



Vigilada Mineducación

**¿Debería el municipio de Rionegro integrarse al Área Metropolitana del Valle de Aburrá? Implicaciones jurídicas y políticas**

**Maria Camila Acendra Vasco**

**Jordy Kevin Parra Monsalve**

**Trabajo de grado**

**Asesora:**

**María Eugenia Ramos Villa**

**UNIVERSIDAD EAFIT**

**Escuela de Finanzas, Economía y Gobierno**

**Maestría en Gobierno y Políticas Públicas**

**Medellín**

**2023**

## Contenido

<b>Resumen ejecutivo</b> .....	3
<b>Executive abstract</b> .....	5
<b>Introducción</b> .....	7
<b>Visión general del conocimiento actual</b> .....	10
<b>Políticas existentes relacionadas con el tema</b> .....	13
• <b>El intento de Rionegro para establecer un esquema asociativo</b> .....	13
• <b>Acuerdo de voluntades para la creación de la Región de Planificación y Gestión</b> 14	
• <b>El ingreso de Envigado al AMVA</b> .....	15
<b>Cuestiones Clave</b> .....	17
• <b>Movilidad</b> .....	18
• <b>Seguridad</b> .....	20
• <b>Ordenamiento territorial</b> .....	22
• <b>Ambiental</b> .....	24
<b>Conclusiones y recomendaciones</b> .....	28
<b>Anexos</b> .....	37
<b>Transcripción de entrevistas</b> .....	37

## **Resumen ejecutivo**

El presente análisis prospectivo tuvo como foco analizar las implicaciones jurídicas y políticas para Rionegro en el caso de una eventual adhesión de este municipio al Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA) que como esquema asociativo territorial busca promover e impulsar estrategias de desarrollo y procesos regionales sólidos desde una mirada de gobernanza; la mencionada Área Metropolitana actualmente está integrada por los municipios de Barbosa, Girardota, Copacabana, Bello, Itagüí, Sabaneta, Envigado, La Estrella, Caldas y Medellín como municipio núcleo. Dentro de este abordaje se reflexionó acerca de las ventajas y desventajas de esta incorporación para Rionegro.

A propósito de los debates que han surgido en entornos académicos sobre algunas propuestas acerca de esquemas asociativos que pueden ser objeto de creación e impulso en las regiones de Antioquia, se suscitó la discusión sobre las estrategias para Rionegro y los municipios de Oriente cercano o zona del Valle de San Nicolás, en la constitución del esquema que más les conviene para su desarrollo, en el tintero está la posibilidad de un área metropolitana en el Oriente cercano, sin embargo, ésta no se ha concretado por múltiples factores políticos y de planeación; en particular, este esquema tiene entre sus detractores a aquellos que consideran que un área metropolitana de Oriente con Rionegro como municipio núcleo, favorecería más a Rionegro que a los demás municipios más pequeños; igualmente se ha planteado la posibilidad de constituir una PAP – Provincia de Administración y Planificación con Rionegro como uno de los municipios constituyentes pero tampoco esta idea ha tenido mucho eco a la fecha, ya que Rionegro le apunta más a la figura de área metropolitana. Teniendo en cuenta lo anterior, toma fuerza la iniciativa sobre la adhesión de Rionegro al Área ya constituida del Valle de Aburrá, aunque al momento aún no se materializa esta propuesta.

Es de suma importancia el análisis prospectivo desarrollado el cual brinda reflexiones académicas a la discusión frente a situaciones que eventualmente se pueden dar en torno al objeto de estudio, que expone herramientas para reconocer y eventualmente plantear el aprovechamiento de oportunidades y capacidades supramunicipales entre Rionegro y los municipios que conforman el AMVA; lo anterior, a partir del análisis de las dimensiones políticas y jurídicas de esta relación intergubernamental.

