



**La planificación del desarrollo: ordenamiento socioespacial en el cercano Oriente
Antioqueño**

Rodrigo Andrés Salcedo Ayala

Trabajo de grado para optar al título de sociólogo

Asesora

Marta Isabel Domínguez Mejía, Doctora (PhD) en Ciencias Sociales con especialidad en
Sociología

Universidad de Antioquia
Facultad de Ciencias Sociales y Humanas
Sociología
Medellín, Antioquia, Colombia
2021

Cita	(Salcedo Ayala, 2021)
Referencia	Salcedo Ayala, R.A. (2021). <i>La planificación del desarrollo: ordenamiento socioespacial en el cercano Oriente Antioqueño</i> . [Monografía]. Universidad de Antioquia, Ciudad Universitaria, Medellín Udea.
Estilo APA 7 (2020)	



Pregrado en Sociología UdeA



CRAI María Teresa Uribe (Facultad de Ciencias Sociales y Humanas)

Repositorio Institucional: <http://bibliotecadigital.udea.edu.co>

Universidad de Antioquia - www.udea.edu.co

Rector: Jhon Jairo Arboleda Céspedes

Decano/Director: Jhon Mario Muñoz Lopera

Jefe departamento: Marco Antonio Vélez Vélez

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Antioquia ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

*Libre de la memoria y de la esperanza,
ilimitado, abstracto, casi futuro,
el muerto no es un muerto: es la muerte.
Como el Dios de los místicos,
de Quien deben negarse todos los predicados,
el muerto ubicuamente ajeno
no es sino la perdición y ausencia del mundo.
Todo se lo robamos,
no le dejamos ni un color ni una sílaba:
aquí está el patio que ya no comparten sus ojos,
allí la acera donde acechó su esperanza.
Hasta lo que pensamos podría estarlo pensando él también;
[Aun lo que pensamos podría estar pensándolo él;]
nos hemos repartido como ladrones
el caudal de las noches y de los días.*

Jorge Luis Borges, Fervor de Buenos Aires (1923)

Tabla de contenido

Resumen.....	7
Abstract.....	8
Introducción.....	9
Objetivos.....	14
Objetivo general.....	14
Objetivos específicos.....	14
Consideraciones metodológicas.....	15
1. Metropolización y desarrollo urbano-regional.....	17
2. Preceptos teóricos del problema.....	21
2.1 La renovación del espacio.....	22
2.2 La producción del espacio en el capitalismo contemporáneo.....	24
2.3 El desarrollo geográfico desigual.....	27
2.4 El desarrollo desigual en la geografía urbana.....	31
2.5 La configuración urbana-metropolitana.....	37
3. Localización del área de estudio.....	40
3.1 Perfil socioeconómico del Área Metropolitana.....	42
3.2 Perfil socioeconómico del Oriente Antioqueño.....	44
3.3 Procesos de planeación institucional del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.....	45
3.4 Procesos de configuración regional del Oriente Antioqueño.....	48
3.5 Institucionalización del desarrollo y planeación en el Oriente Antioqueño.....	59
4. Competitividad urbana.....	68
4.1 Plan de Desarrollo Municipal: 2008 -2011 “Medellín es solidaria y competitiva”.....	69
4.2 Plan de Desarrollo Municipal: 2012 -2015 “Medellín, un hogar para la vida”.....	73
4.3 Plan de Desarrollo Municipal: 2016 -2019 “Medellín cuenta con voz”.....	76

4.4 Plan de Desarrollo Departamental: 2008 -2011 “Antioquia para todos. Manos a la obra”	78
4.5 Plan de Desarrollo Departamental: 2012 -2015 “Antioquia la más educada”	85
4.6 Plan de Desarrollo Departamental: 2016 -2019 “Antioquia piensa en Grande”	94
5. Zona del Altiplano	109
5.1 Ordenamiento territorial del municipio de Rionegro.....	109
5.2 Ordenamiento territorial del municipio de Guarne	120
5.3 Ordenamiento territorial del municipio de La Ceja del Tambo.....	136
5.4 Ordenamiento territorial del municipio de El Retiro	141
6. Conclusiones	162
7. Referencias.....	165

Lista de figuras

Figura 1. Mapa división política, subregiones y zonas de Antioquia	40
Figura 2. Mapa subregiones de Antioquia	41
Figura 3. Mapa zonas de Antioquia	41
Figura 4. Área de estudio según zonas del Oriente.....	42
Figura 5. Índice de capacidades y dotación subregional.....	104

Resumen

Esta monografía presenta un análisis de las políticas de ordenamiento urbano regionales del cercano Oriente Antioqueño (Rionegro, El Retiro, La Ceja del Tambo y Guarne), en el plano de la producción de geografías diferenciales que requiere la ciudad-región dentro de las tendencias urbanas globales, para el periodo comprendido entre el 2008 y 2019. En primer lugar, parte del perfilamiento de la dinámica histórica de los procesos de planificación institucional, las directrices de desarrollo regional y los actores vinculados a los procesos de configuración territorial de esta subregión. En segundo lugar, evalúa las políticas de desarrollo económico y ordenamiento territorial que se reglamentan y suscriben estos municipios para dicho periodo. Por último, examina los efectos y las tendencias regionales en el ordenamiento de la ciudad-región.

Palabras clave: desarrollo urbano-regional; metropolización; ordenamiento territorial; planificación; Oriente Antioqueño

Abstract

This monograph provides an analysis of the regional urban planning policies of the Near East of Antioquia (Rionegro, El Retiro, La Ceja del Tambo and Guarne), at the level of the production of differential geographies required by the city-region within the global urban trends for the period between 2008 and 2019. First, it starts with a profile of the historical dynamics of the institutional planning processes, the regional development guidelines, and the actors linked to the territorial configuration processes of this subregion. Second, it evaluates the economic development and land-use planning policies regulated and subscribed by these municipalities for that period. Finally, it examines the effects and regional trends in city-region planning.

Keywords: City-regional development; metropolization; land-use planning; planning; Oriente Antioqueño

Introducción

Las últimas décadas del siglo XX constituyen un periodo en el que existe un cambio de paradigma socioeconómico para la dinámica local y regional de Medellín, el Valle de Aburrá y las zonas departamentales circundantes, en cuyo caso la ciudad central -la capital-, como nodo urbano dominante, centraliza sucesivamente la región del Valle de Aburrá y el Oriente Antioqueño en términos de productividad, eficiencia y desarrollo territorial. Así, buena parte de los flujos y cambios económicos, sociales, políticos y culturales que acontecen en esta interrelación, se trata de una inserción y dirección hacia los ritmos de una economía global, competitiva y sostenible.

La transformación del modelo de desarrollo y sus efectos sobre la configuración territorial del área metropolitana y del cercano Oriente Antioqueño representan parte de la reestructuración de la política económica, de las trayectorias históricas territoriales y de la interacción de lógicas socioculturales, cuya dinamización ha propendido un modelo específico de proyecto metropolitano a nivel urbano regional. (Bentacur, Stiener, & Urán, 2001; Cámara de comercio de Medellín para Antioquia, 2015). En efecto, la conversión de la estructura urbana que presenta Medellín y su entorno regional constituye un cambio socioespacial, especialmente desde la reforma que se presenta con la vocación, los usos y el acceso del suelo; donde aparece manifiesto, por ejemplo, en la relocalización industrial, en la transformación de la estructura productiva y comercial del territorio, y en la propia configuración de un modelo de desarrollo territorial basado en la producción de entornos urbano regionales, insertos en las estrategias de competitividad y desarrollo que requiere la economía global (Brand & Prada, 2003).

En este sentido, desconcentración industrial, reconversión productiva y designación territorial para la expansión y renovación urbana, hacen parte de los principales procesos socioespaciales a partir de los cuales, desde las últimas tres décadas del siglo XX, se ha venido configurando el entorno urbano regional que comprende la subregión del Valle de Aburrá y del Oriente Antioqueño. Desde luego, estos patrones locales no podrían comprenderse sin enmarcarlos como parte de las profundas transformaciones urbanas que experimenta la ciudad latinoamericana en contextos globalizados y procesos de neoliberalización ascendente a lo largo de la región, produciendo indefectiblemente disposiciones y condiciones para la reestructuración de las formas sociales, políticas, económicas y culturales en las escalas locales.

A este respecto, Medellín representa uno de los casos en que, a partir de la tendencia general de globalización, encadenada bajo un carácter neoliberal, desarrolla una reestructuración económica y política a partir de las tres últimas décadas del siglo XX. Planteando una agenda de crecimiento y desarrollo socioeconómico que parte del cambio de régimen de acumulación y de modo de regulación de la infraestructura y estructura productiva, hasta la mitad de los años setenta, basada en un paradigma industrial con principios de fordismo periférico, que termina produciendo y concentrando grandes impactos no sólo en la estructura urbana del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, sino que, y de modo deliberado, actuando en las trayectorias y la organización territorial de subregiones como la del Oriente Antioqueño (Bentacur, Stiener, & Urán, 2001).

Con la apertura de la economía local a los mercados internacionales y a la competencia productiva entre entidades urbano-regionales en el medio global, desde finales de los años ochenta, junto a la progresiva autonomización y descentralización política, fiscal y social de los entes territoriales frente al Estado Central, Medellín se planteó una serie de retos y exigencias frente a este nuevo patrón de desarrollo socioeconómico, así como ante las emergentes responsabilidades político-administrativas delegadas por el Estado. (Brand & Prada, 2003). Siendo éstos procesos que derivaron en la adaptación de Medellín a los ritmos de competitividad urbana y desarrollo regional, especialmente desde comienzos de la década de 1970 y hasta la fecha, y desde donde ciudades intermedias y aglomeraciones medianas del Oriente Antioqueño se vieron como objeto de renovación urbana, arquitectónica y cultural, así como dotadas de entornos infraestructurales en vía a la reestructuración de las economías locales como parte de los procesos de planeación de la ciudad-región para el nuevo siglo.

En los últimos periodos de gobierno esta ecuación continúa actuando con privilegio en las perspectivas dispuestas para las políticas de desarrollo económico y ordenamiento territorial, lo cual viene a significar un campo para la indagación sobre los modelos de ciudad aplicados a los municipios problematizados, así como frente a los proyectos de gestión regional en el marco de los procesos de planeación entre el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y el Valle de San Nicolás.

Dicho esto, desde mediados del año 2009 y hasta la actualidad una de las directrices más significativas al momento de plantear las tendencias de ordenamiento territorial y

desarrollo regional, entre Medellín y este circuito estratégico, la constituye la estrategia de competitividad global definida como ‘cluster’ (Pineda & Pinilla, 2011). Con esta propuesta se ha buscado una coordinación y desarrollo empresarial entre el gobierno local y el sector privado, así como la constitución de cadenas productivas y redes de cooperación entre actores y sectores estratégicos para la economía urbano regional, lo cual se ha traducido en un incremento de la inversión en infraestructura, el aumento de la valorización del suelo y el desarrollo de grandes proyectos urbanísticos, como parte de la reestructuración urbana y los procesos de internacionalización que sufren estas municipalidades. (Zapata Cortés, 2017; Galindo, 2014)

Así pues, la búsqueda del progreso socioeconómico y la modernización del área metropolitana, bajo la dirección de Medellín, frente a las exigencias de las políticas neoliberales y las redes de mercado globales ha sido ampliamente estimulada por la reglamentación de políticas y planes de desarrollo económico y ordenamiento territorial, en su escala municipal y departamental. Su implementación a lo largo de estos períodos ha dejado dentro de sus transformaciones una producción histórica de escalas diferenciales y la adjudicación de funciones urbanas entre la ciudad de Medellín y la región del Oriente antioqueño, esto es, el desarrollo de formas particulares de especialización territorial, a propósito de la promoción y distribución de un desarrollo territorial dirigido de manera intensiva hacia estos circuitos territoriales estratégicos.

Así pues, Medellín y la fusión urbana que ha establecido con municipios del Área Metropolitana, ha desarrollado y liderado unas fuertes relaciones con la economía global, impactando su propia realidad urbana y regional, y extendiendo sus efectos y modalidades hacia la construcción de espacios estratégicos y especializados sobre la demanda de esta geografía de la centralidad, fundando en el Oriente cercano una relación territorial con base en el gobierno de la Ciudad Región y su zona de influencia.

Este patrón obedece a la reorganización de las aglomeraciones urbanas en función del desarrollo urbano regional dentro de la dinámica económica globalizada, la cual para Medellín y el Valle de Aburrá, se suma a las tendencias urbanas globales, impulsando la reestructuración del proceso productivo en la región y la recomposición del modelo de gobernabilidad política económica, justamente a partir del desarrollo y aplicación de estrategias y políticas neoliberales. Este último programa comprende, por ejemplo, la incursión en el territorio de la

forma ciudad-región en el sistema global, la inserción multiescalar de la ciudad dentro de políticas regionales, nacionales y locales, la reestructuración de los gobiernos municipales y la incorporación del sector privado en su gestión, así como la reestructuración del mercado de trabajo, el auge del sector de servicios y los procesos de privatización y mercantilización. Constituyéndose como las relaciones que tematizan la observación del fenómeno en cuestión.

Es, pues, la producción de geografías diferenciales mediante la especialización territorial, el aprovechamiento de ventajas comparativas y la reconversión del modelo productivo, en el marco de la lógica de acumulación y competencia de las economías locales en el orbe globalizado, donde justamente se plantea la observación del desarrollo urbano-regional comprendido entre el proyecto metropolitano del Valle de Aburrá y la subregión del oriente antioqueño, específicamente mediante la identificación de la trayectoria de ordenamiento territorial y el modelo de desarrollo regional tendiente entre Medellín y el circuito municipal del occidente del Valle de San Nicolás.

En congruencia, la presente indagación aborda un análisis de las políticas urbano regionales de ordenamiento territorial del cercano Oriente Antioqueño (Rionegro, El Retiro, La Ceja del Tambo y Guarne), en el plano de la producción de geografías diferenciales que requiere la ciudad-región dentro de las tendencias urbanas globales, para el periodo comprendido entre el 2008 y 2019. En primer lugar, parte del perfilamiento de la dinámica histórica de los procesos de planificación institucional, las directrices de desarrollo regional y los actores vinculados a los procesos de configuración territorial de esta subregión. En segundo lugar, evalúa las políticas de desarrollo económico y de ordenamiento territorial en las que se reglamentan y suscriben estos municipios para dicho periodo. Por último, examina la distribución que presenta el patrón de suburbanización en los municipios propiamente dichos.

El tratamiento de los antecedentes y la trayectoria regional se encuentra alimentada por problemas complementarios, dado el carácter que ocupa el objeto y a consecuencia del tipo de perspectiva situada. Esto aduce el interés presentado, en primer término, a la economía política urbana, desde la cual se observa la relación y los patrones espaciales emergentes de lo que frecuentemente se ha denominado como *desarrollo geográfico desigual*, en el ámbito de las tendencias conjuntas y contradictorias del capitalismo (Harvey, 1977, 1990, 2000, 2007, 2012; Smith, 2012, 2020; Soja, 2008). El segundo interés corresponde al problema de la forma de la

metrópolis en América Latina y su dinámica con el sistema global, bajo algunos aportes provistos por la historiografía urbana latinoamericana (Romero, 1999, 2001; Rama, 1984; Morse, 1964, 1971, 1992; Hardoy, 1975, 1986) y desarrollos de la Teoría de la Dependencia (Cardoso, 1978, 1984; Ciccocella, 1999, 2009; Frank, 1979, 1985, 1996; Portes, 2006, 2006b; Pradilla Cobos, 1972, 2009), en cuyo caso permiten avanzar en la lectura de las estructuras espaciales, los procesos de metropolización y el desarrollo urbano experimentado por las ciudades de nuestra región. Finalmente, se incluye la atribución que ocupa la planeación territorial y la planificación urbana (Abramo, 2012; Currie, 1965, 1974, 1984; Del Castillo, 2001; Duque, 2008, 2008b; Friedmann, 1981, 1987, 1992, 1993, 1998; Gilbert, 2008; Labasse, 1960; Morse, 1963, 1971, 1992; Pradilla Cobos, 1972, 2009; Violich, 1987) en el diseño, la ejecución y el sostenimiento de mecanismos institucionales, políticas urbano regionales y, en último término, de proyectos de ciudad-región con razón al discurso urbano que plantean.

El cuerpo general de la indagación se compone así: el primer capítulo detalla la discusión sobre los procesos de metropolización y desarrollo urbano-regional, especialmente la inscripción de algunos patrones diferenciados para América Latina. El segundo capítulo expone algunos preceptos teóricos sobre el tratamiento de los problemas urbanos, así como algunos enfoques de las relaciones que concentra el espacio, el desarrollo geográfico desigual y la configuración de la forma urbana metropolitana. El tercer capítulo plantea la localización geográfica del área de estudio, la descripción del perfil socioeconómico del Área Metropolitana del Valle de Aburrá y del Oriente Antioqueño, así como el rastreo de sus procesos de planeación institucional y de configuración regional. El cuarto capítulo evalúa la implementación de los planes de desarrollo municipal y departamental, entre el 2008 y 2019 para la ciudad de Medellín y el departamento de Antioquia, en cuanto instrumentos de administración y gestión territorial para la competitividad urbana dentro de la agenda neoliberal. El quinto capítulo examina la disposición del ordenamiento territorial para el municipio de Rionegro, El Retiro, La Ceja del Tambo y Guarne; observando la distribución que presenta su patrón de suburbanización. Por último, el quinto capítulo avanza en la presentación de unas conclusiones generales.

Objetivos

Objetivo general

Analizar las políticas urbanas y regionales de ordenamiento territorial del cercano Oriente Antioqueño (Rionegro, El Retiro, La Ceja del Tambo y Guarne), para el periodo de 2008 y 2019.

Objetivos específicos

Identificar la dinámica histórica de los procesos de planificación territorial, desarrollo regional y sus actores consonantes dentro Oriente antioqueño.

Evaluar las políticas de desarrollo económico y de ordenamiento territorial reglamentadas para los municipios de Rionegro, El Retiro, La Ceja del Tambo y Guarne, en vía a los lineamientos del modelo metropolitano del Valle de Aburrá.

Consideraciones metodológicas

Las transformaciones históricas que ha experimentado la vida económica, la estructura de la red urbana y el modelo administrativo y de gestión del territorio han dejado unas fuentes que expresan buena parte de la trayectoria de la ciudad- región. En este sentido, la indagación se basa en el análisis de tres fuentes principales de información que operan en la orientación y desarrollo de las políticas urbanas y regionales para el área metropolitana y el cercano Oriente Antioqueño. En primer lugar, los instrumentos de acción para la planeación de las entidades territoriales en la escala local y regional, así como su amparo legislativo, a saber, planes de desarrollo municipal y departamental, planes de ordenamiento territorial, informes sectoriales y planes estratégicos metropolitanos, correspondientes al área metropolitana del Valle de Aburrá y a los cuatro municipios en cuestión. En segundo lugar, documentos oficiales y de instituciones de investigación que guardan una amplia información cuantitativa. Aquí se incluyen datos provistos por el Departamento Administrativo de Planeación, la Gobernación de Antioquia, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, el DANE, DNP y demás instituciones gubernamentales. Por último, se incorporan trabajos académicos dispuestos por universidades e institutos de investigación.

Esta indagación explora la dinámica espacial de la ciudad-región sobre la centralidad que ocupa las categorías de Desarrollo Urbano-Regional y Metropolitización. La primera puede entenderse como el proceso por el cual se favorece la creación de riqueza económica y bienestar social, definida por el establecimiento de unas relaciones concretas entre el espacio sociogeográfico -ciudades, municipio, regiones y localidades- y el espacio económico - relaciones e intercambios de bienes y servicios entre un centro urbano interregional dominante y regiones circundantes- (Graizbord, 1984). Patrón que se observa especialmente relevante por cuanto dilucida relaciones frente a la concentración económica y poblacional del Área Metropolitana del Valle de Aburrá y de las localidades urbanas del cercano Oriente Antioqueño, así como al desarrollo de redes de mercados, circuitos estratégicos para la competitividad económica y zonas nodales para la movilidad del capital. Reflejando posibles vinculaciones referidas a la posición y el valor funcional entre las localidades medianas de la subregión y la ciudad central del Valle, a modo de una jerarquía urbana.

La segunda, referida al proceso de expansión urbana que logra superar los límites administrativos, físicos y demográficos de por los menos una ciudad núcleo. Lo cual viene a

implicar no sólo la tendencia de crecimiento urbano y urbanización de una entidad territorial central, sino que además refiriendo el desarrollo progresivo de funciones económicas, sociales y políticas, concentradas y diferenciadas, de un núcleo urbano primario hacia localidades intermedias (Alfonso, 2008). Este nivel de interacción plantea unas relaciones relativas a la posición geográfica de las localidades dentro de una región dada, así como a la localización de éstas con respecto a los centros contiguos de influencia; permitiendo entrever la dinámica correspondiente a la oferta y flujo de bienes y servicios, o si se quiere, de funciones y actividades entre la capital del departamento y su área metropolitana hacia el cercano Oriente Antioqueño, que termina fungiendo como *hinterland*.

Este tratamiento conceptual permite avanzar en el desarrollo de las interrelaciones que los municipios del cercano Oriente Antioqueño (Rionegro, El Retiro, La Ceja del Tambo y Guarne) sostienen con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, en lo que concierne principalmente al patrón de ocupación del suelo, la estructuración de las economías locales, la reconversión de las formas productivas y la suburbanización y tercerización de las actividades y funciones urbanas, observadas y reglamentadas en buena parte de las políticas urbanas y regionales de ordenamiento territorial y desarrollo económico.

1. Metropolización y desarrollo urbano-regional

La investigación urbana en América Latina presenta significativas reflexiones teórico-metodológicas en la explicación de patrones espaciales que han experimentado muchas de las ciudades de la región tras la segunda mitad del siglo XX. Procesos de urbanización, complejización de sus relaciones y conexiones globales, así como relaciones de dependencia y dominación entre los centros urbanos y las ciudades capitales son, para nombrar algunos, desarrollos inherentes al problema de la metropolización que hacen parte del debate académico y gubernamental. Sin duda, estas relaciones han sido objeto de múltiples teorías encausadas a establecer posibles interpretaciones sobre su naturaleza, de las cuales sobresalen aquellas referidas a temáticas como el imperialismo, el subdesarrollo, la urbanización dependiente, el desarrollo urbano-regional desigual y la marginalidad, como versiones dominantes que no sólo permiten una posibilidad teórica para aprehender los trazos sobre el comportamiento de estos fenómenos, sino como recursos que actúan en el desarrollo modelos de planificación urbana aplicados a formaciones territoriales a lo largo del continente.

Con frecuencia, los enfoques interpretativos que se han ocupado de los procesos de metropolización y desarrollo urbano-regional vuelven sobre variables centrales como la que ocupan el acelerado proceso de urbanización y de industrialización que sufren las ciudades en la región, y frente a estos, las perspectivas precursoras que lo han interpretado ya sea como fenómenos inherentes a la modernización de la sociedad tradicional latinoamericana (Germani, 1979), como desarrollos constitutivos al despliegue del sistema capitalista (p.e. Singer, 1975), o como efectos residuales de una marginalidad estructural supeditada a los ritmos de la modernización capitalista (Marini, 1974; Cardoso y Faletto, 1969). En efecto, estos primeros estudios, que nacen a finales de los años cincuenta y se extiende hasta los años ochenta, se ocupan de la construcción de un objeto de estudio para los fenómenos urbanos que de forma diferenciada experimenta América Latina. De la sociología de la modernización a la perspectiva tomada por la sociología de la dependencia, pasando por la renovación de la escuela marxista Europea y su ulterior recepción en la nueva sociología urbana, aparece la necesidad de plantear conceptualmente el lugar de la ciudad latinoamericana en los patrones socioespaciales dictados por la urbanización capitalista, la localización de industria, la concentración del capital, la reproducción de la fuerza de trabajo y las políticas de planeación urbana (Duhau, 2014).

No obstante, al finalizar este periodo y durante los años noventa se desplazan las orientaciones teóricas y políticas que hasta entonces dominaban la investigación y la planeación urbana. A raíz de la reestructuración económica y espacial que presentaba la mayoría de estos países frente al agotamiento del modelo de desarrollo por sustitución de importaciones, la crisis del patrón de acumulación de capital con intervención estatal y los problemas sociales surgidos a su causa -migración masiva interna, crecimiento de una clase trabajadora informal, desempleo urbano, pobreza, desigualdad y segregación socioterritorial-, en la región se despliega todo un repertorio de transformaciones en las formas políticas, económicas y sociales como parte de la reestructuración neoliberal. Así pues, los efectos de la globalización y del neoliberalismo se extienden hasta reconocerse como parte de una nueva agenda para la investigación territorial, donde se retoma y desarrolla la construcción de lo urbano-regional y las vinculaciones que la *ciudad global* requiere frente a las regiones, así como las nuevas formas en que se produce los espacios urbanos, los cambios en la relación Estado-mercado y el nuevo tratamiento dado a la gobernanza de los territorios.

En efecto, este cambio de perspectiva y la configuración de nuevos problemas para la investigación urbana en América Latina, permiten plantear un correlato bajo la noción del desarrollo urbano regional. Para este caso, se entiende como la lógica territorial que estructura las ciudades y las aglomeraciones urbanas como un enlace de interrelaciones. Estas vinculaciones obedecen principalmente a relaciones sociales, políticas y económicas lo suficientemente estables, complejas e intensas como para generar flujos e influjos entre las aglomeraciones urbanas (Monclús & Dematteis, 1998). De acuerdo a esta lógica, las ciudades y los asentamientos urbanos se interrelacionan sobre la competencia de bienes y funciones que pueden llegar a ofrecer y a consumir, conformando redes de nodos que interactúan de acuerdo a su jerarquización -rango- y complementariedad dentro del conjunto de los centros urbanos. Así pues, es justamente a partir de esta visión que se comprende el desarrollo urbano regional como el ordenamiento y la potencialización de una red de centros urbanos y de zonas regionales estratégicas direccionadas a un desenvolvimiento socioeconómico común. De modo que, como instrumento y estrategia para la planificación del territorio, actúa a través de las políticas locales y nacionales en la definición del ordenamiento territorial, determinando formas concretas de cooperación, innovación y competencia de la red urbano-regional a fin de garantizar ventajas comparativas frente a sus operaciones locales, nacionales y globales (Camagni, 1991)

Entre otras cosas, esta noción aparece central por cuanto permite relacionar de manera directa la concepción de la ciudad-región para el presente caso. En su explicación más general, las ciudades-región se encuentran configuradas por un nodo urbano central -metrópolis- y una región funcional circundante (hinterland) que se definen por los flujos y cambios económicos, sociales, políticos y culturales que acontecen en su interrelación sinérgica y sináptica (Garrocho, 2012). Además de ello, esta condición territorial expresa no sólo la extensión de las relaciones económicas, las trayectorias sociopolíticas y las condiciones físico-ambientales específicas de una ciudad central frente a otras aglomeraciones o zonas regionales circunvecinas, sino que supone subyacentemente una inserción estructural en las redes y los ritmos actuales de globalización, competitividad y sostenibilidad.

El fenómeno metropolitano constituye una dimensión inherente a los estudios urbanos y de la ciudad. La palabra metrópolis esconde sus diferentes significados y acepciones, no obstante, su definición etimológica es lo suficientemente sugerente en tanto designa la “ciudad madre”. De allí puede desprenderse el carácter del proceso de metropolización y los patrones particulares que presenta, pues como forma urbana dominante despliega unas tendencias socioespaciales al interior de su estructura y hacia las de influencia regional, nacional y global. Como resultado del proceso de Revolución industrial capitalista y parte consustancial al proyecto de modernidad, la metrópolis consume la forma de vida urbana y la realidad social cosmopolita, frente a las formas urbanas del pasado y a la sociedad preindustrial (Duhau, 2001). Caracterizada por la acelerada urbanización, la concentración de servicios y actividades, así como el desarrollo de nuevas tecnologías, la metrópolis se concibe como un conglomerado urbano sin precedentes y preponderante en la historia de la humanidad; como forma urbana constituye así un fenómeno físico-espacial y demográfico que actúa en la modelación de la vida moderna.

Ahora bien, dada la relación estimulada y sostenida que mantiene con actividades económicas, sociales, políticas y culturales en una escala regional, nacional e internacional, este modelo de ciudad plantea nuevas formas de relacionarse entre las zonas de influencia que interactúan. En este sentido, como integración funcional del campo y la ciudad, la metrópolis expresa la continuidad entre la ciudad central, nuevas centralidades intermedias y aglomeraciones periféricas, logrando conservar su funcionalidad económica y social; este cambio cualitativo frente al modelo tradicional de ciudad, en cuyo caso plantea una dicotomía o discontinuidad entre la forma urbana y la forma rural, permite comprender una configuración

socioespacial distintiva. Además de ello, conforme la integración necesaria que requiere en la economía global, implica una posición dominante y central en el orden local, regional e internacional, lo cual supone tanto su inserción y codeterminación en el proceso de globalización, como la jerarquía urbana que adquiere en la organización de las funciones y actividades económicas, culturales y políticas.

Con lo anterior, la metropolización puede entenderse como el proceso en que se produce una ciudad cualitativamente distinta. Los rasgos distintivos pueden ir de la expansión del área urbana dentro de unas entidades territoriales político-administrativas distintas a la de la ciudad capital, la operativización de dos o más municipio dentro de una zona circundante, hasta el desarrollo de una estructura urbana lo suficientemente fuerte como para integrar social y económicamente un área respectiva. De manera particular, su desarrollo se encuentra vinculado al surgimiento de fenómenos específicos, donde aparece, por ejemplo, la emergencia de procesos como la suburbanización, periurbanización, rururbanización y la gentrificación, como los más consonantes para la ciudad global. Así mismo, se despliega a condición de la simultaneidad que concentra entre las conexiones globales que sostiene y las interrelaciones de alcance regional con subcentros a las que propende, como parte de la capacidad que la ciudad central tiene en la coordinación de las actividades locales e internacionales y en el aprovechamiento de la economía de escala y de aglomeración que posibilita su configuración socioterritorial (Bassand, 2001).

2. Preceptos teóricos del problema

La tendiente especialización de la Sociología otorgaría un dominio específico del conocimiento al cuerpo de los problemas urbanos suscitados en la teoría sociológica clásica. En la Escuela Ecologista Clásica de Chicago, en cabeza de Robert Ezra Park y Louis Wirth, se encuentran uno de los esfuerzos más sistemáticos en el establecimiento de las formas conductuales humanas, dadas por el intenso desarrollo del medio urbano en el que también se conciben, como objeto teórico específico para la Sociología Urbana (Lezama, 2014). Dicho esto, aparece un corte empírico predilectamente dirigido a problemas asociados a la dinámica demográfica, esto es, a los flujos migracionales, el crecimiento poblacional, el desarrollo de la actividad industrial, el establecimiento y la marginación de grupo étnicos, etc., de modo que aspiran a aprehender la recomposición de la sociedad norteamericana y la transformación de su estructura social bajo la escala desenvuelta en la ciudad.

Aún cuando logran incorporar marcos interpretativos de la más variadas fuentes teóricas, es reconocible una visión positiva y organicista aplicada a los fenómenos sociales que acaecen a sus ojos, lo cual opera notablemente no sólo en la explicación otorgada de la naturaleza desviada que encuentran en éstos, sino además en la valoración por garantizar la estabilidad del orden que el vértigo *material y moral* de los nuevos fenómenos urbanos amenazaba. En efecto, el desarrollo precursor que la Escuela Ecologista Clásica de Chicago tuvo en la construcción de un objeto diferenciado dentro de la sociología, para la explicación de los fenómenos urbanos y de la sociedad en general, procuró amplias repercusiones dentro del debate teórico urbano, observándose, por ejemplo, una fuerte crítica a esta concepción cualitativa y positivista de la realidad social desde desarrollo teóricos aproximados al marxismo.

Así pues, frente a la legalidad teórica, planteada por la Escuela de Chicago, de un orden urbano basado en la estructuración de causalidades naturales y sociales propias de la condición humana, en cuyo caso llegan a tener como resultado la composición espacial y social de una ciudad, y, así mismo, las leyes que dictan la organicidad de esta sociedad, la perspectiva de la Escuela Francesa de Sociología Urbana y la reflexión sociológica Latinoamericana, en su corte marxista, posibilitan un esquema más fecundo sobre los procesos de configuración socioespacial para la ciudad latinoamericana.

Al beber de esta vertiente se busca volver sobre la relación que concentra el espacio urbano y la ciudad como desarrollo patente de la lógica de producción capitalista, lo cual quiere decir que las relaciones jerarquizadas y profundamente desiguales que supone el desarrollo económico bajo este régimen, son a su vez proyectadas en las formas reales y simbólicas que recobra el sistema urbano en una sociedad determinada. A lo cual, en los marcos de una estructura social capitalista el espacio tiende a sustancializarse, siguiendo la lógica progresiva de cosificación y mercantilización que cada bien material o natural experimenta en su inserción dentro de las dinámicas del capitalismo global.

2.1 La renovación del espacio

Se plantea una primera relación en lo conferido a la producción del espacio social, para así avanzar en la comprensión de la ciudad latinoamericana dentro de las tendencias urbanas del capitalismo global. En primer lugar, es Henri Lefebvre quien actualiza el análisis marxista sobre el estatus del espacio, la cotidianidad, el hábitat y la reproducción del de las formas de alienación en la *Revolución Urbana* que toma el desenvolvimiento de la sociedad. A sus ojos, el espacio se libera de la forma abstracta, contenida en el logos de la filosofía occidental y en el dominio topológico de las matemáticas, para dar paso a un espacio en el que el hombre concreto restituye su lugar y conciencia en él. De modo que, al declinar la identidad lógico-epistemológica presupuesta al saber del espacio, introduce una asociación de éste como medio aspirado a poseer y conocer desde las formas hegemónicas y subalternas que en el capitalismo se disputan su existencia en el *continuum* histórico. Esta diferenciación concibe así el lugar operacional y la condición de posibilidad del espacio en función de un modo de producción existente y, desde allí, el dominio al que se orientan las prácticas, representaciones y las proyecciones sociales en él. Con la recuperación dialéctica del espacio -social- en su relación constitutiva con el trabajo productivo, las fuerzas productivas y el modo de producción capitalista, señala la negación natural, social y simbólica que marcan las tendencias dominantes sobre el espacio, en cuyo caso le fragmentan bajo procesos de cosificación en los que actúan con una concepción positiva de la realidad. A este respecto, Lefebvre afirma

El espacio es una relación social, pero inherente a las relaciones de propiedad (la propiedad del suelo, de la tierra en particular), y que por otro lado está ligado a las fuerzas productivas (que conforman esa tierra, ese suelo); vemos, pues, que

el espacio social manifiesta su polivalencia, su «realidad» a la vez formal y material. Producto que se utiliza, que se consume, es también medio de producción: redes de cambio, flujos de materias primas y de energías que configuran el espacio y que son determinados por él. (Lefebvre, 2013, p.142)

Ahora bien, la hipóstasis que presenta las relaciones *implicadas, contenidas y disimuladas* en el espacio a un nivel de existencia individual, lo suficientemente autónomas en el orden social, no implica necesariamente que éstas queden subsumidas en su totalidad a las formas establecidas para su funcionalidad dominante dentro del sistema capitalista. Por el contrario, allí donde recobra fuerza su cosificación aparecen simultáneamente formas colectivas encausadas a la restitución y configuración de un espacio social alterno. Sobre la variabilidad, intensidad y frecuencia de estos movimientos, sobre los lugares y las redes allí constituidas, el autor indica

Los lugares no se yuxtaponen solamente en el espacio social en contraste con lo que sucede en el espacio-naturaleza. Se intercalan, se combinan, se superponen y a veces colisionan. De ahí resulta que lo local (lo «puntual» determinado por un punto u otro) no desaparece, absorbido por lo regional, lo nacional, lo mundial. Lo nacional y lo regional envuelven muchos «lugares»; el espacio nacional engloba regiones; el espacio mundial no sólo engloba espacios nacionales sino que llega a provocar (hasta nueva orden) la formación de nuevos espacios nacionales mediante un proceso notable de fragmentación. Múltiples flujos atraviesan esos espacios. El espacio social comienza a aparecer en su hipercomplejidad: unidades individuales y particularidades, puntos fijos relativos, movimientos, fluidos y ondas, los unos se compenetran, los otros se enfrentan, etc. (Lefebvre, 2013, p.144)

Lejos de definirse como un receptáculo pasivo, el espacio social se concentra y se produce así en el desarrollo mismo de las contradicciones que guardan las tendencias ideológicamente dominantes. De tal suerte, su propia complejidad queda suelta al depósito de los contenidos, las jerarquías y las funcionalidades en atención a las relaciones sociales en las que se descubre, transformando su naturaleza según las adopciones históricas que han llegado a desarrollarse; siendo así, la forma reducta como espacio-producto, una de las configuraciones

actuales más determinantes en las formas urbanas. Su escisión conceptual de las dimensiones espaciales se distinguen de la siguiente manera

(a) *La práctica espacial*, que engloba producción y reproducción, lugares específicos y conjuntos espaciales propios de cada formación social; práctica que asegura la continuidad en el seno de una relativa cohesión. Por lo que concierne al espacio social y a la relación con el espacio de cada miembro de una sociedad determinada, esta cohesión implica a la vez un nivel de *competencia* y un grado específico de *performance*.

