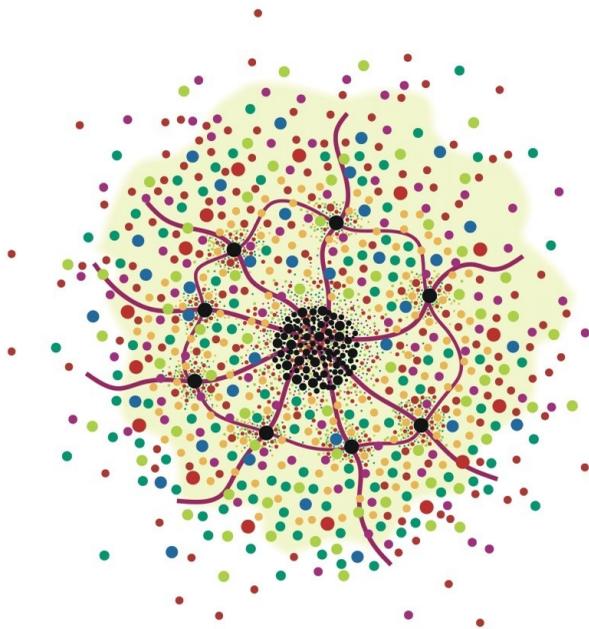


# La región metropolitana: una nueva dimensión



Autor

Luis Fernando Arbeláez Sierra

Coautores

Luis Fernando Calderón Álvarez

Liseth Galeano Ruiz

# LA REGIÓN METROPOLITANA: UNA NUEVA DIMENSIÓN

AUTOR

Luis Fernando Arbeláez Sierra

COAUTORES

Luis Fernando Calderón Álvarez

Liseth Galeano Ruiz



Serie TEXTOS URBANOS  
Fondo Editorial ITM

LA REGIÓN METROPOLITANA: UNA NUEVA DIMENSIÓN  
1ª Edición, diciembre de 2010

- © Luis Fernando Arbeláez Sierra
- © Luis Fernando Calderón Álvarez
- © Liseth Galeano Ruiz
- © Instituto Tecnológico Metropolitano

ISBN: 978-958-8351-91-9  
Hechos todos los depósitos legales

Rectora  
LUZ MARIELA SORZA ZAPATA

Comité editorial  
OLGA MARÍA RODRÍGUEZ BOLUFÉ, PhD  
JOSÉ R. GALO SÁNCHEZ, PhD  
LILIANA SAIDON, PhD  
MONSERRAT VALLVERDÚ FERRER, PhD  
GIANNI PEZZOTTI, PhD  
JUAN GUILLERMO RIVERA BERRÍO, PhD  
EDILSON DELGADO TREJOS, PhD  
PAULA BOTERO BERMÚDEZ, MSc  
MARLENY ARISTIZÁBAL PÉREZ, MSc  
VIVIANA DÍAZ DÍAZ

Corrección de textos  
LORENZA CORREA RESTREPO

Diseño e impresión  
L. VIECO E HIJAS LTDA.

Hecho en Medellín, Colombia

INSTITUTO TECNOLÓGICO METROPOLITANO  
Calle 73 No. 76A 354  
Tel.: (574) 440 51 97  
Fax: 440 51 01  
[www.itm.edu.co](http://www.itm.edu.co)  
Medellín - Colombia

# CONTENIDO

INTRODUCCIÓN .....	17
<b>CAPÍTULO 1. CONCEPTUALIZACIÓN .....</b>	<b>21</b>
1.1 La planeación urbana a partir de un análisis regional .....	21
1.2 De la ciudad evolutiva a la ciudad compacta .....	24
1.3 La conurbación y la aglomeración .....	29
1.4 La suburbanización, la rurbanización y la periurbanización .....	35
1.5 La metrópoli .....	43
1.6 Otras escalas mayores .....	57
1.7 La teoría de las redes de ciudades .....	69
1.8 Algunas reflexiones .....	71
<b>CAPÍTULO 2. LOS ANTECEDENTES NACIONALES Y LOCALES .....</b>	<b>77</b>
2.1 El ámbito nacional .....	77
2.1.1 Ordenamiento territorial y Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial .....	78
2.1.2 La regionalización en Antioquia .....	94
2.1.3 Las áreas metropolitanas .....	96
2.1.4 Las asociaciones de municipios .....	133

2.1.5	Las provincias .....	154
2.1.6	Las regiones .....	156
2.1.7	Los distritos .....	157
2.2	El ámbito Valle de Aburrá.....	164
2.2.1	El Plano de Medellín Futuro 1913 .....	164
2.2.2	El plan piloto de Wiener y Sert 1950.....	170
2.2.3	El plan director para la Ciudad 1959 .....	177
2.2.4	Los Municipios Asociados del Valle de Aburrá - MASA 1966.....	178
2.2.5	La Oficina de Planeación Metropolitana 1973.....	183
2.2.6	El Plan General para los valles de Aburrá y del río Negro 1974.....	185
2.2.7	El Regreso de Sert a Medellín 1977 .....	187
2.2.8	El Área Metropolitana del Valle de Aburrá 1980 .....	189
2.3	Algunos interrogantes .....	193
<b>CAPÍTULO 3. HACIA UNA REGIÓN METROPOLITANA.....</b>		<b>197</b>
3.1	Los antecedentes.....	198
3.1.1	Los CASER.....	198
3.1.2	La Concentración Urbana Antioquia-CURBA .....	206
3.1.3	El Plan de Desarrollo Metropolitano del Valle de Aburrá.....	209
3.1.4	El Plan Estratégico para Medellín y el Área Metropolitana .....	213
3.1.5	Las directrices generales de ordenamiento territorial .....	215
3.1.6	Proyecto Metròpoli 2002-2020 .....	218
3.1.7	Las propuestas recientes .....	219

3.2 La región metropolitana.....	246
3.3 Criterios de manejo de la región metropolitana .....	266
COMENTARIOS FINALES.....	271
BIBLIOGRAFÍA.....	277
CIBERGRAFÍA.....	285