Se propone la integración territorial de este municipio al AMVA teniendo en cuenta que uno de los objetivos de las relaciones intergubernamentales es promover el desarrollo de las potencialidades de cada uno de los municipios partícipes a partir de lo que puedan aportar;

por lo que destacamos que Rionegro es un municipio de primera categoría según clasificación de la Ley 617 del 2000 y se ubica en el Valle de San Nicolás, al oriente del departamento de Antioquia, tiene una densidad poblacional de 744,87 Hab / Km<sup>2</sup> y de acuerdo con el censo del DANE del 2018, su población asciende a 135.465 habitantes, el 61% habita en zona urbana y el 39% en centros poblados rurales y zona rural dispersa. Se resalta también, su vocación económica la cual se despliega en diferentes áreas, por ejemplo el sector industrial, relacionado con la prestación de bienes y servicios en la zona franca, la presencia de múltiples empresas de orden nacional (Familia-Sancela, Pintuco, Nacional de Chocolates, entre otros) además, la presencia del aeropuerto internacional José María Córdova que genera y estimula actividades económicas propias de esta terminal aérea, que recientemente desencadenó un acuerdo de voluntades para la fundación de un esquema asociativo tipo Región de Planificación y Gestión Aeroportuaria (RPG) entre los municipios de Rionegro, Marinilla, Guarne, San Vicente Ferrer, La Ceja, El Retiro, El Santuario y La Unión.

Además, se deben tener en cuenta los efectos de la pandemia que desataron un traslado masivo de personas que residían en los municipios del AMVA hacia Rionegro y el Oriente cercano, lo que aceleró la demanda de bienes y servicios relacionados con actividades comerciales, académicas, económicas y de salud que estimularon la economía rionegrera y se convirtieron en un desafío para las capacidades locales que se vieron limitadas ante estas exigencias.

De ahí que abordar las implicaciones jurídicas y políticas de esta integración para Rionegro, permite un acercamiento con proyección a futuro y ayuda a establecer si esta unión beneficia a este municipio y mejora sus capacidades en relación con las establecidas en la actualidad; es decir, si es posible que esto mejore su esfera social, económica, académica, medio ambiental, de infraestructura de transporte y seguridad ciudadana por mencionar algunos.

En suma, se espera que este trabajo constituya una fuente de insumo que brinde herramientas de solución para los dirigentes políticos que lideran procesos de asociación y en especial para los tomadores de decisiones que encuentran en este esquema una oportunidad de desarrollo regional territorial.

Es importante anotar que el alcance del presente estudio no incluye analizar la conveniencia de adoptar otras figuras como la mencionada Provincia de Administración y Planificación (PAP) o la Región de Planificación y Gestión Aeroportuaria (RPG); sólo incluye el análisis de conveniencia para Rionegro frente a la posible adhesión al AMVA.

**Palabras claves:** área metropolitana, descentralización, hechos metropolitanos, esquemas asociativos, autonomía territorial.

### **Executive abstract**

The present prospective analysis was focused on analyzing the legal and political implications for Rionegro in case of an eventual adhesion of this municipality to the Metropolitan Area of the Aburrá Valley (AMVA), which as a territorial associative scheme seeks to promote and foster development strategies and solid regional processes from a governance perspective; The aforementioned Metropolitan Area includes the municipalities of Barbosa, Girardota, Copacabana, Bello, Itagüí, Sabaneta, Envigado, La Estrella, Caldas and Medellín as the core municipality. Within this approach, we focused on the advantages and disadvantages of this incorporation for Rionegro. Regarding the debates that have arisen in academic environments about some proposals related with associative schemes that can be created and help to promote the regions of Antioquia, a discussion was raised about the strategies for Rionegro and the municipalities of the Near East of Antioquia state or San Nicolás Valley zone, as it is also called, in order to find out the scheme that best suits them for their development, on the desk, we find the possibility to create a metropolitan area in the Near East, however, this has not happened due to multiple political and planning factors; In particular, this scheme has among its detractors, those people who consider that a metropolitan area in the East with Rionegro as the core municipality would favor Rionegro more than other smaller municipalities; likewise, the possibility of establishing a PAP – Province of Administration and Planning with Rionegro as one of the constituent municipalities has been raised, but this idea has not had much echo to date either, since Rionegro favors more the figure of a metropolitan area. Taking into account the above, the initiative on the adhesion of Rionegro to the already constituted Area of the Aburrá Valley is gaining strength, although at the moment this proposal has not yet formalized.