(b) *Las representaciones del espacio*, que se vinculan a las relaciones de producción, al «orden» que imponen y, de ese modo, a los conocimientos, signos, códigos y relaciones «frontales».

(c) *Los espacios de representación*, que expresan (con o sin codificación) simbolismos complejos ligados al lado clandestino y subterráneo de la vida social, pero también al arte (que eventualmente podría definirse no como código del espacio, sino como código de los espacios de representación). (Lefebvre, 2013, p.92)

En el desarrollo de una teoría unitaria capaz de incorporar los términos físico, mental y social del espacio, Lefebvre se vale de la elaboración de una triada conceptual con objeto a revelar la interacción dialéctica entre las dimensiones que ocupa *las prácticas espaciales*, *la representación del espacio* y *los espacios de representación*; niveles explicativos que, a su vez, comprende una interrelación con el *espacio percibido*, *el espacio concebido* y *el espacio vivido*, respectivamente.

2.2 La producción del espacio en el capitalismo contemporáneo

En consonancia, Manuel Castells se encauza en la elaboración de una crítica sociológica sistemática a la teoría urbana. En su aproximación permite reconocer la extensión que las formas conductuales, definidas como propiamente urbanas, tienen más allá de los límites de la ciudad, esto es, hacia todo tipo de aglomeraciones humanas cuyos valores y acciones orientadas

se rigen por la propia constitución de relaciones en el capitalismo. Este planteamiento concede volver sobre la tensión que expresa relaciones de tipo más comunitario frente a al desenvolvimiento de formas asociativas más complejas, donde las primeras, por lo general, quedan interrumpidas y deformadas por la fuerza de las representaciones ideológicas que se instauran en los criterios de concepción, percepción y conducción de la vida urbana; aquí, gracias a la cultura urbana, son extendidos y afianzados los principios de competitividad, individualidad y racionalidad, en cierto modo, gracias consagración de una ética económica que logra sobreponerse a lo largo de las formaciones sociales. Siguiendo la perspectiva teórica marxista, Castells refiere la proyección espacial de las formas sociales así

El espacio es un producto material en relación con otros elementos materiales, entre ellos los hombres, los cuales contraen determinadas relaciones sociales, que dan al espacio (y a los otros elementos de la combinación) una forma, una función, una significación social. No es, por tanto, una mera ocasión de despliegue de la estructura social, sino la expresión concreta de cada conjunto histórico en el cual una sociedad se especifica. Se trata, por tanto, de establecer, al igual que para cualquier otro objeto real, las leyes estructurales y coyunturales que rigen su existencia y su transformación, así como su específica articulación con otros elementos de una realidad histórica (Castells, 1988, p. 141).

En su interpretación se refleja el alcance que continúa guardando, con la actualización que le merecen los procesos urbanos en el capitalismo contemporáneo, la aplicación del materialismo histórico como teoría social general para la sociedad capitalista; en cierto modo, dado el uso dialéctico que efectúa a ciertas categorías y esquemas analíticos que ofrece este enfoque. Así pues, reconociendo la producción del espacio como manifestación concreta de una estructura social específica, desarrolla unos niveles de interdependencia, las modalidades de articulación y las formas de asociación en que el sistema económico, político e ideológico actúa en el orden, la variabilidad y la interacción del espacio. Por lo tanto, ubica la composición de cada sistema de la siguiente forma

a) El sistema *económico* se organiza en torno a las relaciones entre la fuerza de trabajo, los medios de producción y el no-trabajo, que se combinan según dos relaciones principales: la relación de propiedad (apropiación del producto) y la relación de “apropiación real” (proceso técnico de trabajo). La expresión

espacial de estos elementos puede encontrarse por medio de la dialéctica entre dos elementos principales: producción (= expresión espacial de los medios de producción), consumo (= expresión espacial de la fuerza de trabajo) y un elemento derivado, el intercambio, que resulta de la espacialización de las transmisiones entre la producción y el consumo en el interior de la producción y en el interior del consumo. El elemento no-trabajo no tiene expresión espacial específica; se traduce en la manera en que las dos relaciones, de propiedad y de apropiación, se organizan en relación al espacio, así como en la forma de espacialización de cada elemento.

b) La articulación del *sistema político-institucional* con el espacio se organiza en torno de dos relaciones esenciales que definen este sistema (relación de dominación-regulación y relación de integración-represión) y de los lugares así determinados. La expresión espacial del sistema institucional es, por una parte, la delimitación del espacio (por ejemplo, las comunas, las aglomeraciones, etc.), y por otro, la acción sobre la organización económica del espacio a través de la regulación-dominación que ejercen las instituciones sobre los elementos del sistema económico, comprendiendo en ello su traducción espacial (proceso de gestión).

c) Por último, el *sistema ideológico* organiza el espacio marcándolo con una red de signos, cuyos significantes se componen de formas espaciales y los significados, de contenidos ideológicos, cuya eficacia debe medirse por sus efectos sobre el conjunto de la estructura social (Castells, 1988, p. 154).

A su juicio, según el ordenamiento de estas instancias es posible ubicar patrones de organización socioespacial dentro una forma urbana, como resultado de la propia dinámica de conjunción, variabilidad y gradación que se llegue a producir en una formación social. Sobre las combinaciones posibles en las que pueda desenvolverse estas formas espaciales, es fundamental apreciar su incorporación de los hombres como agentes estructurantes de la organización social a la que pertenecen, confiriendo un estatus determinante a las perspectivas, objetivos y medios con que actúan en la construcción de una realidad social. Con todo, las disputas de estos agentes en el centro de la dinámica urbana confluyen a partir de las tensiones

y contradicciones que se extienden de una sociedad capitalista hasta las formas y disposiciones más concretas que recobra el espacio.

2.3 El desarrollo geográfico desigual

Otro referente dentro de la estela marxista que es requerido situar, bien sea su predilección en el dominio de la geografía y la economía, es David Harvey. Aún cuando presenta algunas disparidades de enfoque, este autor avanza en el conocimiento de las desigualdades e injusticias sociales, inherentes al sistema capitalista, en el plano de las manifestaciones espaciales.

Ciertamente, el conjunto de sus trabajos se dirige principalmente al trato de los fenómenos urbanos, en cuyo caso, dada la complejidad de los procesos sociales que presenta las formas espaciales, procura captarla en la conjunción que desarrolla entre *la imaginación sociológica* - definición concedida en primer término a Mills- y la apertura que otorga a una *conciencia espacial*, a la propiamente dicha *imaginación geográfica*. Por su parte, es justamente allí donde aplica un enfoque del espacio según las contradicciones esenciales que encuentra en la reproducción y evolución del capitalismo, fijando su producción a partir de

Las contradicciones entre capital y trabajo, competencia y monopolio, propiedad privada y Estado, centralización y descentralización, inmovilidad y movimiento, dinamismo e inercia, pobreza y riqueza, así como entre las distintas escalas de actividad, que han ejercido su influencia y cobrado forma material en el paisaje geográfico (Harvey, 2014, p. 149).

Consiguiente al análisis marxista que emplea, recurre a la lógica dialéctica de la contradicción para examinar las tensiones del capitalismo contemporáneo y su evolución sobre los procesos materiales, sociales y simbólicos de organizaciones humanas específicas. No obstante, de modo concreto, se destaca aquello que denomina como desarrollo geográfico desigual, pues permite la comprensión de una de las reglas genéricas que gobierna el establecimiento y la reproducción del capitalismo, aquella relación en el régimen que proyecta patrones espaciales diferencialmente según el estado de relaciones del poder económico,

político y cultural. A continuación, uno de los argumentos historicistas que el autor superpone para plantear este proceso

El desarrollo geográfico desigual es interpretado como un proceso diferenciado de difusión desde un centro que deja detrás residuos de eras precedentes o se encuentra con áreas de resistencia hacia el progreso y modernización que promueve el capitalismo. El atraso o falta de desarrollo [Backwardness] (este término es altamente significativo) se constituye a partir de una falta de exposición o una inhabilidad (en versiones racistas considerada innata, en versiones ambientalistas está visto como naturalmente impuesto, y en versiones culturalistas entendido en términos de peso de tradiciones históricas, religiosas, etc.) para ponerse al día con las dinámicas del capitalismo centrado en occidente, usualmente retratado como el punto máximo de la modernidad, o incluso de la civilización. Se presume por lo tanto, que todas las poblaciones, culturas y territorios son incapaces de moldear su propia historia (Harvey, 2007, p. 18).

De tal suerte, el movimiento “natural” de la acumulación por despojo y la tendiente producción de espacios diferenciados aparecen como ejes fundamentales para el desarrollo económico y el progreso social en el capitalismo contemporáneo y la globalización. La producción de espacios dominantes, frente a otros cuya relación aparece como subordinada, representa así una condición para el intercambio mercantil, la división geográfica del trabajo, la producción de escalas, la competencia espacial, la producción de regionalidades, la configuración de sistemas territoriales de administración política y el establecimiento de otras formas coercitivas a las que aboca el capitalismo en su dimensión socioespacial.

Para explicar las tendencias de diferenciación en el paisaje geográfico Harvey presenta cuatro condicionamientos, a partir de los cuales espera elaborar una tentativa teoría unificada del desarrollo desigual. Más que indagar en detalle las combinaciones que establece, resulta preciso señalar estos argumentos como instancias a considerar; identifica, pues, los siguientes condicionamientos:

- a) El arraigo material [material embedding] de los procesos de acumulación de capital en la trama socio-ecológica de vida [the web of socio-ecological life].

- b) La acumulación por desposesión (una generalización de los conceptos marxistas de acumulación “primitiva” u “original” dentro de las cuales los bienes preexistentes son ensamblados - como fuerza de trabajo, dinero, capacidad productiva o como mercancías - y puestos en la circulación como capital.

- c) La característica cuasi-legal [law-like] de la acumulación de capital en el espacio y el tiempo.

- d) La lucha de “clases” políticas y sociales en una variedad de escalas geográficas. (Harvey, 2007, p. 20)

Este tercer elemento, en lo específico, incorpora una asociación que detalla la dinámica del espacio, la producción de regionalidades y el sistema de territorialidades que subyace a la lógica de funcionamiento y reproducción social del capitalismo. Estos patrones hacen parte del aceleramiento y la subordinación de las formas socioespaciales a las fuerzas típicas del capitalismo; así, concentración del capital, división geográfica del trabajo y formas coercitivas de la competencia espacial son, para nombrar algunas, regularidades que corresponden a un desarrollo geográfico asimétrico del capitalismo. A este respecto, las diferentes clases de capital y la fuerza de trabajo, así como el principio de la propiedad privada territorial, constituyen relaciones que llegan a conferir propiedades y usos exclusivos a la ocupación del espacio. Sobre este último, advierte que

La exclusividad de control sobre un espacio absoluto no está confinada a las personas privadas sino que se extiende a los estados, las divisiones administrativas y cualquier otra clase de individuo jurídico. La propiedad privada de tierras, (...) establece claramente la porción de la superficie de la tierra sobre la cual tienen poderes exclusivos de monopolio los individuos privados (Harvey, 2004, p. 342)

Dicho precepto localiza una de las organizaciones que los gobiernos locales y regionales requieren en el establecimiento de mercados internos y externos, lo cual resulta especialmente manifiesto en la producción de infraestructuras físicas y recursos sociales que

permiten la movilidad de capitales y de fuerza de trabajo. Frente a regulación de algunas condiciones en vía a este desarrollo, el autor expresa

Puesto que el Estado ha adoptado el papel de administrador total de la producción y reproducción de infraestructuras sociales (incluyéndose a sí mismo), desplegando una forma jerárquica de organización para distinguir entre los aspectos locales, regionales, nacionales e internacionales de las corrientes de valores. La organización territorial del Estado - de la cual lo más importante son los linderos de la nación-Estado- se convierte entonces en la configuración geográfica dentro de la cual se lleva a cabo la dinámica del proceso de inversión. Claro está que esta organización territorial no es inmutable, y de vez en cuando se requieren reorganizaciones basadas en una mayor eficiencia de la administración y en consideraciones semejantes. No obstante, en determinado momento la organización territorial de los poderes de Estado forma el ambiente geográfico fijo dentro del cual operan los procesos de inversión (Harvey, 2004, p. 408).

Sin duda, estos arreglos sociales e institucionales se dirigen a una las fuentes que constituyen el conflicto por el territorio. Así pues, el estado al que las formas regionales institucionalizadas tienden a producir, organizar y administrar el espacio, en privilegio de los intercambios que procura capitalismo, representa un centro de contradicción dado que existen formas de vida alternas que se asocian a la lealtad de un lugar y a la raigambre que se establece con un territorio y una comunidad.

Estas implicaciones atienden el plano de las asociaciones cívicas con bases territoriales dentro de los conflictos interregionales, especialmente por las pautas interpuestas de distribución y focalización del desarrollo económico. Este crecimiento, a la luz de la naturaleza del capitalismo, busca incorporar e intensificar los ritmos de los intercambios económicos, la institución del trabajo asalariado -como migración de los mismos-, así como la concreción de una integración regional capaz de satisfacer las funcionalidades económicas bajo las que concibe el territorio, la mayor parte de las veces en detrimento de las propias necesidades históricamente dadas. Tal como señala Harvey, el proceso de desarrollo económico regional se ve enfrentado a unas proyecciones espaciales que, en búsqueda a la universalización de

condiciones objetivas para el progreso, terminan sitiadas por tendencias de diferenciación geográfica, esto es, por una organización socioespacial basada en la oposición y distinción que adquiere el desarrollo capitalista en el territorio.

2.4 El desarrollo desigual en la geografía urbana

Otro de los estudios destacados en el planteamiento del Desarrollo Geográfico Desigual, en continuación a la geografía marxista anglosajona, son los aportados por Neil Smith. Sus presupuestos sobre la naturaleza, el espacio y el capital continúan aplicando esta dirección teórica. La combinación que establece de una geografía interdependiente a una teoría social general, y a una sucesiva práctica política, permite entender algunas de las condiciones en las cuales se produce el espacio, el desarrollo geográfico desigual y fenómenos como la gentrificación dentro de las estructuras inherentes al capitalismo.

Captando las contradicciones en las que se constituye la geografía del capital, plantea modelos espaciales que expresan tendencias de diferenciación e igualación dadas las relaciones implicadas por el desarrollo de un modo de producción. Uno de los trazos que propone del espacio social, en su versión relativa al *espacio geográfico*, señala lo siguiente

Es la totalidad de las relaciones espaciales organizadas en mayor o menor medida dentro de patrones identificables, que son en sí mismos la expresión de la estructura y el desarrollo de un modo de producción. Como tal, el espacio geográfico es más que la simple suma de las relaciones separadas que constituyen sus partes. Así, la división del mundo entre regiones subdesarrolladas y desarrolladas, a pesar de su inexactitud, solo puede ser entendida en función del espacio geográfico como un todo. Esto involucra la modelación del espacio geográfico como una expresión de la relación entre capital y trabajo. De la misma manera, si dejamos de considerar relaciones espaciales específicas y entendemos el espacio geográfico como un todo, entonces la integración espacial puede ser vista como una expresión de la universalidad del valor (Smith, 2020, p. 121).

Este desarrollo permite observar determinantes sociales en la configuración de relaciones y propiedades espaciales específicas, de modo que sobresale la tendencia universalizante y a la vez fragmentaria de los procesos que operan como inherentes al crecimiento económico y al desarrollo social; sin ser esta la forma exclusiva, aparece al menos como la versión más dominante dentro de los patrones y las escalas espaciales de organización social aquellas devenidas por el desarrollo de la estructura capitalista. En efecto, Smith comprueba como

Esta importancia renovada que se otorga al espacio geográfico se refleja en la mayor atención que se presta a problemas como la centralización y la descentralización de la industria, la industrialización selectiva del Tercer Mundo, la fuga de empresas, el declive regional, la desindustrialización, el nacionalismo, la renovación urbana, la gentrificación, u otros temas más generales de la reestructuración espacial en tiempos de crisis (Smith, 2020, p. 128).

Adicional a los fenómenos interpelados añade otra manifestación concreta de la producción del espacio en la evolución y sostenimiento del capitalismo, aquella regularidad que retoma como *desarrollo desigual*, declarando que

El punto es, por supuesto, que estos patrones geográficos son el producto de tendencias contradictorias: primero, al tiempo que el desarrollo social emancipa cada vez más a la sociedad del espacio, más importante se vuelve el carácter fijo de este último; y segundo, aún más relevante, es que las tendencias hacia la diferenciación y la universalización o igualación surgen de manera conjunta desde las entrañas del capitalismo. En vista de que esta dinámica contradictoria se juega en la realidad, la producción del espacio adquiere un patrón muy particular. El patrón que resulta es el *desarrollo desigual*, pero no en un sentido general, sino como el producto específico de la dinámica contradictoria que guía la producción del espacio (Smith, 2020, p. 128).

Con todo, esta noción amplía el carácter contradictorio de la producción capitalista del espacio y la división territorial que, en función de la diferenciación regional dada por niveles de desarrollo desigual, logra determinar formas socioespaciales concretas, así como

simultáneas bases políticas, administrativas y culturales que actúan en esta orientación como fuente de legalidad. La relación de diferenciación depende, como lo ha comentado el autor, por una división del trabajo, correspondiente a una trayectoria histórica precisa, que implica sucesivamente una especialización y división territorial. En cierto modo, es de destacar cómo estas asociaciones son posibles gracias a unas condiciones naturales específicas, cuyo tratamiento a través de políticas locales y nacionales permiten la definición de unas transformaciones espaciales a consecuencia de una organización social concreta. Al respecto, escribe Smith, «las diferencias cualitativas en la naturaleza son traducidas en diferencias cualitativas y cuantitativas en la organización social: la división social del trabajo se expresa de manera espacial» (Smith, 2020, p.142).

Esta dinámica avanza en que la potencialidad de actividades como la agricultura, la industria o cualesquiera que sea el trabajo planteado, mantiene una dependencia en función tanto de la división social establecida, así como de las propias condiciones naturales. Lejos de que este movimiento pueda parecer mecánico, su relación se funda sobre la dialéctica que esconde la lógica social de los procesos de acumulación y centralización del capital, como resultado de un estado específico de las fuerzas productivas.

Por su parte, subyacente a este movimiento, se observa una producción subsecuente de escalas espaciales bajo la correlación que distingue con el desarrollo de sectores económicos específicos. Para este caso, es importante retomar este desequilibrio que constituye una estructura capitalista periférica, pues permite volver sobre las configuraciones espaciales basadas en procesos de diferenciación social. Con lo anterior, los patrones de esta división obedece muchas veces al movimiento del capital y a los propios requerimientos entre los principales sectores económicos; así pues, concentración, asentamiento y centralización del capital adquiere su dimensión espacial, la cual viene a componer geográficas diferenciadas relativas al desarrollo regional. Según lo observado, el crecimiento económico, basado por principio en la explotación y la producción de la naturaleza al servicio del progreso, genera la ya señalada doble tendencia de igualación y diferenciación contradictoria, donde capital fijo y plusvalía relativa operan como una fuerza de transformación del espacio social en su totalidad. Sobre la función del primero en esta relación, el autor expresa que

Conforme el capital fijo adquiere mayor importancia, la relatividad del espacio se ve determinada cada vez más por los patrones geográficos de la inversión en

esta forma de capital. La relación entre la generalización de las nuevas tecnologías y la tendencia hacia la igualación se intensifica, y las formas económicas se expresan de forma más directa en su forma geográfica. Y aunque el impulso detrás del proceso de igualación surge directamente de la esfera de la producción, los nuevos sectores de investigación, diseño y desarrollo empiezan a funcionar de forma independiente orientados hacia la igualación de las condiciones y niveles del desarrollo (Smith, 2020, p.162).

En suma, el crecimiento del capital fijo, manifiesto en la creación de toda clase de entornos para la producción como «caminos, ferrocarriles, fábricas, campos, talleres, bodegas, muelles, alcantarillas, estaciones eléctricas, basureros industriales, etc.» terminan constituyendo «formas geográficas inmovilizadas, y por lo tanto son centrales para el avance de la acumulación». Lo cual sirve para entender el desarrollo urbano, pues la inversión de capital fijo en un espacio determinado atrae inherentemente el desenvolvimiento de este proceso de manera focalizada.

El desarrollo urbano, observa Smith, constituye la expresión más completa de la centralización del capital. Esta escala presenta la combinación más variada de las fuerzas inherentes a la expansión y el desarrollo de las funciones económicas, sociales y políticas dictaminadas por el capitalismo moderno. En principio, este entramado produce una diferenciación del espacio basado en la centralización de las actividades productivas y dinamizado por la lógica del mercado del trabajo, estableciendo niveles de asociación que, asentando la versión de Castells, «es en esencia el espacio cotidiano de una fracción delimitada de la fuerza de trabajo». Esto pone de relieve los procesos productivos y la reproducción del sistema de relaciones capitalistas en la escala urbano regional, de modo que, encuentra la consonancia respectiva a los desplazamientos del capital dados en estas formas socioespaciales y sus propias relaciones de integración y equilibrio. Frente a la relación de estos parámetros, el autor propone la siguiente condición

La expansión geográfica absoluta del espacio urbano debe sincronizarse con la expansión del valor que está en manos de la acumulación. Después de todo, el capital se enfrenta a una elección, seguramente sumamente restringida, con respecto de la ubicación geográfica de las nuevas actividades productivas y sus funciones auxiliares. El desarrollo bien puede generar una expansión urbana

absoluta, pero esto también puede alcanzarse por medio de una expansión *in situ*: el consumo del espacio existente se intensifica, o partes de ese espacio son reproducidas o reestructuradas para satisfacer nuevas necesidades. Por su parte, la diferenciación interna del espacio urbano determina las condiciones concretas sobre las que se construye la expansión urbana. En su nivel más básico, el espacio urbano está dividido entre espacios de producción y espacios de reproducción, llevando a la concentración local de actividades específicas, así como usos de suelo-industrial, transporte, residencial, recreación, distribución, comercial y financiero, entre otros (Smith, 2020, p.187).

En efecto, estos contenidos posibilitan entender algunas operaciones subyacentes en la producción del espacio urbano, especialmente en lo que se refiere a la localización dirigida de los megaproyectos de explotación energética, la industria y los mercados inmobiliarios en el movimiento del capital productivo. Ciertamente esto alecciona sobre las relaciones de división interna que contiene el desarrollo urbano, lo cual viene a implicar una distinción que compromete los usos del suelo -sea este residencial, industrial, recreacional o cualesquiera que sea la naturaleza de la actividad desarrollada- y el sistema de relaciones bajo las cuales se organizan e integran en una formas determinadas del espacio urbano.

Con lo anterior se revela el problema, anteriormente señalado, de la *existencia social de la propiedad territorial en el capitalismo*. Este componente resulta definitivo por cuanto sitúa el lugar del sistema de rentas del suelo a través del cual este adquiere un término de valor, pese a no ser producto del trabajo social, y mediante el que se determina una igualación del espacio urbano bajo una estructura de cambio en virtud del capitalismo.

Sin duda, dicho componente produce una dinámica incesante entre las bajas y altas rentas del suelo, dada la configuración social que determina las relaciones de lo céntrico y lo periférico, así como los factores que operan sobre su precio. La forma y tamaño de las propiedades, así como los usos del suelo, las instalaciones, los sistemas de comunicación e infraestructura, quedan organizados e igualados en su producción espacial a partir de los criterios en que funciona y compite el sistema de rentas y el mercado del suelo.

Ahora bien, la tensión que sobresale entre estas dos lógicas lleva a que el desarrollo del espacio urbano se desenvuelva entre la dirección política de la planeación urbana, desde las

distintas instancias de autoridad pública, y el movimiento de actores urbanos que encabezan el capital financiero, el sector inmobiliario, la industria de la construcción, los movimientos sociales y el sector académico. Con todo, parece que el suelo, como objeto de intercambio al que queda determinado, se configura en el desarrollo urbano como fuente especulativa a través de la cual se producen relaciones sociales específicas entre actores urbanos y agentes del mercado, y reproduce dinámicas de distribución de la renta del suelo y del capital; lo cual viene a constituir un patrón de contradicción de acuerdo a los problemas que enfrenta la demanda y consumo del suelo urbano, la capacidad de absorción, movilidad y acumulación del capital en un espacio localizado, y, en último término, la lógica de un desarrollo geográfico desigual que produce y organiza el espacio urbano según el dinamismo del capital.

La escala urbana expresa así el patrón más avanzado del desarrollo desigual. A saber del autor, la fluctuación del capital en este entramado presenta el siguiente desplazamiento, bajo el cual se puede concebir la reestructuración de la ciudad central y de las zonas suburbanas, así como la renovación de los sistemas regionales

El capital ha sido atraído por el rápido incremento de la renta del suelo que acompañó al desarrollo suburbano, y por eso, la ciudad central, con sus ya altos niveles de renta del suelo y, por lo tanto, bajas tasas de ganancia, ha sido privada de capital de manera sistemática. Esto condujo hacia una devaluación estable de todas las áreas de la ciudad central, ya se tratara de usos de suelo portuarios, comerciales, de almacenamiento o residenciales. En algún punto, la devaluación del capital reduce la renta del suelo de tal manera que el «diferencial» entre la renta capitalizada del suelo y la renta potencial del suelo (dado su «alto» uso) se vuelve lo suficientemente grande como para hacer posible la renovación y la gentrificación (Smith, 2020, p.187).

La reforma de los usos del suelo hacia una vocación recreativa, residencial e industrial fuera del área metropolitana de los principales centros urbanos representa una de las diferencias regionales que más interesan para el presente caso. La presión del proyecto metropolitano por extender sus funciones y demandas hacia otros territorios, superando su área administrativa, lleva a la configuración de un desarrollo regional que denota condiciones y capacidades diferenciales de las que se vale en el territorio, fijando una localización y tendencia del capital para el sistema urbano regional hacia el que propende. Queda así en evidencia que muchas de

las transformaciones que experimenta el territorio son objeto de una producción dirigida y concebida, de modo que los niveles de diferenciación territorial obedecen al despliegue de condiciones de desarrollo en geografías específicas, en escalas comprendidas para la modelación de una forma y política urbana específica.

De esta manera, una parte constitutiva a las zonas metropolitanas llega a corresponder a los patrones que guarda esta lógica, donde el movimiento del desarrollo queda dirigido y concentrado hacia áreas que prometen mayores tasas de ganancia e incrementos de los niveles salariales y de productividad, logrando multiplicar las capacidades de un entorno dado, y por ende, del establecimiento del capital. Aún cuando dicha tendencia constituye un núcleo para las asociaciones interpuestas a la metrópolis y sus áreas influjo, la forma no se reduce a dicha condición, pues su organización y estructuración connota unas interdependencias elevadas al orden político, la identidad cultural y el desarrollo económico y social de la propia trayectoria del sistema urbano, así como de la dinámica de interacción entre la red de asentamientos que conforman el entramado regional.

2.5 La configuración urbana-metropolitana

Con razón a lo anterior, Edward Soja introduce y adapta una concepción específica de la dinámica urbana a través de la cual connota el concepto regional del espacio urbano. Desde el *sinecismo* refiere una forma de gubernamentalidad, un modelo económico, orden social y tejido cultural que excede los límites de la ciudad capital, de la metrópolis dominante, a causa de la imbricación y fuerza que produce una red interconectada de asentamientos nodales que configuran la forma urbano regional del espacio. Soja escribe al respecto:

Tanto *sinecismo* como metrópolis pueden ser considerados descripciones estáticas de la forma espacial, pero también como el contexto específicamente espacial de procesos activos y afectivos de formación, innovación, desarrollo, crecimiento y cambio sociales. Sin negar la importancia de la forma urbana, es este último aspecto más procesual y activo el que en este caso requiere nuestra atención. El *sinecismo*, en tanto fuerza activa y motriz de la geohistoria, supone la formación de una red regional de asentamientos nucleados y anidados de

modo jerárquico, capaces de generar innovación, crecimiento y desarrollo social (así como también individual) desde el interior de su dominio territorial definido (Soja, 2008, p.43).

Por lo anterior, el agrupamiento y concentración no sólo en términos de demográficos, sino específicamente de los espacios de producción, consumo, administración y gestión política, así como demás actividades comerciales, industriales y recreacionales, permiten la configuración de un sistema regional con significativas ventajas económicas y sociales, en cierta forma, por cuanto multiplica las posibilidades tanto para la circulación y acumulación del capital, la diversificación y división del trabajo, como para el aprovechamiento de los servicios urbanos y recursos públicos, basado en las ventajas que la fuerza de aglomeración urbana permite entre la ciudad núcleo y los municipios progresivamente incorporados para el desarrollo de las áreas metropolitanas. En efecto, la estructura metropolitana comprende una organización socioeconómica de naturaleza regional, esto es, el establecimiento de unas relaciones sociales específicas y diferenciadas fundamentadas en las interdependencias que adquiere las aglomeraciones regionales con la metrópolis; por lo cual, las cualidades y condiciones propias a los límites de la ciudad y la región quedan superadas ante la fuerza dinamizadora con que el espacio urbano regional configura una región metropolitana.

De esta manera, el espacio urbano recobra una tendencia jerárquica dispuesta por el sistema de asentamientos entre la *ciudad madre*, que ocupa el lugar central, y aquellas ciudades intermedias, pequeñas o asentamientos urbanos menores, que sucesivamente guardan proporciones inferiores pero de las cuales dispone una distribución de funciones y servicios concreta. La naturaleza de esta relación es tan variada como el interés cognoscitivo que lo guía, sin embargo, el autor señala tres direcciones significativas que componen este patrón

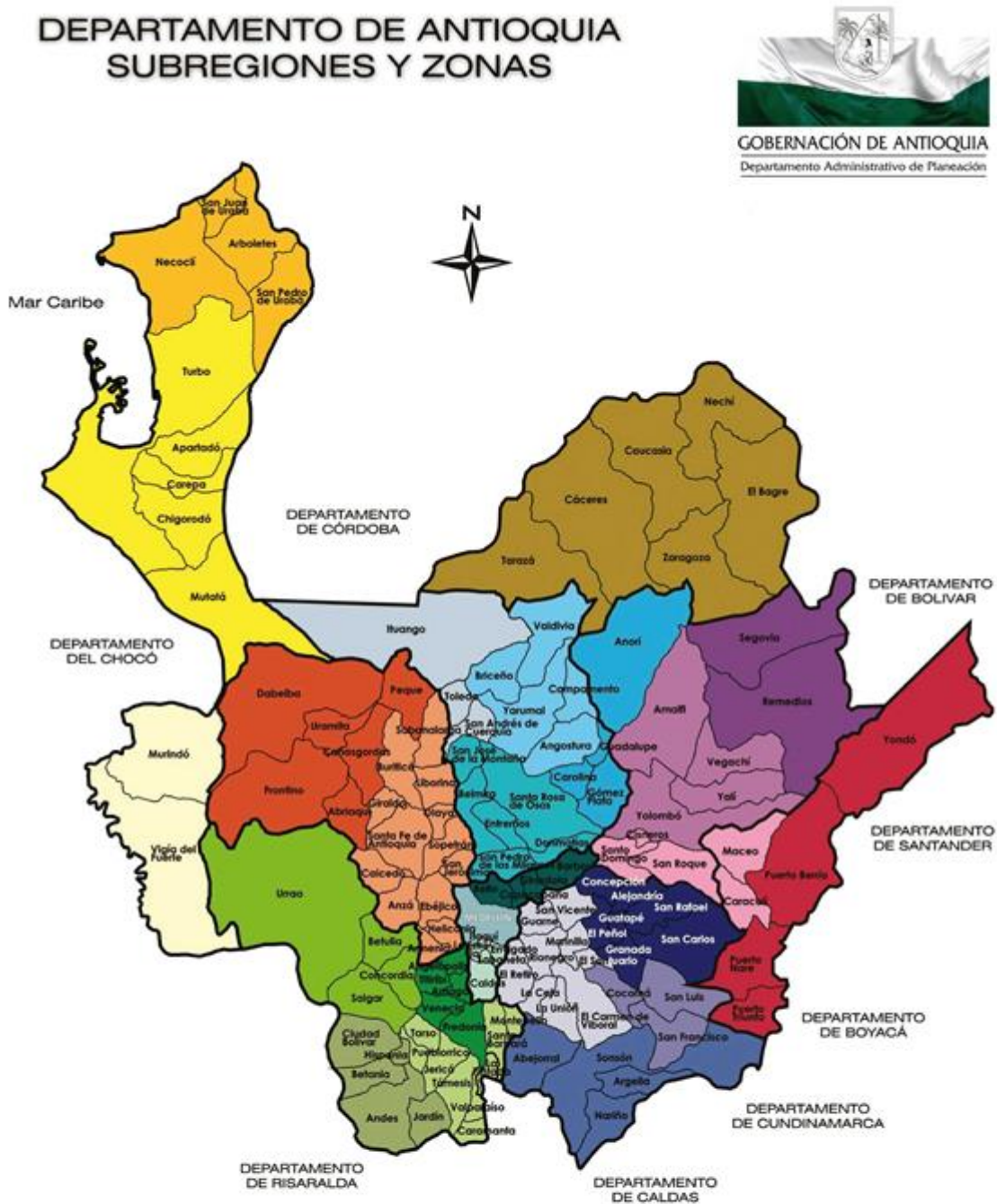
La aglomeración y el espacio urbano operan en una variedad de niveles diferentes y también extienden sus efectos en al menos tres direcciones distintas: desde el centro hacia su interior inmediato (un efecto intraurbano), desde cada centro hacia otros centros de tamaño relativamente similar (vínculos interurbanos) y entre la gran cantidad de asentamientos de distintos tamaños en la red regional (un efecto jerárquico que casi siempre, pero no siempre, se filtra lentamente desde las ciudades más grandes hacia las más pequeñas). Además,

la aglomeración no es exclusivamente un proceso de atracción, un movimiento interior hacia un centro. También funciona en sentido contrario, como una fuerza de descentralización y difusión. De este modo, en cada espacio urbano regional existe una relación compleja y dinámica entre las fuerzas de aglomeración y centralización (fuerzas centrípetas) y las fuerzas de expulsión y descentralización (fuerzas centrífugas), operando nuevamente en una variedad de escalas distintas, cuyos efectos resultantes difieren de un lugar a otro, a la vez que cambian con el paso del tiempo (Soja, 2008, p.48).

Ciertamente presenta una perspectiva para comprender la ciudad a partir de un *nuevo regionalismo*, escala mediante la cual impulsa el debate sobre el espacio y la espacialidad en las transformaciones metropolitanas, y desde donde se descubre recursos para afianzar el protagonismo de la geografía y el análisis espacial en el ámbito del ordenamiento territorial de las regiones metropolitanas que busca categorizar.

