde los mercados están saturándose y los espacios físicos están ya muy valorizados por el predominio de usos comerciales, de servicios y residenciales. En estas circunstancias, las industrias buscan diferencias geográficas críticas en las periferias, con el fin de potencializar la rentabilidad de sus inversiones (Walker & Storper, 1989).

Finalmente, la teoría de Lefebvre sobre la vida cotidiana (y los ritmos) vivida en unos espacios sociales que permanentemente se crean (y se interpenetran), se articuló para este estudio con una herramienta que permitiera integrar esa dimensión abstracta de Lefebvre a una dimensión geográfica y concreta. Con tal fin, se propuso incorporar el modelo espacio-temporal contextual de la Geografía del Tiempo de Torsten Hägerstrand para trabajar, a una escala individual y desagregada, las relaciones espaciotemporales de los trabajadores con su entorno social y territorial (Sabaté et al., 1995).

Metodología de la investigación

Se construyó una lista previa de empresas asentadas en los tres municipios GRM, con base en tres fuentes: Conteo de Unidades Económicas, (Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE], 2021); una lista suministrada por la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño (CCOA), de las empresas asentadas entre 2018 y 2022 en su jurisdicción; y la inspección visual en Google Maps del área de interés. Los criterios para filtrar las empresas incluyeron que ellas fueran industrias manufactureras, que estuvieran activas en el año 2023 y dentro del rango de un kilómetro a lado y lado de la autopista Medellín-Bogotá entre GRM. A partir de la revisión de las fechas de matrícula y cierre (de la empresa) en las cámaras de comercio, se constató en la base de datos en línea del Registro Único Empresarial y Social (RUES) cuáles empresas salieron del VA y se relocalizaron en GRM entre los años 2005 y 2022. Se consiguió así una lista final de 40 empresas manufactureras relocalizadas y activas en el año 2023, las cuales fueron identificadas por la información hallada en internet y contactadas de manera sistemática; al final del proceso, efectivamente 6 empresas abrieron sus puertas. Lo anterior permitió realizar entrevistas semiestructuradas a 6 empresarios y a 18 trabajadores en el sitio de trabajo; estos últimos fueron solicitados a los empresarios con unas características lo más heterogéneas posible: hombre/mujer, soltero/casado, diferentes edades, residente actual del VA, etc.

El proceso dialógico con los entrevistados tuvo las siguientes dificultades: ocupación del trabajador dentro del proceso productivo que impedía la vacancia temporal de su puesto laboral; presencia total de trabajadores de planta de género masculino, por causas propias del tipo de actividad manufacturera (no por el traslado); y la falta de voluntad de ceder tiempo laboral de los empleados por parte de los empresarios. Sin embargo, para el desarrollo de los temas propuestos se contó con tiempos de entrevista suficientes, los cuales variaron entre 25 minutos y una hora.

La información obtenida fue un insumo principal para hacer un ejercicio de ritmoanálisis apoyado en la teoría de Lefebvre (2004), el cual está conformado por los siguientes elementos esenciales: las repeticiones, que incluyen la diferencia; la compenetración (interferencia) de las repeticiones (naturales o mecánicas); procesos de nacimiento, crecimiento, plenitud máxima, declive y fin (de la empresa, del trabajador, de los espacios de la ciudad). Esta herramienta de análisis de la cotidianidad de los trabajadores se concreta de la siguiente manera: primero se identifican los ritmos (repeticiones, diferencias, duraciones) de los trabajadores (biológicos, como los latidos del corazón; de movilidad, como los desplazamientos pendulares entre valles; turnos de trabajo y sus pausas), de la ciudad, de la naturaleza; luego se comparan dichos ritmos unos con otros; finalmente se establece el interrelacionamiento entre ritmos (polirritmias, euritmias, arritmias), que aporta una mirada sobre cómo marcha la cotidianidad del trabajador que trabaja en oriente y reside en el va. Se acotaron las categorías base del ritmoanálisis, dándoles prioridad a las más relevantes por cuestión de alcance. Para el tiempo de los trabajadores se consideraron los tiempos de trabajo (turnos de la empresa, horarios de entrada y salida, pausas activas); los tiempos de ocio, vida familiar y de lo privado; los tiempos de cansancio y sueño, de hambre y de saciedad; los tiempos de los latidos del corazón; las etapas de la vida del trabajador. Los lugares del trabajador se acotan a los del trabajo, del hogar, y los trayectos de desplazamiento pendular. Los principales lugares y tiempos de la ciudad fueron los horarios y frecuencias de los buses intermunicipales, el ritmo del tránsito de la autopista Norte, Sur en el va y Medellín-Bogotá (entre GRM y las zonas industriales aledañas). Los tiempos de la naturaleza considerados fueron lluvioso y seco, noche-día, crecimiento de plantas, alimentos, animales de la zona. Se hizo uso del diorama como herramienta complementaria de análisis espaciotemporal con fundamento en la Geografía del Tiempo de Hägerstrand (Sabaté et al., 1995), por lo que se propuso una solución gráfica que consideró en uno de sus ejes la dimensión temporal de 24 horas y en el otro eje las diversas actividades cotidianas (de la vida laboral, vida privada, vida familiar y de ocio) de los trabajadores antes y después de la relocalización, para establecer los cambios tras la relocalización de las empresas.

Resultados

¿Qué pasa con los trabajadores que hacen movilidad pendular en el tiempo, y con la movilidad residencial al oriente antioqueño?

Los datos suministrados por las seis empresas entrevistadas muestran un patrón, en el largo plazo, de la composición de sus plantillas de trabajadores tras la relocalización industrial. En el momento del traslado de la planta manufacturera, las empresas típicamente se llevaron el 100% de los empleados o un porcentaje muy elevado de estos, los cuales permanecieron viviendo en la metrópoli central, va. Con el paso de los años, los trabajadores que cotidianamente hacían la movilidad pendular entre los valles se fueron cansando de los viajes tanto física como mentalmente, lo cual, junto a oportunidades laborales mejores en el área metropolitana de Medellín, provocó que los trabajadores renunciasen (arritmia), a pesar de las estrategias utilizadas por las empresas para retenerlos, como rutas de buses gratuitos, auxilios de transporte o

vivienda, bocadillos gratis, celebración de fiestas, etc. A continuación se presentan dos testimonios empresariales:

Al principio nos trasladamos con todo el personal, pero eso fue disminuyendo [...]. Nosotros les ajustamos a los empleados 2700 pesos en ese momento para el transporte; es un incremento de por vida. También para los que quisieran les prestábamos dos millones para comprar moto. (Empresario del negocio de la impresión, que se trasladó de la Estrella a Guarne en 2016-2017)