**LISTA DE TABLAS**

**TABLA 1.** Características predominantes  
de los procesos de ocupación territorial..... 44

## LISTA DE PLANOS

PLANO 1. Regionalización en Antioquia. Adaptado de Gobernación de Antioquia, Instituto para el Desarrollo de Antioquia e Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 2007 .....	95
PLANO 2. Conformación de los centros adminis- trativos y de servicios regionales en el departamento de Antioquia .....	202
PLANO 3. Interconexión vial nacional con la región metropolitana.....	211
PLANO 4. Propuesta para el sistema vial regional del Valle de Aburrá .....	212
PLANO 5. La gran región metropolitana .....	214
PLANO 6. Puertas de la región metropolitana. ....	249
PLANO 7. La región metropolitana .....	252
PLANO 8. Ejes de desarrollo de la región metropolitana.....	253
PLANO 9. Centros de equilibrio de la región metropolitana.....	255
PLANO 10. Pares de los centros de equilibrio de la región metropolitana.....	260

**LISTA DE FOTOS**

FOTO 1.	La aldea .....	25
FOTO 2.	La ciudad compacta .....	28
FOTO 3.	La conurbación .....	32
FOTO 4.	La aglomeración .....	34
FOTO 5.	La suburbanización .....	37
FOTO 6.	La rurbanización .....	40
FOTO 7.	La periurbanización .....	42
FOTO 8.	Municipio Santa Fe de Antioquia (Ant.) ..	250
FOTO 9.	Municipio de Santa Rosa de Osos (Ant.) ..	250
FOTO 10.	Municipio de El Santuario (Ant.) .....	251
FOTO 11.	Municipio de La Pintada (Ant.) .....	251
FOTO 12.	Municipios de Apartadó y Turbo (Ant.) ...	256
FOTO 13.	Municipio de Caucaasia (Ant.) .....	257
FOTO 14.	Municipio de Puerto Berrío (Ant.) .....	257
FOTO 15.	Municipio de Puerto Triunfo (Ant.) .....	258
FOTO 16.	Municipio de La Pintada (Ant.) .....	258
FOTO 17.	Municipio de Ciudad Bolívar (Ant.) .....	259
FOTO 18.	Municipio de Planeta Rica (Córdoba) ....	261
FOTO 19.	Municipio de Barrancabermeja (Sant.) .....	261
FOTO 20.	Municipio de La Dorada (Caldas) .....	262
FOTO 21.	Municipio de Supía (Caldas) .....	262
FOTO 22.	Municipio de Quibdó (Chocó) .....	263

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1. La aldea .....	25
FIGURA 2. La ciudad compacta.....	27
FIGURA 3. La conurbación. ....	32
FIGURA 4. La aglomeración.....	34
FIGURA 5. La suburbanización.....	36
FIGURA 6. La rurbanización. ....	38
FIGURA 7. La periurbanización. ....	41
FIGURA 8. Los procesos de ocupación territorial. ....	75
FIGURA 9. Normativa asociada a las áreas metro- politanas y asociaciones de municipios. ....	153
FIGURA 10. Zona metropolitana del Aburrá .....	180

## **AGRADECIMIENTOS**

Gustavo García R.  
Sergio Bustamante P.  
Zoraida Gaviria G.  
Ana María Arango A.  
María Clara Echeverría R.  
José María Bravo M.  
Horacio Navarro M.  
Jhon Jairo García  
Pedro Pablo Peláez B.  
Víctor Hugo Pineda G.  
Paula Palacio Salazar

Grupo UR - Grupo de Estudios  
Urbano Regionales

Como consecuencia del proceso de industrialización y de la consiguiente terciarización de las grandes urbes, la ciudad ejerce paulatinamente una influencia creciente sobre un territorio cada vez mayor, con el cual se establecen fuertes vínculos que significan no sólo el intercambio de bienes y servicios, sino, además, una relación cultural y unas posibilidades de comunicaciones cotidianas, que crean una gran dependencia entre la ciudad y su entorno inmediato, y entre ésta y la ruralidad de un territorio mayor. Se consolida así, un espacio donde si bien subsisten las identidades de algunos subcentros y otras cabeceras municipales no ligadas a la ciudad central, se presentan innegables relaciones de interdependencia que hacen que el todo sea mayor que la suma de las partes.

Los estudios urbanos y regionales alcanzaron una complejidad manifiesta, con la aparición de términos y vocablos que pretenden establecer sutiles diferencias entre fenómenos

que cuantitativamente presentan características similares, pero cualitativamente ofrecen grandes distinciones, tanto por sus orígenes como por sus consecuencias.

En este estudio, se hace énfasis en los conceptos de orden supramunicipal bajo los cuales se han clasificado, en el ámbito internacional, los procesos de urbanización y la unión de dos o más entidades territoriales como municipios o ciudades; nexo que se crea debido a los fuertes vínculos e interrelaciones físicas, económicas y sociales, que se mantienen entre las mismas y que han dado lugar a miradas que sobrepasan los límites urbanos de una localidad específica.

En la historia urbana y en el análisis espacial aparecen una serie de términos que relacionan los procesos de formación y crecimiento de la ciudad, y de proximidad e interacción espacial entre los agentes que en ellos intervienen. Entre numerosos conceptos figuran: *aglomeración, conurbación, suburbanización, rurbanización y periurbanización; además de otros como metrópoli, metápolis, megaciudades, ciudad territorio, ciudad emergente, ciudad difusa, ciudad región, ciudad dispersa, región urbana, región metropolitana y redes de ciudades.*

El apoyo fundamental para darle validez a la terminología empleada fue el de acudir a autores reconocidos, con el fin de buscar los orígenes de cada uno de los conceptos empleados, analizar su alcance y verificar su validez en el

tiempo; de este modo, las citas bibliográficas se constituyen en la fuente principal de información de los conceptos enunciados.