3. Localización del área de estudio

Figura 1. Mapa división política, subregiones y zonas de Antioquia



9 Subregiones
25 zonas
125 Municipios

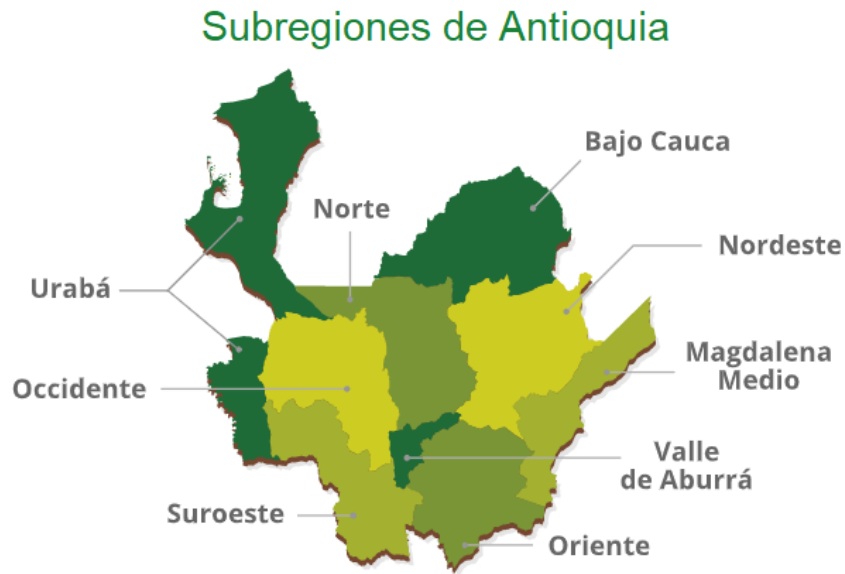
SUBREGIONES

	VALLE DE ABURRÁ	BAJO CAUCA	NORTE	NORDESTE	SUROESTE	OCCIDENTE	ORIENTE	URABÁ	MAGD. MEDIO
ZONAS	Norte (4)	Bajo Cauca (6)	Río Cauca (3)	Minera (2)	Sinifaná (5)	Cuenca Río Sucia (6)	Embalses (7)	Norte (4)	Riberería (4)
	Centro (1)		Ríos Grande y Chico (6)	Meseta (4)	Penderisco (4)	Cauca Medio (13)	Bosques (3)	Centro (5)	Nus (2) *
	Sur (5)		Vertiente Chorrros Blancos (5)	Nus (3) *	Cartama (9)		Páramo (4)	Atrato Medio (2)	
		Río Porce (3) *	Río Porce (1) *	San Juan (5)		Valle de San Nicolás (9)			

(*) Número de municipios contenidos en cada zona * Zonas compartidas entre dos subregiones

Elaboró: Departamento Administrativo de Planeación 2005 - Dirección de Planeación Estratégica Integral

Figura 2.
Mapa subregiones de Antioquia



Fuente: Departamento Administrativo de Planeación, 2015.

Figura 3.
Mapa zonas de Antioquia



Fuente: Departamento Administrativo de Planeación, 2015.

Figura 4.
Área de estudio según zonas del Oriente



Fuente: Departamento Administrativo de Planeación, 2015.

3.1 Perfil socioeconómico del Área Metropolitana

Es preciso establecer un perfil general de lo que hoy aparece como el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA). Como entidad político administrativa puede definirse así bajo las disposiciones otorgadas por la Ley 138 de 1994, la cual expide el *Objeto, Naturaleza, Sede y Funciones* de las Áreas Metropolitanas, definiéndolas en su artículo 1° como una entidad administrativa formada por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un núcleo o metrópoli, vinculados entre sí por estrechas relaciones de orden físico, económico y social. No obstante, su formación antecede la promulgación de la Ley Orgánica, pues el Área Metropolitana del Valle de Aburrá es creada en 1980 mediante la Ordenanza Departamental N° 34, constituyéndose como la primera de su orden en el país. Su

establecimiento es relativo a la programación y coordinación de un desarrollo armónico e integrado del territorio dentro de su jurisdicción, para el cual pertenecen los 10 municipios que conforman el Valle de Aburrá: Medellín -como ciudad central- y los municipios de Barbosa, Girardota, Copacabana, Bello, Itagüí, Sabaneta, Envigado, La Estrella y Caldas - como núcleos conurbados-.

Como unidad geográfica el Valle de Aburrá se encuentra ubicado en el centro-sur del departamento de Antioquia, sobre la cordillera central. Tiene una extensión aproximada de 1.152 km² que hacen parte de la cuenca del río de Aburrá-Medellín, enmarcado por una topografía irregular y pendiente que alcanza los 2800 metros sobre el nivel del mar (AMVA, 2010). Según estimaciones del censo general realizado en 2018 (DANE, 2018) su población total es de 3'725.682 habitantes, correspondiente a 2'376.337 personas para Medellín y a 1'349.345 distribuidos en otros 9 municipios, representando así el 62% del total de Antioquia. Siendo observable la mayor concentración de la población urbana y rural en Medellín, muy por encima de los municipios que le siguen en talla demográfica, en cuyo caso destaca Bello, Itagüí y Envigado para suelo urbano, seguido de Barbosa y la Estrella para el suelo rural (AMVA, 2008).

La relación de concentración poblacional en el núcleo mayor y el desarrollo de la conurbación hacia la extensión del Aburrá Norte (Bello y Copacabana) y Aburrá Sur (Itagüí, Envigado y Sabaneta) hacen parte del fenómeno de urbanización acelerado que presenta los municipios del Valle Aburrá en los años cincuenta, en cierto modo sustentado por el desarrollo industrial que experimenta la región durante en esta época. (AMVA, 2008) Para el resto de siglo las tasas de crecimiento poblacional expresan el aumento significativo del número de habitantes en el Valle de Aburrá; para lo cual el periodo de 1964-1973 presenta un crecimiento del 51%; el periodo 1985-1993 un incremento menor de 10%; retornando nuevamente a un aumento definitivo del 49% para el periodo de 1993-2005 (AMVA, 2008). Por su parte, lo relativo a la ubicación de la población urbana y rural presenta un patrón tendiente al crecimiento del primero en detrimento del segundo (Anexar cuadro), de modo que sobresale el carácter policéntrico y centrífugo con que el sistema metropolitano, en cuanto a proceso socioespacial, se empieza a establecer.

3.2 Perfil socioeconómico del Oriente Antioqueño

El Oriente Antioqueño constituye una de las 9 subregiones del departamento de Antioquia según su división política y económica. Lo conforman 23 municipios divididos bajo las 4 zonas siguientes: Altiplano, Embalse, Bosques y Páramos. Según el último censo poblacional y vivienda del Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE, para el 2018 cuenta con una población estimada de 582.424 habitantes, de los cuales el 58% de los habitantes viven en zonas urbanas y el 42% en las zonas rurales de la subregión. A su vez, viene a representar el 8.3% de la población total del departamento, concentrando la mayor cantidad de habitantes sólo por debajo del Valle de Aburrá y del Urabá Antioqueño. No obstante, dentro de la preponderancia económica para Antioquia ocupa el segundo lugar, pues tiene una participación en la producción departamental correspondiente al 8.5% del PIB total; quedando sólo por debajo del Valle de Aburrá (Cámara de comercio de Medellín para Antioquia, 2015). En lo consiguiente a las zonas, al Altiplano le corresponde un 69.08% del PIB del Oriente Antioqueño, seguido por la zona de Embalses con un 15.29%, llegando a aportar el Páramo un 12.67%, mientras que la zona de Bosques ocupa el último lugar con sólo el 2.96% total. Vale destacar que los niveles de producción económica del Oriente logran duplicar la subregión del Urabá y triplicar la del Suroeste denotando así la capacidad de desarrollo económico en la escala regional y nacional (Cámara de comercio del Oriente Antioqueño, 2018).

Históricamente la estructura económica de la región se ha diversificado, siendo en los últimos años las actividades agropecuarias, industriales, mineras, turísticas, recreacionales y comerciales las más importantes. La capacidad de soportar eficientemente esta gama de actividades se debe a que goza de una vasta riqueza asociada a su posición privilegiada en la geografía departamental. Ubicada en el flanco oriental de la cordillera central (entre los 5° y 7° N y 74° y 76° O), colinda al occidente con el Valle de Aburrá y limita al oriente con el valle medio del Magdalena Medio. Al norte sitúa su margen divisoria con los afluentes de los ríos Nus y Nare y en el sur limita con el Departamento de Caldas dado los ríos Arma y Samaná (Cámara de comercio del Oriente Antioqueño, 2018).

Caracterizada por la más variada naturaleza topográfica, la región cuenta con un paisaje que incluye páramos, altiplanos, cañones, piedemontes y tierras bajas (González y Londoño, 2002). Dotado de un potencial hídrico, sus principales torrenciales son los ríos: Nare, Guatapé,

Rionegro, Samaná Norte y Sur, Tafetanes, Dormilón, Calderas, Bizcocho, Nus, Concepción, Cocorná, Calderas, Claro, Manso y Miel, que drenan hacia el Magdalena medio; y los ríos Arma, Piedras y Buey que drenan hacia el Cauca medio (Smith & Vélez, 1997).

En efecto, el Oriente Antioqueño se encuentra dotado de una pluralidad de ecosistemas cuya heterogeneidad y potencialidad le ha valido la presencia de un repertorio de disputas históricas, reflejadas en todo tipo de contiendas a nivel institucional y popular por el dominio y control efectivo del territorio. Estas competencias le han valido a su vez para presentar un desarrollo económico diferenciado frente a otras subregiones, lo cual puede representarse, por ejemplo, en las coberturas infraestructurales impulsadas por la construcción de obras significativas para el departamento y para el resto del país. Aquí resuenan obras como la autopista Medellín - Bogotá, el aeropuerto internacional José María Córdoba y los seis embalses de las centrales hidroeléctricas -que en su momento llegaron a producir topes correspondientes al 33.3% de la energía en el país-.

Con lo anterior, el Oriente ha contado con una avanzada en el establecimiento de redes viales, aéreas y de comunicación, así como un lugar dominante en las líneas de producción energética. Lo cual le ha valido para configurarse como un nodo al servicio del desarrollo regional, capaz de multiplicar tanto las posibilidades económicas para el desarrollo del departamento, como de gestar a un costo inverso oleadas de conflictos sociales a lo largo del territorio.

3.3 Procesos de planeación institucional del Área Metropolitana del Valle de Aburrá

Uno de los primeros registros que establece un grado consciente y guiado de la planeación urbana y del desarrollo metropolitano, en el proyecto de la ciudad región, se encuentra en la constitución del Área Metropolitana en 1980 -conforme al estatuto jurídico dictado por la Ordenanza Departamental N° 34-. La incorporación de los 10 municipios, con autoridades administrativas independientes, bajo una misma entidad, hace parte de la búsqueda que desde los setenta se emprende por lograr una integración regional capaz de elevar los niveles de competitividad, movilidad y desarrollo urbano frente a los problemas de regulación y las disparidades político administrativas que presentaba la región.

Con razón al establecimiento de mecanismos e instrumentos encaminados a la racionalización de los procesos comunes a los municipios y al zona regional circundante, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá se faculta bajo principios dispuesto por la Ley 61 de 1978 “Ley orgánica del Desarrollo Urbano”, expidiendo el Decreto-Ley 3104 de 1979 que ampara los alcances, propósitos, condiciones de constitución y su funcionamiento; un año después, la Asamblea de Antioquia dispone de su funcionamiento mediante la ordenanza No.34 de 1980, constituyendo el Área Metropolitana del Valle de Aburrá como una figura jurídico administrativa de derecho público, la primera de su carácter en el país (AMVA, 2010).

Con la constituyente de 1991 se ratificaría, mediante el artículo 319, la figura administrativa de las Áreas Metropolitanas, estableciendo que “cuando dos o más municipios tengan relaciones económicas, sociales y físicas, que den al conjunto características de un área metropolitana, podrán organizarse como entidad administrativa encargada de programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio colocado bajo su autoridad; racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de quienes la integran y, si es el caso, prestar en común algunos de ellos; y ejecutar obras de interés metropolitano”. Posteriormente, para 1994, se logra un avance legislativo al expedirse la Ley Orgánica de las Áreas Metropolitanas que, establecida como la Ley 128, logra delimitar el objeto de estas entidades y su carácter administrativo. Por lo cual, este marco jurídico normativo dispone un nuevo escenario de funcionamiento del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, declarando funciones y parámetros generales para la dirección y administración de estas entidades en su ordenamiento urbano y regional.

Desde entonces, el proyecto metropolitano del Valle de Aburrá se distingue y ha buscado consolidarse por la sistemática formulación y ejecución de planes de ordenamiento territorial y desarrollo regional, los cuales representan ejercicios que se incorpora y potencia las versiones dictadas estrictamente por la ley, a saber, los planes básicos de ordenamiento territorial (POT)¹. Expresión de ello lo encontramos, por ejemplo, con la elaboración de las Orientaciones Metropolitanas de Ordenamiento Territorial en el año 1998 y la ulterior

¹ El artículo 9º de la Ley 388 de 1997, obliga a que los municipios y distritos adopten un instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal. Para lo cual, orientado ya por la Ley 152 de 1994, se suma como instrumento de acción sobre las entidades territoriales a los planes de desarrollo municipal. La primera lo define así como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo

formulación e integración del Plan Metrópoli 2002-2020, los cuales vienen a representar esquemas de planificación y desarrollo urbano regional que aspiran al cumplimiento del sistema metropolitano planteado, así como el cumplimiento del artículo 14, fijado por la ley 128, que dicta la adopción de un Plan Integral de Desarrollo Metropolitano² que disponga de los programas y estrategias desde los cuales se llevará un desarrollo armónico e integrado a los municipios que comprenden este sistema territorial. Adicionalmente, en cumplimiento a las funciones atribuidas por el Estado para regular el ordenamiento ambiental del territorio, por la Ley 99 de 1993, se formula este proceso de planificación en el marco del Plan Estratégico Ambiental Metropolitano PEAM 2003- 2012.

La ordenación territorial a través de estos instrumentos de diagnóstico y planificación ha permitido la formulación sucesiva de planes integrales. De manera continuada aparece así la formulación de las Directrices Metropolitanas de Ordenamiento territorial en el año 2006 que, a la luz del llamamiento de nuevas necesidades y consecuencias causales de diseños previos, incorpora y desvía algunos de los procesos desarrollados en los marcos precedentes. Dentro de los ejercicios institucionales de planeación que se integran a estos procesos más generales se suma el Plan Maestro de Espacios Públicos Verdes Urbanos de la Región Metropolitana del Valle de Aburrá (2006), Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Regional del Valle de Aburrá -PGIRS Regional (2006), Planes estratégicos Norte y Sur del Valle de Aburrá 2007.2015 (2006), Plan de Desarrollo turístico para el Valle de Aburrá 2007-2015 (2007), Plan Maestro de movilidad para la región metropolitana del Valle de Aburrá (2007), Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca del río Medellín-Aburrá y el Plan Estratégico Corporativo 2007-2011.

² En consonancia al artículo 6° de la Ley 388 de 1997, esta directriz se orienta con razón a establecimiento de procesos y políticas económicas, sociales y culturales que permitan:

1. La definición de las estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo, en función de los objetivos económicos, sociales, urbanísticos y ambientales.
2. El diseño y adopción de los instrumentos y procedimientos de gestión y actuación que permitan ejecutar actuaciones urbanas integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio municipal o distrital.
3. La definición de los programas y proyectos que concretan estos propósitos.

Estas *Normas Obligatoriamente Generales* ponen de relieve la perspectiva de desarrollo urbano regional y planificación territorial que actúa en los planes de desarrollo metropolitano en el Valle de Aburrá.

A su vez, como determinantes del ordenamiento territorial del Área metropolitana aparece el Plan Nacional de Desarrollo, al cual se suscribe propendiendo a los objetivos y metas que éste integra, especialmente las directrices sectoriales orientadas al desarrollo regional y la gestión ambiental. En el orden departamental desarrolla sinergias incorporando los retos correspondientes al Plan de Desarrollo Departamental, subsecuente a las líneas estratégicas planteadas por el gobierno en gestión y por lo propios Planes de Desarrollo Municipal.

Ciertamente los avances en materia legislativa y los marcos normativos, que han circunscrito la adopción de planes de ordenamiento territorial y esquemas de planificación metropolitana, constituyen determinantes en los procesos y la estructura urbano regional que presenta estas formas territoriales.

3.4 Procesos de configuración regional del Oriente Antioqueño

Antes de situar desarrollos institucionales en la planeación del Oriente Antioqueño como área de estudio respecta, parece necesario observar algunos procesos dentro de la órbita histórica que dotan de sentido y significado la trayectoria cercana de esta zona regional.

De acuerdo al examen de los procesos más dramáticos en la configuración territorial de la subregión, del Oriente presenta subyacentemente un orden de relaciones que no corresponde únicamente a la distribución físico natural sino que, de modo más revelador, obedece característicamente a la elevación de centros de poder político y económico que conciben este territorio, y sus subsecuentes divisiones, según la dirección de algunos intereses sectoriales. Para establecer esta claridad, primero hay que señalar los municipios correspondientes a cada zona regional; esto permitirá situar algunos indicadores que expresan el desarrollo desigual que se pretende justificar.

Los municipios de las cuatro zonas regionales se distribuyen de la siguiente manera:

- Altiplano: lo conforman Rionegro, El Retiro, La Ceja del Tambo, Guarne, El Carmen de Viboral, Marinilla, La Unión, El Santuario y San Vicente Ferrer.

- Embalses: abarca a Alejandría, Concepción, Granada, Guatapé, El Peñol, San Carlos y San Rafael.
- Páramo: lo establecen Abejorral, Sonsón, Nariño y Argelia.
- Bosques: comprende a Cocorná, San Francisco y San Luís.

A simple vista ya existe una desproporción en relación al número de municipios que ocupan cada zona definida. Pero no basta con esto, la asimetría de capacidades económicas oculta un correlato programático que aparece, desde la segunda mitad del siglo pasado, dirigido a la explotación selectiva de las zonas de Embalses y del Altiplano como los espacios buscados para el desarrollo del nuevo siglo.

El origen de la disparidad entre el denominado cercano y lejano Oriente antioqueño se introduce en una dimensión histórica y cultural correspondiente a la configuración regional del departamento, la cual data especialmente desde la segunda mitad del siglo XX. Previo a este registro, ya durante el siglo XIX, Marinilla, Rionegro y Medellín se constituyeron como emplazamientos que disputarían la configuración del poder hegemónico para el departamento de Antioquia; en principio bajo la polaridad entre las élites regionales de Santa Fé de Antioquia y Rionegro, seguido por los poderes locales de los núcleos urbanos de Rionegro y Marinilla, y, finalmente, sobre la oposición entre Rionegro y Medellín (García, 1994, P. 499.) No obstante, esta fuerza detentada en la construcción territorial queda agotada a vísperas del siglo XX frente al dinamismo tomado por otros procesos en la escala regional y nacional. De modo que, la activación de este entramado y su identificación territorial deriva en un salto temporal de los acontecimientos social y políticamente significativos hasta entrada la segunda mitad del siglo XX.

Para ilustrar el perfil que por entonces presentaba la región, Clara Ines García indica cómo

A mediados del siglo XX, al oriente antioqueño, delimitado por ordenamiento territorial, lo componían el altiplano, con una red de asentamientos integrados en torno de dos núcleos principales, Rionegro y Marinilla, y su periferia, una al

sur (Sonsón como su núcleo histórico) y otra al oriente (la vertiente hacia el Magdalena, con Guatapé, Peñol, San Rafael, San Carlos, Cocorná, San Luis, territorios por donde antaño pasaban los viejos Caminos del Nare, por donde salían y entraban todas las mercancías de y hacia Antioquia). Más allá de sus límites orientales se extendía la franja del Magdalena medio antioqueño (García, 2007, P.132).

Aún cuando los conflictos sociales armados por el territorio se remontan hasta las guerras independentistas por la emancipación y conformación de un estado soberano de la corona española en el siglo XIX, la lógica funcional de este proceso de conflicto se imbrica en el devenir histórico, social y cultural del país hasta la actualidad. Sin embargo, la trama histórica presenta irrupciones de la aparente inmutabilidad con que el orden social se afianza, toda vez que, pese a la estaticidad con que busca contener la producción de transformaciones sociales estructurales, la acumulación de cargas colectivas propias a las demandas sociales lleva a la cristalización de coyunturas, capaces de reorganizar las relaciones con el Estado y demás poderes encarnados en las clases dominantes.

Así pues, a mediados del siglo XX, durante la época catalogada como La Violencia, el despliegue de la historia nacional alcanza un punto de inflexión gracias a la crisis desarrollada por el estado de relaciones entre las clases hegemónicas y las las clases subalternas. Aquí, la contienda se habría de distinguir por la dirección de la confrontación ideológica, política y militar entre las subculturas políticas dominantes, a saber, las entidades políticas del partido conservador y liberal, y los actores armados y aquellos sustratos sociales con capacidad de identificación y accionar dentro de la estela partidista. El culmen de la trayectoria de estas fuerzas sociales sería así la hipóstasis de la realidad concebida y percibida como dicotomización del mundo social, según los principios de realidad que operaron en función por establecer prácticas discursivas y repertorios de acciones bajo los límites de las identidades colectivas partidistas.

Sea tratada como transición política conducente a formas menos autoritarias y más democráticas de reorganización social, como desarrollo de condiciones políticas y culturales en vía a la configuración de un Estado-Nación moderno, o como conflicto propio de las desigualdades estructurales frente al acceso a la tierra y al tipo de relaciones laborales en el desenvolvimiento de un nuevo estado de acumulación y producción capitalista, la época de La

Violencia aparece como la concentración de múltiples determinaciones entre actores llamados a subvertir o garantizar un tipo de ordenamiento político, social, económico y cultural en el país. Lo que aquí se precede es justamente la fragmentación institucional, la desestabilización o, en palabras de Paul Oquis, el *derrumbe parcial* de un *Estado* que, incapaz de *garantizar el monopolio legítimo de la violencia*, claudica en las disputas por el control y el ordenamiento territorial frente a poderes regionales que superan la limitada capacidad estadocéntrica.

Es pues, la tierra, como espacio habitado y vertido de relaciones de poder devenido en formas, un factor causal y condicional del conflicto social armado en la historia de Colombia. Así, la época de La Violencia logra extenderse por los cauces de la geografía nacional tomando una heterogeneidad de combinaciones en las dinámicas de los procesos socio-espaciales, esto es, en los modos de existir y habitar los territorios. En cierto modo, las formas actuales de visión y división regional en Antioquia empiezan a gestarse con base en los procesos de reconfiguración territorial, orientados por las dinámicas que ocupan el conflicto social especialmente durante toda la segunda mitad del siglo XX. Como bien señala García

Los procesos de la Violencia de los años cincuenta en el oriente antioqueño muestran la acción y el peso de las tres territorialidades que hoy lo conforman – el oriente del altiplano y del sur, el “oriente lejano” (la vertiente al río Magdalena) y el Magdalena medio antioqueño colindante.

Con la Violencia de mediados de siglo XX se produce el primer intento por integrar esa franja periférica del llamado “oriente lejano” al dominio político del centro departamental. Pero, fue un intento fallido que quedó sometido al peso del territorio tal como hasta el momento estaba configurado –dos territorialidades separadas en su geografía, historia, y condiciones política y cultural, mediadas por una tercera con papel de frontera entre las dos. Y ese intento no logró ningún cambio sustantivo en la relación e interacción entre las partes que lo constituían, ni en sus formas de ser internas (García, 2007, P.134-135).

Lejos de ser este el conflicto social más crítico para Oriente Antioqueño, los años sesenta anunciarían las nuevas fronteras de *inclusión/exclusión* que sobre las territorialidades se llegan ejercer en la pugna establecida entre el Estado, grupos armados y la población civil por el acceso y control de los recursos naturales. Dada la significativa riqueza hídrica y biofísica

en la región, entre los años sesenta y setenta se da comienzo a la ejecución de un conjunto de obras de infraestructura encaminadas al desarrollo del sector hidroeléctrico y de comunicación.

Para sólo nombrar algunos ejemplos, mediante la construcción de los embalses del Peñol, San Rafael y San Carlos (represas de San Carlos 1 y 2, Jaguas y Calderas) , junto a la edificación de la autopista Medellín-Bogotá y el aeropuerto José María Córdoba, se avanzó en la constitución del Oriente como polo del desarrollo económico para el país. Por su parte, con el inicio de esta proyección regional también se elevan los impactos negativos generados en el territorio a raíz de la degradación, debilitamiento y agotamiento de los recursos naturales, así como de la vulneración y confrontación de las formas culturales, sociales y económicas históricamente tejidas a nivel local. Frente a la transformación profunda por la dinámica de los procesos económicos y sociales instaurados al interior de la región, el conflicto social estimularía la recreación de acciones colectivas, y ulteriores movimientos sociales, orientados a la reestructuración de la región frente al escenario de violencia y explotación signado por el Estado.

Sobre la capacidad de cooperación y articulación colectiva de los tejidos sociales locales, García denota la naturaleza del conflicto social en Oriente y las fuentes que lo configuran como un territorio dado a las formas organizativas civiles y políticas, que sobresalen sobre otras experiencias de movilización social en otras regiones del país. Con razón a ello, revela los procesos de articulación del Oriente Lejano -posteriormente extendida a toda la región- bajo la lógica de la violencia partidista y bandolerista de los años cincuenta-sesenta, las disputas por corredores estratégicos entre la guerrilla, el narcotráfico y los paramilitares en los setenta-ochenta, y el despliegue simultáneo de megaproyectos de explotación energética y de infraestructura vial, liderados por el Estado, frente a la emergencia de los movimientos cívicos en el marco de estos índices de violencia.

Bajo esta perspectiva la región del Oriente, como objeto de estudio, supera la visión de los estudios históricos e institucionales, en cuyo caso vuelven sobre la reconstrucción de los “pueblos” y ante la aspiración técnica y política de intervención estatal. En efecto, la trayectoria provista por la autora aparece actual al situar la comprensión del problema bajo una órbita que encierra tres procesos sociopolíticos que vale la pena recordar. En primer lugar, la gestación de una diferenciación interna de la región dado el sometimiento desigual de la violencia transcurrida localizadamente. En segundo lugar, el desarrollo de redes urbanas entre los

principales asentamientos y la construcción de una malla urbano regional con miras a la modernización de las interdependencias de este circuito regional en función del Estado. Por último, la dirección del Estado con búsqueda de establecer una integración regional capaz de establecer, infructuosamente, condiciones institucionales y culturales que lograsen soportar un desarrollo homogéneo, en virtud del Estado central, en detrimento de la heterogeneidad local.

Las políticas de producción energética nacional dictarán un nuevo ciclo de violencias sumadas al conflicto histórico que ya con dureza marcaba a la región. El trasegar del Oriente se identifica así por la irrupción de una correlación de fuerzas entre el Estado central, poderes regionales y una élite metropolitana de Medellín que, lejos de encontrar grandes disparidades en la vocación regional, se aúnan en la ejecución los proyectos de ciudad región; lo cual implica el detrimento y la oposición a la efervescencia colectiva encontrada en los movimientos cívicos y políticos que por entonces tendían a cristalizarse.

Este señalamiento permite establecer un nivel de interrelación relativa a la disposición de funcionalidades y dependencias que la ciudad metropolitana estructura para el Oriente Antioqueño -especialmente la zona del Altiplano- en favor del trazo de su propio desarrollo. En efecto, el desenvolvimiento metropolitano de Medellín infunde agudas transformaciones en los principales asentamientos del cercano Oriente. Los municipios de Rionegro, Guarne, Marinilla, El Retiro y La Ceja transitan así de composiciones y vocaciones especialmente campesinas a formas urbanas, con crecimientos exponenciales de urbanización, que llegan a operar como centros de servicios recreacionales y residenciales extendidos de la ciudad central. A este respecto García reconoce como “la urbanización del centro regional y de sus campos circunvecinos, acompañada de la generación de empleo en la producción industrial, agroindustrial y de servicios genera integración regional”.

Sin duda, el despliegue en los años setenta y ochenta del proceso de cohesión y desarrollo del corredor estratégico del Valle de San Nicolás, bajo la configuración de polos de económicos interconectados, permitió la generación de estructuras de comunicación, el emplazamiento de la producción y circulación de bienes y servicios, así como del establecimiento subsecuente de redes de intercambios mercantiles, culturales, sociales y políticos. Todo ello liderado por las políticas regionales de desarrollo energético y por la adopción del Estado colombiano de tomar medidas en su aspiración de modernización.

Con todo, ante los factores de desarrollo se gesta una fuerza social que, como resistencia, compone un tejido colectivo lo suficientemente cohesionado como para oponerse al arbitrio del progreso. El vuelco de estados de oposición a formas sociales más estructuradas de la acción colectiva, que de los años sesenta a los ochenta experimenta el Oriente en lo que se constituyó como un *movimiento cívico regional*, expresa una conjunción organizativa pluriclasista que enfrenta los conflictos acaecidos por los modelos de desarrollo regional interpuestos.

Para fin ilustrativo, dentro de los repertorios de acción colectiva con mayor resonancia se pueden registrar los siguientes: resistencia comunitaria local, organización movimientos cívico, paros cívicos, formas políticas alternativas (...). Sin duda, estos medios representan toda una base social llamada a ocupar una agencia activa en la defensa y direccionamiento de la región. Esta conciencia territorial fundada en la evidente imposición violenta del Estado, poderes regionales, grupos económicos y actores armados en la definición de espacio, ocupa la continuación de una capacidad organizativa acumulada y sucesiva que, hasta hoy día, se hereda como fuerza social ante un escenario en el que vislumbra el retorno de la violencia, el despojo y el destierro, dado los conflictos socioambientales por los que atraviesa el Oriente en una nuevo estado de extractivismo para la subregión.

Sin duda alguna, el discurrir del conflicto social por el Oriente Antioqueño ha recobrado una dimensión profundamente espacial. Ante la lógica del conflicto territorial, en función de las sucesivas aspiraciones de los actores protagónicos sobre la dinámica socioespacial, esta subregión presenta fuertes procesos de reconfiguración territorial que corresponden a tramas específicas en la relación entre la población civil, grupos armados y el Estado. Con el escalamiento del Movimiento Cívico a un nivel de articulación regional no sólo se revela la capacidad de organización y disputa de la movilización social, sino que, paralelamente, se activa el uso por grupos económicos y actores estatales de la violencia como mecanismo de control social. Es, pues, el asesinato sistemático a dirigentes del movimiento cívico, la desaparición, el destierro y la persecución de las bases sociales de toda forma organizativa de poder popular, concebida como oposición a los ojos del establecimiento, que la década de los años ochenta hasta finalizados los noventa cubriría la historia del Oriente como una geografía hecha para la guerra.

La negación de los procesos pluralistas populares y políticos, bajo el exterminio del movimiento cívico, y de la obstaculización de sus hondísimos progresos en materia de control social y gestión local, constata la superación temporal dada al poder estadocéntrico y la retaliación de éste hacia las formas alternativas que recobraron los movimientos sociopolíticos gestados en la región; en modo alguno, corresponde a la masiva oposición del poder popular y político emergente, encaminado a la apertura de una democracia participativa y descentralizada, hacia la estructura clientelar, centralista, autoritaria y corrupta del sistema político tradicional. Así pues, este territorio se constituye en un lugar de *conflicto y apropiación donde se hace o deshace el Estado*, dado un orden de organización del poder popular lo suficientemente autónomo como para disputar las formas dominantes de poder coercitivo del Estado (Fals Borda, 1989).

Sobre la distinción del Oriente como referencia de la articulación y capacidad de un nodo de poder colectivo de corte regional vemos, por ejemplo, que se logra establecer un nivel de relacionamiento bajo los efectos de una nueva cultura política, a saber, próxima al marco de una democracia participativa, pues su base social alcanza una adhesión lo suficientemente consciente y dirigida como para disputar el orden social y político en el plano de lo regional. De modo que aquí, como afirma Fals Borda:

La "participación" implica una relación entre individuos que son conscientes de sus actos y que comparten determinadas metas de conducta y de acción. Para que sea eficaz y auténtica, esta relación necesita plantearse como entre iguales, sin admitir diferencias de preparación formal o académica, prestigio, antigüedad o jerarquía, porque quedan equilibradas por el ya mencionado factor de propósito común o teleológico. No puede ser ésta la relación hegeliana de sujeto/objeto que implica el reconocimiento diferencial del Yo y el No Yo ante los fenómenos del universo, sino una relación directa entre seres humanos igualmente pensantes y actuantes ante la misma realidad, es decir, de sujeto a sujeto. Esto significa mutuo respeto, tolerancia, entendimiento, pluralismo, comunicación e identidad de propósitos, aún con las diferencias implícitas por la experiencia vital en los individuos en cuanto tales.

No obstante, empezó a crearse una concatenación de conflictos que obligaron a ligar una protesta o lucha por derechos y servicios con otra, a buscar aliados

firmes de diferentes orígenes sociales y a conformar redes de apoyo mutuo y coordinadoras a varios niveles. Un mecanismo ágil y eficaz fue el de los foros, encuentros o festivales por temas específicos. Tales tendencias al autoexamen y a la afirmación interna y externa fueron ampliando el espacio de la confrontación y el nivel del reconocimiento propio, prolongando la vida y mejorando la eficacia de buen número de movimientos. Llevó a articularlos para la acción política, social y cultural en ámbitos mayores, especialmente en la “región” concebida sociogeográficamente. Se sentaron de esta manera los fundamentos para una cultura política ciudadana diferente, una educación para la democracia auténtica (Fals Borda, 1989, p. 61).

Es, pues, el cambio cualitativo que adquiere el movimiento cívico en su escalamiento a orden macrosocial que transforma los modos de interrelación con el Estado y con otros actores del conflicto. Esta composición responde a una concatenación de la *distribución de los territorios bélicos* en los que los ciclos del conflicto armado se suman a procesos internos locales que, como fuerzas concomitantes, vienen a desarrollar procesos de configuración territorial. En efecto, los patrones a lo que tiende esta zona regional presenta una correlación interna con las modalidades de inserción de los actores armados y con los repertorios de violencia que interponen con razón al cumplimiento de sus metas ideológicas, políticas o militares.

Como data Clara Inés García, esta subregión presenta la incursión de asentamientos guerrilleros desde los años setenta, a comienzos de la década por parte del ELN y en el lustro final a por parte de las FARC - con miembros del Quinto Frente- y se extiende en los ochenta hacia el Oriente Lejano -Noveno Frente-, donde el desarrollo de los complejos hidroeléctricos y demás obras infraestructurales se suman como factores decisivos en la agudización del conflicto social. De modo que, bajo el interés estratégico del Estado y otros agentes por estos corredores territoriales, en cumplimiento a la prevención y defensa de las acciones incursionadas por la guerrilla, las fuerzas militares y flancos paramilitares se valieron de esta “función” para desplegar estrategias de “limpieza” bajo el uso de repertorios de violencia que incluyeron asesinatos extrajudiciales, desapariciones forzadas y masacres; fueron así los líderes sindicales, cívicos y políticos - muchas veces candidatos a alcaldías y concejos que fueron decisivamente triunfantes en la escena política de las municipalidades-, cooperativas y demás población partícipe del movimiento cívico quienes más cruentamente fueron exterminados.

A este respecto, la forma alcanzada por el movimiento regional logra edificarse como una tercera vía que rebasa la ecuación bipartidista hasta entonces dominante en la mayor parte del país. En atención a la cristalización de este poder popular, María Teresa Uribe refiere que

El Movimiento Cívico del Oriente fue la muestra más reveladora de la acción colectiva en un período de auge; la protesta levantó la bandera contrahegemónica frente a las formas en que las élites políticas y económicas llevaron adelante sus proyectos en los diferentes municipios del Oriente (Uribe, 2001, p.114).