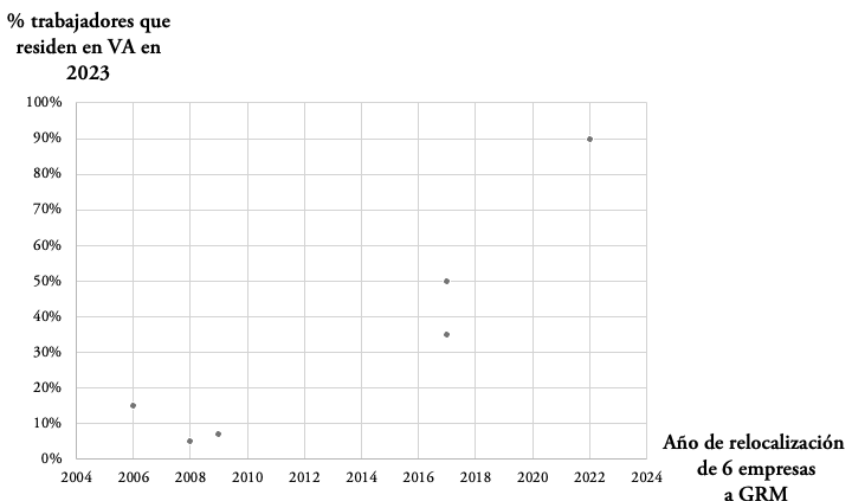
Se llegó a tener ruta de transporte gratuita para los trabajadores [...] durante el primer semestre del traslado, pero la gente se aburría por el viaje y fue renunciando [...] por lo que al final bajó tanto la demanda de la ruta [de la empresa]² que ya no ameritaba tenerla [...]. Con el tiempo la planta de trabajadores se fue reemplazando por trabajadores locales. (Empresario de pinturas que se trasladó desde La Estrella hacia Rionegro en 2008)

Los empleados que han permanecido en la empresa a través del tiempo y se han resistido al vaivén de los viajes, típicamente son aquellos que realizan tareas especializadas dentro de la empresa, con salarios por encima de otras labores más simples u operativas. En esta categoría también se encontraron aquellas personas que están cerca de la jubilación, y otras que se han acostumbrado (polirritmias) a las condiciones e incentivos que ofrece la empresa –ambiente de trabajo agradable, buenas relaciones con los directivos y compañeros de trabajo–. Finalmente, uno de los aspectos más relevantes manifestado por los entrevistados más antiguos es el estar comprometidos con proveer los recursos económicos necesarios a sus familias.

El retiro gradual desde las empresas relocalizadas en GRM por parte de trabajadores residentes en el VA vino aparejado con la entrada –o reemplazo por– de trabajadores locales del oriente antioqueño (ver Figura 1), inclusive residentes de fuera de los municipios donde quedaron instaladas las empresas. Por una parte, la renuncia paulatina (arritmia) en el tiempo de los trabajadores que no quisieron someterse al traslado entre valles, y por otra, la salida natural de trabajadores por causas diversas, entre ellas la jubilación, provocó en el mediano (largo) plazo una reconversión de la plantilla de trabajadores por la entrada de habitantes locales. Esto generó unas nuevas condiciones de socialización (polirritmias) en el lugar de trabajo, por la mixtura de culturas, costumbres, experiencias laborales diferenciadas, caracteres, anhelos, entre los antiguos y nuevos trabajadores de las empresas relocalizadas.

2 Ruta de la empresa: En Colombia, en algunas empresas, especialmente en sectores industriales o de transporte, son los vehículos de la propia empresa (como buses o camiones) los destinados para recoger y dejar a los empleados en sus lugares de trabajo. Esto es común en empresas que tienen horarios especiales o ubicaciones alejadas de los centros urbanos. [N. de E.]

FIGURA I | Relación entre el año de relocalización de seis empresas y el porcentaje de sus trabajadores que a 2023 residen en el VA y hacen movilidad pendular



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

En cuanto al tema de la movilidad residencial al oriente antioqueño, las empresas consultadas refirieron que este hecho es bajo o nulo entre sus empleados: oscila aproximadamente entre el 5% y el 10% de los trabajadores de la empresa; y cuando se hace el cambio residencial, con bastante frecuencia se da en forma de arriendo de una pieza o apartamento:

La movilidad residencial a oriente fue baja. Muchos lo intentaron, pero se dieron cuenta que era costoso; por ejemplo, el transporte es difícil, o conseguir cupo en una escuela para un hijo es complicado; ir a un hospital en Guarne es perverso, toca ir hasta Rionegro. El municipio no pensó en el desarrollo de la ciudad para la llegada de empresas. (Empresario del plástico que se trasladó de Itagüí a Guarne en 2017)

Además de lo anterior, entre los trabajadores entrevistados se halló una constante repulsión a vivir permanentemente en el Valle de San Nicolás, por el ambiente rural (solo es deseable por cortos periodos de tiempo para paseos, celebraciones, etc.); por la percepción negativa que tienen sobre la prestación de los servicios públicos; por considerar la zona con costos de vida muy similares a su lugar de residencia en el VA; y finalmente porque se encuentran adaptados cultural, ambiental y socialmente al área metropolitana de Medellín. A continuación, el testimonio de tres trabajadores:

Ya probé vivir en una vereda en Rionegro en arriendo; era muy callado, muy solo, no se veía casi gente, vivía sola [...]. Al final no me gustó [...] retorné a mi casa en Medellín con mi familia. (Mujer joven, sin hijos)

Hablé con compañeros que se pasaron a vivir cerca de la empresa [...] solo escuché malas experiencias, que la salud es mala, que los arriendos son caros, dicen que el costo de vida es igual al de Medellín. No me quiero arriesgar a que mis hijos se aislen, en Medellín tienen todo. (Mujer adulta, vive con su padre y con tres hijos)

Sí me gustaría vivir más cerca del trabajo... Por allá en el 2016 busqué casa en el oriente, pero me di cuenta de que no era factible... por el colegio o la universidad de mis hijos [...]. Toda mi familia vive en La Estrella, también la de mi esposa. (Hombre, vive con esposa y dos hijos)

Finalmente, el mercado residencial no está dirigido a un sector obrero foráneo en los planes de vivienda municipales de GRM,³ los mismos que se concentran en superar sus déficits de viviendas; y respecto del sector privado, su oferta se enfoca en estratos medios y altos, como lo evidencian las dinámicas de precios de vivienda en oriente entre los periodos 2004 y 2017, con incrementos pronunciados tanto de la vivienda de interés social (VIS) como no VIS (Santana Rivas & Alzate Navarro, 2023). Este proceso es impulsado tanto por la gran afluencia turística en la zona, por la compra de segundas unidades residenciales –como forma de inversión en el mediano y largo plazo– para fines de semana o para ser arrendadas, así como por la llegada permanente de extranjeros con alta capacidad adquisitiva que deciden tener una residencia en esta subregión de Antioquia.