Justamente, la aplicación de estos conceptos a la planificación urbana generó una nueva aproximación al ordenamiento territorial, a partir de ámbitos geográficos cada vez mayores y más complejos que indujeron a los estudiosos del tema a mirar el territorio con una visión integral. Es por ello que la conceptualización, su comprensión y aplicación deben ser la base para formular políticas y estrategias correctas de planificación.

Examinar este fenómeno implica inicialmente dar una mirada no sólo al desarrollo histórico de una ciudad específica, en este caso Medellín, sino mirar el ámbito internacional bajo el cual estos fenómenos han sido contextualizados y planificados.

Este texto aborda algunos aspectos concernientes a las entidades administrativas y territoriales jurídicamente establecidas en Colombia, así como la conceptualización del Ordenamiento Territorial y la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial. A su vez, se enumeran los hechos que de forma evolutiva han marcado la tendencia de planificación en el Valle de Aburrá.

La conceptualización que enmarca las formas de ocupación territorial y la mirada en retrospectiva de los procesos de planificación que se han dado en Medellín y su región circundante

permiten aproximarse al área y a las características de un territorio más amplio -la región metropolitana- no sólo física sino también social y económicamente, y que, a su vez, da cuenta, de una realidad que ya sobrepasa los límites administrativos y que requiere por tanto, una mirada de largo plazo y unos ejes de planificación regional que no deben ser abordados sectorialmente, sino complementariamente en función del todo integrado.

p. 149). El estudio regional y sus aplicaciones –desarrollo rural, planificación de pueblos, diseño de ciudades (...) están destinados a convertirse en las ideas principales y las ambiciones prácticas de las nuevas generaciones (1996, p. 157).

Expresaba Geddes (citado por Hall, 1996, p. 157):

... «los pueblos deben dejar de extenderse como manchas de tintas o de grasa», deben crecer de una manera botánica, «con hojas verdes alternando con sus rayos dorados»; de esta manera la gente de la ciudad crecería en medio de las vistas y los olores del campo.

Geddes evolucionó las teorías de E. Howard, al extender sus estudios y propuestas al contexto de la **ciudad-región**<sup>1</sup> completa resultante (Hall, 1996, p.157).

Si bien es cierto que la planificación regional empezó con Geddes a partir de ideas surgidas en Francia y cristalizadas en los Estados Unidos, fue con el apoyo de Lewis Mumford que se ordenaron sus ideas de modo coherente, permitiendo que su filosofía fuera retomada por la Asociación para la Planificación Regional de América, a partir de la cual se extendió por el mundo occidental (Hall, 1996, p. 148).

---

1 Las negrillas presentadas en este documento no hacen parte de los textos originales referenciados.

Siguiendo las ideas de Geddes, Mumford (citado por Vergara y De las Rivas, 2004, p. 197) afirma:

La planificación regional no se pregunta sobre la extensión de una zona que puede ponerse bajo el control de la **metrópolis**, sino de qué modo la población y los servicios deben distribuirse de manera que permitan y estimulen una vida intensa y creativa en toda la región... Contempla a la gente, la industria y la tierra como una sola unidad...

23

En este sentido las divisiones políticas, fruto de legados históricos, no siempre reflejan realidades culturales y geográficas, que en últimas son las que enfatizan la necesidad de una mirada que va más allá de unas fronteras, que tal como lo señalaba Heidegger (1997, p. 37): “El límite no es aquello donde algo termina, sino, como ya lo dijeran los griegos, el límite es aquello desde lo cual algo comienza”.

Regiones así consolidadas deben ser analizadas y planificadas en un “grano grueso” que permita fijar directrices generales y estrategias sectoriales en función del todo regional, es decir, de un sistema en red, que no obedece a ningún tipo de división político-administrativa, sino a un cúmulo de relaciones culturales que sólo puede ser expresado con coherencia a una escala espacial mayor.

## 1.2 DE LA CIUDAD EVOLUTIVA A LA CIUDAD COMPACTA

La ciudad, como sistema dinámico, es propia y representativa de la sociedad humana y de una forma específica de la apropiación del territorio, y por ende, de conformación de culturas e identidades que son el sustento de una sociedad en desarrollo. El hombre, en interacción permanente con “el ciudadano”, es el símbolo fundamental de la civilidad, y su germen inicial se dio no sólo por razones económicas y de protección, sino por la innata necesidad del hombre de establecer lazos con sus semejantes.

El paso de la aldea a la ciudad compacta se dio orgánicamente y como un proceso con connotaciones más sociales que físicas, donde las estructuras urbanas simplemente respondieron a la consolidación de unas relaciones sociales.

Inicialmente la **aldea** era un “asentamiento de población de carácter rural, tradicionalmente vinculado a la explotación agraria de sus entornos, y que cuenta con un número reducido de habitantes y viviendas” (Grupo Aduar, 2000, p. 24) (ver foto 1).

En los últimos tiempos, los asentamientos humanos han registrado importantes modificaciones derivadas de los profundos cambios socioeconómicos y espaciales que han sucedido en las áreas rurales (ver figura 1).



Foto 1. La aldea. Fuente: [http://sanpedropalmiches.iespana.es/pueblo\\_archivos/imgpueblo2.jpg](http://sanpedropalmiches.iespana.es/pueblo_archivos/imgpueblo2.jpg).