Ciertamente el conflicto armado presenta una ruptura de un esquema dual a uno multimodal, en el que se manifiesta un desarrollo y consolidación de actores armados ilegales, a saber, de unas estructuras paramilitares que llegan a enrarecer más profundamente el conflicto dado entre el Estado, la sociedad civil y los actores armados del conflicto. La diversificación de la lógica de la violencia, a la que se suma la agencia del narcotráfico en la región, relocaliza las modalidades de confrontación y luchas por el territorio. De modo que, como se ha visto, en la construcción socioespacial de la región por la dinámica del conflicto armado, durante el ciclo de la violencia que se extiende de la década de los ochenta hasta finales de los años noventa, se observa el arribo en el Oriente de dos cuadros protagónicos de conflicto armado. El primero, correspondiente a las guerrillas: ELN con el Frente Carlos Alirio Buitrago, EPL con el Frente Elkin Gonzáles y las FARC con el Frente 9 y 47. El segundo, relativo a las fuerza militares y a las emergentes estructuras paramilitares: MAS -derivado en las ACMM-.

Finalmente, el escalamiento del conflicto alcanza su mayor ascenso entre 1997 y 2007, cuando los índices de expansión guerrillera -en la zona de Embalses, Bosques y Páramo- y las acciones contrainsurgentes vía Estado y grupos paramilitares, llevan al mayor acrecentamiento de acciones violentas acometidas contras sus objetivos militares y contra la población civil. Fernán González ofrece una breve referencia sobre las tendencias recobradas por los actores armados y su interrelación con el territorio durante este periodo, de la siguiente manera

El ELN controlaba inicialmente (1998-2002) las zonas rurales aledañas al eje vial (los bosques) y a los embalses, mientras las Farc dominaban extensas áreas del sur y los cascos urbanos de Nariño y Argelia (1999-2002); los paramilitares, por su lado, tomaban las cabeceras municipales de las subregiones del altiplano y los embalses(1999-2004). El Ejército Nacional, que inicialmente solo tenía presencia en la protección del complejo hidroeléctrico (la zona de los embalses), fue haciéndose al control del eje vial y la zona de los embalses (2002-2004), para proyectarse en los años siguientes (2007-2009) a la zona de los páramos, en el sur. (...) Por su parte, también las Accu, de Carlos Castaño, las autodefensas del Magdalena Medio, los bloques Metro, Cacique Nutibara y Héroes de Granada aparecieron en el Oriente antioqueño dispuestos a contrarrestar la presencia guerrillera en la zona de los embalses y a romper los corredores de las Farc y el ELN que conectaban el oriente con Medellín. Inicialmente, el dominio paramilitar del oriente estaba repartido entre el Bloque Metro, que controlaba el altiplano y la zona de los embalses, y las Autodefensas del Magdalena Medio, que dominaban San Luis, San Francisco y Cocorná (González, 2011, p. 20).

Este ciclo del conflicto armado recrea así la mayor crisis humanitaria en la región y el ocaso de los movimientos sociales, cívicos y políticos de Oriente. Ante el exterminio sistemático, la desaparición forzada, el secuestro, la toma de pueblos, las masacres, el desplazamiento y demás formas de violencia perpetradas, en el que las formas organizativas y sus bases sociales se ubicaron en el centro de las dinámicas de confrontación entre los actores armados, y ante la competencia por la cooperación de las redes sociales de las comunidades ya implantadas, nuevamente esta subregión queda sujeta al arbitrio de una guerra irregular que, alcanzando un mayor índice de frecuencia y variabilidad durante este periodo, sepulta los órdenes alternativos y las soberanías territoriales constituidas bajo la lógica de la violencia, dado los procesos inmanentes de *desterritorialización*, *destemporalización* y *desubjetivación* conjurados por el terror del conflicto regional.

En suma, los temas hasta ahora planteados atañen al cuerpo de procesos de estructuración e integración socioespacial a los que se ha visto expuesto el Oriente Antioqueño por parte de los distintos actores sociales ya suscitados. Así, la inserción histórica de esta región en las aspiraciones de la Nación y en los sucesivos conflictos

regionales, revela algunas de las dimensiones constitutivas del corredor zonal que esta indagación ocupa.

3.5 Institucionalización del desarrollo y planeación en el Oriente Antioqueño

La denominación del Oriente como perfil subregional obedece a la demarcación que adopta la Ordenanza 42 de 1974, “Por la cual se adopta una regionalización administrativa para el departamento y se conceden unas autorizaciones”. Esta definición supone un orden de administración y planificación estableciendo variables como las centralidades que operaban a modo de polos de desarrollo, condicionantes de orden físico natural y asociaciones socioculturales. Si bien dentro de los objetivos por los cuales se adopta esta organización territorial aparece la superación de las disparidades sociales y los desequilibrios económicos regionales, así como el desarrollo de las vocaciones potenciales de los diferentes sectores, este planteamiento queda subsumido ante la dirección departamental en favor de las directrices de desarrollo metropolitano. Concepción que se vio reafirmada con la creación de los Centros Administrativos Regionales (CASER), mediante la Ordenanza 23 de 1980 y el Decreto Ordenanzal No. 0129 de 1982, en cuyo caso busca la descentralización vía una regionalización administrativa bajo la ejecución de políticas de desarrollo sectorial y regional, procedimiento que incorpora un modelo de ocupación del territorio según “la construcción de un sistema jerarquizado de centros urbanos, considerando la función administrativa más desarrollada, el crecimiento poblacional, las potencialidades y la existencia de una actividad económica dinámica”. Actuando, en todo caso, en representación y desde la dirección de la gobernación central.

Tras la creación y el registro del Área metropolitana en 1980, el Oriente Antioqueño comienza a formar parte formalmente de una zona regional dirigida al ordenamiento y planeación territorial por parte de la dirección metropolitana. Desde la incorporación de planes de ordenamiento espacial al Plan de Desarrollo de Antioquia, en 1985, y a fuerza de la creación de una entidad rectora del orden regional, mediante la Ley 60 de 1983, la Corporación Autónoma Regional de la cuencas de los ríos Negro y Nare Cornare se dota de capacidades legales, administrativas y operativas como autoridad encargada en materia de ordenación espacial, control ambiental y planificación territorial para los 25 municipios de la región de

Oriente, cuya jurisdicción claramente ocupa el corredor del Altiplano³. Con la reglamentación dispuesta para la elaboración, adopción y ejecución planes maestros para el desarrollo de estas áreas, en cabeza de Cornare, se orienta de esta manera programas y proyectos de desarrollo regional en profunda consonancia con las políticas y directrices propias de los Planes de Desarrollo Departamental y Nacional. Sin duda, esto plantea una continuación intensiva en los procesos de planificación que, mediante planes y proyectos encaminados a la reconversión de la ocupación territorial, los usos y la vocación económica del suelo, actúan en favor de la dinámica metropolitana interpuesta a la subregión.

Sumado a la institucionalización de estas instancias, con la Ley 11 de 1986 o Estatuto básico de la administración municipal, el país experimenta un avance en la descentralización política y administrativa de acuerdo a las facultades que permiten la elección popular de los alcaldes municipales, en cuyo caso hasta entonces eran delegados por gobiernos departamentales; quedando la figura del municipio como la principal expresión del Estado centralizado, dada su creación jurídica bajo el Código de Régimen Municipal decreto 1333 de 1986. En la escala local este marco legislativo permite no sólo una parcial autonomía fiscal y de gestión político-administrativa, sino que estimula la asociación municipal⁴ de acuerdo a sus divisiones regionales y bajo los influjos e intercambios mediados con el Área Metropolitana, afirmada en lo posterior por la Ley 136 de 1994 que declara los principios generales sobre la organización y el funcionamiento de los municipios.

Sobre esta escala aparece el Plan de ordenamiento espacial del oriente cercano (1986), ordenado por el Área Metropolitana a través de la Dirección de Desarrollo del Oriente Cercano, se avanza en el modelamiento del territorio en función de procesos como el de la relocalización de la industria de Medellín hacia Rionegro y el área circundante, la transferencia poblacional con razón a la ocupación agroindustrial e industrial, el despliegue de una cultura urbana y el

³ Dentro de las funciones dispuestas por la Ley 60 de 1983, el artículo 2° delega como objeto principal promover y encauzar el desarrollo económico y social de la región comprendida bajo su jurisdicción, mediante la plena utilización de los recursos humanos, naturales y económicos, a fin de obtener el máximo nivel de vida de la población.

⁴ Las asociaciones de municipios del Oriente Antioqueño representan una de las primeras experiencias de este modo de organización e integración en Colombia, en cuyo caso renueva la forma de coordinación de los proyectos de planeación y ordenamiento territorial. Su soporte jurídico se encuentra en la Ley 1 de 1975, decreto ley 136 de 1986, los artículos 286, 287, 311 y 321 de la Constitución Política de Colombia y la ley 126 de 1994. Así pues, aparecen registros de la Asociación Municipios Asociados de la subregión de Embalses Rionegro - Nare (MASER); Municipios Asociados del Altiplano del Oriente Antioqueño (MASORA); Municipios Asociados del Sur de Antioquia (MUSA); Asociación de Municipios de la subregión Bosque (CORPOBOSQUES).

desarrollo de la economía inmobiliaria y recreacional (Restrepo, 2015). Que se concentran como una fuerza configurante del Valle de San Nicolás, el cual aparece dispuesto alegóricamente como “el segundo piso de Medellín” mediante el que se esperaba viabilizar los cambios que requiere la forma urbana y la estructura económica de la ciudad capital. Esta “Vuelta a Oriente” genera un grado de interdependencia entre los dos valles, que imbricada una forma social sobre la otra, produce la agudización de contradicciones culturales en el ámbito de la identidad urbano regional y en la consecución de un desarrollo inestable del sistema urbano y de las formas económicas dominantes, claudicando en un proceso macrosocial de descomposición regional (Gaviria, 2018).

La reconversión que experimenta el Oriente Antioqueño se encuentra justificado en la implementación dada a políticas de desarrollo regional, para las cuales se ejecuta un conjunto de programas sectoriales dispuestos al corto y largo tiempo, encausados a garantizar el crecimiento económico de la subregión y del departamento. Expresamente se ubica como espacio complementario del Valle de Aburrá, en tanto canaliza su propia expansión desordenada y desconcentración del emplazamiento productivo, extendiendo una especialización funcional sobre el suelo y denotando la relaciones demográficas que se aspiran recrear. La clasificación y asignación que el plan diseña para el espacio regional del Valle de San Nicolás se distingue entre el orden que propone para tres tipos de áreas: Áreas urbanas que vienen a conformar el sistema urbano regional, y que deben dotarse de la infraestructura física y social capaz de albergar el crecimiento natural de la población local y las migraciones provenientes del proceso de expansión del Valle de Aburrá; Áreas especiales de localización industrial como conformación de zonas específicas tanto para las industrias de bajo impacto ambiental y urbanístico como para las que confieren un mediano y alto impacto en su operación, proyectadas a la constitución de un parque industrial; Área rural definida, clasificada y reglamentada según cuatro tipos de zonas diferenciadas por sus características naturales y de uso vigente o potencial: zonas de protección natural para custodiar y conservar las fuentes hídricas y sus áreas respectivas; zonas de reserva agrícola que limita el área productiva regional, soporte de la economía campesina, que desplaza procesos de urbanización, recreación e industrial en reserva del uso agrícola; zona de proyectos específicos que define los tendientes corredores urbanos y áreas de influencia de la autopista Medellín-Bogotá y el Aeropuerto José María Córdoba, más adelante dispuesta para la zona franca y funciones múltiples compatibles con el uso industrial y urbanístico.

Sucesivamente el plan propone un modelo espacial para el desarrollo inmediato y futuro de la región del Oriente, delegando un sistema urbano jerarquizado correspondiente a la capacidad y funcionalidad de cada municipio en relación al entramado regional. Este principio constituye una medida rectora de la política de desarrollo regional, el cual estructura la organización espacial del territorio para llegar a conformar un sistema urbano regional capaz de soportar el desarrollo de los centros económicos y de sus redes subyacentes. Para ello reconoce el lugar ordenador que los circuitos viales y el Río Negro ocupan en el Valle de San Nicolás, para el cual se “busca resaltar la importancia del recurso hídrico en términos de conservación protección y su utilización como elemento de paisaje y disfrute, tanto para las comunidades urbanas y rurales, como para la población de Medellín”, además de establecer el “triángulo vial” que ocupa la autopista Medellín - Bogotá (tramo Guarne - El Santuario), la vía Guarne - Llanogrande - La Ceja y la vía La Ceja - El Canadá - El Carmen - El Santuario; articulando los centros urbanos y económicos más fuertes de la región, partiendo de la ejecución de un plan vial y de transporte conciente de las modalidades y los ritmos económicos de la región, así como del flujo recreacional y residencial. Por último, incluye un componente dedicado a la participación de la comunidad en el proceso de planeación, en el que traduce la agencia que ocupa dentro del plan en la comprensión de las problemáticas territoriales, así como en el desarrollo de procesos de autogestión, autorregulación y capacidad organizativa como comunidad regional (Gaviria, 2008, p. 16-18).

Por su parte, Cornare y el Departamento Nacional de Planeación DNP elaboran en 1991 el primer ejercicio de planeación y ordenamiento territorial para los 26 municipios comprendidos en la jurisdicción de esta primera entidad. Con El Oriente Antioqueño hacia el siglo XXI, protocolo para el Desarrollo Regional, se avanza en el establecimiento de una planeación participativa desde la organización y dirección del desarrollo territorial en una escala notablemente subregional, de acuerdo a que, a diferencia de ejercicios previos, comprende tanto la naturaleza heterogénea del Oriente Antioqueño como la diversidad de los actores allí reconocidos. Esto se encuentra expresado en la división territorial propuesta a modo de 9 subregiones, cuyos objetivos y políticas de desarrollo se dirigen sobre la base de esta definición. (Corporación Autónoma Regional de las Cuencas de los Ríos Negro y Nare ,1991, p. 82).

En vista de la intensiva influencia ejercida por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, al Valle de San Nicolás se le atribuyen dos subregiones conforme la experimentación

de fenómenos que necesariamente deben ser conducidos. La subregión 1. *Altiplano en proceso de Urbanización*: concentrando el municipio de El Retiro, la mayor parte de Rionegro y parte de Guarne y La Ceja. (Corporación Autónoma Regional de las Cuencas de los Ríos Negro y Nare, 1991, p.87). Subregión 2. *Altiplano con sistemas de producción predominantemente campesina*: ocupando el municipio de San Vicente, Marinilla, El Santuario y parcialmente a Concepción, Guarne, Rionegro, El Carmen de Viboral, La Ceja, La Unión y Granada (Corporación Autónoma Regional de las Cuencas de los Ríos Negro y Nare, 1991, p.89).

A su vez, establece perfiles regionales para los municipios dispuestos fuera del valle de San Nicolás y para aquellos que no pertenecen al Oriente, pero que hacen parte de la jurisdicción de Cornare, de la siguiente manera. Subregión 3. *Zona Impactada por los megaproyectos hidroeléctricos*: comprendiendo el municipio de Alejandría, El Peñol, San Rafael, San Carlos, Guatapé, y de modo parcial, Santo Domingo, Concepción y Granada (Corporación Autónoma Regional de las cuencas de los ríos Negro y Nare, 1991, p.91). Subregión 4. *Media Cuenca del Río Nus en proceso de deterioro económico, político y social*: representado por el municipio de San Roque y Santo Domingo. Subregión 5. *Planicie del Magdalena Medio antioqueño poseedora de un alto potencial de desarrollo y bajos niveles de vida para sus habitantes*: refiriendo el municipio de Puerto Triunfo y de manera parcial a San Luis y Sonsón. Subregión 6. *Zonas de vertiente con bosques húmedos tropicales en proceso creciente de intervención humana*: ocupando los municipios de San Carlos, San Luís, San Francisco, Sonsón y Argelia -sin ninguna cabecera urbana-. Subregión 7. *Zona de vertiente con sistemas de producción cañeros y cafeteros en procesos de declinación económica*: reuniendo el municipio de Cocorná y áreas parciales de San Luís, San Francisco, Granada y el Carmen de Viboral. Subregión 8. *Altiplanos y vertientes con agricultura campesina en proceso de recuperación*: concentrando el municipio de Abejorral, Nariño y áreas parciales de La Ceja, La Unión, El Carmen de Viboral, Sonsón y Argelia (Corporación Autónoma Regional de las Cuencas de los Ríos Negro y Nare, 1991, p.98-99).

Más adelante, para 1996, aparece otro proyecto político subregional de planeación direccionado por Cornare, la Asociación de municipios del Altiplano del Oriente Antioqueño Masora y el Departamento de Antioquia. El proyecto *Pueblos: Plan de Ordenamiento Territorial e Intervención de la Subregión del Altiplano del Oriente Antioqueño*, corresponde a una reconocida propuesta técnica de intervención de esta zona territorial que basa sus

lineamientos de gestión subregional y sectorial sobre la identificación y desarrollo de un conjunto de sistemas interdependientes ordenados en tres niveles:

Sistema estructurante: integrando las dimensiones ambiental y cultural, usos del suelo y del espacio público, actúan como puntos orientadores y referentes de los demás sistemas. *Sistema estratégico*: dispuesto por líneas de acción y mecanismos operativos de gestión - planificación, información y procesos de comunicación - participación - concertación. *Sistema sectorial*: compuesto por los lineamientos referidos al sistema vial y de transporte, los servicios públicos, el desarrollo agropecuario, turístico y de vivienda.

De manera simultánea, compone unos lineamientos generales que se ocupan de los siguientes elementos: lineamientos sobre lo ambiental (concepción integral de lo ambiental, afianzamiento de una cultura ambiental, vocación territorial, fortalecimiento de la gestión ambiental); lineamientos para el desarrollo cultural (construcción comunitaria del territorio, participación y organización comunitaria, promoción cultural); lineamientos para la planeación subregional (articulación de diferentes niveles de planificación, adopción de sistemas administrativos y de actuación territorial, articulación de planes municipales y de acciones del sector privado, establecimiento políticas macro regionales, estrategias industriales, comerciales y tecnológicas, estrategia de exportación regional); lineamientos de planeación local en diferentes niveles e instancias (municipalidad, Concejos Municipales y Consejos de Planeación y Desarrollo Rural); lineamientos sobre infraestructuras viales (contemplando el circuito de vías secundarias y terciarias a cargo del departamento y los municipios); lineamientos sobre lo agropecuario (especialización de funciones económicas, sociales, culturales y ecológicas del territorio rural, relaciones y tendencias de transformación del territorio vocación y zonificación del territorio); lineamientos sobre el desarrollo turístico (potencialización del paisaje, la cultura y la historia, delimitación de lo que más adelante constituirá el Distrito Agrario del altiplano del Valle de San Nicolás (Restrepo, 2015, p.112).

Con la participación de Cornare y la Asociación de municipios de los Embalses MASER, se formula en 1997 el Plan de Ordenamiento territorial y ambiental de la subregión Embalses. Este proyecto de planificación subregional se desarrolla partiendo de cuatro escenarios que permiten observar una relación entre diagnósticos de los conflictos, usos y ocupación del territorio, y el diseño de alternativas encaminadas a la redirección o solución de este escenario. Para esto, configura una delimitación zonal que, a modo de cuatro escenarios,

comprende los siguientes elementos: *escenario subregional* (adopta una concepción que integra los territorios de convivencia, intercambio y su transformación en las distintas escalas espaciales); *escenario tendencial* (vincula los conflictos generados por el territorio y que deben ser intervenido); *escenario espacial* (define una clasificación espacial de acuerdo a las categorías de zonificación, sectorización, sistema vial y espacio público, a partir de las cuales implementa un uso y manejo del espacio en relación a las funcionalidades del territorio); *escenario estratégico* (contiene un portafolio de políticas a mediano y largo plazo encausadas a materializar los objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial y Ambiental) (Restrepo, 2015, p.112).

La especificidad de las asociaciones entre los elementos físico naturales, culturales, socioeconómicos y sus manifestaciones en el territorio llevan a la identificación de sistemas operativos para la región. Con lo cual se observa seis: 1- Sistema Peñol - Guatapé asociado al altiplano del Oriente Antioqueño; 2. Sistema Porce asociado a las dinámicas Metropolitanas; 3. Sistema Nus asociado a las dinámicas del Nordeste; 4. Sistema Magdalena central asociado a los embalses San Lorenzo, Playas y Puchiná y a los ríos Nare, Nús y Samaná Norte; 5. Sistema Sur asociado a la autopista Medellín - Bogotá; 6. Circuito interno asociado a los Playas y San Lorenzo y a los ríos Nare medio, Guatapé y San Carlos (Restrepo, 2015, p.114).

El énfasis definido en esta identificación permite una distribución del territorio entre zonas y usos del suelo diferenciados, para este caso entre áreas Principales, Complementarias, Restringidas y Prohibidas. Lo que propone establecer un énfasis y jerarquía entre los territorios, el sistema vial y demás entornos de infraestructura, dadas las capacidades y los proyectos encontrados para los distintos espacios de la región.

Dicho esto, otro proceso representativo de planeación territorial departamental se ubica en el Plan Estratégico de Antioquia (PLANEA). Como ejercicio de planificación regional, formula y desarrolla un plan prospectivo que incluye de manera deliberativa la vocación económica del Oriente Antioqueño, orientada especialmente hacia la prestación de servicios, la industrial liviana, las telecomunicaciones y demás actividades recreativas y de comercio, con objeto al modelamiento de la ciudad región bajo esta perspectiva del desarrollo local y departamental. Con los Lineamientos de Ordenación Territorial -en su primera fase para el 2008- (LOTA 1) y el Plan Estratégico de Antioquia, se constata la relación de fuerzas dispar

entre las afectaciones del Área Metropolitana y subregiones del departamento, como la presente en el Oriente Antioqueño. Es importante señalar dichos desequilibrios territoriales pues vienen a tratarse bajo el modelo de ocupación que se propone en estos diseños de planificación, donde justamente el Oriente ocupa un lugar nuclear al cumplir con los propósitos de articular e integrar el Área Metropolitana, desarrollar de modo competitivo el territorio local, y dar un uso sostenible y racional a los recursos concentrados en esta zona de la región (AMVA, 2006, p.99).

Según la propuesta del PLANEA el Oriente Antioqueño queda incluido en la zonas conformadas por la planicie aluvial del Magdalena Medio, la Herradura Forestal que rodea la Región metropolitana y la Zona Andina Central. Constituyendo la delimitación zonal sobre la que el LOTA I y II -versión prescrita para el 2012- basa y propone sus lineamientos de ordenamiento territorial, tomando como eje de definición los sistemas naturales y las relaciones urbano regionales que estructuran y diferencian la composición del territorio. La dirección del modelo de ocupación territorial contenida allí resulta expresa, ejemplo, en principios discursivos como el siguiente: “El desarrollo multigeográfico: se propone una Antioquia que base su desarrollo de acuerdo con las particularidades, riqueza natural, limitaciones y especialidades del territorio (...) En el marco de la diversidad geográfica, que posibilita y condiciona la diversidad económica”.

Así pues, propone un sistema urbano cuyo desarrollo aspira a potencializar de manera equilibrada su entorno y a conectarse estructuradamente con el resto del territorio nacional, conformando flujos y movimientos urbano regionales a partir de la prioridad dada a los nodos económicos y a los centros urbanos intermedios.

Para sumar capacidades al Oriente como territorio estratégico para el departamento, el LOTA I precisa unos lineamientos de estructuración territorial bajo los cuales se pauta su planificación regional, de la siguiente manera: *Lineamiento 1. Aprovechamiento sostenible de la riqueza natural y consolidación del sistema departamental de áreas protegidas; Lineamiento 2. Fortalecimiento del sistema urbano regional departamental; Lineamiento 3. Integración nacional e internacional de Antioquia.* Desde luego, estos lineamientos se refieren por cuanto conciben al Oriente en su vocación industrial, composición urbano regional, policéntrica y de servicios, aunando en el diseño estructural que hoy ocupa la subregión (Restrepo, 2015, p. 119).

En congruencia, estas propuestas de ordenamiento y planeación territorial representan uno de los modos predilectos desde los cuales históricamente se ha diseñado la organización y funcionamiento del Oriente, en su escala local y subregional. La ejecución de planes institucionales ha permitido una planificación y gestión del territorio en función de la agenda política metropolitana y de las tendencias económicas incidentes, desarrollando una estructuración del espacio encaminado a superar las capacidades productivas, sociales, políticas y organizativas que le han llevado a sobresalir frente a otros perfiles subregionales en el departamento, cuyo alcance se mantiene y acrecienta hasta hoy día en formas y efectos lo suficientemente estables como para ser observadas.

Habiéndose señalado un registro somero de los principales planes que han impulsado el modelo de la ciudad región en la trayectoria cercana de Oriente y del proyecto metropolitano del Valle de Aburrá, es menester avanzar en el corte de la indagación a la luz del debate teórico sobre los procesos de metropolización, planificación y desarrollo urbano regional.

A los ojos del resto del país el valle de Aburrá constituye un ejemplo de éxito en términos de desarrollo, en cierto modo este desempeño corresponde a las políticas urbanas que se han adelantado en el tratamiento de factores que permitan el crecimiento de la metrópolis y de los centros urbanos que conforman su entorno regional. Dado el carácter originalmente centrípeto con que Medellín antepone su centralidad frente a los centros urbanos menores, como autoridad regional configura un poder metropolitano cuya fuerza se basa en las interdependencias que establece con las aglomeraciones demográficas y productivas subsiguientes, así como bajo una jerarquía urbana capaz de garantizar un desarrollo económico-social competitivo, sostenible y lo suficientemente encadenado en tanto ciudad- región.

4. Competitividad urbana

Conforme a la perspectiva teórica ya situada, es visible cómo el proceso de globalización económica ha garantizado que las ciudades y las áreas urbanas sean producidas como mercancías. Las prácticas político económicas que desde el neoliberalismo se han sumado a esta condición de globalidad, enseñan la dinámica que adquiere las relaciones institucionales y sociales entre el mercado, el Estado y sus efectos espaciales a consecuencia de estos procesos. Así, las ciudades y las regiones se constituyen como una plataforma en la que también se depositan las capacidades y las libertades que se conciben en el capital. Donde se crean concomitantemente estrategias que permiten el crecimiento económico dentro de los niveles de la escala mundial, el acoplamiento de la circulación internacional del capital en el orden de lo local y el posicionamiento de los sistemas urbanos en el despliegue del capitalismo global.

La promoción de las ciudades y las regionales en las economías locales y en la dinámica globalizada dan paso así a la adopción de políticas de competitividad urbana. Para esto se redefine los aparatos productivos -de donde deriva la desindustrialización y la tercerización de la economía- el movimiento nacional y global del capital entre instancias públicas y actores privados -así como su regulación en las fronteras territoriales- y la distribución internacional de los servicios y las funciones que determinadas ciudades disponen a la escala mundial.

La búsqueda por potenciar a Medellín dentro de la economía global ha conducido a significativas transformaciones espaciales y morfológicas de la ciudad y sus áreas de influencia metropolitana. Desde la lógica empresarial y las alianzas público privadas, por ejemplo, se ha introducido formas en el espacio urbano que se adecuen a los cambios y las necesidades de la dinámica global, diseñando políticas urbano regionales y discursos sobre la ciudad-región mediante los cuales se espera planificar y gobernar sistemas urbanos competitivos en los mercados internacionales.

En efecto, la formulación de los Cluster en Medellín hace parte de las estrategias de competitividad urbana, en la que, a través de la concentración geográfica de empresas, productos, servicios, canales de distribución y entornos de infraestructura se busca una ventaja competitiva mediante agrupamientos sectoriales (Pineda, 2015). Caracterizado por no determinar un límite geográfico estricto, la composición de las empresas e instituciones a lo

largo de la región le otorga una forma urbano-regional. Representando así un desarrollo empresarial, la promoción de la inversión nacional y extranjera, y la innovación tecnológica desde la proyección de una plataforma metropolitana y regional.

Ya desde los años 90 en la ciudad de Medellín se incursiona en una política municipal de competitividad y cluster. Actores como la administración municipal, el sector empresarial y entidades como la Cámara de Comercio de Medellín, encabezaron apuestas para potenciar las ventajas competitivas de Medellín y el área metropolitana, de modo que se adecuara la vocación productiva, los entornos de infraestructura y las condiciones del mercado interno y externo para este sistema urbano, bajo la configuración de una estructura económica regional que respondiera a las necesidades globales. Dentro de estos estudios aparecen, por ejemplo, “La ventaja Competitiva de la Actividad Empresarial Antioqueña hacia el siglo XXI” de 1999, y “Antioquia Avanza hacia nuevos Esquemas de Desarrollo Empresarial” de 2001, lo cuales se suman a las estrategias nacionales de competitividad económica.

En este sentido, los planes de desarrollo municipal y el Plan Estratégico de Medellín y el Área Metropolitana (PEMAN), hacen parte de las acciones que se encaminaron a la reorganizar la actividad industrial, el desarrollo de infraestructura, y la producción de bases tecnológicas que dotaran al área metropolitana de un trazo, visión e imagen de internacionalización, competitividad, modernización y productividad urbana al nivel de las principales metrópolis del mundo (Pineda, 2015).

4.1 Plan de Desarrollo Municipal: 2008 -2011 “Medellín es solidaria y competitiva”

Para el periodo de gobierno de Alonso Salazar, entre 2008 y 2011, se adoptó el Plan de Desarrollo “Medellín es solidaria y competitiva”, mediante el Acuerdo Municipal 016 de 2008 del Concejo Municipal de Medellín. Como eje estructurante este programa orientó la gestión pública hacia el desarrollo de un crecimiento económico con equidad social. Esto es, la superación de las principales desigualdades poblacionales y territoriales desde el impulso de políticas públicas que reconocieran la multiplicidad de los grupos poblacionales, sus derechos, deberes y oportunidades, así como el marco de corresponsabilidad entre la administración y la

sociedad civil para la formación de un desarrollo económico competitivo pero con equidad social.

El modelo de desarrollo que plantea dispone del fortalecimiento e integración tanto de las diferentes zonas de la ciudad como de los espacios urbanos y rurales de las subregiones circundantes a la capital, introduciendo un modelo de ocupación territorial basado en la visión y potencialización de la ciudad-región.

En su cuerpo general cuenta con 6 líneas estratégicas, dentro de las cuales se resalta las siguientes, con razón al problema en cuestión:

Línea 1. Medellín, ciudad solidaria y equitativa

Presenta las acciones municipales que propenden a un desarrollo de condiciones de equidad e inclusión social, orientando un modelo de ciudad basado en el desarrollo humano integral, especialmente para la población más sujeta a los altos niveles de desigualdad y exclusión social.

Componente 1: Vivienda y hábitat: Programas

- Hábitat Rural Sostenibles
- Nuevos Desarrollos Habitacionales

Componente 2: Actuaciones Urbanas Integrales: Programas:

- Proyectos Urbanos Integrales

Componente 3: Desarrollo Corregimental y Rural: Programas:

- Distrito Rural

Línea 3. Desarrollo económico e innovación

Busca afianzar un enfoque de desarrollo humano integral. Para esto propone la consolidación de la ciudad como una plataforma económica, de modo que se incentive,

fortaleza y estructure la inversión y el desarrollo territorial de forma competitiva sobre la ciudad y la región.

Componente 1: Creación y Fortalecimiento de Empresas: Programas:

- Apoyo al Emprendimiento
- Emprendimiento Social y Rural
- Fortalecimiento de MYPIMES
- Apoyo a Comunidades Cluster
- Fortalecimiento de la Productividad

Componente 2: Formación para el Trabajo y el Emprendimiento: Programas:

- Formación para el Trabajo y el Emprendimiento
- Promoción de la Innovación
- Fortalecimiento del Sistema Regional de Innovación

Componente 3: Soporte: Programas:

- Acceso a Recursos para el Emprendimiento y Tejido Empresarial Innovadora
- Promoción de la Cultura Emprendedora
- Investigación para el Desarrollo

Línea 4. Hábitat y medio ambiente para la gente

Plantea el direccionamiento político - estratégico al que se conduce el modelo e imagen de la habitanza en la ciudad. Así, mediante intervenciones de recuperación y creación del espacio público se impugna el desarrollo de un equilibrio y desarrollo territorial, validando la democratización de la ciudad para con sus actores constitutivos.

Componente 1: Espacio público, equipamientos y hábitat sostenible: Programas:

- Desarrollo de Instrumentos de • Planificación, Gestión y Financiación

Componente 2: Medio Ambiente: Programas:

- Ciudad Verde
- Manejo integral del Agua

Componente 3: Movilidad y Transporte: Programas:

- Medellín Cuida su Aire

Línea 5. Ciudad con proyección regional y global

Manifiesta la proyección social con que se concibe el futuro de la ciudad. Basado en el sistema territorial que constituye el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, se busca generar dinámicas de desarrollo sobre la base de la sostenibilidad y el equilibrio territorial, tanto en la capital como de las diferentes zonas regionales del departamento.

Componente 1: Integración regional: Programas:

- Gestión Territorial Integrada

Componente 2: Conectar a Medellín con el país y el mundo: Programas:

- Mejoramiento de la Integración Vial, Regional y Nacional
- Equipamientos de Integración Nacional y Regional
- Medellín Digital

Componente 3: Proyección regional, nacional e internacional: Programas

- Inversión Extranjera
- Cooperación Internacional
- Promoción Nacional e Internacional
- Cultura para la internacionalización

4.2 Plan de Desarrollo Municipal: 2012 -2015 “Medellín, un hogar para la vida”

Durante el gobierno de Aníbal Gaviria Correa, para el 2012 y 2015, se implementó el plan de Desarrollo “Medellín, un hogar para la vida”, mediante el Acuerdo Municipal 07 de 2012 del Concejo Municipal de Medellín. Para su programa se implementan como ejes fundantes el valor de la vida y las condiciones de equidad para toda la población. Conceptos desde donde despliega el diseño de las líneas estratégicas y las intervenciones en materia de hábitat, infraestructura, medio ambiente y competitividad para el desarrollo económico y empresarial, estableciendo una profunda relación entre el desarrollo de la ciudad y la reivindicación de los derechos ciudadanos y civiles de todos los sustratos de la sociedad

Presenta 5 líneas estratégicas, para las cuales se resaltan las siguientes y sus respectivos programas:

Línea 3. Competitividad para el desarrollo económico

Sintetiza como objetivo general fortalecer la competitividad de la ciudad desarrollando una estructura económica de la ciudad - región, incrementando la conectividad física y fomentando la inserción de Medellín en las dinámicas económicas internacionales. Está compuesta por tres componentes:

Componente 1: Desarrollo Empresarial: Programas:

- Emprendimiento y desarrollo empresarial social y solidario
- Programa integral de empleo
- Fortalecimiento empresarial de alto potencial de crecimiento y diferenciación
- Ciencia, tecnología e innovación, emprendimiento de alto potencial de crecimiento y diferenciación y creación del Fondo CTi
- Distrito científico, tecnológico y de innovación

Componente 2: Desarrollo urbano para la competitividad: Programas

- Seguridad vial y cultura ciudadana para una mejor movilidad
- Construcción y mantenimiento de infraestructura pública
- Sistema integrado de Transporte

- Conectividad física regional y nacional
- Desarrollo urbano inmobiliario

Componente 3: Medellín ciudad conectada con el mundo: Programas

- Gestión de la cooperación nacional e internacional
- Apoyo y captación de eventos ferias y convenciones nacionales e internacionales
- Promoción de medellín ante el mundo-ciudad
- Atracción de inversión

Línea 4: Territorio sostenible: ordenado, equitativo e incluyente

Busca armonizar un desarrollo socioeconómico sostenible, de manera que haya un sostenimiento entre las condiciones ambientales y el modelo de ocupación territorial. Está compuesta por tres componentes:

Componente 1: Oferta Natural: Programas:

- Manejo integral del Agua
- Ciudad Verde
- Río Aburrá, eje articulador del Valle

Componente 2: Aprovechamiento responsable de los recursos naturales: Programas:

- Buenas prácticas de producción y consumo sostenibles
- Educación ambiental y participación ciudadana

Componente 3: Territorio equitativo y ordenado: Programas:

- Cinturón verde para el equilibrio del territorio
- Territorio rural con desarrollo sostenible para sus habitantes
- Sistema de gestión ambiental
- Planeación y gestión para el ordenamiento territorial

Línea 5: Legalidad, legitimidad e institucionalidad para la vida y la equidad

Orienta a la promoción de la participación ciudadana en la administración pública y la planificación del desarrollo. Enfatiza en la articulación regional hacia la que propende para generar un desarrollo económico competitivo y sostenible en el territorio. Está compuesta por tres componentes:

Componente 1: Buen Gobierno y Transparencia: Programas

- Modernización e innovación
- Seguimiento, monitoreo y evaluación de políticas públicas

Componente 2: Sociedad participante: Programas:

- Participación, movilización y organización para la vida y la equidad
- Formación en competencias ciudadanas para la participación
- Fortalecimiento y direccionamiento estratégico de la planeación social participativa

Componente 3: Medellín Ciudad Inteligente: Programas:

- Gestión articulada de los territorios, camino al desarrollo regional.
- Contenidos y servicios para la información, participación e interacción de la ciudadanía
- Uso y apropiación de las Tecnologías de Información y Comunicación -TIC-

Sumado a estas líneas estratégicas propone unos Programas Bandera, de los cuales se retoman los siguientes:

- Cinturón verde metropolitano
- Hábitat y vivienda
- Ciencia, tecnología e innovación, emprendimiento de alto potencial de crecimiento y diferenciación, y creación del fondo CTI
- Infraestructura vial con desarrollo integrales para la movilidad
- Parque central de Antioquia
- Río Aburrá, eje articulador del Valle
- Planeación y gestión para el ordenamiento territorial, POT

- Medellín ciudad inteligente
- Desarrollos urbanos y app

4.3 Plan de Desarrollo Municipal: 2016 -2019 “Medellín cuenta con voz”

Para el periodo de gobierno de Federico Gutierrez, entre el 2016 y 2019, se adoptó el Plan de Desarrollo “Medellín cuenta con voz”, mediante el Acuerdo Municipal 003 de 2016 del concejo Municipal de Medellín. En el programa se define la construcción de una ciudad bajo los principios categóricos de la legalidad, seguridad y el desarrollo sostenible. Para esto fundamenta unas dimensiones estratégicas sobre la base de una fuerte institucionalidad y un enfoque punitivo.