Cambios en la vida cotidiana de la muestra de trabajadores relocalizados a GRM a partir de la configuración de la movilidad pendular entre los valles de Aburrá y San Nicolás

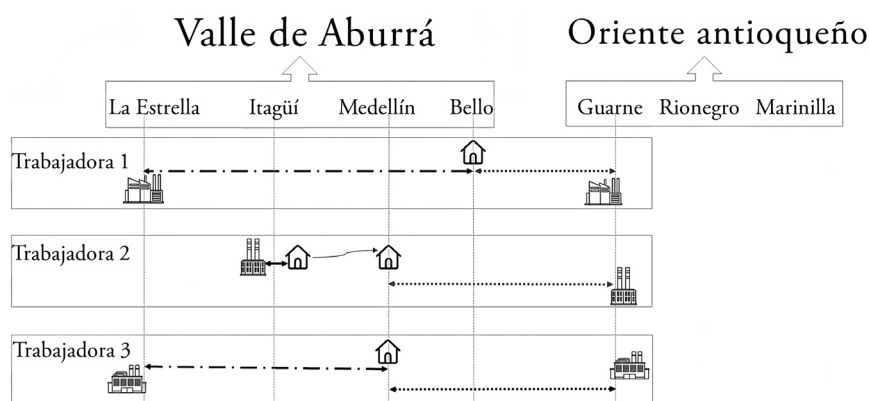
A continuación se presentará un panorama del antes y el después de la cotidianidad de los trabajadores relocalizados. De las 18 personas entrevistadas, el 25% son mujeres, lo cual refleja un hecho entre las empresas manufactureras entrevistadas: que la mayoría de trabajadores de la planta de producción son hombres; sin embargo, no hay información suficiente para establecer un impacto diferencial de la relocalización sobre el número de puestos abandonados por mujeres u hombres. Lo que sí se pudo establecer en las entrevistas es un diferencial entre el tiempo dedicado a las actividades de reproducción en el hogar por parte de hombres y mujeres, teniendo estas últimas un rol claro y fundamental en dichas actividades tanto antes como después de la relocalización: además de trabajar, hacen principalmente las actividades de lavado de ropa, arreglo de la casa, atención de los hijos, preparación de los alimentos, etc. En estas circunstancias, la relocalización de sus empresas y el aumento de los tiempos de traslado hacen que a la mayoría de las mujeres se les acentúen las cargas del hogar, junto con la reducción de los otros tiempos vitales (arritmia).

El traslado de la planta manufacturera a GRM puede dilatar o contraer las condiciones espaciotemporales de desplazamiento de los trabajadores y va a depender de las posiciones relativas de las residencias de los trabajadores y de sus lugares de trabajo, tanto en el VA como en sus nuevas localizaciones en el oriente antioqueño

3 Información que se obtiene a partir de la respuesta a tres derechos de petición hechos a los municipios.

cercano. En la Figura 2 se presentan tres casos particulares que se generalizan en cuanto a la conveniencia, indiferencia o perjuicio por la contracción, estabilidad o dilatación de las rutas de desplazamiento entre la residencia⁴ y el lugar de trabajo. Las líneas anchas del lado izquierdo representan los desplazamientos anteriores a la relocalización y las punteadas a la derecha, el desplazamiento tras el movimiento de la empresa a GRM. La trabajadora 1 vive en el barrio el Trapiche de Bello y laboraba en el municipio de la Estrella en la empresa;⁵ en este caso, tanto la distancia física como las congestiones de la autopista hacían que sus tiempos de desplazamiento fueran amplios comparados con la menor distancia hacia Guarne, donde está la nueva ubicación empresarial (línea punteada). Esta persona relata su experiencia: “[...] en Bello tengo mi casa propia y mi familia vive cerca, ahora que trabajo”.

FIGURA 2 | Trayectorias casa-trabajo-casa de tres trabajadoras antes y después de la relocalización



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

La trabajadora 1 señala: “En Guarne estoy llegando más temprano a la casa, por ahí a las cuatro y media si no hay trancones [...]. Cojo bus diario, uno va viendo gente conocida que tiene el mismo horario. En ‘Solla’ se monta gente borracha o drogada de vez en cuando, pero los conductores son amables... uno ya los conoce y ellos lo conocen a uno”.

La trabajadora 3, que vive en el barrio Caicedo de Medellín, está a una distancia espaciotemporal similar a la que queda de la nueva localización laboral en Guarne, por lo que sus condiciones en la práctica no cambiaron; por el contrario, la trabajadora 2, que vivía en el barrio Balcones de Sevilla en Itagüí y desde donde llegaba en pocos minutos a su trabajo, con la relocalización ha visto dilatadas las dimensiones espaciotemporales de desplazamiento hacia su trabajo en Guarne (línea punteada), a pesar de haber trasladado su vivienda al barrio Campo Amor de Medellín. Al

4 En las entrevistas se consideró la pregunta de barrio por razones de privacidad.

5 En el protocolo de consentimiento informado de la investigación se estableció el anonimato de las empresas y de los trabajadores entrevistados.

respecto, dice: “Antes, cuando trabajaba en Itagüí, vivía muy cerca de mi trabajo, por ahí a 15 minutos en colectivo, estaba temprano en la casa... Salíamos con los compañeros a almorzar fuera de la empresa [...] ahora toca dejar la comida lista desde el día anterior; me organizo y salgo corriendo, no vaya a ser que me deje la ruta de la empresa”.

Según lo anterior, los casos generales que se presentan entre los trabajadores cuyas empresas se relocalizaron en GRM son:

1. Que el trabajador mejore sus condiciones (euritmia), porque disminuyeron los tiempos de desplazamiento a GRM, dado que vive más cerca del lugar de trabajo. El caso extremo es que viva cerca del sector de Zamora, en Bello, donde se toma la subida al oriente antioqueño; además, que trabaje en Guarne y haya conseguido moto para desplazarse (usualmente más rápido).
2. Que el trabajador no note cambios en las dimensiones espaciotemporales, por estar ubicado en un punto intermedio entre el antiguo y el nuevo lugar de trabajo.
3. Que el trabajador empeore tanto las distancias como los tiempos empleados en desplazarse (arritmia). El caso extremo es que resida en el extremo sur del va y que trabaje en el municipio de Marinilla; además, que se movilice en transporte público colectivo (usualmente más lento).