The developed prospective analysis is of the utmost importance, for it provides academic reflections to the discussion in the face of situations that may eventually arise around the object of study, which exposes tools to recognize and eventually propose the use of opportunities and supra-municipal capacities between Rionegro and the municipalities that make up the AMVA; the foregoing, based on the analysis of the political and legal dimensions of this intergovernmental relationship.

The territorial integration of this municipality to the AMVA is proposed, taking into account that one of the objectives of intergovernmental relations is to promote the development of the

potential of each of the participating municipalities based on what they can contribute; Therefore, we highlight that Rionegro is a first category municipality according to the classification of Law 617 of 2000 and is located in the San Nicolás Valley, at the east of the department of Antioquia, has a population density of 744.87 Inhab / km<sup>2</sup> and according to the 2018 DANE census, its population is 135,465 inhabitants, 61% live in urban areas and 39% in rural populated centers and dispersed rural areas. Its economic vocation is also highlighted, which is deployed in different areas, for example the industrial sector, related to the provision of goods and services in the free taxes zone and the presence of multiple national companies (Familia-Sancela, Pintuco, Nacional de Chocolates, among others); in addition, Rionegro counts with the José María Córdova international airport that generates and stimulates economic activities typical of an aerial terminal, which recently triggered an agreement of wills for the foundation of an Airport Planning and Management Region type associative scheme (RPG) including the municipalities of Rionegro, Marinilla, Guarne, San Vicente Ferrer, La Ceja, El Retiro, El Santuario and La Unión.

In addition, the effects of the pandemic unleashed a massive movement of people who used to live in the AMVA municipalities, to Rionegro and the Near East; this phenomenon must be taken into account, because it accelerated the demand for goods and services related to commercial, academic, economic and health activities that stimulated the economy of Rionegro and became a challenge for local capacities that were limited by these demands.

Hence, addressing the legal and political implications of this integration for Rionegro allows an approach with a future projection and helps to establish if this union benefits this municipality and improves its capacities in relation to those currently established; that is to say, if it is possible that this improves their social, economic, academic, environmental sphere, transport infrastructure and citizen security to name a few.

In short, it is expected that this work constitutes a source of input that provides solution tools for political leaders who lead association processes and especially for decision makers who find in this scheme an opportunity for territorial regional development.

It is important to note that the scope of this study does not include analyzing the convenience of adopting other figures such as the aforementioned Administration and Planning Province (PAP) or the Airport Planning and Management Region (RPG); it only includes the convenience analysis for Rionegro in terms of a possible adhesion to the AMVA.

**Key words:** metropolitan area, decentralization, metropolitan facts, associative schemes, territorial autonomy.

## **Introducción**

El sueño inacabado de la Constitución Política de 1991 frente a la descentralización de los territorios por fuera de la visión eminentemente centralizada en Bogotá ha delineado un nuevo derrotero de desarrollo en el ámbito local que busca garantizar la coordinación de los diferentes niveles de gobierno a partir de la conformación de esquemas asociativos territoriales bajo diversas figuras que se han establecido por el ordenamiento jurídico en la Ley 1454 de 2011, y de manera especial, la establecida en la Ley 1625 de 2013 y que dispone el régimen para las Áreas Metropolitanas, esquema el cual es objeto de estudio del presente análisis.

Dicho esto, surge un instrumento valioso para gestionar asuntos de forma conjunta que trasciende lo netamente municipal y que se consolida en forma de asociación, porque proporciona posibilidades de unión para generar estrategias horizontales de solución para hechos que pueden ser afines a zonas como el Oriente cercano y el Valle de Aburrá.