Se estructura con 6 dimensiones estratégicas, de las cuales se presentan los siguientes ejes programáticos:

Dimensión 2: Entre todos recuperamos la seguridad y la convivencia de la ciudadana:

Orienta a gestionar integralmente la seguridad y la convivencia, propendiendo al desarrollo de condiciones y capacidades que permitan la confianza y libertad de los ciudadanos.

Programas:

- Planeación para la seguridad integral
- Postacuerdo y garantías de no repetición
- Memoria para la construcción de paz
- Atención a víctimas del conflicto armado

Dimensión 4: Educación de calidad y empleo para vos:

Encauza la promoción de una educación pertinente e integral, así como al crecimiento de estrategias de emprendimiento, innovación y generación de empleo que contribuyan al desarrollo y competitividad de la ciudad.

Programas:

- Especialización inteligente
- Educación pertinente a la dinámica laboral
- Generación de empleo
- Creación y fortalecimiento empresarial
- Ciencia, innovación y tecnología para la sociedad
- Turismo
- Internacionalización
- Investigación científica y desarrollo tecnológico

Dimensión 5: Una movilidad sostenible: una tarea de todos:

Esta dimensión se dirige al establecimiento de una movilidad accesible y segura, congruente a los principios de sostenibilidad ambiental y de salud pública.

Programas:

- Gestión de planes regionales y metropolitanos
- Planificación del Sistema de Movilidad para la ciudad
- Proyectos de infraestructura para la movilidad de la ciudad
- Fortalecimiento a la integración multimodal del Transporte Público

Dimensión 6: Unidos por la intervención del Centro y nuestros territorios:

Esta dimensión busca intervenir integral y estratégicamente el territorio urbano y rural de Medellín, bajo lo dispuesto en el modelo de ciudad del Plan de Ordenamiento Territorial, potencializando recursos y oportunidades en términos de espacio público, patrimonio, vivienda y hábitat. Con el principio del derecho a la ciudad y a la equidad territorial espera garantizar las formas diferenciadas de habitar el entorno.

Programas:

- Planificación del Ordenamiento Territorial
- Implementación del Sistema de Gestión para la Equidad

- Gestión de la información urbanística y catastral
- Fortalecimiento estratégico para la articulación del desarrollo regional
- Gestión de los instrumentos de los instrumentos de planificación adoptados de segundo y tercer nivel del POT
- Implementación de proyectos estratégicos Territorial
- Espacio público para convivencia ciudadana
- Recuperemos nuestro Paisaje y Territorio
- Generando valor inmobiliario
- Fortalecimiento al Sistema Municipal Habitacional
- Reasentamiento integral de población
- Gestión de nuevos desarrollos habitacionales de Vivienda Social
- Rescate y difusión de la identidad de los territorios rurales
- Desarrollo integral de los territorios rurales
- Desarrollo empresarial rural

A continuación se presenta esta observación, desde la escala que confiere los planes de desarrollo en la escala departamental, para avanzar en las líneas de desarrollo económico y ordenamiento territorial conferidas a los municipios en cuestión.

4.4 Plan de Desarrollo Departamental: 2008 -2011 “Antioquia para todos. Manos a la obra”

Para el periodo de gobierno de Luis Alfredo Ramos, entre el 2008 y 2011, se implementó el Plan de Desarrollo “Antioquia para todos. Manos a la obra”, mediante la Ordenanza No. 07 de 2008, en facultad de la Asamblea Departamental de Antioquia. Como fundamento constitutivo presenta la mitigación de la pobreza y la búsqueda del bienestar de la población, bajo la creación de condiciones para el crecimiento económico y su internacionalización. Dentro de su enfoque de desarrollo territorial, sobre los preceptos de un desarrollo equitativo, participativo, equitativo e incluyente, reconoce la necesidad por integrar e igualar las condiciones socioeconómicas y las políticas de las subregiones del departamento frente al área metropolitana del Valle de Aburrá.

Su formulación se estructura sobre 5 líneas estratégicas, de la cuales se presentan las siguientes y sus respectivos programas:

Línea 1. Desarrollo político:

Esta línea comprende un conjunto de estrategias encaminadas al avance en términos de convivencia y seguridad para la población del departamento. Se ciñe a los objetivos de escala nacional e internacional en materia de Política Nacional de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario.

Objetivo específico: Recuperar derechos y libertades de la población, afectados por la confrontación armada, mediante acciones de fortalecimiento y coordinación interinstitucional.

Programas:

- Operaciones empresariales en zonas de gobernabilidad frágil
- Apoyo al Programa Laboratorio de Paz del Oriente Antioqueño

Línea 2. Desarrollo social:

Esta línea se orienta a incorporar programas que posibiliten hacer frente a la desigualdad poblacional y el desequilibrio subregional entre el Valle de Aburrá y las demás subregiones del departamento. Por lo cual, presenta unos esfuerzos que permita dotar de recursos y funciones al territorio y su población dado los objetivos del desarrollo social

Objetivo específico: Consolidar un sistema educativo - cultural departamental con enfoque social, territorial, poblacional y de derecho, que promueva el desarrollo humano para recuperar el liderazgo de Antioquia.

Programas:

- Investigación-Acción e Innovación-Acción Educativa y Cultural
- Modernización y descentralización del servicio educativo, de Cultura y Juventud

- Asesoría y asistencia técnica en procesos planificadores y de participación ciudadana para la consolidación del Sistema Departamental de Cultura

Objetivo específico: Fortalecer el sistema social, cultural, político y económico de los grupos étnicos para mejorar las condiciones de inclusión y equidad.

Programas:

- Protección de los territorios colectivos, compra de predios y constitución, ampliación y saneamiento para resguardos indígenas y población afrodescendiente
- Ordenamiento Territorial, tenencia y distribución de la tierra en comunidades indígenas
- Calidad ambiental y forestal, y seguridad económica para las minorías étnicas de Antioquia

Objetivo específico: Reducir bajo principios de equidad, sostenibilidad y accesibilidad, el déficit cualitativo y cuantitativo de vivienda en las comunidades urbanas y rurales del Departamento de Antioquia.

Programas:

- Cofinanciación de viviendas por proyectos de entorno urbanístico.
- Definición y puesta en marcha de una política pública de vivienda para Antioquia
- Gestión de proyectos para la reubicación de vivienda por eventos naturales, antrópicos y tecnológicos

Línea 2. Desarrollo económico:

Esta línea integra una visión de desarrollo regional competitivo, dinámico, incluyente y moderno. Tomando como centro la internacionalización de capitales y tecnologías, así como el desarrollo de infraestructura y de formas productivas para el departamento.

Objetivo específico: Adecuada Integración del Departamento de Antioquia al Contexto Mundial.

Programas:

- Identificación y definición de Sectores e Iniciativas Estratégicas para el Departamento de Antioquia
- Acompañamiento a los Sistemas Productivos Locales –SPL- para la exportación y para afrontar la competencia externa
- Gestión para la formación y el intercambio de conocimientos del Recurso Humano de los SPL
- Articulación institucional público - privada para la Internacionalización de Antioquia
- Estructuración del Plan Integral de Marketing Territorial

Objetivo específico: Fortalecimiento del Sistema de Ciencia, Tecnología e Innovación en Antioquia.

Programas:

- Coordinación institucional horizontal y vertical en materia de Ciencia, Tecnología e Innovación en el Departamento de Antioquia
- Consecución, adecuación y aplicación de recursos (institucionales, humanos, técnicos y financieros)
- Impulso de la apropiación social de la Ciencia, la Tecnología y la Innovación en el territorio antioqueño
- Impulso del conocimiento en las áreas estratégicas para el desarrollo competitivo

Objetivo específico: Fortalecer el desarrollo del sector turístico en el Departamento.

Programas:

- Desarrollo institucional y organizacional para el fortalecimiento de la productividad y competitividad del sector turístico
- Integración y aprobación de las políticas turísticas departamentales
- Inversión en infraestructura y conectividad para dinamizar el sector

Objetivo específico: Formulación e implementación de políticas de productividad y competitividad para el desarrollo sostenible del Departamento de Antioquia.

Programas:

- Comunicación y divulgación ante los actores locales de las vocaciones y potencialidades productivas de las subregiones
- Implementación de redes de actores subregionales que gestionen la productividad y competitividad
- Formación y capacitación especializada para incrementar la productividad y competitividad en las subregiones
- Acceso a recursos de financiación, cofinanciación e inversión para proyectos de productividad y competitividad
- Promoción y gestión de incentivos legales para generar productividad y competitividad en las subregiones
- Impulso a la infraestructura para la productividad y competitividad en las subregiones
- Impulso a la consecución de mercados y comercialización de productos
- Estímulo a la asociatividad empresarial y a la presencia del sector privado para generar encadenamientos productivos y sistemas productivos locales
- Desarrollo de un banco de proyectos productivos con énfasis en productividad y competitividad
- Apoyo y promoción al sector solidario de la economía

Objetivo específico: Mejorar la competitividad y sostenibilidad en el sector agropecuario, agroindustrial y de servicios, buscando la articulación y la equidad en los procesos de desarrollo rural.

Programas:

- Organización para la participación y el fortalecimiento empresarial y gremial
- Investigación, desarrollo tecnológico, innovación y transferencia de tecnología en los renglones productivos y de la economía campesina
- Sistema de asistencia técnica rural a pequeños y medianos productores
- Cadenas productivas y fomento a la producción, transformación y comercialización agropecuaria y piscícola, en áreas agroecológicamente aptas
- Reordenamiento y modernización de la infraestructura de apoyo a la producción, transformación, comercialización e industrialización de productos agrícolas, pecuarios y piscícolas
- Fomento y desarrollo de rubros promisorios
- Apoyo al acceso y la legalización de tierras

Línea 4. Desarrollo territorial

Esta línea busca generar un desarrollo territorial bajo una transformación productiva, de infraestructura, conectividad y ordenamiento de los usos y políticas del suelo, para articular y coordinar las condiciones sectoriales y diferenciales de las subregiones de una manera equilibrada. Al adoptar principios de un desarrollo equilibrado, incluyente y sustentable, espera garantizar un avance tendiente en materia de desarrollo territorial y social para las dinámicas específicas de las zonas regionales.

Objetivo específico: Avanzar en la construcción de un modelo de desarrollo territorial incluyente que reconozca la heterogeneidad y diversidad de las subregiones mediante la promoción de las dinámicas de desarrollo local, subregional y departamental.

Programas:

- Planificación y gestión integrada del territorio en el marco del desarrollo endógeno local
- Definición y desarrollo de herramientas de planificación, gestión y financiación de proyectos necesarios para el desarrollo y dotación del territorio

Objetivo específico: Propender por el manejo y uso sustentable de los recursos naturales, el bienestar de las comunidades de acuerdo con las especificidades locales y regionales.

Programas:

- Manejo integrado de cuencas hidrográficas
- Planificación y gestión ambiental departamental
- Seguimiento participativo ambiental al desarrollo de grandes proyectos de infraestructura

Objetivo específico: Aumentar la integración y competitividad del Departamento, mediante la mejora de la infraestructura de transporte y comunicaciones.

- Vías para la competitividad en Antioquia
- Manos a la obra en otros modos de transporte
- Pavimentación, mejoramiento y/o construcción de vías y puentes en Antioquia
- Accesibilidad veredal y local
- Dinamización de aeropuertos regionales y otros modos de transporte
- Planeación y estudios de la infraestructura de transporte

Línea 5. Desarrollo institucional:

Esta línea de trabajo se orienta a la generación de una gobernabilidad basada en la participación y el consenso entre la sociedad civil y las formas institucionales. Abogando por

la configuración de ciudadanías que actúen en la organización social de la administración pública y en los escenarios de participación ciudadana. Para lo que propone la ejecución de programas, en la línea de descentralización y asociatividad del poder público, con razón a tópicos como el Buen Gobierno, Calidad de Gobierno y la promoción a la Participación Ciudadana.

Objetivo específico: Adecuar la estructura pública departamental que soporte los procesos de descentralización y articulación institucional.

Programas:

- Promoción de alianzas públicas supramunicipales mediante la cofinanciación de proyectos estratégicos
- Impulso al Sistema Departamental de Planificación, como mecanismo institucional para la gestión del desarrollo territorial en Antioquia
- Promoción de alianzas estratégicas público privadas (asociaciones, agencias de desarrollo local y otras) para el desarrollo económico y mejora de la gestión territorial
- Gestión a esquemas asociativos de organización con otros departamentos para la planificación, el ordenamiento y el desarrollo territorial, y la integración regional y fronteriza

Objetivo específico: Adecuados procesos de participación ciudadana y comunitaria y suficientes niveles de asociatividad.

Programas:

- Fortalecimiento de la gestión organizativa
- Asociatividad para la producción y servicios

4.5 Plan de Desarrollo Departamental: 2012 -2015 “Antioquia la más educada”

Por medio de la ordenanza No. 014 de 2012, se adoptó el Plan de Desarrollo Departamental “Antioquia la más educada”, para el periodo de gobierno entre 2012 y 2015 en

cabeza de Sergio Fajardo. Como fundamento se estructura frente a las grandes problemáticas que implica la desigualdad, la violencia, la crisis ambiental y la cultura de la ilegalidad, donde planteó programáticamente siete líneas estratégicas para dar respuesta a estos objetivos. Valores alrededor del cuidado a la vida, la defensa del pluralismo, la promoción de la participación, el fortalecimiento de la deliberación, la construcción de la institucionalidad, entre otros., sustentan los principios concebidos en la visión del plan de desarrollo departamental.

Su formulación se estructura sobre 7 líneas estratégicas, de la cuales se presentan las siguientes y sus respectivos programas:

Línea estratégica 1. Antioquia legal:

Esta línea presenta la promoción de la actuación pública dentro de los marcos de la ética y la legalidad. En consecuencia, aspira a crear y fortalecer la institucionalidad en los municipios, abogando al desarrollo de las capacidades locales y los mecanismos de vigilancia y control en la actuación política.

Componente 1: En Antioquia no se pierde un peso. Legalidad en la contratación pública y en el uso de los bienes públicos

Programas:

- Municipio transparente y legal

Proyecto:

Fortalecimiento de la capacidad de planificación y gestión del territorio.

Componente 2: Gobernación de Antioquia eficiente y eficaz

Programas:

- Desarrollo y fortalecimiento institucional y del capital humano

Proyecto:

Cualificación del capital humano en la Gobernación y en las subregiones

Dotación con tecnología de punta y amigable con el medio ambiente.

Creación de Gerencias Subregionales como presencia, gestión y articulación institucional de la Gobernación en el territorio.

Componente 3. La legalidad en la escuela:

Programas

- Aprovechamiento pedagógico del territorio

Proyecto:

El territorio como espacio educador

Línea estratégica 2. La educación como motor de transformación de Antioquia

Esta línea se encamina al desarrollo y fortalecimiento de una educación pública de calidad. Introduce el fomento de la cultura, el deporte, la ciencia y, de modo enfático, del emprendimiento, la innovación y la tecnología. Reconoce en la formación la creación de disposiciones ciudadanas que potencializan la resolución de tres grandes problemas, a saber: la exclusión, la violencia y la ilegalidad.

Componente 1. Ciencia, tecnología, innovación y emprendimiento

Programas:

- Sensibilización de la CTI+E.

Proyectos:

Semilleros de innovación y emprendimiento.

Sensibilización de la cultura de la innovación y el emprendimiento.

- Creación de empresas

Proyectos:

Concurso capital semilla.

Centros regionales para la competitividad empresarial de Antioquia-CRECE.

- Fortalecimiento empresarial

Proyectos:

Fortalecimiento empresarial, desarrollo de capacidades de innovación y nuevos mercados.

- Fortalecimiento del sistema de innovación y emprendimiento (CTI+E)

Proyectos:

Fortalecimiento de los agentes del sistema de CTI+E Regionales.

Empresas culturales

- Fortalecimiento de la competitividad para el turismo

Proyectos:

Promoción nacional e internacional de los productos turísticos de valor agregado de Antioquia.

- Generación de conocimiento científico y tecnológico aplicado (Fondo de CTI)

Proyectos:

Generación de conocimiento e innovación para la productividad y competitividad.

- Transferencia de tecnología y conocimiento

Proyectos:

Identificación, difusión e incorporación al uso de conocimientos y tecnologías productivas.

Medición de los avances de la ciencia, la tecnología y la innovación en el Departamento.

- Antioquia digital

Proyectos:

Equipamiento tecnológico y conectividad.

Línea estratégica 4. Inclusión social

Esta línea propende al desarrollo humano integral, bajo el reconocimiento de las garantías y derechos ciudadanos sin discriminación alguna. En esta medida se moviliza sobre cinco componentes que aparecen centrales, a saber, la participación para el desarrollo, condiciones básicas de bienestar, generación con garantía de derechos, mujeres protagonistas del desarrollo y población incluida.

Componente 1. Participación para el desarrollo**Programas:**

- Sociedad civil fortalece sus capacidades para la gestión pública, democrática y concertada

Proyectos:

Fortalecimiento para el desarrollo territorial y de las organizaciones comunales y sociales.

Organización del sistema departamental de participación.

Gestión eficiente y transparente de las entidades sin ánimo de lucro.

Fortalecimiento del Consejo Territorial de Planeación.

- Alianza Antioquia por la equidad

Proyectos:

Concertar alianzas público-privadas para la investigación, la generación de políticas y la innovación social.

- Antioquia comunica democracia

Proyectos:

Red Antioquia-Promoción de procesos incluyentes de participación ciudadana basados en estrategias de comunicación y movilización.

Línea estratégica 5. Antioquia es verde y sostenible

Esta línea busca potenciar el desarrollo económico, social y ambiental del departamento, garantizando un uso sostenible de los recursos naturales y la ocupación y conectividad territorial de forma responsable. Integra las especificidades y las diferentes formas de las zonas regionales y su población.

Componente 1. Gestión ambiental del territorio

Programas:

- Articulación de actores para la gestión ambiental

Proyectos:

Pacto verde para Antioquia

- Gestión integral del recurso hídrico

Proyectos:

Fortalecimiento de las áreas naturales protegidas.

Conservación y manejo de ecosistemas estratégicos

- Acceso a la tierra y acompañamiento para su adecuación

Proyectos:

Apoyo a la formalización de la propiedad articulada a procesos de desarrollo rural.

Apoyo productivo a los procesos de restitución de tierras.

Promoción del acceso a tierras articulado a instrumentos de política MADR

- Antioquia Mi Hogar

Proyectos:

Formulación de lineamientos para el desarrollo de proyectos de Vivienda y hábitat.

Proyectos municipales integrales para la vivienda y el hábitat.

Construcción y mejoramiento de vivienda.

Titulación de predios.

Innovación en ciencia y tecnología para la vivienda y hábitat.

Promoción de estrategias sociales, pedagógicas y de desarrollo de capacidades en temas de vivienda, ahorro y crédito.

Componente 2. Producción sostenible

Programas:

- Cultura de la sostenibilidad en Antioquia

Proyectos:

Educación y cultura ambiental.

Fortalecimiento de la gestión ambiental de actores públicos.

Investigación, desarrollo e innovación para la sostenibilidad.

- Mitigación del impacto por inadecuado uso de suelos

Proyectos:

Reconversión productiva de áreas en conflicto de uso a través de cultivos permanentes, maderables y no maderables.

Instrumentos de política pública para la planificación de un uso agropecuario sostenible del suelo.

Componente 3. Infraestructura sostenible

- Planeación e innovación para la infraestructura de Antioquia

Proyectos:

Planificación y gestión de la infraestructura en Antioquia.

Investigaciones y estudios aplicados al área de infraestructura.

Estudios, diseños y estructuraciones para el desarrollo de la Infraestructura en Antioquia.

- Antioquia conectada: Infraestructura para la integración y competitividad de Antioquia

Proyectos:

Obras de infraestructuras nacionales y/o supra departamentales en Antioquia. Conexiones viales del Valle de Aburrá con subregiones vecinas.

- Infraestructura para el desarrollo sostenible de las comunidades locales

Proyectos:

Cofinanciación de proyectos a nivel subregional y/o local

Línea estratégica 7. Antioquia sin fronteras

Esta línea propende el desarrollo regional partiendo de procesos de integración entre las subregiones, el interior de sus municipios, y regiones limítrofes estratégicas para Antioquia. En consecuencia, incorpora una visión de planeación económica y social para el desarrollo regional basada en principios de competitividad y eficiencia territorial.

Componente 1. Antioquia internacional

Programas:

- Internacionalización

Proyectos:

Promoción de la inversión, el comercio y la cooperación internacional.

Componente 2. Acuerdos para el desarrollo territorial y sectorial

Programas:

- Alianzas con departamentos vecinos sobre territorios compartidos

Proyectos:

Esquemas asociativos territoriales.

Fortalecimiento de capacidades de gestión y de planificación para el desarrollo de “Antioquia sin fronteras”.

- Alianzas sectoriales estratégicas

Proyectos:

Acuerdos sectoriales.

- Ordenamiento territorial y acuerdos supramunicipales

Proyectos:

Institucionalización de los lineamientos de ordenamiento territorial para Antioquia.

Formulación de planes y estudios para la gestión y ordenamiento territorial departamental y subregional.

Área de desarrollo territorial impactada por las autopistas de la prosperidad.

Comisión tripartita Gobernación de Antioquia-Área Metropolitana del Valle de Aburrá-Alcaldía de Medellín para los procesos de ordenación territorial.

Promoción y gestión de mecanismos de integración supramunicipales.

4.6 Plan de Desarrollo Departamental: 2016 -2019 “Antioquia piensa en Grande”

De conformidad con la ordenanza No. 11 de 2016, se implementó el Plan de Desarrollo Departamental “Antioquia piensa en Grande”, para el período de gobierno de Luís Pérez entre el año 2016-2019. Su propuesta política se orienta al aprovechamiento de todas las potencialidades de los recursos y las gentes del departamento. Reconoce entonces la riqueza de la biodiversidad distintiva del departamento, los recursos de infraestructura, la ubicación geopolítica de la región y la multiplicidad de formas sociales, culturales y étnicas. Como ejes estructurantes el plan contempla el desarrollo productivo del departamento, la autonomía y el liderazgo en materia de crecimiento económico, así como una transformación social basada en la reivindicación de la población más desfavorecida y del progreso social para el resto de los ciudadanos.

Su diseño se estructura sobre 7 líneas estratégicas, de la cuales se presentan las siguientes y sus respectivos programas:

Línea estratégica 1. Competitividad e infraestructura

Esta línea traza la estrategias para que en el departamento se acreciente la competitividad y aumente la productividad económica. Incorpora un enfoque de crecimiento económico sostenido e inclusivo con el que sea posible enfrentar la desigualdad e inequidad entre Medellín y el Valle de Aburrá frente a la 8 subregiones.

Componente 1: Competitividad y desarrollo empresarial

Programas:

- Fomento y Apoyo para el Emprendimiento y Fortalecimiento Empresarial

Componente 2: Ciencia, tecnología e innovación

Programas:

- Fortalecimiento del Sistema Departamental de Ciencia, tecnología e innovación (SDCTI).

Componente 3: Las TIC para el desarrollo y competitividad de Antioquia

Programas:

- Fortalecimiento de las TIC en redes empresariales

Componente 4: Desarrollo turístico

Programas:

- Competitividad y promoción del turismo

Componente 5: Infraestructura

Programas:

- Estudios y seguimientos para la planeación y desarrollo de la infraestructura de transporte
- Proyectos estratégicos Departamentales
- Participación de Antioquia en los Planes Nacionales de transporte Multimodal
- Nuevos Polos de Desarrollo Habitacionales e Industriales

Línea estratégica 2. La nueva ruralidad, para vivir mejor en el campo

Esta línea busca volver sobre las potencialidades sociales y naturales del campo. Integra programas con razón al crecimiento y competitividad de las actividades económicas rurales. Para lo cual presenta unas directrices que actúan frente a los usos del suelo rural, especialmente en lo relacionado con la producción agropecuaria y las relaciones de la estructura productiva y predial del departamento.

Componente 1: Ordenamiento territorial rural

Programas:

- Directrices y lineamientos para el ordenamiento territorial agropecuario en Antioquia

Componente 2: Acceso a bienes y servicios de apoyo

- Energía para la ruralidad
- Acceso Rural a los Servicios Sociales
- Educación para la nueva ruralidad

Componente 3: Inclusión socio-productiva a los productores rurales

Programa:

- Fortalecimiento y Desarrollo de la Agricultura Familiar Campesina

Componente 4: Productividad y competitividad rural

Programa:

- Infraestructura de apoyo a la producción, transformación y comercialización de productos agropecuarios, pesqueros y forestales

- Preparando el campo antioqueño para los mercados del mundo
- Antioquia Rural Productiva

Componente 5: Desarrollo institucional

Programas:

- Coordinación y Complementariedad técnica, política y económica como mecanismo para arreglo institucional

Línea estratégica 3. Equidad y movilidad social

Esta línea presenta un conjunto de políticas públicas dirigidas a la promoción, inclusión y diseño de oportunidades sociales multisectoriales, especialmente aquellas que permitan atender las condiciones educativas, de la niñez y juventud, del trabajo, así como de la salud y las condiciones de vivienda.

Componente 1: Educación

Programas:

- Modelo Educativo de Antioquia para la vida, la sociedad y el trabajo
- Más y mejor educación para la sociedad y las personas en el sector urbano
- Más y mejor educación para la sociedad y las personas en el sector rural
- Educación terciaria para todos
- Antioquia territorio inteligente: ecosistema de innovación

Componente 2: Vivienda urbana

Programas:

- Vivienda nueva urbana

Componente: Cultura y Patrimonio**Programas:**

- Gestión Cultural para el Fortalecimiento de la Ciudadanía
- Equipamientos Culturales para el Desarrollo Territorial

Línea estratégica 4. Sostenibilidad ambiental

Esta línea presenta las estrategias de sostenibilidad ambiental, teniendo como directriz el cuidado del agua. Para ello, define programas a través de los cuales comprender los impactos del cambio climático en las subregiones, así como las condiciones de sus ecosistemas y las economías locales de los territorios.

Componente 1: Gestión integral del cambio climático**Programa:**

- Adaptación y Mitigación al Cambio Climático

Componente 2: Gestión ambiental**Programas:**

- Protección y Conservación del Recurso Hídrico
- Conservación de Ecosistemas Estratégicos
- Educación y cultura la sostenibilidad ambiental del departamento de Antioquia

Línea estratégica 5. Seguridad, justicia y derechos humanos

Esta línea busca articular y desarrollar acciones que permitan fortalecer una cultura de los derechos humanos, así como coordinar procesos orientados al afianzamiento del Estado

Social de Derecho, dada las condiciones de desigualdad y violencia que las distintas subregiones presentan, especialmente en materia de violación de derechos humanos e infracciones al Derecho Internacional Humanitario.

Componente 1: Derechos Humanos (DDHH) Derecho Internacional Humanitario (DIH) y víctimas.

Programas:

- Promoción, prevención y protección de los Derechos Humanos (DDHH) y Derecho Internacional Humanitario (DIH).
- Protección, restablecimiento de los derechos y reparación individual y colectiva a las víctimas del conflicto armado

Componente 2: Restitución de tierra despojadas y abandonadas.

Programas:

- Seguimiento a procesos de restitución de tierras despojadas y abandonadas en el Departamento

Componente 3: Convivencia ciudadana y acceso a la administración de justicia formal y no formal

Programas:

- Fortalecimiento del Movimiento Comunal y las Organizaciones Sociales
- Fortalecimiento de las entidades sin ánimo de lucro y entes territoriales

Línea estratégica 6. Paz y posconflicto

Esta línea estructura una concepción de desarrollo que integra el escenario de posconflicto, desde donde se busca garantizar el ejercicio democrático y los derechos

ciudadanos. Para ello, establece un ordenamiento de la línea estratégica en la que se acopla la relación entre el Estado, la sociedad y el mercado, para dar forma las políticas de posconflicto y al desarrollo de los objetivos concebidos en la transición hacia la paz.

Componente 1: Paz y Posconflicto

Programas:

- Trabajo decente y desarrollo económico local para la Paz
- Antioquia en Paz

Línea estratégica 7. Gobernanza y buen gobierno

Esta línea se orienta a garantizar el ejercicio de gobierno de una forma eficiente, efectiva y transparente, promoviendo el cumplimiento correcto de las funciones institucionales dentro de la administración pública. Integra un desarrollo territorial que se vincula al crecimiento de la capacidad institucional, lo cual representa el impulso de un desarrollo integral para el departamento basado en la generación de políticas que enmarcan los actores territoriales, los espacios de participación y los canales de planificación y gestión de las diferentes subregiones.

Componente 1: Direccionamiento estratégico

Programas:

- Cooperación para el desarrollo
- Articulación intersectorial para el desarrollo integral del departamento
- Gestión de la información temática territorial como base fundamental para la planeación y el desarrollo
- Fortalecimiento institucional para la planeación y la gestión del Desarrollo Territorial
- Innovación y tecnología al servicio del desarrollo territorial departamental

Componente 2: Gobierno de cara a la ciudadanía

Programas:

- Fortalecimiento de las instancias, mecanismos y espacios de participación ciudadana

Dado el anterior señalamiento, es divisible como estos planes de desarrollo departamental presentan una estructura que parte del reconocimiento de una líneas estratégicas que dan continuidad a las dinámicas de internacionalización del territorio dentro de la economía global, la promoción ciudades y las regiones a partir de la competitividad urbana, y la planeación de un desarrollo que adopta la agenda nacional e internacional en materia de posconflicto y transición hacia la paz.

En general, estos gobiernos departamentales han implementado estas acciones (programas, planes, estrategias y políticas) como mecanismos eficaces para el aprovechamiento de las ventajas comparativas, acumuladas y potenciales, del departamento. Así, la administración local es responsable de buena parte de los modelos de desarrollo y gestión que se han aplicado y dan forma a las actuales relaciones subregionales y departamentales.

Según la concepción de ordenamiento territorial integrada, el departamento soporta sus relaciones regionales basado en un modelo fuertemente concentrado, donde permanece una subordinación de las zonas periféricas dependientes y dirigidas por las centralidades dominantes, en cuyo caso lo ocupan centros urbano y sus áreas circundantes y de influencia, generando una prelación de sus procesos de expansión urbana y desarrollo regional sobre el territorio. Específicamente, esta subregión se encuentra cooptada por un modelo de ocupación y de competencia sobre la tierra orientado a los usos industriales y comerciales, en el que, influido por la gestión de estrategias que reconoce el desarrollo local y el crecimiento regional como parte constitutiva a las demandas y la lógica de competencia urbana en entornos de profunda globalización, orienta un desarrollo regional basado en las competencias sectoriales y las capacidades territoriales diferenciadas (Departamento Administrativo de Planeación, 2008).

Por su parte, las orientaciones de planificación y gestión territorial se encuentran ampliamente estimuladas por los procesos de planificación adelantados en el Plan Estratégicos de Antioquia, los planes estratégicos subregionales, los Lineamientos de Ordenación Territorial para Antioquia (LOTA) y el Plan Regional de Competitividad, en cuyo paso orientan el

desarrollo territorial de la subregión de Oriente basado en su posicionamiento estratégico y sus condiciones geográficas, socioeconómicas, culturales y ambientales. La capacidad productiva basada en las ventajas comparativas que allí se pueden observar, así como el significativo desarrollo en materia de turismo, ecoturismo, servicios financieros, bancarios, recreativos, el desarrollo urbano, agroindustrial y la vocación agrícola, se suman a los elementos que, en su conjunto, hacen de esta subregión una importante zona territorial para el desarrollo urbano, industrial y energético como parte de las demandas que se extiende a lo largo del Valle de Aburrá.

Parte de esta última orientación se encuentra en la gestión de la Alianza Medellín - Antioquia (2012-2015), la cual viene se suma a las estrategias que conciben y mitigan las disparidades territoriales a partir del desarrollo de un modelo territorial sustentable, equitativo y competitivo. Este acuerdo se encuentra consignado a su vez en la Línea 7 del plan de desarrollo “Antioquia sin fronteras”, presentando un proyecto político común por cuanto a los diferentes entes territoriales se refiere, especialmente en materia de proyectos de desarrollo económico, alianzas de fuerzas políticas aliadas y actores sociales en escenarios de cooperación y participación. Un punto a destacar dentro de los principios políticos que dirigen esta alianza lo ocupa justamente el de Equidad Regional, bajo el cual se discute las relaciones y el tipo de base que soporta la dinámica entre la ciudad, el departamento y la nación, promoviendo así un aparente desarrollo sostenible, racional y equilibrado en el territorio.

Las líneas estratégicas de competitividad urbana en “Antioquia Piensa en Grande”, otorga continuidad a la promoción de las cadenas empresariales vinculadas a la producción agroindustrial e industrial en el territorio. Con el fin de continuar en el posicionamiento del departamento en la escala de los mercados globales y la internacionalización de las economías, la proyección del modelo económico se enfoca en el aprovechamiento de las vocaciones y las potencialidades subregionales, apelando a un enfoque territorial que busca responder a la heterogeneidad física, sociocultural y ambiental de las zonas regionales, al propender al diseño de una integralidad sistémica del territorio departamental; direccionando las relaciones sinérgicas y de complementariedad que podrían acrecentar los niveles de competitividad socioeconómica en el departamento. (Antioquia piensa en grande).