La investigación encontró indicios, según la muestra de trabajadores, respecto de que la relocalización contribuyó con el aumento del número total de hombres (9) que usan moto en sus viajes pendulares, ya sea como medio de transporte único o combinado con la ruta de la empresa, mientras solo una mujer joven usa este medio de transporte tras la relocalización. Esta situación, en términos generales, revela la existencia de mayores tiempos vitales por fuera de la empresa en el caso de los hombres comparados con las mujeres. También implica que los hombres se exponen más a los accidentes viales, mientras que las mujeres enfrentan otro tipo de vivencias típicas del sistema público: tiempos de espera del transporte en la vía pública, exposición e interacciones positivas y negativas en el sistema de transporte.

Otros elementos transversales a la experiencia de la movilidad pendular son la duración de la jornada laboral (8, 10 o 12 horas) y el medio de transporte usado, ya sea moto, transporte público o en la ruta de la empresa. A continuación se consideran tres casos:

1. La movilidad más fácil y rápida es en moto (usada principalmente por hombres); implica concentración y no se usa cuando son jornadas de trabajo de 12 horas. A continuación, la experiencia de dos trabajadores:

Antes había mucha espera [...] tocaba salir temprano a esperar la ruta del bus... Ahora que me traslado en moto, me puedo comprometer más, tengo más autonomía, más flexibilidad de horarios [...] todos los días se ve gente a punto de accidentarse. (Hombre joven que vive con la novia)

Antes vivía tan cerca de mi trabajo que me iba a pie [...] salía al medio día a almorzar... Ahora los viajes al trabajo son más estresantes [...] no falta el accidente en la

Medellín-Bogotá... hay mucho atravesado, no respetan los límites de velocidad... Siempre hay taco en Zamora por la tarde... Estoy perdiendo 3 o 4 horas de mi vida en los viajes. (Hombre que vive con esposa y dos hijos)

2. Cuando es transporte público, puede ser más lento, incierto e incómodo el viaje, pero permite conversar con los otros pasajeros o dormir. Por otra parte, también se está sometido a pasajeros indeseados. Algunos trabajadores optaron por comprar moto ante estas circunstancias. Al respecto opina un trabajador:

De subida es fácil coger carro en la autopista... no hay tantos trancones. Me duermo la hora de subida en el bus o me voy hablando con otras personas [...]. La bajada sí es peor, los buses pasan llenos [...] alguna vez llegué a la casa como a las 11 de la noche. (Hombre que vive con esposa e hijo)

3. La ruta del bus empresarial (y sus combinaciones con moto en trayecto corto) es una solución intermedia: es medianamente más rápida que el transporte público, los pasajeros son conocidos, se puede dormir, no se percibe inseguridad. Se presentan dos testimonios al respecto:

Me iba en bicicleta para el trabajo por las Vegas... a la una y treinta salía para la casa a almorzar [...] [pero] ya las jornadas son de 7 a 7, se va sintiendo el cansancio, uno brega a descansar un poquito en la ruta de la empresa, me vengo dormido. Así no se siente el viaje. (Hombre que vive con esposa y dos hijos)

Le toca a uno coger la ruta de la empresa; por lo trasnochado y cansado que uno sale, sería peligroso manejar la moto. (Hombre que vive con su esposa y un hijastro)

Descripción general de la reconfiguración de las actividades laborales, familiares, privadas y de ocio de los trabajadores tras la relocalización de sus lugares de trabajo a GRM

En el presente apartado se resume la reconfiguración de la cotidianidad de los once trabajadores entrevistados a partir del contraste de las percepciones del antes y después de la relocalización laboral, en cuanto a los cambios en los cuatro fragmentos de sus vidas cotidianas: vida laboral, familiar, privada y ocio.

En la vida laboral, se presentó cambios en cuanto a los horarios de trabajo; por ejemplo, algunas empresas decidieron eliminar los tres turnos rotativos de 8 horas para consolidar uno de 10 horas en horario diurno, por lo que los trabajadores manifestaron estar más contentos por no tener jornadas cambiantes entre el día y la noche. Otras empresas decidieron aumentar las jornadas a 12 horas diarias con turnos alternos –entre día y noche–, para que los trabajadores descansan tres días y no dos. En este segmento de trabajadores se valora esta rutina. Señalan, sin embargo, que en los días de trabajo queda poco o nulo tiempo para hacer otro tipo de actividades: a las 12 horas de trabajo se pueden sumar entre 2 y 3 horas más por los desplazamientos, por lo que la energía se ve reducida de manera considerable cuando llegan los días de descanso, produciéndose arritmias. Otro aspecto necesario de destacar es el cambio en el ambiente laboral por el trasladado a GRM, tanto en el

aspecto relacional como en el confort que perciben los trabajadores (euritmia), ya que la nueva zona laboral presenta temperaturas más bajas y posee más cobertura vegetal, por estar en una zona suburbana (rural), comparada con la antigua zona laboral del área metropolitana de Medellín.