Podemos enunciar algunos fenómenos comunes a ambos lugares mencionados tales como una lucha territorial por el control delincriminal principalmente por el expendio de drogas, fenómenos que deben abordarse de forma coordinada y que hoy hace parte de las alternativas de acción formuladas desde el AMVA; adicionalmente, el crecimiento inusitado de Rionegro ha fomentado una demanda de bienes y servicios amplia en sus pobladores, los cuales generan una alta necesidad de movilización de personas en transporte público y privado desde el Valle de Aburrá hacia Rionegro y viceversa, en busca de satisfacer necesidades y concretar negocios, por ende, la planificación en materia de transporte no se puede concebir de forma aislada y tendrá que pensarse a manera de región. Estos problemas como otros que afectan nuestras regiones e inciden en sus procesos organizativos y de planeación van en línea con lo expresado por Bateman, A., et al. (2020):

El desbalance territorial en términos de desarrollo pone en la agenda problemáticas asociadas a la heterogeneidad territorial, a las capacidades institucionales y la necesidad de plantear mecanismos alternativos que promuevan procesos colaborativos entre entidades territoriales para gestionar recursos, proyectos y procesos de integración territorial, que permitan aprovechar las ventajas de las economías de escalas. (p.15)

Uno de los esquemas colaborativos más potentes en este sentido, son las áreas metropolitanas, que traen algunos requisitos y sistemas organizativos para afrontar hechos metropolitanos en objetivos de mediano y largo plazo. De acuerdo con lo planteado en el artículo 2° de la Ley 1625 de 2013:

Objeto de las Áreas Metropolitanas. Las Áreas Metropolitanas son entidades administrativas de derecho público, formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo, vinculados entre sí por dinámicas e interrelaciones territoriales, ambientales, económicas, sociales, demográficas, culturales y tecnológicas que para la programación y coordinación de su desarrollo sustentable, desarrollo humano, ordenamiento territorial y racional prestación de servicios públicos requieren una administración coordinada.

En consonancia con lo expuesto, Rionegro debe abordar varios problemas en su gestión municipal entre los que se encuentran el crecimiento acelerado en temas económicos, aeroportuarios, poblacionales; su territorio, por ejemplo, crece de forma desbordada tanto de forma vertical como horizontal, además el asentamiento de industrias de gran influencia en el contexto nacional hacen que Rionegro sea hoy un territorio con grandes peculiaridades, las cuales se podrían acometer de mejor manera a través de una administración coordinada con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá pues es posible integrar aspectos relacionados al transporte público, evaluando soluciones de transporte masivo, como ya se mencionó; por otro lado, también se puede auspiciar un control centralizado de la inspección y vigilancia en temas ambientales en la zona urbana, comunes a la región, aunque es importante anotar que Rionegro, a diferencia de los 10 municipios que hoy integran el AMVA; no hace parte de la cuenca del río Medellín-Porce que a su vez, hace parte de la cuenca del río Cauca; Rionegro hace parte de la gran cuenca del río Magdalena al tributar las aguas de sus corrientes superficiales al sistema del río Nare y luego al Magdalena. Finalmente, en temas de seguridad ciudadana, ya que los fenómenos criminales traspasan fronteras, las organizaciones al margen de la ley cooptan los territorios, situación que no es ajena a Rionegro y el AMVA y aquí, los límites entre las zonas rurales de Medellín y Rionegro, por el nororiente de Medellín, favorecen el desplazamiento de las bandas y en general de los grupos al margen de la ley, con lo cual buscar estrategias conjuntas con el liderazgo del AMVA puede facilitar el control.