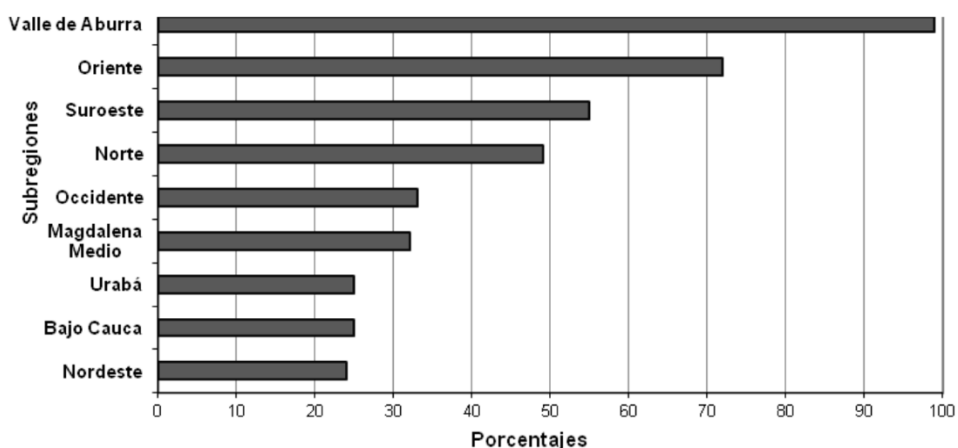
La metodología de estos planes de desarrollo incluye un marco lógico que se articula y comparte sinergias con los sucesivos Planes Nacionales de Desarrollo, desarrollando interrelaciones entre los entes territoriales municipales, las escalas subregionales y los niveles

centrales del país. Esta dinámica busca sincronizar y acogerse tanto a la gestión del gobierno nacional como a las alianzas departamentales e interdepartamentales, propendiendo una agenda pública que logre alinear el Plan de Desarrollo Departamental y los planes de desarrollo municipales. Ahora bien, esta visión del desarrollo apela a un instrumento de gobernanza definido como las Asociaciones Público Privadas (APP), generando estímulos y niveles de cooperación con el sector privado al ser partícipes activos en el desarrollo territorial departamental, así como al desarrollo de espacios de participación ciudadana que permitan tejer la relación entre la institucionalidad y la sociedad, a partir de la gestión y vigilancia pública bajo la consolidación de instancias subregionales, zonales y municipales en la que las comunidades se reconozcan como actuantes de la gestión pública.

Por su parte, estas líneas estratégicas para el desarrollo y la competitividad departamental se suman a una visión compartida presente en las iniciativas de planeación y ordenamiento territorial precedentes y coexistentes, donde reluce el lugar de los Planes Estratégicos Subregionales (2011), el Plan Regional de Competitividad para Medellín (2011), Valle de Aburrá y Antioquia y los Lineamientos de Ordenación Territorial para Antioquia (LOTA), fases I y II (2012). De allí que la incursión en proyectos sobre el Oriente Antioqueño opere como una expresión de los propósitos estratégicos comprendidos en estos ejercicios de planificación regional.

Ciertamente la estructuración de estos planes conjuga la modelación de unas relaciones regionales orientadas a los procesos de globalización, de formas asociadas a los ritmos de competitividad territorial y desarrollo productivo, así como a la internacionalización y potencialización de las capacidades endógenas del territorio departamental (Gobierno Departamental de Antioquia, 2016).

Así pues, en las subregiones existen disparidades visibles, cuyas diferencias sociales y económicas guardan una correlación dada la ubicación geográfica y política que tienen frente al Valle de Aburrá. Esta relación puede observarse en el Índice de Capacidades y dotación que presenta el Instituto de Estudios Regionales en el siguiente Gráfico

Figura 5.*Índice de capacidades y dotación subregional*

Fuente: Grupo de Estudios Regionales de la Universidad de Antioquia.

A su vez, muestra de ello se encuentra en los resultados obtenidos en las últimas encuestas departamentales de Calidad de Vida (2009, 2011, 2013, 2017, 2019), las cuales señalan unos indicadores que, reuniendo un conjunto de variables cualitativas y cuantitativas relacionadas con la calidad de la vivienda y el capital físico, acceso de la vivienda a servicios públicos, capital humano y escolarización, demografía, empleo, etc., apuntan a la valoración de las políticas en términos de equidad y bienestar. Con esta relación las subregión de Oriente se ubica con los valores máximos en los indicadores de calidad de vida - cuya prelación interior corresponde al Valle de San Nicolás-, mostrando una estimación sólo por debajo de la región central de Medellín y el Valle de Aburrá; con un puntaje promedio de 69,632 y coeficiente de variación de 0,22% para el primero, frente a un promedio de 72,463 y coeficiente de variación de 0,145% para el segundo dentro de la ICV para el año 2019 (DANE,2019).

Otro de los indicadores que se aúnan en las relaciones dispares entre las subregiones se presenta en el indicador de densidad empresarial. Su medición busca expresar el tejido empresarial, de modo que muestra las relaciones de estabilidad, desplazamiento y agotamiento de una determinada estructura productiva regional; para lo cual, “cuanto mayor sea el número de empresas respecto a la población total, mayores probabilidades existen de que el PIB

regional alcance niveles más altos, y que a su vez sean mayores los niveles de empleo, de inversiones y de exportaciones.” (Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, 2011). Esta variable aduce la participación dominante del Valle de Aburrá por cuanto a concentración empresarial se refiere, cuya intensidad corresponde a la dinámica que las economías de aglomeración genera en los municipios más fuertes económicamente dentro del Valle Aburra, a saber, Medellín, Itagüí y Envigado bajo un intenso proceso de conurbación. No obstante, el Oriente registra niveles muy altos de densidad empresarial, concretamente en lo que corresponde a los municipios localizados en el valle de San Nicolás (Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, 2011)

En efecto, los municipios de Rionegro, El Santuario, La Ceja, Marinilla, San Jerónimo y Guarne, son quienes guardan un mayor dinamismo en el tejido empresarial, registran un aumento significativo de la creación y registro de empresas, aún cuando es notablemente inferior a los niveles comprendidos en el Valle de Aburrá. Parte de esta tendencia tiene lugar en el emplazamiento que permite el corredor vial Bogotá-Medellín, pues otorga ventajas económicas frente a los usos comerciales, industriales y recreativos del suelo entre estos centros dominantes.

Buena parte de la orientación programática en temas de desarrollo territorial se encuentra bajo la dirección regional de la ciudad central, siendo Medellín quien ha introducido e impulsado las líneas estratégicas de los Cluster y en cuyo caso ha influido en las tendencias productivas y los patrones de especialización del territorio. En cierto modo, esto supone que algunos de los procesos económicos han sido extendidos al Valle de San Nicolás como parte de las relaciones socioeconómicas que ha potencializado los Cluster, sacando ventajas con razón a la proximidad geográfica y a las relaciones económicas que se han configurado como parte del desarrollo de la ciudad región. En efecto, esta iniciativa estratégica ha propendido el afianzamiento de dinámicas económicas, sociales y políticas en la subregión vía a la integración metropolitana, para desde allí explotar los niveles y las capacidades de desarrollo económico y competitividad urbana de esta región central dentro de la circulación internacional de las ciudades.

Con lo anterior, la región del Oriente Antioqueño continúa apareciendo como un nodo de desarrollo para todo el departamento. El énfasis en la aplicación de estrategias de modernización e internacionalización de la economía desde una focalización territorial hacen parte de los procesos que conducen a la concentración de los recursos productivos, de

infraestructura y de servicios, que propenden inexorablemente al desarrollo subregional de forma desequilibrada, aún cuando a nivel de planeación se aspire a lo contrario. Por su parte, el Valle de San Nicolás hace parte de la zona regional que más intensamente ha experimentado los efectos de la centralidad económica y política del Área metropolitana del Valle de Aburrá. Buena parte de sus procesos de ordenamiento territorial, actividades productivas y emplazamientos de infraestructura hacen parte del conjunto de intervenciones constitutivas a su proyecto metropolitano, desde donde se ha buscado extender unos niveles de interrelacionamiento con este eje Oriental.

Esta tendencia encuentra parte de su estimulación por el crecimiento demográfico y la expansión urbana que se ha generado hacia esta zona regional, a la cual se le suma las exigencias del modelo de desarrollo económico y territorial basado en los clúster, para los que se han tomado procesos de intervención específicos en lo que viene a representar este corredor urbano regional, del Valle de San Nicolás, para capacidad económica y logística del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Por lo anterior, existe un valor complementario del cercano Oriente Antioqueño al servicio de la capacidad productiva del Valle de Aburrá. Los efectos de las ventajas comparativas de esta subregión aparecen en varios indicadores que señalan su prelación. Por ejemplo, cifras del Anuario Estadístico del Departamento Administrativo de Planeación de la Gobernación Departamental señalan que para el 2008 el 70% de la producción antioqueña se concentraba allí, cifra que asciende al 77.6% para el 2019, de las cuales el 68.6% corresponde al Valle de Aburrá y el 9% a la subregión de Oriente dentro de la participación en el PIB departamental, dejando muy por detrás los porcentajes sucesivos a la capacidad productiva de las otras subregiones (Gobernación de Antioquia, 2019b).

Así, para el periodo entre el 2008 y el 2018 el Producto Interno Bruto (PIB) de la región del Oriente pasó de representar el 8.3 % de la participación departamental al 9%, lo cual no supone un crecimiento significativo, pero advierte la preponderancia económica estabilizada de la subregión, al ocupar de forma sostenida el segundo lugar de la producción del PIB total, quedando sólo por debajo del Valle de Aburrá que llega a generar cerca del 70% del PIB DE Antioquia. Ahora bien, esta participación corresponde a la conjugación de las diferentes zonas regionales del Oriente, donde destaca la zona del Altiplano al focalizar el desarrollo de sus actividades económicas asociadas al sector industrial, especialmente el derivado en la

agroindustria y la manufactura, profundamente vinculadas a las dinámicas socioeconómicas del Valle de Aburrá.

Ciertamente, el posicionamiento de la subregión de Oriente dentro de la agenda nacional e internacional debe su promoción basada en la localización geoestratégica del territorio, así como en la potencialidades y capacidades que le han configurado como un centro para el desarrollo regional del Departamento. No obstante, sucesivo a las escalas territoriales, la jerarquía alcanzada por esta subregión debe su posicionamiento gracias al desarrollo del sistema urbano que ha procurado una división territorial como la que concierne a la zona del Altiplano.

En efecto, la capacidad de desarrollo económico para la zona del Altiplano dentro de la escala subregional lleva a que concentre una participación significativa del 69.08% dentro PIB total del Oriente Antioqueño, lo cual resulta consonante a la jerarquía que ocupan los centros urbanos allí ubicados dentro del circuito urbano departamental. En lo consiguiente a las zonas, el Altiplano es seguido por la zona de Embalses con un 15.29%, llegando a aportar el Páramo un 12.67%, mientras que la zona de Bosques ocupa el último lugar con sólo el 2.96% total. Vale destacar que los niveles de producción económica del Oriente logran duplicar la subregión del Urabá y triplicar la del Suroeste (Cámara de comercio del Oriente Antioqueño, 2018).

Ubicados en la zona del Altiplano, el municipio de Rionegro es quien más aporta al PIB del Oriente Antioqueño con un 29,56%, equivalente a 3.283 miles de millones, seguido por el municipio de Guarne que aporta el 10,95% al PIB subregional, con 1.216 miles de millones. No obstante, aún cuando la Ceja aporte el 6.42%, equivalente a 714 millones, y el Retiro el 3,7% con 412 millones del PIB total del Oriente, los valores de participación per cápita se encuentra muy por encima al del promedio de los demás municipios de la subregión (DANE,2019).

Conforme a lo dispuesto por la Ley 388 de 1997, a continuación, se presenta el tipo de ordenamiento espacial y la forma de la dinámica socioeconómica en que, bajo los preceptos reglamentarios de los Planes de Ordenamiento Territorial, se orienta la planificación urbana y territorial de estos cuatro municipios. Así mismo, se dispone de los parámetros orgánicos contemplados en sus Planes de desarrollo Municipal, en cumplimiento a la Ley 152 de 1994, en cuyo caso presenta el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas y actuaciones adoptadas para orientar el desarrollo y la administración del territorio;

como puntos específicos se toma las políticas de desarrollo económico, las estrategias de ordenamiento territorial y las formas de articulación urbano regional.

5. Zona del Altiplano

5.1 Ordenamiento territorial del municipio de Rionegro

El municipio de Rionegro se encuentra ubicado en el departamento de Antioquia, precisamente en el Valle de San Nicolás, dentro de la definida zona del Altiplano en lo que comprende la subregión del Oriente. De acuerdo con los datos del Censo Nacional de Población y Vivienda del DANE (2018), actualmente es el municipio que concentra la mayor población de esta subregión, con un estimado de 135.565 habitantes, así como la participación económica más intensa al aportar un 29,56%, equivalente a 3.283 miles de millones, al PIB del Oriente Antioqueño. La distribución de su población presenta un 61% de habitancia en la zona urbana, frente al 39% en lo que concierne a centros y zonas rurales dispersas.

Bajo un carácter concertado entre los actores sociales, económicos y políticos, el Plan de Ordenamiento Territorial actúa como un instrumento y proceso técnico administrativo orientado a la toma de decisiones sobre la ocupación y uso del territorio. En diálogo con las instituciones públicas y privadas, así como las diferentes instancias institucionales y sus estamentos, orienta la regulación, ordenación, ocupación y transformación del suelo, mediante el diseño e intervención de objetivos, estrategias y acciones sobre el espacio físico de los municipios. Con lo anterior, es de saber que la dinámica socioeconómica en los órdenes locales y regionales responden en buena parte a la planeación y ordenación territorial que se dispone en los POT, en cumplimiento a las obligaciones constitucionales y legales que prescribe el Estado, así como en cumplimiento a las demandas civiles, dados los derechos de participación ciudadana de que disponen frente al territorio.

Dicho esto, por medio del Acuerdo 056, de enero de 2011, la visión del POT para el municipio de Rionegro presenta un modelo de ocupación territorial que otorga una fuerte prelación al emplazamiento de bienes y servicios comerciales, recreativos, financieros y educativos. Así, conforme a la revisión y ajuste del Plan de Ordenamiento territorial, plantea una serie de objetivos cuya orientación central es la de consolidar a Rionegro como una ciudad intermedia sostenible, desarrollada y armonizada no solo con las disposiciones nacionales, regionales y municipales, sino además proyectada a la integración de las tendencias globales.

Para propender a la estabilización de este núcleo subregional y a su propio crecimiento define entonces una serie de mecanismos encauzados al ordenamiento del territorio, a la distribución y uso del suelo en función de las demandas sociales e institucionales. Para este tratamiento, aparece una escisión de los niveles físico espacial, ambiental, económico y socioeconómico, en cuyo caso presenta los contenidos hacia los cuales actúan las políticas de gestión y ordenamiento territorial. Por su parte, es apreciable que dentro de los principios y orientaciones que compone a estas políticas, dominan los siguientes: integración regional; proyección internacional; apropiación de tecnologías y fortalecimiento de la economía; patrimonio histórico y cultural; desarrollo urbano compacto y sostenible.

Ahora bien, como estrategia de ordenamiento emplea una división por medio de zonas homogéneas. A partir de esta zonificación desarrolla una clasificación del territorio desde la que extiende no sólo los perímetros de los suelos urbanos, de expansión, rurales y de protección, sino los destinos a los cuales serán usados. Definiendo el modelo de ocupación para cada uno de estos segmentos, define los siguientes objetivos estratégico: reforzar la función ambiental de los suelos rurales del Municipio; aprovechar de la aptitud de los suelos para la producción agrícola y agropecuaria; concentrar la expansión urbana dada su fuerte tendencia a la dispersión; proyectar internacionalmente e integrar regionalmente el aeropuerto aeropuerto José María Córdova, así como las actividades y las áreas de influencia en el desarrollo económico del municipio y la subregión; potenciar los usos y actividades de servicios relacionadas los nuevos proyectos de comunicación vial; configurar nodos poblacionales intermedios a partir del desarrollo de Centros Rurales Suburbanos.

Para ello dispone de capítulos que presentan tanto el concepto dado a cada componente como las políticas asociadas a su definición. Así, el capítulo IV, correspondiente al Sistema Vial y de Transporte, presenta una Política de Movilidad que concibe las interacciones sostenidas entre el municipio de Rionegro, con el Valle de San Nicolas, el Valle de Aburrá y las otras subregiones. De modo que plantea una serie de proyectos encaminados al desarrollo e integración regional, basado en la dinamización y potencialidades del municipio y de sus propias interacciones territoriales. Sobre la revisión del Plan Vial de 1999-2007 y del plan de Ordenamiento Territorial incorpora una jerarquización de las vías que componen la movilidad a nivel municipal y regional, a la vez que estructura el tipo de conexiones entre el suelo rural, el suelo urbano y los municipios circundantes.

Sumado, sostiene unas Políticas y Proyectos de Conexión Regional que escala la articulación e integración no sólo dentro de la subregión a nivel intermunicipal, sino con las demás regiones del país, especialmente con su centro. Esta política comprende la ampliación del aeropuerto internacional José María Córdova, donde justamente requiere de la reserva de terrenos -fajas- para la proyección de la segunda pista; cuya estrategia sobre la tierra se apela al igual para la ejecución del tercer carril de la autopista Medellín - Guarne - Rionegro - Bogotá.

A estas ampliaciones viales se añade el proyecto de la doble calzada para los siguientes ejes viales estructurantes:

- Corredor Rionegro - Marinilla
- Corredor Rionegro - El Carmen de Viboral
- Rionegro - Belén
- Rionegro- Envigado -variante las palmas-
- Rionegro - San Antonio - La Ceja
- Rionegro - Santa Elena, además de otras vías arteria para el municipio.
- Corredor Llanogrande - aeropuerto
- Corredor Llanogrande - Sajonia
- Corredor Llanogrande - Don Diego
- Corredor aeropuerto - autopista Medellín-Bogotá -
- Corredor de Rionegro-Guarne

En general, estos preceptos buscan acoplarse al proceso de conurbación que Rionegro sostiene con el Valle de Aburrá y a su comportamiento específico dada las actividades económicas, comerciales y recreativas que guarda frente a la subregión del Oriente Antioqueño y a la ciudad central de Medellín. Lo cual viene a indicar la prelación que este entramado otorga al desarrollo de un sistema vial orientado a los indicadores y procesos de competitividad urbana y regional.

El componente urbano representa otros de los capítulos significativos en el desarrollo y el modelo de ocupación del espacio. Sobre una clasificación del suelo urbano y suelo de expansión urbana, permite atender las políticas y estrategias dadas a los usos del suelo, el tratamiento y las actuaciones sobre el componente urbano, así como el desarrollo de los procesos situados dentro del perímetro urbano. En este sentido, introduce una concepción del

territorio como un espacio en el que es posible racionalizar, organizar y desarrollar su desenvolvimiento, a los ojos de su función social dentro de los límites del espacio público y el espacio de propiedad privada. Reglamentando y clasificando el suelo en el territorio municipal aboga por un desarrollo compacto del área urbana; a saber, proyectar la expansión urbana sobre la priorización de áreas urbanizables. La edificación del territorio a partir de este principio de compacidad significa una distribución de los usos espaciales en la que se prioriza una reducción del consumo del suelo y una disminución de la presión que se ejerce contra los espacios verde y los recursos naturales.

Esto se vincula inmediatamente con el modelo de ciudad verde que proyecta, pues advierte las responsabilidades y los usos ambientales del territorio desde la clasificación, recuperación y restitución de las áreas forestales y de los recursos naturales; donde el río Negro y su llanura aparece como el eje ambiental articulador de los diferentes sectores tanto del espacio urbano y como del espacio rural. Parece entonces que la proyección de la ciudad como sostenible se moviliza entre el fomento de una integración urbano-regional, basada en el desarrollo de sistemas viales que amplíen los flujos de comunicación y conectividad entre los territorios y sus poblaciones, y una modelación de la habitabilidad a partir de las funciones urbanas que el Valle de Aburrá y el Valle de San Nicolás proyecta sobre su territorio.

En efecto, el POT dispone una asignación del uso social del suelo y de las condiciones de la estructura del espacio para su desenvolvimiento dentro de las funciones urbanas y rurales. Así, la clasificación de los usos sociales se distinguen por su carácter genérico y específico, en cuyo caso definen la finalidad, restricción y aplicación normativa contenida en unas áreas respectivas. Dada esta finalidad y servicio del espacio, se distingue una tipología que refiere las áreas viales y de equipamiento, en donde se reglamenta unas disposiciones que enfatizan fuertemente las relaciones de competitividad y productividad que el municipio debe sostener.

Dicho esto, el Plan de Ordenamiento presenta la localización y los usos del suelo que se basan en actividades industriales y comerciales. Aprovechando y potenciando los equipamientos estratégicos instalados y el desarrollo de nuevos flujos de comunicación y conectividad tanto municipal como subregional. Esta configuración supone un modelo de ocupación del suelo rural que categoriza las clases, los usos del suelo y las infraestructuras que soportan sus relaciones, estableciendo un Desarrollo Restringido correspondiente a las siguientes áreas:

- a. Módulo de Actividad Múltiple:
 - Zona Suburbana de Actividad Múltiple de la Autopista Medellín - Bogotá.
 - Zona Suburbana Industrial de la Vía a Belén.
 - Zona Suburbana de Equipamientos de la Vía - Parque vía de Los Sauces.
- b. Módulo de Interés Económico del Aeropuerto.
- c. Módulo Suburbano de Concentración de vivienda.
- d. Centros Poblados en Consolidación (Cabeceras, Pontezuela y el Tablazo)
- e. Centros Poblados de Mejoramiento Integral (La Playa-La Laja, Galicia y Barro Blanco).
- f. El polígono de Vivienda Campestre.
- g. Los Centros Poblados Rurales Suburbanos.

Acorde a la asignación de la funcionalidad del suelo y el tipo de modelación de la ciudad se establece una ordenación del territorio, cuyos principios rectores, estrategias espaciales y políticas de gestión que corresponden en buena parte a las relaciones económicas con el Valle de Aburrá y su propio posicionamiento dentro de la jerarquía urbana en la subregión del Oriente Antioqueño. En esta vía, dada las Áreas y corredores de Actividad múltiple, que reorienta la definición exclusiva de zonas industriales hacia áreas que promuevan actividades estratégicas múltiples, diversifica y promueve un modelo de ordenamiento basado en los principios de conectividad, integración territorial y desarrollo sostenible. Esta política de gestión identifica y privilegia unas áreas de comercio y servicios mercantiles de cobertura regional, sectorial y barrial; esto es, la promoción de unas subcategorías de usos del suelo que propendan al desarrollo de las interrelaciones financieras, de servicios y comerciales entre el municipio y la región, pero que proyecta sucesivamente una armonización con las actividades en la escala barrial y sectorial dentro de la ciudad y los corredores municipales.

Subsecuentemente, estas áreas cuentan con la implementación de una tipología de los usos del suelo, que opera de acuerdo a la naturaleza de cada actividad y desde donde se aplica una jerarquía del uso del suelo por cuanto a los niveles de interrelación, intensidad y tratamiento se refiere, dentro de las orientaciones del modelo de ciudad que aquí se proyecta. Para ello, se especifica el Uso Permitido, Uso Condicionado, Usos Prohibidos y Usos Establecidos, correspondientes a las actividades predominantes en que se ocupa el suelo y aquellas en que se ha de controlar y limitar; de acuerdo a los preceptos orgánicamente contenidos en los planes

de desarrollo y ordenamiento territorial, que fijan la vocación de las zonas territoriales así como la incompatibilidad urbanística y ambiental de muchas de estas actividades.

De esta forma, el uso industrial y comercial se fija como parte de las áreas en las que se busca consolidar el desarrollo territorial. A partir de esta asignación buena parte de los sistemas viales, equipamientos y demás formas estructurantes, despliegan sobre el territorio procesos relativos a los flujos económicos, comerciales e industriales en su vinculación municipal, regional y nacional; respetando su entramado precedente pero bajo la adopción de un nuevo tipo de proyección, a saber, las Áreas de Actividad múltiples, en cuyo caso busca ampliar y reorientar los usos del suelo, así como el proceso de suburbanización de las zonas industriales. Para ello, se toma como acciones territoriales las siguientes ejecuciones:

- Construcción del túnel Valle de Aburrá - Oriente
- Construcción de la vía de empalme del Túnel a la Autopista, en el sector de La Playa.
- Construcción de la Terminal Regional de Transporte de pasajeros de la Autopista.
- Construcción del Centro Logístico de carga y otros equipamientos de carácter subregional y municipal, en la vía parque vía Los Sauces.
- Adopción de los suelos que ocupa la actividad aeroportuaria y su área de influencia, como Módulo de interés Económico del Aeropuerto.
- Asignación de uso múltiple para el área de influencia del Aeropuerto
- Asignación de la zona suburbana existente limítrofe con el perímetro urbano en el costado suroriental del mismo,
- Condicionamiento del desarrollo urbanístico de la zona

Sobre la asignación de los usos del suelo, desde donde se orienta las aptitudes del territorio en correlación con las funciones y demandas socialmente necesarias, la tipología referida a la asignación de Usos del Suelo Rural de Desarrollo Restringido confiere la siguiente asignación dentro de las zonas anteriormente señaladas:

Zona Suburbana de Actividad Múltiple de la Autopista Medellín - Bogotá

Uso promovido:

- Servicios relacionados con la logística del transporte de carga de Mercancías de los ámbitos nacional, interregional y subregional
- Comercio de productos agrícolas

Uso permitido:

- Uso residencial de las tipologías unifamiliares y bifamiliar
- Usos comerciales de índoles cotidiana asociados a las viviendas
- Usos de servicio de diversas índoles
- Usos de Industria, en las condiciones de agrupación que determina el Decreto Nacional 3600 de 2007, y de control de impactos urbanísticos en los términos de Decreto Nacional 4066 de 2008
- Los Floricultivos

Uso prohibido:

- Los que no estén en capacidad o en disposición de controlar sus impactos urbanísticos ambientales y los que afecten la calidad del paisaje
- Las industrias de alto riesgo químico, de producción de explosivos o sustancias inflamables

Zona Suburbana Industrial de la Vía Belén**Uso promovido:**

- Los usos industriales nuevos cuyos procesos se diseñen con criterios de impacto nulo, los existentes que concierten con la autoridad ambiental, las que se vinculen de manera efectiva a los procesos de calidad ambiental de la norma ISO 14000 y las que se expidan para los procesos de calidad ambiental.

Uso permitido:

- Las actividades de comercio industrial, servicio de bodega, talleres de mantenimiento , actividades financieras y todas aquellas actividades que contribuyan a generar cadenas de valor agregado de las actividades industriales.
- Los floricultivos
- Consolidación de la industria pesada no contaminantes

Uso prohibido

- La vivienda en sus distintas tipologías por su alta vulnerabilidad ante el uso industrial
- Los que no estén en capacidad de soportar los impactos existentes

- Los que no estén en capacidad o disposición de controlar sus impactos urbanísticos, ambientales y paisajísticos.
- La industria de riesgo químico, la producción o manejo de sustancias explosivas o inflamables.

Zona suburbana de equipamientos de la Vía - Parque Los Sauces

Uso promovido:

- Usos de servicio asociados a la logística de movilización de carga de los ámbitos municipal y subregional
- Terminales de carga
- Servicios de transporte local, bancarios, comercio, etc. para los transportadores
- Servicios de almacenamiento de mercancías en tránsito
- Servicios de reparación y mantenimiento a los vehículos de transporte pesado
- Infraestructuras de ámbito municipal y subregional de diversa índole
- PTARD y EBAR
- Centro de Faenado
- Manejo de los Residuos Sólidos Especiales como centros de transferencia y centros de reciclaje y disposición de emergencia de los residuos sólidos.
- Composteras y lombricultivos para desarrollar actividades de tratamiento y transformación de residuos sólidos a nivel rural

Uso prohibido:

- La vivienda por su vulnerabilidad frente a los usos promovidos
- La industria pesada por sus altas demandas de infraestructuras
- Servicios de alimentación
- Mercado mayorista de víveres.

Modulo de Interés Económico del Aeropuerto:

Uso promovido:

- Servicios asociados a la actividad aeroportuaria
- Servicios de hotelería, centros de negocios, centros de exposiciones y convenciones, servicios médicos, servicios turísticos, servicios de salud
- Zonas francas para industria no contaminante y de alta tecnología, comercio y servicios basados en la innovación, que desarrollen nuevas tecnologías
- Actividades de comercio y servicios que sirvan de exhibición a los productos nacionales

Uso permitido:

- Vivienda de tipología trifamiliar de densidad media

Uso prohibido:

- Los que no estén en capacidad de controlar sus impactos ambientales o urbanísticos, a excepción de la actividad aeroportuaria misma cuya operación produce ruido y material particulado
- Los que no estén en capacidad de soportar las condiciones ambientales que la operación aeronáutica produce
- Industria contaminante o de riesgo químico o de producción de sustancias explosivas o inflamables
- Los que determinan la normatividad de la Aeronáutica Civil
- Minería
- Floricultivos

Módulo Suburbano de Concentración de Vivienda: Usos del suelo al interior de la zona:

Uso promovido:

- El uso residencial y los usos que le son complementarios
- Comercio minorista de demanda cotidiana
- Servicios básicos de índole frecuente
- Equipamientos de nivel zonal y barrial en materia de
- educación, salud, recreación, etc.,

Uso permitido:

- Vivienda
- Servicios y comercio
- Equipamientos

Uso prohibido:

- Los que no estén en capacidad de controlar sus impactos ambientales o urbanísticos mayores que lo que puede soportar el territorio y las actividades, en particular la vivienda, que en él se asientan
- Usos cuyos ámbitos de relación superan el nivel zonal
- Usos cuyas demandas de espacio público, movilidad, servicios y equipamientos superan la capacidad de soporte del territorio
- Usos del suelo en los corredores viales

Los corredores viales de Llanogrande - Rionegro, Lanogrande - Tablazo y Tablazo - Rionegro:

Uso promovido:

- El corredor suburbano de Llanogrande- Rionegro es de actividad múltiple con promoción de usos turísticos y recreativos
- El corredor Tablazo Rionegro es de actividad múltiple con promoción de equipamientos para la comunidad
- El corredor Llanogrande - El Tablazo es de actividad múltiple con promoción de usos relacionados con el turismo y la recreación

Uso permitido:

- Vivienda.
- Servicios y comercio.
- Equipamientos

Uso prohibido:

- Industria
- Minería

- Floricultivos

Polígono de Vivienda Campestre:

Uso promovido:

- Usos complementarios a la vivienda de comercio y servicios de nivel básico
- La vivienda mezclada con actividades agrícolas y forestales en las parcelaciones agro – residencial y eco- residencial

Uso permitido:

- Vivienda.
- Servicios y comercio

Uso prohibido:

- Industria
- Floricultivos

Centros Poblados en Consolidación (Tablazo, Cabeceras y Pontezuela)

Centros Poblados de mejoramiento integral (La Playa - La laja, Galicia y Barro Blanco):

Uso promovido:

- La vivienda campesina
- Condominios campesinos
- Vivienda de interés social VIS y prioritario VIP
- El comercio de víveres y mercancías de índole cotidiana
- Los servicios a la comunidad
- Los Equipamientos comunales

Uso permitido:

- Vivienda.
- Servicios y comercio

- Equipamientos

Uso prohibido:

- Usos con impactos ambientales o urbanísticos mayores que lo que puede soportar el territorio y las actividades, en particular la vivienda, que en él se asientan
- Usos cuyas demandas de espacio público, movilidad, servicios y equipamientos superan la capacidad de soporte del territorio del centro poblado
- Industria
- Minería

5.2 Ordenamiento territorial del municipio de Guarne

El municipio de Guarne se encuentra ubicado en la subregión del Oriente Antioqueño, sobre el Altiplano de Rionegro, hacia el extremo norte de la autopista Medellín-Bogotá, limitando al oeste con la capital del departamento. Se ubica como el segundo municipio con mayor participación económica en el Oriente, con 10,95% al PIB subregional, equivalente a 1.216 miles de millones. Según información provista por el Dane, se reporta un 33.2% de población en zona urbana frente a un 66.7% de habitantes en zona rural (DANE, 2018).

Conforme a lo dispuesto en la Ley de Desarrollo Territorial 388 de 1997, los Decretos Nacionales 879 de 1998 y 4002 de 2004, el municipio de Guarne adopta su “Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) como parte de los procesos de planificación y la política de estructuración territorial dictaminada por el Estado. Como instrumento técnico y normativo de planeación, por medio del Acuerdo No. 003 de 2015, se dispone de la revisión y ajuste al (PBOT) bajo el Acuerdo 061 de 2000, 035 de 2007 y 071 de 2010.

Este PBOT integra un modelo y visión de ocupación territorial en función de las relaciones que sostiene con el desarrollo y la inversión de empresas industriales, agrícolas, hípicas, comerciales y tecnológicas, así como con la constitución de corredores turísticos y agropecuarios a partir de los objetivos de competitividad municipal y subregional que expresa. En efecto, plantea una visión de integración regional, sostenible y competitiva, encaminada al fortalecimiento de infraestructuras y equipamientos que doten al municipio de capacidades para el desarrollo territorial. Para ello, identifica un cuerpo de políticas y objetivos que vuelven

especialmente sobre las siguientes vinculaciones: la consolidación de los sistemas movilidad, equipamientos, infraestructuras y la estructura ecológica; la priorización y conservación del paisaje natural, el medio ambiente, el espacio público y los recursos naturales; la integración regional, la articulación global, la competitividad territorial y la cooperación económica; y el desarrollo industrial, turístico y habitacional que genere un equilibrio territorial.

Dada la estructuración programática del PBOT, presenta una tipificación de los niveles físico espacial, ambiental, económico y socioeconómico, en cuyo caso fija los contenidos hacia los cuales actúa las políticas de gestión y ordenamiento territorial. En general, se connota la promoción de una cooperación interurbana, el aprovechamiento sostenible y la conservación de los recursos naturales y el medio ambiente, el uso estratégico de los recursos hídricos, el estímulo de procesos de producción y comercialización que contribuya a las relaciones de competitividad regional, y el desarrollo de una política económica basada en la responsabilidad social ambiental.

Por su parte, es apreciable que dentro de los principios y orientaciones que compone a estas políticas, dominan los siguientes: integración regional; proyección internacional; apropiación de tecnologías y fortalecimiento de la economía; patrimonio histórico y cultural; desarrollo urbano compacto y sostenible.

Su estrategia de ordenamiento se establece a partir de zonas de competitividad ambiental, zonas de competitividad económica y zonas de competitividad espacial; para lo cual desarrolla unas funciones y formas de apropiación del suelo, desde una diferenciación en lo que respecta a las áreas de Protección, Ocupación y Producción, transversales a los espacios urbanos, rurales y suburbanos.

Estos sistemas estructurantes vienen a integrar y actuar sobre los planos urbano, rural y subregional del territorio, cuyas políticas, a saber, *1. La protección del medio ambiente, su paisaje natural, espacio público y sus recursos naturales, 2. La consolidación de la movilidad, los equipamientos, la infraestructuras, la estructura ecológica y los servicios públicos como un sistema sostenible, 3. La promoción de la calidad de vida, la inclusión y la educación, en una sociedad que vive segura, digna y en sana convivencia, 4. La integración a la región, viable, y competitivo; Liderazgo en la región en ruralidad sostenible e industria limpia y 5. La*

promoción para el hábitat, la industria, el turismo y el deporte, buscan adoptarse a partir de estrategias territoriales de largo y mediano plazo.

Para este caso, se destacan aquellas que contienen unas relaciones propias al desarrollo urbano y a la proyección regional entre el municipio de Guarne, la Subregión del Oriente Antioqueño y el Valle de Aburrá. Así, es observable, por ejemplo, la implementación de gestiones para la integración espacial y la articulación regional a partir de la optimización de los usos y disposiciones del suelo, la proyección de un sistema vial lo suficientemente funcional para soportar la conexión entre los espacios urbanos, rurales y suburbanos, dentro una escala tanto local como regional, la promoción de un desarrollo sostenible capaz de armonizar los usos industriales, agroindustriales, de comercio, servicios y residenciales en unas zonas definidas para ello, el desarrollo de una infraestructura y el establecimiento de unos equipamientos en vía a las relaciones de complementariedad con las zonas de interés económico, especialmente entre aquellas que han sido identificadas y focalizadas para el fortalecimiento y la proyección de la competitividad y el desarrollo productivo regional.