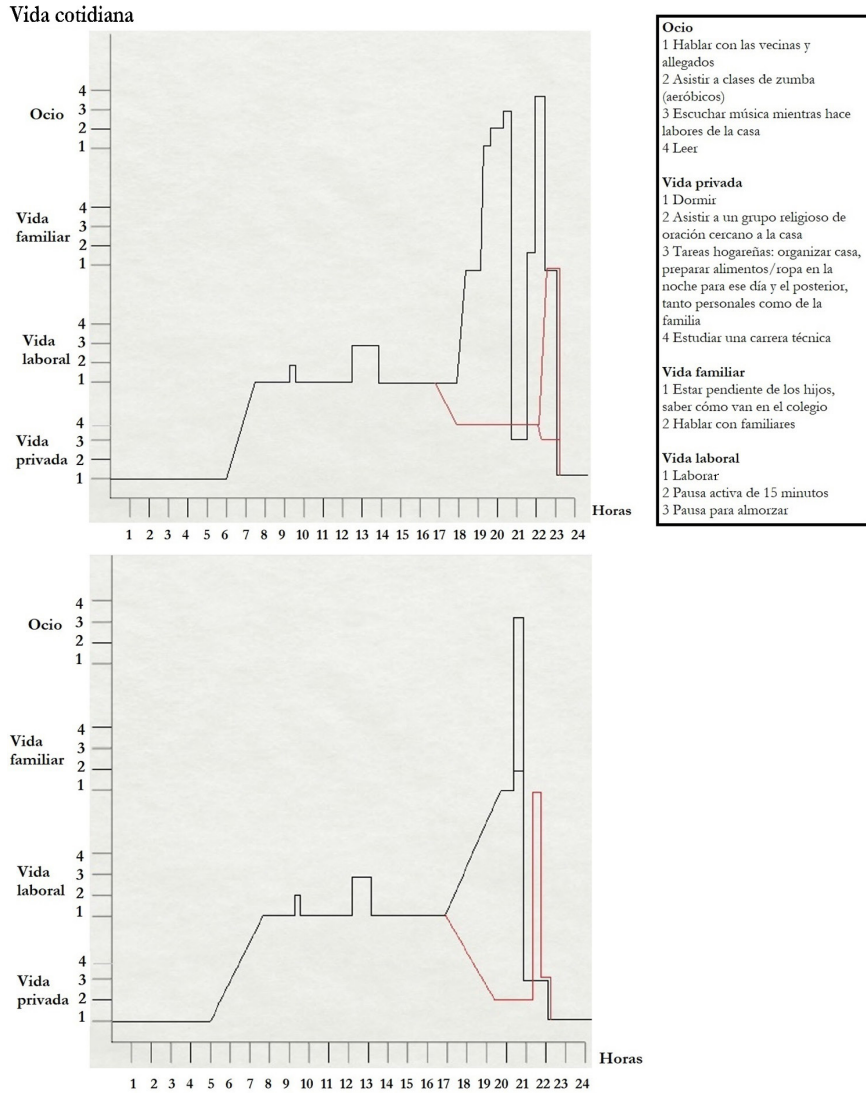
En el ámbito familiar, el cambio del lugar de trabajo al oriente antioqueño cercano imposibilitó a los trabajadores –que aumentaron tanto las horas de traslado como de labor– continuar con las actividades sociales que típicamente hacían de manera posterior a la jornada de trabajo (arritmias): acompañar a sus hijos a actividades recreo-deportivas; visitar familiares cercanos o hacer salidas festivas con amigos para compartir comidas o licor (se reduce su frecuencia, duración o desaparecen). Adicionalmente, hay conciencia entre los entrevistados respecto de que las nuevas condiciones laborales hacen perder horas de vida que no se pueden dedicar a la familia; sin embargo, las actividades con el núcleo familiar más cercano dentro del hogar se siguen realizando (polirritmias), pero en horarios más extremos; por ejemplo, dialogar con los hijos o compartir alguna comida. En contraste con lo anterior, una trabajadora que vive en Bello, a la cual se le redujeron los tiempos de traslado al trabajo (Guarne), manifestó que puede llegar más temprano a su hogar y de esta manera tiene más tiempo para dedicarle a su familia (euritmia).

La dimensión privada del trabajador –por ser un tema sin interés público– se orientó hacia los aspectos de realización de actividades formativas, recreativas, culturales, de creencias religiosas o salud, propiciándose un diálogo abierto. Con frecuencia, los trabajadores no manifestaron cambios relevantes en cuanto a la participación en actividades religiosas, educativas o humanitarias por la relocalización de su trabajo a GRM; sin embargo, una persona que realizaba su pregrado universitario en el VA no pudo continuarlo, por los nuevos horarios extensos de trabajo en el oriente (arritmia). Habitualmente, esta dimensión de lo privado no ocupaba un papel relevante en la vida cotidiana de los trabajadores, quienes manifestaron que las dos grandes responsabilidades de sus vidas eran trabajar y proveer recursos a sus familias, por lo que realizar actividades personales privadas era un lujo que no se podían dar. Entre los trabajadores con más días de descanso se reconoció que si bien se privaban de hacer actividades en días laborales, hay una compensación en los otros días. No obstante, frecuentemente los trabajadores consideraron que las actividades con su núcleo social del VA han disminuido notablemente (arritmia).

Por último, la dimensión del ocio se reduce o desaparece de la vida de aquellos trabajadores (arritmia) que tienen jornadas más extensas y desplazamientos mayores, por lo que llegan agotados a la casa sin más ánimo que el de hacer una pausa comúnmente asociada a un contacto con una pantalla: revisar redes sociales en el celular, jugar en internet, ver algún programa en la televisión o escuchar música; también se dejaron a un lado las actividades recreativas –como jugar fútbol– con amigos del VA. Entre las mujeres entrevistadas es notorio que, luego de la jornada de trabajo, viene una jornada en la casa, donde son ellas las que se encargan principalmente de las labores de mantenimiento del hogar: preparación de alimentos, ropas, aseo; en tal situación, las trabajadoras manifestaron con frecuencia que no tenían tiempo de hacer actividades de ocio (arritmia), pero que les gustaría realizarlas apenas llegara el periodo de jubilación.

Un caso comparativo espaciotemporal del antes y después de la vida cotidiana de una trabajadora tras la relocalización de su trabajo a Guarne

FIGURA 3 | Diorama de contraste de la cotidianidad de una trabajadora, antes y después de la relocalización



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

La Figura 3 está compuesta por dos dioramas,⁶ los cuales se dividen en un eje horizontal, que marca la dimensión temporal de 24 horas; y uno vertical, que comprende actividades espaciales –reportadas y categorizadas por la entrevistada tal como aparecen– que desarrolló y que actualmente hace una trabajadora en su cotidianidad. Lo que se buscó fue la representación de los cambios experimentados por una empleada, que vive con su padre y tres hijos y que ha trabajado para la misma empresa por doce años. Inicialmente ella vivía y trabajaba en el municipio de Itagüí, por lo que los tiempos de desplazamientos eran inferiores a la media hora, lapsos que contrastan con la hora y media o más que demora un trayecto actual entre la casa y el trabajo en el oriente antioqueño.

Como se aprecia en el diorama superior (antes), las actividades de ocio reportadas eran variadas e incluían hacer cortas visitas para hablar con familiares y vecinas, además de una agenda que comprendía hacer deporte, escuchar música y leer. En el diorama inferior (después), se aprecia que la mayoría de las actividades de la dimensión ocio desaparecen (arritmia), situación que describe la mujer diciendo “Ahora ya no salgo a ninguna parte”. Ello porque siente que los viajes pendulares la dejan agotada y ya no le queda tanto tiempo como antes, situación que describe diciendo “Hace falta noche para dormir”. Otro aspecto importante de resaltar en su vida es que cuando la empresa estaba en el VA, ella tenía la facilidad de estudiar, pues las locaciones de la institución de aprendizaje se encontraban también en el VA, con una conexión rápida al trabajo y al hogar en transporte público. En la actualidad, si quisiera estudiar o hacer otras actividades personales en los horarios nocturnos, le sería difícil, pues los tiempos de llegada a Medellín son después de las siete de la tarde. Antes, los hábitos de sueño y de levantarse eran más tranquilos, en el sentido de que podía acostarse más tarde porque sabía que la ruta hacia al trabajo no presentaría complicaciones o dificultades. Por el contrario, ahora que se desplaza al oriente cercano, prefiere madrugar un poco más; y ello, por un lado, por los tiempos más largos del trayecto, y por otro, para asegurarse contra los posibles contratiempos, en especial en la autopista Medellín-Bogotá, donde siempre ocurre algún tipo de incidente (arritmia). Ahora, en cuanto a lo que permanece relativamente constante en la vida cotidiana de la trabajadora, son dos circunstancias principales: la primera es el relacionamiento con sus hijos y el diálogo con sus familiares; la segunda es la realización de las actividades de reproducción familiar, que incluyen el aseo del hogar y el mantenimiento de la ropa de la familia, así como la preparación de los alimentos comunes (polirritmias).