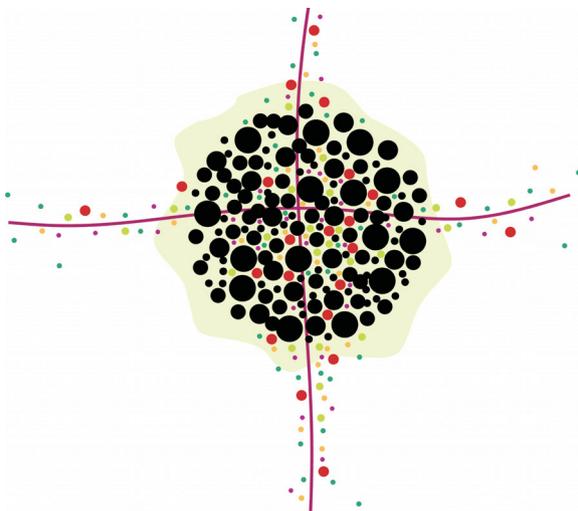


FIGURA 1. La aldea

El modelo de ciudad compacta (ver figura 2) es, seguramente, el que mayor aceptación ha encontrado en el contexto del debate sobre las formas urbanas sostenibles, esto debido a que su forma viabiliza sistemas de movilidad, facilita la eficiencia de las infraestructuras urbanas de servicio, además de propiciar el ahorro energético, la mezcla de usos, la vida urbana, la identidad colectiva y la cohesión social (Vergara y De las Rivas, 2004, p. 219). Más detalladamente, con base en Rogers y Gumuchdjan (2000), se presentan a continuación algunos de los rasgos característicos de este modelo de ciudad:

La ciudad compacta es una ciudad densa y socialmente diversa donde las actividades sociales y económicas se solapan y donde las comunidades pueden integrarse en su vecindario (2000, p. 33).

[...]

La ciudad compacta crece alrededor de centros con actividad social y comercial conectados por transporte público, constituyéndose en focos en torno a los cuales crecen los barrios. La ciudad compacta conforma una red de barrios con sus propios parques y espacios públicos donde se integra toda una variedad de actividades públicas y privadas (2000, p. 38).

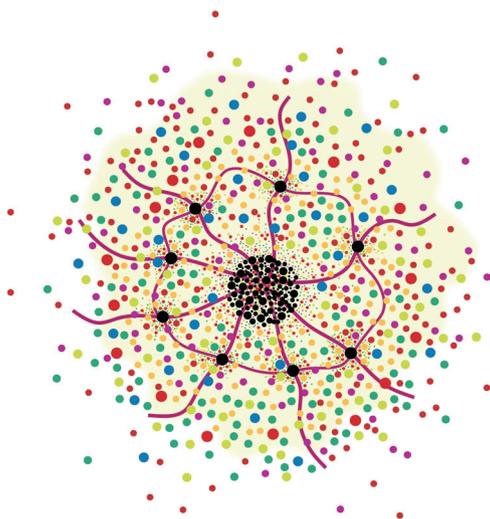


FIGURA 2. La ciudad compacta

Un ejemplo de la transformación de la ciudad compacta lo constituye Vitoria-Gasteiz –País Vasco, España– (ver foto 2) una ciudad que tenía 200.000 personas, a finales del siglo XX, en la cual según sus habitantes:

[...] el transporte público era casi innecesario: comprábamos en el centro o en la calle Gorbea, nos divertíamos en el Casco Viejo, en el Ensanche, en Judizmendi o en la Avenida. Trabajábamos en el centro o en Uritiriasolo, Gamarra o Betoño, polígonos cercanos y bien comunicados. Visitábamos a amigos y familiares a 15 minutos andando.

Ahora compramos en los centros comerciales Boulevard o Gorbeia, nos divertimos allí

y en el pabellón Buesa Arena; trabajamos en Jándiz, el mayor y más insostenible polígono industrial de Europa, con inmensas avenidas y pequeñas calzadas; visitamos a nuestros amigos en los nuevos barrios Lakuabizkarra o en Zabalzana, con grandes y desprotegidas calles donde necesitan el coche hasta para comprar el pan. Trasladan a cientos de empleados de la Caja Vital, de Esmaltaciones, de Pemco, de Fournier... a lugares donde no llega el transporte público. Como no llega donde construyen un gran centro de interpretación de la Naturaleza, que visitaremos en coche (Ciudad Sostenible, 2007).



FOTO 2. La ciudad compacta.  
Fuente: Ciudad Sostenible, 2007

La consolidación de la ciudad compacta se dio en el mundo occidental más como fruto de unas necesidades culturales, que como un

pensamiento conceptual que apuntara a una ciudad a escala humana, caminable, con mezcla de usos y con densidades desde medias a altas. Es la ciudad de “las calles”, de una arquitectura de primer piso, viva y permeable con paramentos continuos y el peatón como protagonista.

Esta sólida urdimbre y densa trama urbana son características de muchas de las ciudades de la primera mitad del siglo XX, donde las relaciones urbano-rurales aun conservaban diferencias sustanciales configuradas alrededor de los usos del suelo y los sistemas de producción.

Más adelante, las presiones sobre los usos del suelo y la renta del mismo, los sistemas de transporte masivo y las altas migraciones urbanas obligaron formas expansivas de ocupación del suelo, donde la satisfacción de la demanda de vivienda, primó sobre la ciudad humana de altos valores cualitativos.

### 1.3 LA CONURBACIÓN Y LA AGLOMERACIÓN

Los albores del siglo XX marcaron grandes transformaciones en los asentamientos urbanos, que se manifiestan no sólo en el uso y apropiación de nuevas tecnologías y la disponibilidad de servicios públicos más eficientes, sino que paralelo a la tecnificación del campo y al incremento de su productividad se generó una alta demanda de mano de obra en las ciudades, con la consiguiente expansión de las mismas, segui-

da de la mejora en los sistemas de transporte público, pero no siempre de un incremento en la calidad del hábitat.

Dicha situación condujo a que los estudiosos de los temas urbanos empezaran a preocuparse, ya no de la ciudad dentro de sus estrechos límites políticos, sino de la región que forzosamente seguía el impacto del proceso urbanizador.

Patrick Geddes (citado por Hall, 1996, p. 156), en su libro *Cities in Evolution* (1915) observaba que:

... las nuevas tecnologías *neotécnicas*<sup>2</sup> –la energía eléctrica, el motor de combustión interna– ya estaban haciendo que las grandes ciudades se dispersaran y de este modo se formaran conglomeraciones: sería necesario encontrar un nombre para estas ciudades-región, para esta agregación de ciudades. No las podemos llamar constelaciones; conglomeración ya parece más adecuado, pero puede resultar poco apreciativo; ¿qué me dicen de «*conurbación*»?