Bajo la incorporación de un jerarquía funcional de las vías que componen la movilidad a nivel municipal y regional, dado los niveles de flujo e intensidad en la movilidad, establece como proyectos de movilidad la consolidación de este sistema jerárquico, los proyectos viales encaminado a la articulación del casco urbano con la autopista oriente y los intercambiadores viales sobre la autopista. A su vez, para la articulación regional y urbana aparece como ejes viales estructurantes la Vía Arteria del Corredor vial suburbano: Doble Calzada Medellín - Bogotá, la Vía intermunicipal de segundo orden: el eje vial suburbano Guarne - San Vicente (Crucero - Guambito), la doble calzada Medellín - Bogotá . Aeropuerto Internacional JMC, los corredores viales turísticos y paisajísticos: Autopista - Piedras Blancas - Santo Domingo (Medellín), Guarne - Yolombal.

Conforme la disposición de los usos del suelo y de las condiciones de la estructura del espacio para el desarrollo de las funciones urbanas y rurales, propio a los parámetros del POT, se establece una categorización que se ha buscado focalizar en virtud de los desarrollos y aprovechamientos hacia los que se propende en la ocupación del suelo suburbano. Con esto, la categoría de Desarrollo Restringido ocupa el desarrollo de los núcleos de población, la localización de actividades económicas y la dotación de equipamientos, sobre interacción de los usos del suelo y las formas de habitabilidad propios de la vida urbana y rural. De manera

subsecuente, el modelo de ocupación territorial de Guarne dispone de la adopción de dos subcategorías para el tratamiento de las áreas del territorio que corresponden a las conexiones urbano - rurales e interregionales, a saber: lo Corredores Viales Suburbanos y las Zonas Suburbanas.

Así, estas áreas presentan unos niveles de planificación y desarrollo estratégico volcado hacia la articulación territorial en sus dimensiones urbana y rural, así como en su vinculación subregional. La tendencia sobre la que se asignan las funciones de vocación y usos del suelo define así su especialización como áreas para el desarrollo estratégico del municipio, en concordancia con ciertas determinaciones en el orden regional y nacional. Para lo cual, en el caso de los corredores suburbanos, se determinan las influencias de los siguientes tramos y actividades:

1. Corredor suburbano de actividad múltiple industrial de la Doble calzada.
2. Corredor suburbano de comercio y servicios de apoyo a las actividades turísticas y aeroportuarias.
3. Corredor suburbano comercio y servicios de apoyo a las actividades turísticas y agrarias.
4. Corredor suburbano comercio y servicios de apoyo a las actividades turísticas y residenciales.

Ciertamente, los principales usos promovidos para estos corredores se encuentran dominados por la consolidación de la vocación industrial. El corredor suburbano de actividad múltiple industrial de la doble calzada y el corredor suburbano de comercio y servicio de apoyo a la actividades turísticas y aeroportuarias demuestran la reservación y adopción del espacio para la localización y desarrollo de la actividad industrial. Dado el carácter focalizado con que se trata la doble calzada Medellín - Bogotá y su articulación con el Aeropuerto internacional JMC, como vías arteria de primer y segundo orden, toma prelación el uso industrial del suelo, así como las actividades turísticas y comerciales complementarias a las áreas aeroportuarias; en menor medida, aparece una especialización de los usos del suelo en actividades agropecuarias y residenciales, para el caso del corredor suburbano comercio y servicios de apoyo a las actividades turísticas y agrarias, y el corredor suburbano comercio y servicios de apoyo a las actividades turísticas y residenciales.

Subsecuentemente, las zonas suburbanas se suman a estos corredores como parte de las áreas que constituyen un polo de desarrollo para el municipio y la región. Partiendo de la influencia y atracción que procura las actividades aeroportuarias, se orienta el asentamiento de actividades industriales, financieras, turísticas y de comercio, que a su vez complementan tanto el desarrollo aeroportuario como el desenvolvimiento de las interacciones económicas entre el municipio, la subregión y el departamento.

Es aquí justamente donde se conjuga el impulso otorgado al desarrollo del Aeropuerto José María Córdoba y a la doble calzada Medellín - Bogotá por parte del municipio de Rionegro, pues al tratar estas áreas como un Zona de Manejo Especial -bajo la concepción de Guarne-, y al limitar con el Modulo de Interés Económico del Aeropuerto -bajo la concepción de Rionegro-, concentran un impulso significativo desde la planificación y el desarrollo estratégico de estas actividades sobre el territorio, orientando una continuidad de los usos urbanos y rurales en favor de esta función.

Esta categorización de Desarrollo Restringido lleva al cumplimiento de un régimen de uso, manejo y aprovechamiento del suelo que corresponde a la concepción de estas zonas como centros para el desarrollo territorial. Para el desarrollo de estos usos y actividades el PBOT dispone de una tipología que da lugar a la asignación, jerarquía, intensidad e interrelación entre el modelo de ocupación y los tratamientos e intervenciones territoriales. Para lo cual define el carácter principal, complementario, condicionado y prohibido en el desarrollo de una u otra actividad sobre el suelo, relación que a su vez sostiene los usos generales para el suelo rural de la siguiente manera:

Actividades Agrarias y turísticas:

- a. Doble calzada Medellín - Bogotá, en la dirección Guarne - Medellín
- b. Vía Guamito-San Vicente Ferrer
- c. Vía Santa Elena
- d. Vía Guarne–Yolombal
- e. Autopista – Piedras Blancas – Santo Domingo Sabio
- f. Autopista - La Hondita – Santa Elena
- g. Autopista-Alto de La Virgen
- h. Autopista – Piedras Blancas – Parque ecológico
- i. Autopista – La Honda – La Hondita - Piedras Blancas

- j. Vía Aeropuerto – Canoas – La Honda
- k. Autopista – La Clara – Guapante
- l. Autopista – La Clara – San Antonio parte alta

Actividad Múltiple industrial:

- a. Corredor suburbano de actividad múltiple industrial de la doble calzada Medellín - Bogotá y en la Zona suburbana de actividad múltiple industrial El Tranvía.

Corredor Suburbano de Actividad Múltiple Industrial de la Doble Calzada:

- a. Doble calzada Medellín - Bogotá

Zona suburbana de Actividad Múltiple Industrial “El Tranvía”:

- a. Zona articulada con la vía El Tranvía y con el corredor suburbano de actividad múltiple cruzado por la Doble Calzada Medellín - Bogotá.

Actividades Turísticas y Aeroportuarias

- a. Doble Calzada Medellín - Bogotá - Aeropuerto Internacional JMC

Actividades Aeroportuarios

- a. Doble Calzada Medellín - Bogotá - Guarne (corredor suburbano de comercial y servicios de apoyo a las actividades turísticas y residenciales).

Zona Suburbana de Apoyo a las Actividades Aeroportuarias:

- a. Zona de Manejo especial, correspondiente a todas las áreas de localización e influencia de las actividades aeroportuarias (articulación Doble Calzada Bogotá - Medellín y límite con el Módulo de Interés Económico del Aeropuerto).

Además de estos tratamientos para el suelo rural en la categoría de “Desarrollo Restringido”, se adopta en estas áreas un desarrollo urbanístico estratégico correspondiente a la zona suburbana de apoyo a las actividades aeroportuarias y a las áreas de vivienda campestre. De modo que promueve la construcción de proyectos residenciales de baja densidad, en las que incluye las tipologías de vivienda unifamiliar, bifamiliar y trifamiliar dentro de estas áreas específicas, intentando concentrar la dispersión del proceso de suburbanización en el suelo rural, así como los desarrollos urbanísticos desarticulados e incompatibles del modelo de uso

residencial al que se propende. Razón por la que fuerza a la construcción no sólo de estos proyectos, sino de equipamientos colectivos e infraestructuras que soporten este tipo de asentamiento.

Para el caso de las áreas suburbana industrial, comercial y de servicios se busca consolidar tanto sus dinámicas de suburbanización como los flujos económicos y de servicios que presenta dentro de esta área, aspirando a consolidar los usos industriales y comerciales, pero en armonía con las áreas de protección ecológica y ambiental, así como con las dinámicas de los centros poblados.

Ahora, conforme al régimen de usos y aprovechamiento para los suelos, en cuyo caso define los tipos de actividades y funciones que se podrán adoptar, potencializar, proteger, condicionar o prohibir, según el tipo de relación e interdependencia entre las actividades, los impactos socio espaciales que genera, la magnitud en la escala municipal, metropolitana y regional, y las tendencias del uso del suelo, la categoría de Desarrollo Restringido presenta la siguiente distribución:

Corredor Suburbano de Comercio y Servicio de Apoyo a las Actividades Turísticas y Agrarias:

Uso principal o permitido:

- Las zonas de protección y agroforestales conservarán el uso definido en el acuerdo
- Actividades de comercio y servicios de apoyo a las actividades turísticas y agrarias
- Vivienda rural
- Agricultura, ganadería y actividades de servicios de apoyo
- Actividades y servicios de apoyo a la silvicultura
- Actividades y servicios turísticos
- Actividades de atención en salud
- Actividades deportivas, recreativas, de esparcimiento
- Mercados permanentes y transitorios de productos agropecuarios y forestales
- Comercio de insumos y servicios para la producción agraria
- Servicios médicos y de salud

Uso compatible o complementario:

- Actividades de comercio y servicios que sirvan de apoyo y promoción a las actividades turísticas y recreativas
- Actividades de comercio y servicios que sirvan de apoyo a las actividades agrarias, pecuarias y forestales
- Hoteles, alojamientos y hospedajes
- Servicios financieros
- Educación
- Servicios relacionados con la logística del transporte de pasajeros, del orden nacional interregional y subregional
- Servicios de hotelería, centros de negocios, centros de exposiciones y convenciones
- Actividades de comercio y servicios que sirvan de exhibición a los productos nacionales y regionales
- Equipamientos rurales colectivos
- Institucionales
- Infraestructuras de servicios públicos

Uso condicionado o restringido:

- Comercio al por menor y como apoyo a las actividades residenciales
- Comercio al por mayor como apoyo a las actividades turísticas ya agrarias
- Microempresas familiares
- Agroindustria
- Industria de bajo impacto
- Otros usos de comercio y servicios que sirvan de apoyo a las actividades principales y promovidas como: Servicios de construcción, arquitectura, financieros y aquellos otros que a criterio de la Secretaría de planeación apoyen los usos principales y promovidos, siempre y cuando no generen impactos ambientales y urbanísticos que generen conflicto con los usos principales
- Talleres mecánicos.
- Aserriós

Usos prohibidos:

- Industria pesada, mediana y liviana

- Granjas avícolas, cunícolas y porcinas
- Bares, cantinas, discotecas y similares, que no estén en capacidad de mitigar sus impactos urbanísticos y ambientales, en especial los relacionados con la movilidad y la generación de ruido por encima de los niveles permisibles
- Los que no estén en capacidad o en disposición de controlar sus impactos urbanísticos, ambientales y que afecten la calidad del paisaje
- Establecimientos con venta de licor, que generen contaminación auditiva

Corredor Suburbano de Comercio y Servicios de Apoyo a las Actividades Aeroportuarias:

Uso principal:

- Las zonas de protección y agroforestales conservaran el uso definido en este Acuerdo.
- Servicios relacionados con la logística del transporte de pasajeros, del orden nacional interregional y subregional
- Comercio y servicios asociados a las actividades turísticas, del orden municipal, regional, nacional e internacional
- Comercio y servicios de apoyo a las actividades agrarias, en especial las que sirvan de apoyo a la estrategia de desarrollo económico, social y ambiental “Distrito Agrario”
- Actividades de comercio y servicios que sirvan de apoyo a las actividades aeroportuarias
- Actividades de comercio y servicios que sirvan de apoyo y promoción a las actividades turísticas y recreativas
- Hoteles, alojamientos y hospedajes
- Servicios de hotelería, centros de negocios, centros de exposiciones y convenciones
- Industria de alta tecnología

Uso compatible o complementaria:

- Actividades de comercio y servicios que sirvan de apoyo a las actividades, agrícolas, pecuarias y forestales.

- Mercados permanentes y transitorios de productos agropecuarios y forestales
- Comercio de insumos y servicios para la producción agraria
- Servicios médicos y de salud
- Servicios financieros
- Comercio y servicios asociados a la vivienda.
- Educación.
- Oficinas y consultorios.
- Zonas francas para industria no contaminante y de alta tecnología
- Comercio y servicios basados en la innovación que desarrollen nuevas tecnologías
- Actividades de comercio y servicios que sirvan de exhibición a los productos nacionales y regionales.
- Equipamientos rurales colectivos
- Institucionales.
- Infraestructuras de servicios públicos
- Artesanal de bajo impacto

Uso condicionado o restringido:

- Vivienda rural campestre
- Agroindustria
- Industria de bajo impacto
- Comercio al por menor y como apoyo a las actividades residenciales. Talleres mecánicos

Usos prohibidos:

- Los que no estén en capacidad de soportar las condiciones ambientales que la operación aeronáutica produce
- Industria pesada, mediana contaminante
- Los que determine la normatividad de la Aeronáutica Civil
- Establecimientos que generen contaminación auditiva, no mitigable
- Los que no estén en capacidad o en disposición de controlar y mitigar sus impactos urbanísticos, ambientales y que afecten la calidad del paisaje
- Juegos de azar, galleras, maquinitas y similares. Moteles, prostíbulos y similares
- Talleres mecánicos

- Aserríos
- Agroindustria

Corredor Suburbano de Comercio y Servicio de Apoyo a las Actividades Turísticas y Residenciales:

Usos principales:

- Actividades de comercio de apoyo a la actividad residencial Actividades y servicios turísticos
- Servicios médicos y de salud
- Educación
- Actividades de atención en salud
- Actividades deportivas, recreativas, de esparcimiento

Usos compatible o complementario:

- Actividades de comercio y servicios que sirvan de apoyo y promoción a las actividades turísticas
- Actividades de comercio y servicios que sirvan de apoyo y promoción a las actividades residenciales
- Servicios de hotelería, alojamientos y hospedajes
- Servicios financieros
- Oficinas y consultorios
- Servicios de hotelería, centros de negocios, centros de exposiciones y convenciones
- Equipamientos rurales colectivos.
- Institucionales
- Comercio al por menor y como apoyo a las actividades residenciales.

Infraestructuras de servicios públicos

- Artesanal de bajo impacto

Usos condicionado o restringido:

- Vivienda rural campestre
- Agroindustria
- Industria de bajo impacto

- Actividades de comercio y servicios que sirvan de apoyo y promoción a las actividades agrarias
- Talleres mecánicos

Usos prohibidos:

- Industria pesada, mediana, contaminante
- Los que no estén en capacidad o en disposición de controlar sus impactos urbanísticos, ambientales y que afecten la calidad del paisaje
- Floricultivos
- Bares, cantinas, discotecas y similares
- Establecimientos con venta de licor y que generen contaminación auditiva
- Los que determine la normatividad de la Aeronáutica Civil
- Agroindustria
- Talleres mecánicos

Corredor Suburbano de Actividad Múltiple Industrial de la Doble Calzada:

Usos principales o permitidos:

- Las actividades de comercio industrial, servicios de bodegaje, talleres de mantenimiento, actividades financieras, soporte técnico y en particular todas aquellas actividades que puedan contribuir a conformar cadenas de agregación de valor alrededor de las actividades industriales y que estén en capacidad de acomodarse a la calidad ambiental de la zona.
- Servicios relacionados con la logística del transporte de carga de mercancías de los ámbitos nacional, interregional y subregional: Centros de logística de carga, servicios de mantenimiento al vehículo de carga, servicios de alimentación, hospedaje para viajeros, conductores y operarios del transporte de carga. Comercio de productos agrícolas: mercados transitorios y permanentes de productos agrícolas, centros de acopio, comercio y servicios para la producción agrícola.
- Floricultivos
- Consolidación de la industria no contaminante

Usos compatible o complementario:

- Los usos industriales nuevos cuyos procesos se diseñen con criterios de impacto nulo, los existentes que concierten con la autoridad ambiental programas de descontaminación del medio ambiente, las que se vinculen de manera efectiva a los procesos de calidad ambiental de la norma ISO 14000 y las que se expidan para los procesos de calidad ambiental.
- Industria limpia no contaminante (cero ruidos, emisiones).

Uso condicionado o restringido:

- Bares, cantinas, discotecas y similares, que no estén en capacidad de controlar o mitigar sus impactos ambientales y urbanísticos, en especial los relacionados con la movilidad y la generación de ruido.
- La industria de bajo y mediano impacto, que deberá estar en condiciones de controlar y mitigar los impactos urbanísticos y ambientales.
- La vivienda

Usos prohibidos:

- Los que no estén en capacidad de soportar los impactos existentes, y los afecten la calidad del paisaje.
- La industria de riesgo químico, la producción o manejo de sustancias explosivas o inflamables.
- La industria contaminante, que genere impacto sobre las aguas subterráneas, fuentes hídricas, aire y generación de residuos de alto impacto para el ambiente.
Industria contaminante
- Los que determina la aeronáutica Civil en el área de influencia del aeropuerto Internacional José María Córdoba.
- Servicios sociales y de salud Servicios educativos

Zona Suburbana de Apoyo a las Actividades Aeroportuarias:

- El Régimen de usos, manejo y aprovechamiento que corresponde a las áreas de protección para la producción sostenible y se prohíbe adicionalmente los usos turísticos y agroindustriales.

Áreas de Vivienda Campestre:

Usos permitidos:

- Vivienda rural.
- Artesanal de bajo impacto
- Forestal.
- Agroforestal.
- Agrícolas, ganaderos, pecuarios y de especies menores y acuícolas en concordancia con la aptitud del suelo.
- Actividades y servicios turísticos.
- Actividades de servicio a jardines y zonas verdes.
- Educación.
- Actividades de atención en salud.
- Actividades deportivas, recreativas, de esparcimiento.

Usos compatible:

- La vivienda con mezcla de actividades agrícolas y forestales.
- Servicios turísticos, agroturísticos, ecoturísticos, etnoturísticos y acuaturísticos.

Equipamientos rurales

- Institucionales.
- Infraestructuras de servicios públicos.

Usos condicionado:

- Usos complementarios de producción y apoyo a las actividades agrícolas, forestales, pecuarias.
- Empresas de producción, distribución y comercialización de productos e insumos agrícolas, forestales, pecuarios, ganaderos y acuícolas.
- Usos complementarios de comercio y servicios de apoyo a las actividades turísticas.
- Usos complementarios de comercio y servicios de apoyo a los usos residenciales.

Usos prohibidos:

- Granjas avícolas, cuniculas y porcinas.
- Agroindustria.

- Industria pesada, mediana y liviana
- Los que no estén en capacidad o en disposición de controlar sus impactos urbanísticos, ambientales y que afecten la calidad del paisaje.
- Floricultivos
- Talleres mecánicos.
- Bares, cantinas, discotecas y similares y aquellos otros usos generen contaminación auditiva y problemas de movilidad.
- Establecimientos con venta de licor y que generen contaminación auditiva.
- Comercio al por mayor
- Aserríos
- Producción de carbón vegetal
- Los que determine la normatividad de la aeronáutica civil en el área de influencia del aeropuerto Internacional JMC.

Centros poblados Rurales: Chaparral y San Ignacio

Usos principales:

- Vivienda rural.
- Artesanal de bajo impacto
- Forestal.
- Agroforestal.
- Actividades y servicios turísticos.
- Actividades de servicio a jardines y zonas verdes. Educación.
- Actividades de atención en salud.
- Actividades deportivas, recreativas, de esparcimiento.

Usos compatibles:

- Servicios turísticos, agroturísticos, ecoturísticos, etnoturísticos y acuaturísticos.

Equipamientos generales.

- Equipamientos colectivos.
- Institucionales.
- Infraestructuras de servicios públicos.

Usos Condicionados:

- Usos complementarios de apoyo a las actividades agrícolas, forestales, pecuarias.
- Usos complementarios de comercio y servicios de apoyo a las actividades turísticas.
- Usos complementarios de comercio y servicios de apoyo a los usos residenciales.

Usos prohibidos:

- Floricultivos.
- Granjas avícolas, cunícolas y porcinas.
- Agroindustria.
- Industria de bajo, mediano o alto impacto.
- Los que no estén en capacidad o en disposición de controlar sus impactos urbanísticos, ambientales y que afecten la calidad del paisaje.
- Talleres mecánicos.
- Bares, cantinas, discotecas y similares y aquellos otros usos generen contaminación auditiva y problemas de movilidad.
- Establecimientos con venta de licor y que generen contaminación auditiva.

Comercio al por mayor

- Actividades de juegos de azar, maquinitas y apuestas
- Minería
- Galleras
- Moteles
- Bares, cantinas, discotecas y similares.
- Juegos de azar, galleras, prostíbulos.
- Aserríos
- Industria contaminante o de riesgo químico o de producción de sustancias explosivas o inflamables
- Los que determine la normatividad de la aeronáutica civil en el área de influencia del aeropuerto Internacional JMC.

5.3 Ordenamiento territorial del municipio de La Ceja del Tambo

El municipio de La Ceja del Tambo se encuentra ubicado en el Altiplano del Oriente Antioqueño, en el Valle de San Nicolas, limitando al Norte con el municipio de Rionegro y por el occidente con el municipio El Retiro. Su participación económica desciende al sexto lugar con un aporte del 6.42%, equivalente a 714 millones dentro del PIB total del Oriente. No obstante, aún cuando la Ceja aporte el 6.42%, equivalente a 714 mil millones, y el Retiro el 3,7% con 412 mil millones del PIB total del Oriente, los valores de participación per cápita se encuentra muy por encima al del promedio de los demás municipios de la subregión. (Dane, 2019) . Dentro de su distribución poblacional presenta un 84,4% de la población concentrada en el área urbana, frente a un 15,6% correspondiente a la población en el área rural (DANE, 2019).

Bajo la disposición de la Ley 388 de 1997 y 903 de 2004, los decretos Nacionales 879 de 1998, 4002 de 2004, 3600 de 2007, 4300 de 2007, 4065 de 2008 y 4066 de 2008, el municipio de La Ceja del Tambo adopta el “Plan Básico de Ordenamiento Territorial” (PBOT), en el que por medio del Acuerdo No. 001 de 2018 se dicta su revisión y ajuste.

Este PBOT se conforma a consecución de un modelo de visión y ocupación territorial orientado al desarrollo de las relaciones estratégicas y de competitividad entre el municipio, las subregiones y el resto del país. Para lo cual privilegia unas políticas y estrategias que actúan a modo de sistemas estructurantes, en cuyo caso se ocupan de los principios ordenadores del territorio y vienen a recoger la visión territorial programática, como parte de la concepción de las demandas sociales y ciudadanas captadas, así como de disposiciones políticas que ejerce patrones sobre la configuración de esta carta y del territorio.

La configuración del modelo de ocupación pasa por el desarrollo de unos principios, postulados y objetivos que ponen en marcha las políticas propuestas para las áreas urbanas, suburbanas y rurales. Así, la Ceja busca la consolidación del municipio como un centro para la competitividad territorial, en la que, a través del fortalecimiento del área rural, la prestación de servicios y actividades sustentable, la proyección de la conectividad municipal y regional, y el desarrollo de una modelación de la ciudad como compacta, equitativa e inclusiva, concreta las relaciones estructurantes y orgánicas del territorio en su escala municipal, subregional y departamental.

Presenta una estrategia de ordenamiento establecidas a partir de áreas de competitividad ambiental, zonas de competitividad económica y zonas de competitividad espacial, para las que adopta los usos, ocupaciones e intervenciones del suelo, bajo los preceptos de la Ley 388 de 1997 pero en consonancia a sus propios ejes estructurales.

Refiriendo así al suelo urbano, al suelo de expansión urbana y al suelo rural unas áreas de desarrollo restringido, áreas de conservación y protección ambiental, áreas para la producción agrícola y ganadera y de explotación de recursos naturales, áreas destinadas a vivienda campestre y parcelaciones, áreas para la localización de equipamientos, áreas destinadas a vivienda rural, áreas e inmuebles considerados como patrimonio cultural y áreas del sistema de servicios públicos domiciliarios, como parte de la identificación, categorización y desarrollo de las funciones territoriales fijadas en el suelo.

Esta relación deviene en la formación de sistemas estructurantes que integran el plano urbano, rural y subregional, a partir de la incursión de las siguientes políticas: 1. *Fortalecimiento del área rural*, 2. *La Ceja, ciudad de actividades y servicios sustentables*, 3. *La ciudad para caminar sin prisa*, 4. *Conectividad y desarrollos diversos en la Ceja*, 5. *Vivienda para los pobladores*, 6. *Recuperación del patrimonio histórico y cultural*, 7. *La ceja, ciudad compacta, equitativa, inclusiva*, 8. *Conservación del Patrimonio Natural*, 9. *La gestión de riesgo en la Ceja*, 10. *La Ceja se adapta al cambio climático* y 11. *La Ceja organizada y participativa*.

Para este caso, se destaca que las políticas se sustentan en un modelo de ocupación que busca articular y estructural es territorio, en sus dimensiones urbano regionales, entrelazando las zonas urbanas y rurales del municipio dentro de sí, y con orientación a las zonas regionales del Valle de San Nicolás y de Aburrá. Desarrollando estrategias de ordenamiento territorial que han conectado y estructurado el suelo urbano, suburbano y rural, a los circuitos socioeconómicos de la zona del altiplano, y éstos, a los sucesivos ejes de competitividad industrial, de competitividad en turismo y servicios, y de competitividad agropecuaria encabezados por la ciudad de Medellín.

El modelo de ocupación suscitado busca concentrar el desarrollo urbanístico dentro de los suelos definidos como urbanos y de expansión urbana, confiriendo entonces la localización industrial de la región en algunos de los suelos suburbanos y rurales. Esta definición genera

tensiones entre las actividades agrarias tradicionalmente asentadas y las actividades de inversión privada, especialmente dada a la industria, el comercio residencial y la oferta de servicios. De las cuales, estas últimas actividades son consumidores y especiales receptores estratos económicos medio-alto y altos, definiendo otro tipo de participación en el territorio de la población que se espera venga a ocuparlo.

Así pues, las áreas suburbanas tienen un especial interés, pues son éstas en las que se desarrolla la articulación de todas las zonas regionales, por lo que las condiciones de movilidad, accesibilidad y el establecimiento de los servicios públicos, estimula el desarrollo de los corredores industriales. La Ceja se suma entonces a los patrones de competitividad económica de sus suelos suburbanos, desde un fortalecimiento de la vocación agroturística, ecoturística y agroindustrial que busca desconcentrar la prelación económica dada al centro urbano, propendiendo un orden de las dinámicas y conexiones territoriales más simétrico entre los suelos urbanos y los suelos suburbanos.

Se destaca unos ejes de desarrollo a través de los cuales el municipio busca consolidar una zona regional para la competitividad y la producción económica, desde la cual se logre articular no sólo los suelos al interior del municipio, sino a los circuitos, intercambios y funciones con la zona del Altiplano del Valle de San Nicolás y del Valle de Aburrá. En este sentido, se implementa un jerarquía funcional de las vías que comprenden la movilidad en su escala municipal y regional, para lo cual se destaca los siguientes Sistemas de Ejes Viales:

Sistemas de Ejes Viales de Competitividad Agropecuaria:

- Eje vial estructurante: Medellín - La Ceja del Tambo - La Unión - Sonsón (Medellín, El Retiro, La Ceja del Tambo, La Unión, Sonsón, Abejorral, Argelia, Nariño)

Ejes Viales Municipales Asociados: N.2: Abejorral – El Guaico pasando por Las Colmenas – Cabecera de La Ceja; Montebello - Corregimiento de San José - Cabecera de La Ceja; La Ceja – El Retiro.

- Eje Vial Estructurante: La Ceja del Tambo – Aeropuerto; El Carmen de Viboral – Aeropuerto; Marinilla – Aeropuerto; Rionegro – Aeropuerto.

Ejes Viales Municipales Asociados: N1: Vereda El Tambo – Cabecera de La Ceja del Tambo – San Nicolás - Llanogrande - Aeropuerto.

Sistemas de Ejes Viales Industriales:

- Eje Vial Estructurante número 1: Autopista Medellín –Bogotá D.C. (Municipios de Guarne – Rionegro – Marinilla – El Santuario).
- Eje Vial Estructurante número 2: Zona Franca - Cruce Vía El Porvenir con Llanogrande – Aeropuerto

Sistema de Ejes Viales de Turismo y Servicios:

- Eje vial Estructurante número 1:Medellín, Las Palmas - La Fe – Rionegro – Marinilla – San Rafael
- Ejes viales municipales asociados: N.2: Don Diego – Cabecera de La Ceja del Tambo – San Antonio – Rionegro; La Unión – La Ceja del Tambo

Por su parte, los suelos suburbanos que se destacan, por cuanto son objeto de interrelaciones industriales, de comercio y servicios a nivel intermunicipales e interregionales, son los siguientes:

a. Corredor Vial Suburbano de Comercio y Servicios

- Corredor Suburbano de Comercio y Servicios Paquita - Toledo: Desde el borde del suelo de expansión hasta el límite municipal siguiendo la vía El Carmen – Rio Negro.

- Corredor Suburbano de Comercio y Servicios El Yegüerizo: Entre las glorietas localizadas sobre las vías a Río negro y a La Unión.

b. Área suburbana de industria liviana y servicios de La Guyana

Correspondiente a un área dentro del suelo rural, como parte de las zonas de desarrollo suburbano se le define una vocación para servicios e industria liviana. Se localiza en el área de influencia del corredor de comercio y servicios Paquita - Toledo.

Dado el régimen de usos y aprovechamiento para los suelos, los corredores suburbanos definen los tipos de actividades y funciones que se podrán adoptar, potenciar, proteger, condicionar o prohibir, de acuerdo a la siguiente distribución:

Corredor Vial Suburbano de Comercio y Servicios (CVSBCS)

Uso principal:

- Servicios ecoturísticos
- Servicios de hoteles
- Áreas recreativas

Uso complementario:

- Vivienda Unifamiliar
- Comercio para sala de exhibición de vehículos, maquinaria y equipo
- Comercio mayorista
- Comercio mayorista de exposición
- Supermercados y almacenes por departamentos
- Centros Comerciales
- Servicios religiosos
- :Áreas viales
- Áreas verdes

- Áreas educativas

Uso restringido:

- Comercio minorista Básico – cotidiano.
- Comercio Minorista de tipo medio e índole frecuente.
- Comercio Minorista de tipo central - suntuario
- Comercio industrial liviano.
- Comercio Industrial pesado.
- Servicios personales especiales
- Servicios personales generales
- Servicios generales de depósito
- Servicios al vehículo liviano
- Industria compatible con vivienda
- Industria de producción agrícola
- Industria de producción pecuaria con capacidad baja y media Industria de producción pecuaria con alta capacidad

Uso prohibido:

- Todos las que no se mencionan

5.4 Ordenamiento territorial del municipio de El Retiro

El municipio de El Retiro se encuentra ubicado en la región denominada Valle de San Nicolás, perteneciente al Altiplano del Oriente Antioqueño. Por su localización geográfica limita al norte con los municipios de Envigado y al oriente con Rionegro y La Ceja. Su participación dentro del PIB total del Oriente lo coloca en el décimo lugar con un 2.5%, equivalente a 270 mil millones.(Concepto económico). Dentro de su distribución poblacional presenta un 53% de la población en el área urbana, frente a un 47% correspondiente a la población en el área rural (DANE, 2019).

Dado los principios generales de la Ley 388 de 1997, Ley 136 de 1994, Ley 810 de 2003, ley 1551 de 2012, y los decreto 870 de 1998, 4002 de 2004, 3600 de 2007 y 4066 de 2008, se adopta la revisión y ajuste del Plan Básico de Ordenamiento Territorial para el municipio de El Retiro. Como parte de los procesos de gestión y desarrollo territorial, el PBOT opera como un instrumento orientado a la planificación económica, social y territorial del municipio.

Sobre la base de una perspectiva regional que se integra a esta zona, el PBOT se suma a las estrategias que promueven la región del Oriente Antioqueño como un espacio territorial nutrido de interdependencias profundamente significativas para el departamento. Fortaleciendo la imbricación de las actividades urbanas y rurales al interior de esta entorno regional, y con relación a la zona central del Valle de Aburrá, el plan propende hacer uso y potenciar las ventajas territoriales comprendidas en este circuito urbano regional.

Como parámetro, el PBOT integra un modelo de ocupación territorial que busca un desarrollo basado en el sostenimiento de relaciones de equidad social, equilibrio espacial, eficiencia fiscal y protección ambiental. Dentro de los principios que le constituyen se enmarca los siguientes:

- La integración funcional del municipio a la Subregión del Altiplano del Oriente Antioqueño y al Valle de Aburrá, tomando el fortalecimiento de la interrelaciones urbano - rurales - regionales
- Un desarrollo territorial que protege las cualidades paisajísticas del municipio, la sostenibilidad ambiental, la cohesión sociocultural y el aprovechamiento de los usos del suelo
- La conservación de los ecosistemas estratégicos para el municipio y para la estructura ambiental de esta zona regional
- El desarrollo de equipamientos para el fortalecimiento de las conexiones urbano-rurales, las actividades forestales y agrarias, así como la nueva oferta de bienes y servicios.

- El control de la expansión urbana en el municipio, de modo que el direccionamiento de los asentamientos queden concentrados dentro de los límites planteados por los planes parciales de ordenamiento y desarrollo territorial.
- La planificación de los desarrollo urbanísticos, atendiendo su crecimiento de modo equilibrado pero potencializado, esto es, haciendo uso de las ventajas comparativas que presentan las condiciones naturales y socioeconómicas del territorio.

En congruencia al modelo de ocupación que orienta, adopta una visión en que el territorio se privilegia para la inversión y el desarrollo tecnológico de empresas (sector turístico, recreativo, tecnológico, artesanal, alimenticio y de construcción), así como para el desarrollo de la ciencia y la prestación de bienes y servicios. Para ello, plantea como objetivos, avanzar en el establecimiento de una organización comunitaria que logre un desarrollo equilibrado entre las dimensiones económica, científica y tecnológica; configurar un proyecto político que comprenda la escala local y subregional en vía a propio desarrollo territorial; propiciar relaciones de competitividad municipal y subregional a partir del desarrollo de equipamientos e infraestructura. Así, toma como estrategias el afianzamiento de la formación zonal y subregional a partir de la implementación de políticas de concertación regional, el establecimiento de una Gerencia Regional que encauce el desarrollo territorial para la subregión, el direccionamiento de procesos de planificación y ordenamiento sobre criterios de orden biofísico, social, cultural, histórico, económico y político, y la consolidación de una unidad técnica que encabece la planificación ordenada y equilibrada del Valle de San Nicolás.

Así pues, para dar cumplimiento a los objetivo precedentes, desarrolla unas políticas y estrategias que proyectan un modelo ocupación del Valle de San Nicolás que articula las diferentes dimensiones del territorio, esto es, recogiendo los intereses de los diferentes actores presentes y vinculando los órdenes municipales, subregionales y departamentales. A su vez, propone proveer al territorio de equipamiento e infraestructura que permita un desarrollo económico y social significativo, estableciendo entonces el fortalecimiento de la vocación económica del municipio, la distribución de las zonas de producción, las densidades de ocupación de los suelos, sus usos y las tecnologías aplicadas, así como el tipo de conexión de los perímetros urbano regionales.

Por su parte, para lo que comprende la articulación urbana y regional define unos sistemas estructurantes que vienen a operar en el ordenamiento territorial, en cuyo caso buscan la cohesión e integración de los actores y sus actividades sobre el territorio. Para este caso se destaca aquellos que refieren al sistema estructurante construido, que recoge el Sistema de Movilidad, de la Comunicación Vial Regional, Municipal y Rural, de la Comunicación Vial Urbano - Rural, y el Sistema de Equipamientos.