Discusión y conclusiones

El ejercicio investigativo develó un tema silencioso de precarización laboral que no se discute en la agenda pública actual, y que remite a los impactos a los que están sometidos los trabajadores cuando se trasladan sus empresas más allá de los límites metropolitanos (arritmia). Para dar cuenta de ello, se trabajó a un nivel desagregado de análisis, saliéndose de las tendencias del análisis de *big data* y la creación de modelos

6 El superior representa la cotidianidad antes de la relocalización y el inferior un momento posterior.

económicos complejos, los cuales, si bien tienen alcances específicos, hacen desaparecer a la persona como objeto de indagación. En este sentido, le dimos valor a lo considerado superfluo, ya que en “este plano de análisis, las prácticas espaciales tienen el potencial para cambiar rutinas cotidianas de la vida social y construir otras formas de reciprocidad, distribución, que no necesariamente son las de mercado” (Brandão, 2022, p. 16). Uno de los objetivos subyacentes era mostrar esa realidad histórica de los empleados relocalizados, a partir de la indagación de su realidad cotidiana, pasada y presente, con las particularidades de un país en vía de desarrollo.

A nivel metodológico, la investigación propuso acoger y adaptar la línea de pensamiento crítico de Lefebvre a una subregión latinoamericana, centrándose en las conceptualizaciones de la vida cotidiana y del ritmoanálisis, lo cual permitió una mirada diferente a la realidad social y espacial en el campo de los estudios urbanos; una aproximación cuyo objetivo era observar, analizar y reflexionar sobre las rutinas que pasan desapercibidas y que están atravesadas por las diferencias de edad, género, localización residencial, red de apoyo familiar, etc. (Jirón, 2007). Los resultados mostraron una cotidianidad estructurada desde los horarios laborales, el movimiento pendular, los servicios de transporte público y la relocalización del lugar de trabajo, que impactan la vida social de los trabajadores y sus allegados. Esa rutina diaria hace perder el asombro, anestesiándose los sujetos muchas veces de la realidad circundante, como en una automatización de la realidad. Los trabajadores que resisten y aceptan viajar entre la casa y el trabajo se han adaptado, tienen sus motivaciones claras, e inclusive algunas veces son razones contraintuitivas, como soportar la incertidumbre de un atraco o un accidente. Muchas veces encontraron estrategias de funcionalización de los viajes, como dormir, escuchar música o ver el celular (por otro lado, también es considerado tiempo vital perdido). Estas percepciones de las rutinas de viaje coinciden con la visión que presenta Melo (2020) en su investigación sobre las dinámicas de movilidad entre dos ciudades brasileñas. Sin embargo, muchas veces no se dan las condiciones para que los trabajadores puedan realizar a gusto dichas actividades: la congestión de los servicios de transporte muchas veces deviene un ambiente propicio para situaciones indeseables e incómodas, por lo que estar alertas puede ser la mejor opción.

La relocalización industrial, dependiendo del contexto donde se presente, puede tener consecuencias específicas en la vida cotidiana de las personas, causando arritmias generalizadas. Así se presentó en la ciudad de Nueva Delhi (India), donde las consecuencias para los trabajadores relocalizados fueron nefastas; entre ellas, despidos masivos, detrimento de las nuevas condiciones de contratación, empeoramiento de las condiciones de vida que dejó lesionado el tejido social, y todo ello en un contexto particular de abundancia de mano de obra y de pobreza generalizada (Chand, 2012). Por el contrario, cuando se analiza el caso de la relocalización industrial en las zonas metropolitanas estadounidenses, se encontró una mano de obra con niveles altos de formación, con un mercado que proporcionaba soluciones residenciales cercanas a sus lugares de trabajo, todas ellas dinámicas que generaron euritmias en estas áreas metropolitanas, donde las adaptaciones del mercado laboral contribuyeron a aumentos de la productividad (Angel & Blei, 2016).

Esa facilidad de movilidad residencial en el caso estadounidense contrasta con lo que se encontró en la presente investigación, donde el traslado de casa del trabajador al oriente antioqueño de manera permanente tiende a ser bajo. Ante tal situación, cabría preguntarse qué implicaciones puede tener este fenómeno de relocalización empresarial sobre la productividad de la subregión antioqueña, y si las políticas tributarias de atracción de las empresas –que no muestran mucha eficacia (Conroy et al., 2016; Corrales Salazar, 2024)– deberían combinarse con la implementación de políticas de desarrollo urbano para el sector de los trabajadores de dichas empresas (residencias, colegios, hospitales, etc.). Esta cotidianidad, si se la mira de una forma diferenciada –según el género, la edad, los ingresos, el lugar de la residencia, el número de hijos de la familia, las redes de apoyo familiares cercanas, etc.–, devela los detalles de la realidad social en la que viven los trabajadores. En esta perspectiva, son las mujeres trabajadoras las que llevan la peor parte entre los trabajadores que persisten en estos desplazamientos pendulares, y ello por dos razones básicas: la primera, por soportar principalmente las cargas de las actividades de la reproducción familiar; y la segunda, porque el uso de transporte público colectivo conlleva mayores tiempos de desplazamiento y las enfrenta a múltiples circunstancias negativas con otros pasajeros. Los hombres, por su parte, usan ampliamente vehículos motorizados de dos ruedas, enfrentando un mayor riesgo de accidentes viales.

Pineda Gómez (2022) presenta como una de las consecuencias de la relocalización para los trabajadores sujetos a ella en el caso aquí estudiado, el desarraigo con respecto a su nueva zona de labor en oriente. Por su parte, la investigación permitió ampliar esta visión a la creación de nuevas vivencias momentáneas en GRM, como el desplazamiento de espacios de esparcimiento desde el Valle de Aburrá al nuevo espacio laboral, e inclusive la sustitución de amistades por aquellas que viven en estos municipios cercanos al trabajo.