De esta manera, según Vergara y De las Rivas (2004, p. 195), Geddes no utiliza el término metrópolis y acuña el de conurbación, concepto con el que explica:

---

2 Geddes llamó era “neotécnica” a la nueva época de descentralización industrial (Hall, 1996, p. 155).

[...] el sistema urbano complejo formado por agrupaciones de ciudades industriales y otros núcleos próximos que conservan su identidad. Aunque aparezcan satélites o *ciudades dormitorio*s, las relaciones de dependencia son más intensas en la aglomeración urbana que en la conurbación, que es siempre policéntrica y más inestable.

Sorribes (1999, p. 8) enuncia una categoría de la conurbación, según la cual, cuando no hay una ciudad central claramente predominante en el conjunto de la aglomeración, se habla de conurbación. (Ver figura 3 y foto 3). Complementariamente, según Fuente (1999, p. 261):

El término conurbación se aplica a un grupo de ciudades que están situadas próximas las unas a las otras, sin ninguna relación jerárquica, es decir, todas tendrían la misma categoría. Se trata, pues, de un área muy urbanizada, en la que las ciudades están muy próximas y constituyen casi un continuo urbano, sin haberse planteado ningún plan preconcebido.

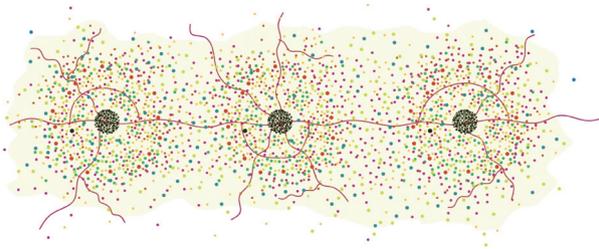
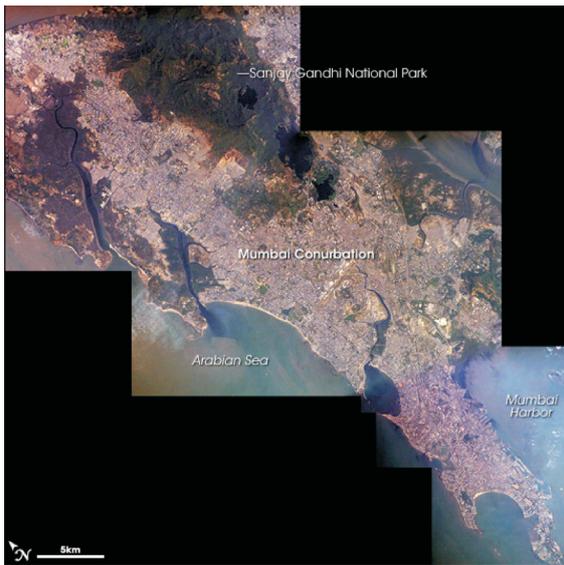


FIGURA 3. La conurbación

FOTO 3. La conurbación. Fuente: [eol.jsc.nasa.gov/.../Mumbai\\_India.htm](http://eol.jsc.nasa.gov/.../Mumbai_India.htm).

“En algunos casos la conurbación puede derivar hacia una gran *aglomeración urbana*, por la preeminencia de una de las ciudades, o a un tipo particular de aglomeración polinuclear complementaria, por la especialización de cada

ciudad en una función” (Grupo Aduar, 2000, p. 107).

En Grupo Aduar (2000, p. 20) se expone la **aglomeración** (ver figura 4 y foto 4) en los siguientes términos:

Forma de ocupación del suelo en la que una **ciudad principal**, afectada por un rápido crecimiento, genera la aparición en su entorno de una corona metropolitana o coronas de núcleos de población, funcionalmente dependientes, pero sin ningún alcance jurídico o administrativo. [...] El conjunto resultante, fenómeno generalizado en el siglo XX, forma una unidad de construcciones continuas y de espacio económico donde actividades y funciones se difunden e interpenetran, en esa área predominantemente urbana. Dicha unidad es considerada, a veces, un área metropolitana, de facto, pero sin alcance jurídico. [...] Este proceso de difusión espacial y económica de la ciudad sin límites, sobrepasando el estrecho marco municipal, es lo que da lugar, finalmente, a la aparición del fenómeno metropolitano, como respuesta organizada administrativa y políticamente, es decir como ente local supramunicipal.

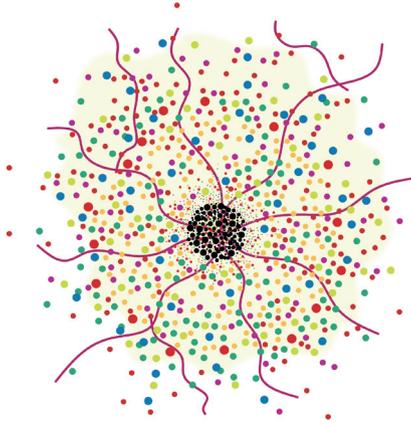


FIGURA 4. La aglomeración



FOTO 4. La aglomeración.  
Fuente: Rogers y Gumuchdjian, 2000, p. 24

De acuerdo con lo anterior, es claro que la conurbación representa el fenómeno de ciudades complementarias, sin una jerarquía definida y sin ningún tipo de plan integral preconcebido; son ciudades que están situadas próximas las unas a las otras, aunque no necesariamente con continuidad urbana; por su lado, la aglomeración presenta una centralidad marcada y si bien puede ser polinuclear, el centro inicial nunca pierde su preponderancia (ver tabla 1).

#### 1.4 LA SUBURBANIZACIÓN, LA RURBANIZACIÓN Y LA PERIURBANIZACIÓN

La suburbanización es una clara expansión del crecimiento de la ciudad como consecuencia de la posibilidad de contar con buenas infraestructuras y una buena red de transporte (Fuente, 1999, p. 312). Ver figura 5.