Lo que respecta al Sistema Estructurante Construido, vale resaltar dentro del Sistema de Movilidad la estructuración que soporta en el territorio, dada la articulación que soporta entre los polos de desarrollo y producción en el municipio, con la región y el departamento, permitiendo la movilización de una dinámica de comparecencia económica. De modo que, el sistema vial estructurante a nivel regional, municipal y rural lo constituyen:

- Vía Medellín – La Fe, o vía Las Palmas como eje principal de comunicación regional y nacional.
- Vía Don Diego – La Ceja, como continuación de la vía Las Palmas, que hace comunicación con el municipio de la Ceja y demás poblaciones del Sur-Oriente del Departamento.
- Vía Don Diego – Rionegro, como continuación de la vía Las Palmas que conduce al municipio de Rionegro y al aeropuerto internacional José María Córdova, además de ser un eje del turismo subregional y departamental.
- Vía cabecera de El Retiro – La Ceja, que constituye uno de los principales ejes de conexión urbano–rural ya que a partir de esta se generan conexiones importantes con la zona rural del municipio.
- Vía cabecera de El Retiro – La Fe, como vía de acceso principal a la cabecera municipal desde Medellín.
- Vía cabecera de El Retiro–Montebello, que establece conexión con este municipio y con la vía que comunica al municipio de Medellín con La Pintada.

Ahora, para el sistema vial estructurante a nivel de la comunicación urbano - rural en el municipio, lo constituyen las siguientes vías:

- El Retiro – La Ceja: como vía y corredor de integración regional, además de comunicar al municipio con las veredas de El Pantanillo, La Amapola, Lejos del Nido, El Chuscal, Pantalio, Tabacal.
- El Retiro – Montebello: como corredor de integración regional, además de comunicar al municipio con las veredas de: Puente Peláez, La Luz, La Hondita, Tabacal, El Barcino, Los Medios, La Honda, Pantalio, Nazareth.

La estrategia de ordenamiento que integra se define por zonas de competitividad ambiental, zonas de competitividad económica (actividades agropecuarias, agroforestales, industrial, turismo y servicios; Industria: tecnología en procesos, conformación de parques tecnológicos, producción limpia), zonas de competitividad espacial. En este sentido, define unas funciones y formas de apropiación del suelo desde la aplicación de una clasificación para las distintas áreas del municipio, que distinguen lo que respecta a las áreas de Protección, Ocupación y Producción dentro del suelo urbano, rural y suburbano.

Este criterio se suma a las tipologías del suelo, en cuyo caso clasifica sus áreas y usos con razón a las actividades residenciales, comerciales, industriales y de servicios. Dicha asignación localiza las actividades económicas y los servicios de acuerdo a la oferta y base del suelo municipal, de modo que fija una interrelación entre el tipo de actividades que se han de asentar y las cadenas productivas en el orden regional y nacional.

Con razón al control y asignación general de los suelos rurales, aparece la delimitación del mismo sobre la categoría de desarrollo restringido, atendiendo los impactos, la restricción y la prohibición del funcionamiento de actividades sobre suelos que presentan unas condiciones de cuidado específico para el municipio.

Así, dentro del desarrollo restringido de las áreas rurales se ubican los corredores suburbanos, constituyéndose como las áreas paralelas a las vías de primer orden e intermunicipales de segundo orden. Para este caso se definen como las siguientes vías:

- Vía Las Palmas, desde el límite con el municipio de Envigado hasta el límite con el municipio de Rionegro.
- Vía La Fe – El Retiro, desde el cruce con la vía Las Palmas, hasta el sector La Virgen.

Dado el régimen de usos del suelo y su aprovechamiento, según el cual se define los tipos de actividades y funciones que se pueden incorporar, adoptar y potencializar, a la vez que restringir y prohibir, el PBOT elabora una clasificación que da cuenta de esta asignación, que para el caso de los corredores suburbanos presentan la siguiente distribución:

Usos del suelo en la zona Rural:

Corredor suburbano:

Uso compatible o complementario

AGRICULTURA, GANADERÍA, CAZA, SILVICULTURA Y PESCA

- Cultivos agrícolas transitorios
- Cultivo de cereales (excepto arroz), R P legumbres y semillas oleaginosas
- Cultivo de arroz
- Cultivo de hortalizas, raíces y tubérculos
- Cultivo de tabaco
- Cultivo de plantas textiles
- Otros cultivos transitorios
- Cultivos agrícolas permanentes
- Cultivo de frutas tropicales y subtropicales
- Cultivo de plátano y banano
- Cultivo de café
- Cultivo de caña de azúcar
- Cultivo de flor de corte
- Cultivo de palma para aceite (palma R P africana) y otros frutos oleaginosos
- Cultivo de plantas con las que se preparan bebidas
- Cultivo de especias y de plantas aromáticas y medicinales
- Otros cultivos permanentes

- Propagación de plantas (actividades de los viveros, excepto viveros forestales)
- Ganadería
- Cría de ganado bovino y bufalino
- Cría de caballos y otros equinos
- Cría de ovejas y cabras
- Cría de ganado porcino
- Cría de aves de corral
- Cría de otros animales n.c.p.
- Explotación mixta (agrícola y pecuaria)
- Actividades de apoyo a la agricultura y la 016 ganadería, y actividades posteriores a la cosecha
- Actividades de apoyo a la agricultura
- Actividades de apoyo a la ganadería
- Actividades posteriores a la cosecha
- Tratamiento de semillas para propagación

Uso Restringido:

- Caza ordinaria y mediante trampas y actividades de servicios conexas

Uso compatible o complementario

SILVICULTURA Y EXTRACCIÓN DE MADERA

- Silvicultura y otras actividades forestales
- Extracción de madera
- Recolección de productos forestales diferentes a la madera
- Silvicultura y extracción de madera

Uso permitido

- Servicios de apoyo a la silvicultura

Uso permitido

PESCA Y ACUICULTURA

- Pesca
- Pesca de agua dulce
- Acuicultura
- Acuicultura de agua dulce

Uso restringido:

EXPLOTACIÓN DE MINAS Y CANTERAS

- Extracción de minerales de hierro
- Extracción de minerales metalíferos no ferrosos
- Extracción de minerales metalíferos
- Extracción de otras minas y canteras
- Extracción de oro y otros metales preciosos
- Extracción de minerales de níquel
- Extracción de otros minerales metalíferos no ferrosos n.c.p.

Extracción de otras minas y cantera

- Extracción de piedra, arena, arcillas, cal, yeso, caolín, bentonitas y similares
- Extracción de piedra, arena, arcillas comunes, yeso y anhidrita
- Extracción de arcillas de uso industrial, caliza, caolín y bentonitas
- Extracción de esmeraldas, piedras preciosas y semipreciosas
- Extracción de otros minerales no metálicos

- Extracción de minerales para la fabricación de abonos y productos químicos
- Extracción de halita (sal)
- Extracción de otros minerales no metálicos
- Actividades de apoyo para otras actividades de explotación de minas y canteras

Uso permitido

INDUSTRIAS MANUFACTURERAS

Elaboración de productos alimenticios

- Procesamiento y conservación de carne, pescado, crustáceos y moluscos
- Procesamiento y conservación de carne y productos cárnicos
- Procesamiento y conservación de pescados, crustáceos y moluscos
- Procesamiento y conservación de frutas, legumbres, hortalizas y tubérculos
- Elaboración de aceites y grasas de origen vegetal y animal
- Elaboración de productos lácteos Elaboración de productos de molinería, almidones y productos derivados del almidón
- Elaboración de productos de molinería
- Elaboración de almidones y productos derivados del almidón
- Elaboración de productos de café
- Trilla de café
- Descafeinado, tostión y molienda del café
- Otros derivados del café Elaboración de azúcar y panela
- Elaboración y refinación de azúcar
- Elaboración de panela
- Elaboración de otros productos alimenticios
- Elaboración de productos de panadería
- Elaboración de cacao, chocolate y productos de confitería
- Elaboración de macarrones, fideos, alcuquuz y productos farináceos similares
- Elaboración de comidas y platos preparados
- Elaboración de otros productos alimenticios
- Elaboración de alimentos preparados para animales

Fabricación de productos textiles

- Preparación, hilatura, tejeduría y acabado de productos textiles
- Preparación e hilatura de fibras textiles
- Tejeduría de productos textiles 1313 Acabado de productos textiles
- Fabricación de otros productos textiles
- Fabricación de tejidos de punto y ganchillo
- Confección de artículos con materiales textiles, excepto prendas de vestir
- Fabricación de tapetes y alfombras para pisos
- Fabricación de cuerdas, cordeles, cables, bramantes y redes
- Fabricación de otros artículos textiles

Confección de prendas de vestir

- Confección de prendas de vestir, excepto prendas de piel
- Fabricación de artículos de piel
- Fabricación de artículos de punto y ganchillo

Transformación de la madera y fabricación de productos de madera y de corcho, excepto muebles; fabricación de artículos de cestería y espartería

- Aserrado, acepillado e impregnación de la madera
- Fabricación de hojas de madera para enchapado; fabricación de tableros contrachapados, tableros laminados, tableros de partículas y otros tableros y paneles
- Fabricación de partes y piezas de madera, de carpintería y ebanistería para la construcción
- Fabricación de recipientes de madera
- Fabricación de otros productos de madera;
- fabricación de artículos de corcho, cestería y espartería

Fabricación de papel, cartón y productos de papel y cartón

- Fabricación de papel, cartón y productos de papel y cartón

- Fabricación de pulpas (pastas) celulósicas; papel y cartón
- Fabricación de otros artículos de papel y cartón
- Fabricación de papel y cartón ondulado (corrugado); fabricación de envases, empaques y de embalajes de papel y cartón.
- Fabricación de otros artículos de papel y cartón

Fabricación de otros productos minerales no metálicos

- Fabricación de vidrio y productos de vidrio
- Fabricación de productos minerales no metálicos n.c.p.
- Fabricación de productos refractarios
- Fabricación de materiales de arcilla para la construcción
- Fabricación de otros productos de cerámica y porcelana
- Fabricación de cemento, cal y yeso
- Fabricación de artículos de hormigón, cemento y yeso
- Corte, tallado y acabado de la piedra
- Fabricación de otros productos minerales no metálicos

Fabricación de productos metalúrgicos básicos

- Industrias básicas de hierro y de acero
- Industrias básicas de metales preciosos y de metales no ferrosos
- Industrias básicas de metales preciosos
- Industrias básicas de otros metales no ferrosos

Fabricación de productos elaborados de metal, excepto maquinaria y equipo

- Fabricación de productos metálicos para uso estructural, tanques, depósitos y generadores de vapor
- Fabricación de productos metálicos para uso estructural

- Fabricación de generadores de vapor, excepto calderas de agua caliente para calefacción central
- Fabricación de tanques, depósitos y recipientes de metal, excepto los utilizados para el envase o transporte de mercancías
- Fabricación de otros productos elaborados de metal y actividades de servicios relacionadas con el trabajo de metales
- Forja, prensado, estampado y laminado de metal; pulvimetalurgia
- Tratamiento y revestimiento de metales; mecanizado
- Fabricación de artículos de cuchillería, herramientas de mano y artículos de ferretería
- Fabricación de otros productos elaborados de metal

Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos

- Fabricación de componentes y tableros electrónicos
- Fabricación de computadoras y de equipo periférico
- Fabricación de equipos de comunicación
- Fabricación de aparatos electrónicos de consumo
- Fabricación de equipo de medición, prueba, navegación y control; fabricación de relojes
- Fabricación de equipo de medición, prueba, navegación y control
- Fabricación de relojes
- Fabricación de equipo de irradiación y equipo electrónico de uso médico y terapéutico
- Fabricación de instrumentos ópticos y equipo fotográfico
- Fabricación de medios magnéticos y ópticos para almacenamiento de datos
- Fabricación de partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores

Fabricación de otros tipos de equipo de transporte

- Fabricación de bicicletas y de sillas de ruedas para personas con discapacidad
- Fabricación de otros tipos de equipo de transporte

Fabricación de muebles, colchones y somieres

- Fabricación de muebles
- Fabricación de colchones y somieres

Otras industrias manufactureras

- Fabricación de joyas, bisutería y artículos conexos
- Fabricación de instrumentos musicales
- Fabricación de artículos y equipo para la práctica del deporte
- Fabricación de juegos, juguetes y rompecabezas
- Fabricación de instrumentos, aparatos y materiales médicos y odontológicos (incluido mobiliario)
- Otras industrias manufactureras

Instalación, mantenimiento y reparación especializado de maquinaria y equipo

- Mantenimiento y reparación especializado de productos elaborados en metal y de maquinaria y equipo
- Mantenimiento y reparación especializado de productos elaborados en metal
- Mantenimiento y reparación especializado de maquinaria y equipo
- Mantenimiento y reparación especializado de equipo electrónico y óptico
- Mantenimiento y reparación especializado de equipo eléctrico
- Mantenimiento y reparación de otros tipos de equipos y sus componentes n.c.p.
- Mantenimiento y reparación especializado de equipo de transporte, excepto los vehículos automotores, motocicletas y bicicletas
- Instalación especializada de maquinaria y equipo industrial

SUMINISTRO DE ELECTRICIDAD, GAS, VAPOR Y AIRE ACONDICIONADO**Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado**

- Generación, transmisión, distribución y comercialización de energía eléctrica
- Generación de energía eléctrica
- Transmisión de energía eléctrica
- Distribución de energía eléctrica
- Comercialización de energía eléctrica
- Producción de gas; distribución de combustibles gaseosos por tuberías
- Suministro de vapor y aire acondicionado

DISTRIBUCIÓN DE AGUA; EVACUACIÓN Y TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES, GESTIÓN DE DESECHOS Y ACTIVIDADES DE SANEAMIENTO AMBIENTAL

Uso complementario:

Captación, tratamiento y distribución de agua

- Captación, tratamiento y distribución de C P agua

Evacuación y tratamiento de aguas residuales

- Evacuación y tratamiento residuales

Uso restringido:

Recolección, tratamiento y disposición de desechos, recuperación de materiales

- Recolección de desechos
- Recolección de desechos
- Recolección de desechos
- Tratamiento y disposición
- Tratamiento y disposición peligrosos
- Tratamiento y disposición no peligrosos peligrosos de desechos de desechos
- y de desechos

- Recuperación de materiales

Actividades de saneamiento ambiental y otros servicios de gestión de desechos

- Actividades de saneamiento ambiental otros servicios de gestión de desechos

Uso permitido:

CONSTRUCCIÓN

Construcción de edificios

- Construcción de edificios
- Construcción de edificios residenciales
- Construcción de edificios no residenciales

Obras de ingeniería civil

- Construcción de carreteras y vías de ferrocarril
- Construcción de proyectos de servicio público
- Construcción de otras obras de ingeniería civil

Actividades especializadas para la construcción de edificios y obras de ingeniería civil

- Demolición y preparación del terreno Demolición
- Preparación del terreno
- Instalaciones eléctricas, de fontanería y otras instalaciones especializadas
- Instalaciones eléctricas
- Instalaciones de fontanería, calefacción y aire acondicionado
- Otras instalaciones especializadas
- Terminación y acabado de edificios y obras de ingeniería civil

- Otras actividades especializadas para la construcción de edificios y obras de ingeniería civil

Comercio al por mayor y en comisión o por contrata, excepto el comercio de vehículos automotores y motocicletas

- Comercio al por mayor a cambio de una retribución o por contrata
- Comercio al por mayor de materias primas agropecuarias; animales vivos
- Comercio al por mayor de alimentos, bebidas y tabaco
- Comercio al por mayor de productos alimenticios
- Comercio al por mayor de bebidas y tabaco
- Comercio al por mayor de artículos y enseres domésticos (incluidas prendas de vestir)
- Comercio al por mayor de productos textiles, productos confeccionados para uso doméstico
- Comercio al por mayor de prendas de vestir
- Comercio al por mayor de calzado Comercio al por mayor de aparatos y equipo de uso doméstico
- Comercio al por mayor de productos farmacéuticos, medicinales, cosméticos y de tocador
- Comercio al por mayor de otros utensilios domésticos n.c.p.
- Comercio al por mayor de maquinaria y equipo
- Comercio al por mayor de computadores, equipo periférico y programas de informática
- Comercio al por mayor de equipo, partes y piezas electrónicos y de telecomunicaciones
- Comercio al por mayor de maquinaria y equipo agropecuarios
- Comercio al por mayor de otros tipos de maquinaria y equipo n.c.p.
- Comercio al por mayor especializado de otros productos
- Comercio al por mayor de combustibles sólidos, líquidos, gaseosos y productos conexos
- Comercio al por mayor de metales y productos metalíferos
- Comercio al por mayor de desperdicios, desechos y chatarra

- Comercio al por mayor de otros productos n.c.p.
- Comercio al por mayor no especializado

TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO

Correo y servicios de mensajería

- Actividades postales nacionales
- Actividades de mensajería

ALOJAMIENTO Y SERVICIOS DE COMIDA

Alojamiento

- Actividades de alojamiento de estancias cortas
- Alojamiento en hoteles
- Alojamiento en apartahoteles
- Alojamiento en centros vacacionales
- Alojamiento rural
- Otros tipos de alojamientos para visitantes
- Otros tipos de alojamientos para visitantes
- Actividades de zonas de camping y parques para vehículos recreacionales
- Otros tipos de alojamiento n.c.p.

Telecomunicaciones

- Actividades de telecomunicaciones alámbricas
- Actividades de telecomunicaciones inalámbricas
- Actividades de telecomunicación satelital
- Otras actividades de telecomunicaciones

Desarrollo de sistemas informáticos (planificación, análisis, diseño, programación, pruebas), consultoría informática y actividades relacionadas

- Desarrollo de sistemas informáticos (planificación, análisis, diseño, programación, pruebas), consultoría informática y actividades relacionadas
- Actividades de programación, transmisión y/o difusión
- Actividades de desarrollo de sistemas informáticos (planificación, análisis, diseño, programación, pruebas)
- Actividades de consultoría informática y actividades de administración de instalaciones informáticas
- Otras actividades de tecnologías de información y actividades de servicios informáticos

Actividades de servicios de información

- Procesamiento de datos, alojamiento (hosting) y actividades relacionadas; portales web
- Procesamiento de datos, alojamiento (hosting) y actividades relacionadas Portales web
- Otras actividades de servicio de información
- Otras actividades de servicio de información n.c.p.

ACTIVIDADES FINANCIERAS Y DE SEGUROS

Actividades de servicios financieros, excepto las de seguros y de pensiones

- Actividades de las corporaciones financieras
- Actividades de las compañías de financiamiento
- Banca de segundo piso
- Actividades de las cooperativas financieras
- Fideicomisos, fondos (incluye fondos de cesantías) y entidades financieras similares

- Fideicomisos, fondos y entidades financieras similares
 - Fondos de cesantías
 - Otras actividades de servicio financiero, excepto las de seguros y pensiones
 - Leasing financiero (arrendamiento financiero)
 - Actividades financieras de fondos de empleados y otras formas asociativas del sector solidario
 - Actividades de compra de cartera o factoring
 - Otras actividades de distribución de fondos Instituciones especiales oficiales
 - Otras actividades de servicio financiero, excepto las de seguros y pensiones
- n.c.p.

Seguros (incluso el reaseguro), seguros sociales y fondos de pensiones, excepto la seguridad social

- Seguros y capitalización Seguros generales
- Seguros de vida
- Reaseguros
- Capitalización
- Servicios de seguros sociales de salud y riesgos profesionales
- Servicios de seguros sociales de salud Servicios de seguros sociales de riesgos profesionales
- Servicios de seguros sociales de pensiones
- Régimen de prima media con prestación definida (RPM)
- Régimen de ahorro individual (RAI)
- Seguros (incluso el reaseguro), seguros sociales y fondos de pensiones, excepto la seguridad social

ACTIVIDADES INMOBILIARIAS

- Actividades inmobiliarias
- Actividades inmobiliarias realizadas con bienes propios o arrendados
- Actividades inmobiliarias realizadas a cambio de una retribución o por contrata

ACTIVIDADES PROFESIONALES, CIENTÍFICAS Y TÉCNICAS

Actividades de administración empresarial; actividades de consultoría de gestión

- Actividades de administración empresarial Actividades de consultoría de gestión

Actividades de arquitectura e ingeniería; ensayos y análisis técnicos

- Actividades de arquitectura e ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica
- Ensayos y análisis técnicos

Investigación científica y desarrollo

- Investigaciones y desarrollo experimental en el campo de las ciencias naturales y la ingeniería
- Investigaciones y desarrollo experimental en el campo de las ciencias sociales y las humanidades

Publicidad y estudios de mercado

- Publicidad
- Estudios de mercado y realización de encuestas de opinión pública

ACTIVIDADES DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS Y DE APOYO

- Actividades de alquiler y arrendamiento
- Alquiler y arrendamiento de vehículos automotores
- Alquiler y arrendamiento de efectos personales y enseres domésticos
- Alquiler y arrendamiento de equipo recreativo y deportivo

- Alquiler de videos y discos
- Alquiler y arrendamiento de otros efectos personales y enseres domésticos
- Alquiler y arrendamiento de otros tipos de maquinaria, equipo y bienes tangibles
- Arrendamiento de propiedad intelectual y productos similares, excepto obras protegidas por derechos de autor

6. Conclusiones

Dado los patrones de escalamiento del desarrollo urbano regional, así como del avance de la economía globalizada y los procesos de metropolización en nuestras geografías, desde la presente indagación se logró evaluar y analizar la dinámica de ordenamiento territorial en el cercano Oriente Antioqueño (Rionegro, El Retiro, La Ceja del Tambo y Guarne). Para ello se tomó la tendiente configuración socioespacial que Medellín, y lo que comprende el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, ha tomado frente a esta zona regional en la incursión de la forma ciudad-región. Buena parte de los resultados constatan la fuerza de las tendencias urbanas globales sobre este circuito territorial estratégico, para lo cual las políticas urbanas y regionales de ordenamiento territorial expresan e impulsan la progresiva estructuración del modelo de gobernabilidad político económica, la reconversión del modelo productivo, así como el desarrollo geográfico diferencial, en el ámbito de las tendencias conjuntas y contradictorias del capitalismo. Tras lo cual, se concluye a continuación:

- Los procesos de desarrollo urbano regional y metropolización constituyen patrones a partir de los cuales, tanto dentro del debate académico como gubernamental, ha permitido un tratamiento significativo frente a los fenómenos de urbanización, industrialización y modernización de las ciudades y zonas regionales especializadas para América Latina. De forma distinguida el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, en cabeza de Medellín como autoridad regional, y el cercano Oriente Antioqueño han representado los efectos de un desarrollo socioeconómico diferenciado que ha dado lugar a un proyecto metropolitano de ciudad – región en ascenso.

- Medellín y el circuito regional del cercano Oriente Antioqueño presentan una conversión de su estructura urbana, una conversión de la estructura productiva y comercial del territorio, visible de forma más intensa a partir de las últimas tres décadas del siglo XX, para lo cual desde entonces se ha venido configurando sucesivamente como un entorno urbano regional basado en la especialización territorial y el aprovechamiento de las ventajas comparativas acumuladas desde este entramado. Al día de hoy la fusión del AMVA y su relación con la economía regional y global ha conducido a la generación de una geografía de la centralidad, a la que el Oriente cercano

se ha sumado como un espacio estratégico y especializado dentro del gobierno de la ciudad central. Así, estas políticas de orden local y regional han actuado en el desarrollo de formas de cooperación, competencia e innovación de sus operaciones dentro de las redes nacionales y globales.

- Medellín expresa la configuración de una ciudad global que requiere de regiones funcionales para el sostenimiento, la organización y el desarrollo de sus competencias, tanto dentro de la red urbana en el orden nacional como de los propios ritmos de la economía global. Vale destacar la prelación que ocupa los Cluster como estrategia para la competitividad global, con la cual esta ciudad lidera la aplicación de un modelo de economía urbana regional en vía a la internacionalización de estas municipalidades, siempre bajo la composición de los actores, espacios y sus modalidades en cuanto a plataforma metropolitana y regional.

- La configuración socioespacial de la subregión del Oriente Antioqueño se encuentra profundamente definida y estimulada por una trama histórica en la que la dinámica del conflicto social es su lógica operativa. La disputa de las múltiples territorialidades, especialmente desde el despliegue de la política energética en los años setenta y ochenta, fundó altísimas capacidades de cooperación y articulación de los tejidos sociales que, al día de hoy, se expresan en los índices de participación ciudadana en el departamento.

- Las últimas tres décadas del siglo XX presentan la mayor producción de procesos de planificación y desarrollo territorial para el Oriente Antioqueño. La formulación y aplicación intensiva de planes, proyectos y programas institucionales constituyó la vía predilecta para la reconversión de la ocupación territorial, en la que fue sentenciado los usos y la vocación económica del suelo en favor de la dinámica metropolitana interpuesta a esta subregión. Es desde allí donde se observa la emergencia de la fuerza configurante del Oriente Antioqueño, especialmente de lo que representa el Valle de San Nicolás, por cuanto se dispone como espacio complementario e interdependiente para el crecimiento económico del Valle de Aburrá. Constatándose en las capacidades productivas, sociales, políticas y organizativas de esta subregión frente a los otros perfiles subregionales del departamento.

- La construcción de la autopista Medellín – Bogotá, el aeropuerto internacional José María Córdova y los seis embalses de las centrales hidroeléctricas, se constituyeron como factores decisivos en el desarrollo urbano y territorial del Oriente Antioqueño; dichos proyectos de desarrollo de infraestructura y equipamientos generaron impactos e intensas transformaciones que dieron lugar a la configuración de esta zona regional como un polo de desarrollo económico para del departamento y el país. El carácter diferenciado de esta concentración, junto al propio estado de las relaciones de poder económico, político y cultural allí situadas, representan factores de vinculación y acercamiento con la plataforma metropolitana central, a la vez que el alejamiento y la diferenciación geográfica del desarrollo con otras zonas regionales de Antioquia.

- Instrumentos de planeación como los planes de desarrollo municipal y departamental, así como los planes de ordenamiento territorial para el periodo del 2008 – 2018, presentan un repertorio de políticas y la gestión del territorio desde una concepción profundamente neoliberal. Estas cartas de navegación plantean agendas de administración sustentadas, en buena parte, sobre la prelación de la organización empresarial y la internacionalización del territorio.

- Dado el crecimiento acelerado de urbanización del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, así como de la desconcentración y descentralización de sus requerimientos como centro urbano metropolitano, estos municipios del cercano Oriente Antioqueño presentan un desarrollo significativo de suburbanización. Especialmente es sobre las plataformas de infraestructura incursionadas desde donde se despliega este fenómeno, pues sobre las vías de extensión no sólo se anexaron los asentamientos y aglomeraciones medias, sino que se desarrollaron intercambios progresivos e interdependientes con los centros urbanos dominantes. Así, esta línea constituye la simultánea incorporación de las municipalidades a la dinámica metropolitana, en cuyo caso vienen a ocupar el proceso de integración urbano regional entre el Valle de Aburrá y el Valle de San Nicolas.

Referencias

- Administración municipal de el Retiro. (2013). Acuerdo municipal 014 de 2013. *Plan Básico de Ordenamiento Territorial del municipio de la El Retiro*. Recuperado de <http://bitly.ws/joA5>
- Administración municipal de Guarne. (2015). Acuerdo municipal 003 de 2015. *Plan Básico de Ordenamiento territorial del municipio de Guarne*. Recuperado de <http://bitly.ws/joAk>
- Administración municipal de La Ceja. (2018). Acuerdo municipal 001 de 2018. *Plan Básico de Ordenamiento Territorial del municipio de La Ceja del Tambo*. Recuperado de <http://bitly.ws/joCy>
- Administración municipal de Rionegro. (2011). Acuerdo municipal 056 de 2011. *Plan Básico de Ordenamiento territorial del municipio de Rionegro*. Recuperado de <http://bitly.ws/joCD>
- Alcaldía de Medellín. (2008). *Plan de Desarrollo 2008-2011: "Medellín es solidaria y competitiva"*. Recuperado de <http://bitly.ws/joCJ>
- Alcaldía de Medellín. (2012). *Plan de desarrollo de Medellín 2012-2015. Medellín Un Hogar Para La Vida*. Recuperado de <http://bitly.ws/joCQ>
- Alcaldía de Medellín. (2016). *Plan de Desarrollo Municipal 2016-2019: "Medellín cuenta con vos"*. Recuperado de <http://bitly.ws/joCX>
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá -AMWA. (2008). *Plan Integral de Desarrollo Metropolitano. METRÓPOLI 2008-2020*. Medellín: AMVA.
- Área Metropolitana del Valle de Aburra -AMWA. (2010). *Atlas Metropolitano del Valle de Aburrá*. Medellín : AMVA.

Área Metropolitana del Valle de Aburrá –AMVA- (2006). *Directrices metropolitanas de ordenamiento territorial. Acuerdo Metropolitano 15 de 2006 C.F.R.* Medellín: AMVA, Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Bassand, M. (2001) Les six paramètres de la métropolisation. Cahiers de la métropolisation, Enjeux et définition de la métropolisation, pp. 33-39.

Bentacur, S., Stiener, A., & Urán, O. (2001). Globalización, cadenas productivas y redes de acción colectiva: reconfiguración territorial y nuevas formas de pobreza y riqueza en Medellín y el Valle de Aburrá. Medellín: Instituto Popular de Capacitación.

Bentacur, S., Stiener, A., & Urán, O. (2001). Globalización, cadenas productivas y redes de acción colectiva: reconfiguración territorial y nuevas formas de pobreza y riqueza en Medellín y el Valle de Aburrá. Medellín: Instituto Popular de Capacitación.

Camagni, R. (1991). *Innovation networks*. London: Belhaven Press.

Cámara de comercio de Medellín para Antioquia. (2015). Perfil socioeconómico de Medellín y el Valle de Aburrá. Estudios e informes económicos de la región. Medellín. Recuperado de <http://bitly.ws/joD9>

Cámara de comercio del Oriente Antioqueño. (2018). *Concepto económico del Oriente Antioqueño 2018*. Rionegro. Recuperado de <http://bitly.ws/joDf>

Cardoso, F. & Faletto, E. (1971) . *Dependencia y desarrollo en América Latina; ensayo de interpretación sociológica*. México, Siglo Veintiuno Editores.

Castells, M. (1988). *La cuestión urbana*. México : Siglo Veintiuno.

Corporación Autónoma Regional de las Cuencas de los Ríos Negro y Nare (1991). *Protocolo para el desarrollo regional: el oriente antioqueño hacia el siglo XXI*. El Santuario: Corporación Autónoma Regional de las Cuencas de los Ríos Negro y Nare.

DANE. (2019). Encuesta nacional de calidad de vida (ECV) 2018. Recuperado de <http://bitly.ws/joDn>

Departamento Administrativo de Planeación (2008). *Plan de Desarrollo 2008– 2011: “Antioquia para todos, manos a la obra”*. Medellín: Gobernación de Antioquia.

Duhau, E. (2001). *Espacios metropolitanos*. México: UAM, Unidad Azcapotzalco, División de Ciencias Sociales y Humanidades.

Duhau, E. (2014). La investigación urbana y las metrópolis latinoamericanas. In B. R.

Fals Borda, O. (1989). Movimientos sociales y poder político. *Análisis Político*. 8, 59 – 70. Recuperado de <http://bitly.ws/joDr>

Galindo, C. E. (2014). El Foro Urbano Mundial de Medellín y las cuatro ficciones. *Forum*, (5), 24–35.

García de la Torre, C., Aramburo Siegert, C., Barajas Velandia, D. and González González, F. (2011). *Geografías de la guerra, el poder y la resistencia*. Bogotá: Cinep.

García, C. I. (1994). *Movimientos cívicos y regiones. Tomo II: Oriente Antioqueño*. Medellín: Instituto de Estudios Regionales.

García, C. I. (2007). Conflicto, discursos y reconfiguración regional. El Oriente Antioqueño: de la violencia de los cincuenta al Laboratorio de Paz. *Controversia* (189), 130-145.

Garrocho, C. (2012). *Las redes de ciudades de México*. México: ONU Fondo de Población/CONAPO El Colegio Mexiquense.

Gaviria Gutierrez, Z., Hermelin Arboux, M. & Forero, L. (2008). *Realidades y prospectiva del Valle de San Nicolas*. Rionegro (Antioquia): Camara de Comercio del Oriente Antioqueño.

Germani, G. (1979). *Política y Sociedad en una Época de Transición*. Buenos Aires: Paidós.

Gobernación de Antioquia. (2019b). Anuario Estadístico de Antioquia 2016. Recuperado de <http://bitly.ws/joxs>

Gobierno Departamental de Antioquia (2016). *Plan de Desarrollo 2016– 2019: “Antioquia piensa en grande”*. Medellín: Gobernación de Antioquia.

Gobierno Departamental de Antioquia. (2012). *Plan de Desarrollo Departamental 2012-2015 “Antioquia la más educada”*. Medellín: Gaceta Departamental.

González, H. & Londoño, A.C. (2002). *Catálogo de las unidades litoestratigráficas de Colombia, Batolito de Mandé, Cordillera Occidental, departamentos de Risaralda, Chocó y Antioquia*. INGEOMINAS.

Graizbord, B. (1984). Desarrollo regional, ciudades intermedias y descentralización en México; observaciones críticas al Plan Nacional de Desarrollo Urbano (1978-1982). *Estudios Demográficos Y Urbanos*, 18(01), 27–47. Recuperado de <http://bitly.ws/joyd>

Harvey, D. (1990). *Los límites del capitalismo y la teoría marxista*. México: Fondo de Cultura Económica.

Harvey, D. (2007). Notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual (Traducido por Lisa Di Cione. Presentación y comentarios Vicente. Di Cione), GeoBaires. *Cuadernos de Geografía* (Obra original publicada en 2006).

Harvey, D. (2014). *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo*. Quito: IAEN.

Lefebvre, H., 2013. *La Producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.

Lezama, J. (2014). *Teoría social, espacio y ciudad*. México: El Colegio de México.

Marini, R. (1974). *Dialéctica de la dependencia*. México D.F.: Era.

Monclús, F. & Dematteis, G. (1998). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.

- Pineda Gómez, H. D. (2015). *Estrategias de competitividad y transformaciones urbanas: la incidencia de los clúster en la metamorfosis de medellín: 1995-2013*. Universidad Nacional de Colombia.
- Pineda, S., & Pinilla, C. (2011). El territorio de la economía en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Medellín. Recuperado de <http://bitly.ws/joyF>
- Polli, Simone (2006). LA INVENCION DE FUTUROS URBANOS. Peter Brand e Fernando Prada. Medellín: Colciencias, 2003. 191p.. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (RBEUR)*, 8(2),97-98.[fecha de Consulta 2 de Noviembre de 2021]. ISSN: 1517-4115. Recuperado de <http://bitly.ws/jozf>
- Ramírez Velázquez & E. Pradilla Cobos (Eds.), *Teorías sobre la ciudad en América Latina* (1st ed., pp. 14–38). México DF: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Restrepo Ramírez, N., Moncada Cardona, R. and Restrepo Gallego, B. (2015). *Provincia del Oriente antioqueño*. Colombia: Conciudadania.
- Singer, P.(1975). *Economía política de la urbanización*. México: Siglo Veintiuno.
- Smith Q, R. & Velez Otalvaro, M. (1997). *Hidrología de Antioquia*. Medellín: Secretaria de Obras Publicas Departamentales.
- Smith, N. (2020). *Desarrollo desigual. Naturaleza, capital y la producción del espacio*. Madrid: Traficante de Sueños.
- Soja, E. (2008). *Postmetrópolis*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Uribe de H, M. (2001). *Desplazamiento forzado en Antioquia*. Bogotá, D.C.: Secretariado Nacional de Pastoral Social, Conferencia Episcopal de Colombia.
- Zapata-Cortés, O. L. (2017). Valorización e internacionalización de Medellín, 2008- 2015. *Revista de la facultad de derecho y ciencias políticas - UPB*, 47(126), 111– 141.