Los planes de ordenamiento territorial municipales del VA fomentan la salida de la industria manufacturera, buscando con ello maximizar los usos de los espacios y mejorar las condiciones ambientales, mientras se sigue proyectando la relocalización de las empresas de dicho rubro en las zonas industriales establecidas en el oriente antioqueño cercano. Es de esta manera como se fomenta desde lo estatal la homogeneización de los espacios para consumo industrial, comercial y residencial. Por otro lado, el tiempo es agendado por medio de las largas jornadas de trabajo que, en conjunto con los movimientos pendulares, desplazan o anulan las dimensiones del ocio o vida familiar de los trabajadores, por los horarios extremos y por la reducción de las fuerzas físicas. En esta línea, se pudo cotejar empíricamente las ideas de Lefebvre sobre la estructuración y homogeneización tanto de espacios como de tiempos funcionales al capital (Márquez, 2017) en la ampliación de la frontera urbana del VA, donde el Estado a la vez que el capital privado estructuran la vida cotidiana en favor de la acumulación.

Finalmente, se estableció un panorama creciente de desconcentración manufacturera del centro (VA) y de creciente relocalización de empresas en la periferia (GRM), la cual, en conjunto con otro tipo de fenómenos de urbanización, configura un modelo de expansión territorial denominado por De Mattos (2001) como metropolización expandida. Esta creciente urbanización de la periferia genera tensión entre

lo rural y lo urbano en el oriente antioqueño: sus paisajes naturales, sus cultivos, sus campesinos, sus recursos energéticos, sus ritmos más lentos, contrastan con la llegada de empresas con sus construcciones y chimeneas, sus trabajadores obreros y el ritmo de las máquinas. La realidad cotidiana espacial y social cambia día a día, para establecerse unas dinámicas más urbanas sobre este territorio antioqueño históricamente rural, por lo que queda reflexionar sobre las implicaciones futuras de este fenómeno de relocalización industrial.

Referencias bibliográficas

- Angel, S. & Blei, A. M. (2016). The productivity of American cities: How densification, relocation, and greater mobility sustain the productive advantage of larger U.S. metropolitan labor markets. *Cities*, 51, 36-51. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2015.11.030>
- Barrero-Rescalvo, M. (2023). Transformaciones socioespaciales en la frontera de la ciudad turística: la difícil permanencia de los espacios industriales en el centro histórico. *Revista EURE – Revista de Estudios Urbano Regionales*, 49(148), 1-22. <https://doi.org/10.7764/EURE.49.148.04>
- Boyer, R. (2022). *Political Economy of Capitalisms*. Palgrave Macmillan.
- Brandão, C. (2022). El campo de los estudios urbanos y regionales desde el Sur: anotaciones acerca de los desafíos teóricos y las posibilidades de una reconstrucción teórico-metodológica crítica en la periferia del capitalismo. *Revista EURE – Revista de Estudios Urbano Regionales*, 48(144), 1-22. <https://doi.org/10.7764/EURE.48.144.08>
- Capel, H. (2003). Redes, chabolas y rascacielos. Las transformaciones físicas y la planificación en las áreas metropolitanas. *Mediterráneo económico*, (3), 199-238. <https://publicacionescajamar.es/wp-content/uploads/2003/02/3-27.pdf>
- Carroza Athens, N. (2017). Transformaciones en los patrones de movilidad cotidiana en nuevas geografías de la urbanización: El caso de la macrorregión central de Chile. *Cuadernos Geográficos*, 56(3), 207-227. <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cuadgeo/article/view/5187>
- Chand, P. (2012). Implications of industrial relocation on workers in Delhi. *Social Change*, 42(1), 49-68. <https://doi.org/10.1177/004908571104200104>
- Conroy, T., Deller, S. & Tsvetkova, A. (2016). Regional business climate and interstate manufacturing relocation decisions. *Regional Science and Urban Economics*, 60, 155-168. <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2016.06.009>
- Contreras Delgado, C. (2002). Reestructuración productiva y desplazamiento pendular de la fuerza de trabajo en la cuenca carbonífera de Coahuila, México. *Investigaciones Geográficas*, (47), 113-130. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46112002000100008
- Corrales Salazar, N. (2024). *Relocalización industrial del Valle de Aburrá (2005-2018): la configuración de nuevas prácticas de movilidad pendular y residencial en el corredor Guarne-Rionegro-Marinilla y los efectos sobre la vida cotidiana de sus trabajadores*. Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia.

- De Mattos, C. A. (2001). Movimientos del capital y expansión metropolitana en las economías emergentes latinoamericanas. *Revista de Estudios Regionales*, (60), 15-43. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=252712>
- De Mattos, C. A. (2010). *Globalización y metamorfosis urbana en América Latina*. Textos urbanos, volumen IV. Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos (OLACCHI), Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ). <https://biblio.flacoandes.edu.ec/libros/digital/57521.pdf>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2021). *Conteo de Unidades Económicas 2021*. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-interno/censo-economico-de-colombia/conteo-de-unidades-economicas-2021>
- Dota, E. & Ferreira, F. (2023). Dinâmica econômica e urbano-regional no Espírito Santo: reestruturação produtiva e deslocamentos populacionais. *Revista EURE – Revista de Estudios Urbano Regionales*, 49(146), 1-21. <https://doi.org/10.7764/EURE.49.146.03>
- Dou, X. (2018). *Labor mobility under the background of industrial relocation*. Tesis doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya, España. <http://hdl.handle.net/2117/121000>
- Fajardo Fernández, R., Soriano-Miras, R. M. & Trinidad Requena, A. (2023). Intersections between the global economy and gender structures in the workforce in relocated industries. *Third World Quarterly*, 44(7), 1455-1471. <https://doi.org/10.1080/01436597.2023.2183835>
- Fuentes López, H., Jiménez Reyes, L. & Pérez Forero, N. (2019). La demografía industrial en Colombia: localización y relocalización de la actividad manufacturera. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 28(1), 43-65. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v28n1.66823>
- Gouëset, V., Demoraes, F., Figueroa, Ó., Le Roux, G. & Zioni, S. (2015). Recorrer la metrópoli: prácticas de movilidad cotidiana y desigualdades socio-territoriales. En F. Dureau, T. Lulle, S. Souchaud & Y. Contreras (Eds.), *Movilidades y cambio urbano: Bogotá, Santiago y São Paulo* (pp. 303-344). Universidad Externado de Colombia.
- Jalette, P. (2011). Relocation threats and actual relocations in Canadian Manufacturing: The role of firm capacity and union concessions. *American Behavioral Scientist*, 55(7), 843-867. <https://doi.org/10.1177/0002764211407832>
- Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12(29), 173-197. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/117827>
- Harvey, D. (1990). *Los límites del capitalismo y la teoría marxista*. Fondo de Cultura Económica.
- Lefebvre, H. (1972). *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Alianza Editorial.
- Lefebvre, H. (2004). *Rhythmanalysis: Space, time and everyday life*. Continuum. https://monoskop.org/images/d/d2/Lefebvre_Henri_Rhythmanalysis_Space_Time_and_Everyday_Life.pdf
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Márquez, U. (2017). *El estudio de la vida cotidiana a través de tres perspectivas teóricas: del materialismo histórico de Henri Lefebvre y Agnes Heller a la antropología simbólica de Lluís Duch*. Tesis Doctoral, Universidad Nacional Autónoma de México. <https://hdl.handle.net/20.500.14330/TES01000764507>