[...] desde un punto de vista espacial las áreas suburbanas son adyacentes a los espacios de edificación continua propiamente urbanos, suelen ser espacios de transición entre las ciudades y las áreas rurales, donde entran en competencia las funciones urbanas con las rurales; suelen mostrar bajos niveles de densidad demográfica y un alto volumen de movimientos pendulares que se dirigen a las áreas propiamente urbanas debido a la vinculación funcional de sus poblaciones residentes; existe una corres-

pondencia entre las áreas suburbanas y la denominada “Urban Fringe” que es el área de influencia directa de una ciudad (Bryant, Russwurm, McLellan, 1982 citados por Ferrás, 2000).

[...]

En definitiva, la *suburbanización* es un proceso clásico en las ciudades a través del cual se producen movimientos de desconcentración demográfica hacia su periferia; en él intervienen personas de diferente condición social que son atraídas por motivaciones también muy distintas. A través de la suburbanización se crea un área suburbana en una antigua área rural, generándose conflictos de competencia sobre los usos del suelo y segregación social (Ferrás, 2000).

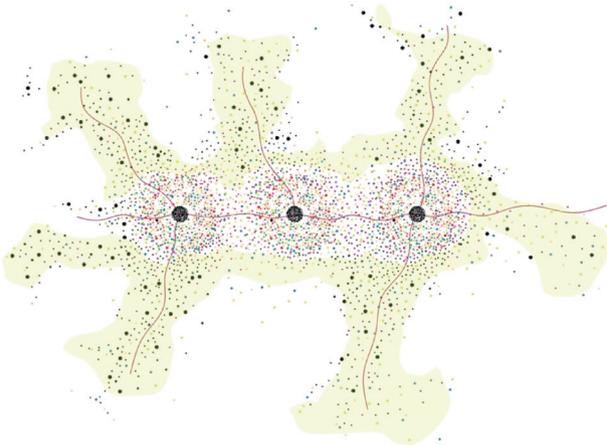


FIGURA 5. La suburbanización



FOTO 5. La suburbanización.

Fuente: commons.wikimedia.org/wiki/File:Etalement\_urb...

La *suburbanización* generalmente se da siguiendo ejes de vías que comunican la ciudad central con otras ciudades intermedias; su población desarrolla actividades urbanas, se apoya en el transporte público y en menor medida, en el automóvil particular (ver foto 5).

Por otra parte, el término “*rurbanización*”<sup>3</sup>, que fue introducido por G. Bauer y J. M. Roux en 1976, resulta del proceso de urbanización acelerado del espacio rural, de la imbricación de zonas rurales y de espacios urbanizados periféricos; debe ser distinguida de la *suburbanización* que es el desarrollo continuo del espacio alrededor de las ciudades y de la *periurbanización* que denota la urbanización continua en las fran-

---

3 Algunos autores también la denominan rururbanización.

jas de las aglomeraciones. La *rurbanización* se organiza alrededor de núcleos del hábitat rural sin crear un tejido continuo. La mayoría de su población ejerce actividades y adopta un modo de vida urbano (Merlin y Choay, 1988, p. 596) (ver figura 6).

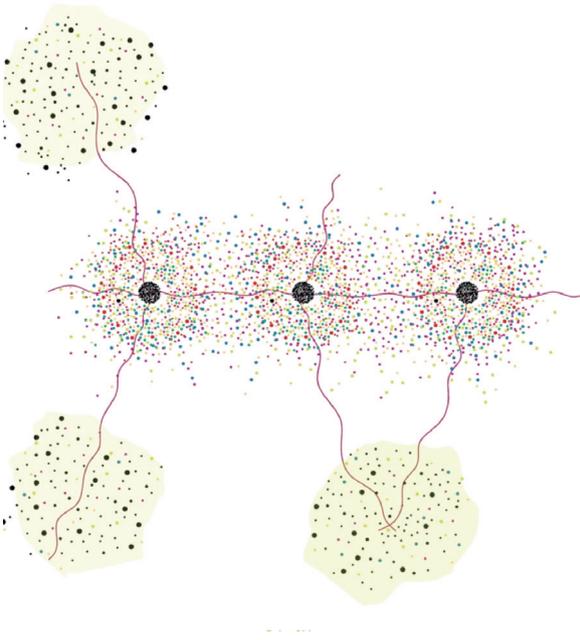


FIGURA 6. La rurbanización

Es característico de la *rurbanización* la aparición de unidades cerradas de vivienda (*gated communities*), y aún la aparición de enclaves comerciales, proyectos ancla, en los cruces principales de acceso a las zonas urbanas. El todo

conforma un paisaje campestre más propio de parques urbanos ornamentales que de un paisaje rural que encuentra en la productividad agropecuaria su razón fundamental. La aparición de actividades agropecuarias productivas ocurre más como un *hobby*, que como una actividad verdaderamente rentable.

La *rurbanización* trae como consecuencia fundamental el desplazamiento de la población campesina, y genera una especulación con el suelo en la cual las plusvalías son apropiadas por los promotores, sin asumir ninguna responsabilidad sobre el contexto territorial resultante.

El fenómeno de *rurbanización* está relacionado con varios problemas que se presentan al ciudadano de clase media (foto 6):

No puede pagar una vivienda amplia en las áreas consideradas como buenas y saludables de las ciudades o de la periferia urbana. En consecuencia prefiere abandonar el espacio contaminado de la ciudad e ir a vivir a un área natural, donde además la construcción de una vivienda le va a resultar mucho más barata. El único inconveniente puede ser la necesidad de mantener uno o más vehículos como medio de transporte para tener la movilidad necesaria (Fuente, 1999, p. 309).



FOTO 6. La rurbanización

Fuente: [geonotas-sonarterrestrecafeatero.blogspot.com/...](http://geonotas-sonarterrestrecafeatero.blogspot.com/...)