- Martínez Reséndiz, J. (2010). *Formas de movilidad espacial laboral entre la Zona Metropolitana de Cuautla y la Zona Metropolitana del Valle de México*. Tesis doctoral, Universidad Nacional Autónoma de México. <https://repositorio.unam.mx/contenidos/78081>
- Medina, J. & Sanz, L. (2007). La relocalización empresarial y las relaciones laborales en España. *Papeles del Este*, 14, 1-18. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2370934>
- Melo, S. (2020). *A vida entre duas cidades: deslocamentos pendulares, trabalho e lugar*. Tesis doctoral, Universidad Federal de Sergipe, Brasil. <https://ri.ufs.br/jspui/handle/riufs/14501>
- Mogale, T. M. (1997). *Public sector intervention and regional economic restructuring: Induced industrial relocations in the Northern Transvaal, South Africa, (1982-1993)*. Tesis doctoral, University of Pittsburgh, EUA.
- Mora Ardila, L. A. (2012). *Corredor industrial de occidente: Nuevo modelo de industrialización–urbanización–regionalización sobre la Autopista Medellín*. Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/11785>
- Moraes Pereira, R. H. (2007). Mobilidade pendular: uma proposta teórica sobre o seu estudo. *IX Jornadas Argentinas de Estudios de Población*. Asociación de Estudios de Población de La Argentina. <https://www.aacademica.org/ixjornadasaepa/48>
- Moraes Pereira, R. H. (2008). *Processos sócioespaciais, reestruturação urbana e deslocamentos pendulares na Região Metropolitana de Campinas*. Disertación de maestría, Universidade Estadual de Campinas, Brasil. <https://doi.org/10.47749/T/UNICAMP.2008.420602>
- Moura, R., Castello Branco, M. & Firkowski, O. (2005). Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. *São Paulo em Perspectiva*, 19(4), 121-133. <https://doi.org/10.1590/S0102-88392005000400008>
- Moura, R., Delgado, P. & Costa, M. (2013). Movimento pendular e políticas públicas: algumas possibilidades inspiradas numa tipologia dos municípios brasileiros. En R. Boueri & M. A. Costa (Eds.), *Brasil em Desenvolvimento 2013. Estado, planejamento e políticas públicas* (vol. 3, cap. 22). Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3941/1/Livro-Brasil_em_desenvolvimento_2013_v_3.pdf
- Ojima, R., Monteiro, F. & Nascimento, T. (2015). Urbanização dispersa e mobilidade no contexto metropolitano de Natal: a dinâmica da população e a ampliação do espaço de vida. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 7(1), 9-20. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.007.001.AO01>
- Oliveira, E. M. (2018). *A implantação de grandes indústrias de capitais nacionais e internacionais na cidade pequena de Extrema (MG): processos, fatores e agentes*. Tesis doctoral, Universidade Estadual Paulista (UNESP), Brasil. <http://hdl.handle.net/11449/166409>
- Pastore, J. (2007). Industrial relocation and labour relations: The case of Central and Eastern Europe. *International Journal of Comparative Labour Law and Industrial Relations*, 23(1), 35-59. <https://doi.org/10.54648/ijcl2007003>
- Petrovich, M., Losin, L., Istomina, L., Reznikov, I. & Kostyuchenko, A. (2014). Research on pendular migration in the St. Petersburg's agglomeration. *54º Congreso de la Asociación Europea de Ciencias Regionales: "Regional development & globalisation: Best practices"*, 26-29 de agosto de 2014, San Petersburgo, Rusia.

- Pineda Gómez, H. D. (2022). *Territorialidades de la globalización: Movimiento espacial de la industria manufacturera, apuestas políticas y reconfiguraciones en el Valle de San Nicolás, Colombia*. Tesis doctoral, Universidad de Antioquia, Colombia. <https://hdl.handle.net/10495/30333>
- Ramírez, R. A. & Hernández, L. S. (2012). Patrones de localización, concentración y evolución del empleo industrial en la Gran Área Metropolitana (GAM) de Costa Rica. *Revista de Ciencias Económicas*, 30(2). <https://doi.org/10.15517/rce.v30i2.8011>
- Robertt, P. (2009). Reestructuración industrial, social y de los cuerpos en el capitalismo global. *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, 1(1), 21-29. <https://relaces.com.ar/index.php/relaces/article/view/47/185>
- Sabaté, A., Rodríguez, J. & Días, M. (1995). *Mujeres, espacio y sociedad. Hacia una geografía del género*. Síntesis.
- Salazar, S. (2010). *El sistema productivo y los agentes en la configuración territorial del oriente cercano de Medellín. Un análisis desde la localización industrial y de los cultivos de flores*. Tesis de maestría, Universidad de Barcelona, España.
- Santana Rivas, L. D. & Alzate Navarro, A. (2023). La promoción-construcción capitalista en la región metropolitana de Medellín: ¿hacia un único mercado de la vivienda? *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 32(2), 306-327. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v32n2.97748>
- Sierra Parada, R. (2017). *Industrialización en la Sabana: El caso de Siberia en Cota, Cundinamarca*. Trabajo de maestría, Universidad de los Andes, Colombia. <http://hdl.handle.net/1992/51723>
- Vargas Guerra, J. E. (2015). *Localización de actividades económicas en el corredor de la autopista Medellín-Bogotá: Guarne, Rionegro y Marinilla 2000-2013, hacia la construcción de una metodología del índice del costo de oportunidad territorial*. Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/56697>
- Vélez Villegas, S. (2023). Arreglos multiescalares en la producción de la ciudad financiarizada. Estudio del megaproyecto Centralidad Sur del Valle de Aburrá. *Revista Ciudades, Estados y Política*, 10(1), 15-31. <https://doi.org/10.15446/rcep.v10n1.103229>
- Walker, R. & Storper, M. (1989). *The capitalist imperative: territory, technology and industrial growth* (Vol. 2). Basil Blackwell.
- Zhang, L. (2021). A 'race to the bottom' or variegated work regimes? Industrial relocation, the changing migrant labor regime, and worker agency in China's electronics industry. *Review of International Political Economy*, 30(1), 359-383. <https://doi.org/10.1080/09692290.2021.2010789>