El término *rurbanización* refleja una tendencia del ciudadano a buscar lugares con una calidad ambiental que se asimile a aquella que presenta la ruralidad; se da a partir de vías de comunicación que permiten poner en contacto la ciudad central con sectores donde es posible desarrollar núcleos de vivienda dispersos en áreas que anteriormente presentaban una única vocación rural. Esta población se ve atraída a estos lugares no sólo por factores ambientales, sino económicos derivados de la fácil adquisición de tierras y viviendas en lugares de economía campesina; se apoya fundamentalmente en el vehículo particular.

A partir de los años 80, el término de “*rurbanización*” es cada vez más reemplazado por el de

“periurbanización”, término empleado por primera vez en 1967 por J.-B. Racine en un artículo “Exurbanización y metamorfosis periurbana”. J. Beaujeu-Garnier explica la necesidad de definir un nuevo término que remplace el ya consagrado de “*banlieue*”: se debe mirar lo que está alrededor de la aglomeración (ciudad + *banlieues*); estas serían las franjas, los márgenes de la aglomeración que no están aún comprendidos dentro de lo urbano. Es el espacio sometido al avance del frente urbano. El término *periurbano* aparece muy útil con el fin de comprender una nueva realidad, un lugar de contacto donde se interpenetran y se confrontan dos mundos: el rural y el urbano (Aquachar-Charpentier, 1997, p. 7) (figura 7).

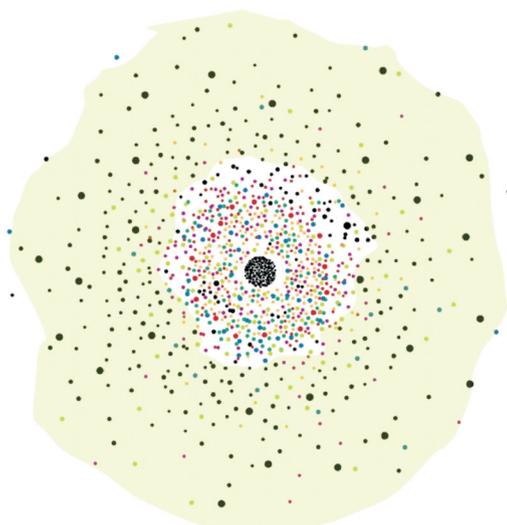


FIGURA 7. La periurbanización

TABLA 1. Características predominantes de los procesos de ocupación territorial

Procesos de ocupación	Usos del suelo	Actividad económica	Transporte	Estrato	Tipo de Vivienda	Densidad*	Centralidad	Tipo de Ocupación	Surgimiento
Conurbación	Mixto	Secundario y Terciario	Público	Mixto	Mixta	Media-Alta	Policéntrica	Planificación por sectores	Inicio s. XX
Aglomeración	Mixto	Secundario y Terciario	Público	Mixto	Multi-familiar	Alta	Centro dominante	Concentrada-Planificada	Inicio s. XX
Suburbanización	Residencial	Secundario y Terciario	Público	1-4	Unifamiliar	Baja	NO	No planificada	A partir de 1950
Rurbanización	Residencial	NO	Privado	4-6	Unifamiliar	Baja	NO	Parcelación-Loteo	1970
Periurbanización	Residencial	NO	Público	1-4	Mixta	Baja	NO	Crecimiento espontáneo	1980

\*Se entiende por densidad baja aquella que no sobrepasa las 5 viviendas por hectárea bruta, por densidad alta aquella que está por encima de 60 viviendas por hectárea bruta.

- Al revisar los estudios y las tendencias de los teóricos que se han ocupado del tema, se observa que no existe un pleno acuerdo entre ellos para designar unívocamente las nuevas realidades territoriales que se están dando en las urbes posmodernas.
- En opinión de Gustavo Petro, ex candidato a la Presidencia de la República de Colombia 2010: “El ordenamiento territorial debe sustentarse en dos aspectos fundamentales para el futuro del país: la cultura y el agua”, concepto de gran relevancia y que adquiere toda su validez en el momento actual.
- Es preciso insistir en la necesidad aprobar y desarrollar la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial –LOOT– como condición para diseñar las regiones de acuerdo con su singularidad. Sería conveniente que los límites político-administrativos municipales respondieran a realidades socioculturales.

Esta ley debe incluir una revisión de la actual Ley de Áreas Metropolitanas, que obvie los problemas señalados.

- Las divisiones políticas, fruto de legados históricos, no siempre reflejan **realidades culturales y geográficas**, que en últimas son las que enfatizan la necesidad de una mirada que va más allá de unas fronteras que tal como lo señalaba Heidegger (1997, p. 37): “El límite no es aquello donde algo termina, sino, como ya lo dijeran los griegos, el límite es aquello desde lo cual algo comienza”.
- Las regiones deben ser analizadas y planificadas en un “grano grueso” que permita fijar directrices generales y estrategias sectoriales en función del todo regional, es decir, de un sistema en red, que no obedece a ningún tipo de división político-administrativa, sino a un cúmulo de relaciones culturales y geográficas que sólo puede ser expresado con coherencia a una escala espacial mayor.
- Las modificaciones propuestas a la legislación vigente sobre áreas metropolitanas permitirían hacer más efectivo el papel de éstas dentro del territorio bajo su jurisdicción, pero también es claro que la concertación con una región mayor –región metropolitana–, no está cobijada por las actuales leyes, a pesar de que dicha región es objeto de múltiples acciones derivadas de las decisiones tomadas en el área central. La necesidad de una planificación concertada a “grano grueso” de una región mayor, cada vez se constituye

## BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía de Medellín y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo-PNUD. 1997. *Plan estratégico de Medellín y el Área Metropolitana. 2015 La visión y los proyectos*. Litografía especial.
- Alcaldía de Medellín, Área Metropolitana del Valle de Aburrá y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo-PNUD. 1997. *Plan estratégico de Medellín y el Área Metropolitana. 2015 El futuro de la ciudad metropolitana*. Litografía especial.
- Anastassov, Christo. 1974. *La Charte D'Athenes et L'Habitat*.
- Aquachar-Charpentier, Marya. 1997. *Le Peri - Urban. Note de synthese et bibliographie*. Centre de Documentation de l'Urbanisme. Université de Toulouse.
- Arbeláez S., Calle J., Carlos Julio, Luis Fernando, Botero G., Fabio, Escobar R., Luis Fernando, Ruiz P., Juan Camilo, Vélez S., Gladys, Calle B., Carlos Eugenio, Acevedo P., Jaime Alberto. 1998. *Directrices generales de ordenamiento territorial del departamento de Antioquia y de la zona central de influencia del desarrollo urbano metropolitano*. Secretaría de Obras Públicas Departamentales.

- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. 2001. *Proyecto Metrópoli 2002-2020*. Plan Integral de Desarrollo Metropolitano del Valle de Aburrá.
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. 2007. *Directrices metropolitanas de ordenamiento territorial. Hacia una región de ciudades*. Documento técnico de soporte. Acuerdo Metropolitano No. 15/ noviembre de 2006.
- Ascher, François. 2010. *Métapolis ou l'avenir des villes*.
- Bardet, Gaston. 1959. *El urbanismo*. Editorial Universitaria de Buenos Aires. Argentina.
- Barrera Correa, Héctor. 1982. *Medellín. Evolución histórico-demográfica*. Planeación Metropolitana. Medellín.
- Borja, Miguel. 2000. *Estado, sociedad y ordenamiento territorial*. Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales – IEPRI – CEREC. Bogotá.
- Botero Gómez, Fabio. 1994. *Cien años en la vida de Medellín*. Concejo de Medellín.
- Botero Herrera, Fernando. 1996. Medellín 1890-1950. *Historia urbana y juegos de intereses*. Editorial Universidad de Antioquia.
- Calle Jaramillo, Carlos Julio. Poveda Ramos, Gabriel y Wolff Isaza, Hector. 1981. *Medellín. Elementos básicos para su desarrollo planificado*. Cámara de Comercio de Medellín.

- Alba Castro, José Miguel. 2000. *Las centralidades del POT de Santafé de Bogotá* [en línea]. En: Bitácora 4 (1), disponible en: [http://facartes.unal.edu.co/portal/publicaciones/bitacoraut/4/articulos/centralidades\\_del\\_pot\\_santafe\\_bogota.pdf](http://facartes.unal.edu.co/portal/publicaciones/bitacoraut/4/articulos/centralidades_del_pot_santafe_bogota.pdf), recuperado: 25 de octubre de 2009.
- Bustamante, Sergio. 2006. *Líneas generales para la reglamentación de las asociaciones de municipios* [en línea]. Federación Colombiana de Municipios, gtz y Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo, disponible en: [www.fcm.org.co/fileadmin/gestion/pdf/asolineas.pdf](http://www.fcm.org.co/fileadmin/gestion/pdf/asolineas.pdf), recuperado: 27 de octubre de 2009.
- Cardarello, Antonio y Rodríguez, Jorge. s.f. *Las redes de ciudades como herramienta privilegiada para la gestión de cooperación descentralizada* [en línea], disponible en: [http://www.observ-ocd.org/scripts/ftpisa.dll?fnew?ocd&libreria/Anuario2\\_2.pdf](http://www.observ-ocd.org/scripts/ftpisa.dll?fnew?ocd&libreria/Anuario2_2.pdf), recuperado: 12 de febrero de 2010.
- Ciudad Sostenible. 2007. *Movilidad y Sostenibilidad*. [en línea], disponible en: <http://ciudadesostenible.wordpress.com/2007/11/25/movilidad-y-sostenibilidad/>, recuperado: 12 de octubre de 2009.

Diccionario de Construcción y Arquitectura. 2006. [en línea], disponible en: <http://arte-y-arquitectura.glosario.net/construccion-y-arquitectura/urbanizaci%F3n-difusa-7716.html>, recuperado: 5 de febrero de 2010.

Dirección de Desarrollo Territorial Sostenible - DDTS. 2004. *Las Asociaciones de Municipios, Desarrollo e Integración Regional* [en línea], disponible en: [www.dnp.gov.co/archivos/documentos/.../1aasociacionmunicipios.pdf](http://www.dnp.gov.co/archivos/documentos/.../1aasociacionmunicipios.pdf), recuperado: 30 de octubre de 2009.

Ferrás, Carlos. 2000, agosto. *Ciudad dispersa, aldea virtual y revolución tecnológica. Reflexión acerca de sus relaciones y significado social*, en Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales No. 69(68). Universidad de Barcelona [en línea], disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/sn-69-68.htm>, recuperado: 11 de febrero de 2010.

Hall, Peter. 2009. *Entrevista* [en línea], disponible en: <http://actualidadlocal.blogspot.com/2009/06/peter-hall-urbanista-lo-que-cambia-un.html>, recuperado: 17 de marzo de 2010.

Llop Torné, Josep M<sup>a</sup>. s.f. *Megalopolis. Metrópolis y Ciudades Intermedias del mundo*. Documento 5. [en línea], disponible en: <http://www.paeria.es/ciemes/cas/docs/D5.pdf>, recuperado: 22 de octubre de 2009.

Medellín Cómo vamos. 2007. *Consulta con expertos. John Jaime Bustamante* [en línea], disponible en: <http://www.medellincomovamos.org/bitcache/bfac47d4358104cdfbd456577cb95d55e479a563?vid>

*La región metropolitana: una nueva dimensión*

se terminó de imprimir en diciembre de 2010.

Para su elaboración se utilizó papel Bond Alta Blancura de 90 g,  
en páginas interiores, y propalcote 250 en la carátula.

Fuentes tipográficas: Transit521 BT en 11,5 puntos para texto  
corrido, y Transit511 BT en 15 puntos para títulos.