Particularmente, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá ha sido un referente exitoso de descentralización que ha potenciado el desarrollo en escenarios de conurbación, sin embargo, aún puede seguir expandiéndose después de la reciente unión de Envigado;

estamos hablando de un nuevo partícipe prometedor -Rionegro- el cual se ha desgastado en debates propios de la región del oriente antioqueño y que a la fecha no se ha decantado por constituir un área metropolitana en el oriente ni una provincia administrativa y de planificación; sólo se ha dado inicio a un proceso muy preliminar, liderado por la Gobernación de Antioquia, para validar las ventajas de una asociatividad tipo RPG para el área aeroportuaria del oriente y que está integrada por Rionegro, Marinilla, Guarne, San Vicente Ferrer, La Ceja, El Retiro, El Santuario y La Unión, figura que no es excluyente de otros esquemas de asociación territorial.

Paralelamente ha quedado latente la discusión de una eventual adhesión de Rionegro al AMVA, propuesta que ha surgido predominantemente desde el AMVA y que poco se ha discutido en el municipio de Rionegro; dicha propuesta ha estado relegada a los escenarios de disertación académica y recientemente en palabras expresas del Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Juan David Palacio Cardona, en el “Primer Foro Esquemas Asociativos Territoriales: un impulso a la descentralización” celebrado en el distrito de Medellín el día 10 de agosto del año 2022, se expuso la necesidad de crear más áreas metropolitanas, puntualizando que en Antioquia pueden establecerse dos adicionales a la existente, la de Oriente y del Urabá, pero simultáneamente dejó en el aire la insinuación en clave de la integración de Rionegro al Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Es así como dados los diferentes esquemas asociativos territoriales establecidos por ley y las dinámicas existentes propiamente en el Valle de Aburrá, es imperativo el estudio de una eventual integración del municipio de Rionegro como territorio colindante y de gran proyección regional para el AMVA; en ese sentido es relevante establecer las ventajas y desventajas de una posible integración para Rionegro; cabe resaltar en este propósito de unión aquellos aspectos de conveniencia en aras de promover uno u otro esquema tal como destaca Bateman et al. (2020) cuando se propone promocionar una mejor “asociatividad territorial que pueda generar un mayor impacto en sus socios es conveniente definir con claridad el propósito de la figura asociativa, la identificación de necesidades comunes, y con ello sus relaciones funcionales se constituyen como el insumo clave” (p.80), así pues, se debe partir de la evaluación de estos aspectos que propicien desde el prisma técnico, las variables que permitan evidenciar las bondades de uno u otro esquema asociativo desde perspectivas comunes para una vez agotado este paso, continuar con el análisis de su viabilidad política, etapa que también es parte importante del proceso de constitución o adhesión que avoca el presente trabajo de grado.

La idea de planificación territorial ha sobrepasado la unidad municipal para establecerse en nuevos esquemas que materialicen la descentralización y autonomía en los territorios, de esta manera es de suma importancia “el concepto de gobernanza multinivel, que hace referencia al relacionamiento entre los diferentes niveles de la Administración para el cumplimiento de un objetivo o fin común, en este caso, de la construcción de un esquema de planificación territorial coordinado” (Contreras, 2020, p. 262).

Por lo anterior, es claro que el propósito principal es que exista una coordinación intergubernamental que permita la creación de estos esquemas de planificación territorial para trabajar de manera coordinada y conjunta en procura de un desarrollo sostenible y uniforme entre los municipios y de esta manera, avivar la autonomía de estos como célula del desarrollo de la Nación.

Dicho lo anterior, nuestra hoja de ruta metodológica es de carácter prescriptivo, orientado al entendimiento de las implicaciones para Rionegro de una posible vinculación al AMVA, en esta iniciativa se indagó por información cualitativa y se usaron algunos datos cuantitativos a partir del análisis documental de fuentes bibliográficas, hallazgos en bases de datos científicas, información o documentos que nos remitieron las entidades territoriales y el AMVA a través de peticiones radicadas ante estas; además en conjunto con trabajos de investigación que tratan sobre la materia, recopilamos datos numéricos, porcentuales, información textual o simbólica que coadyuvaron en la confirmación de las apreciaciones cualitativas en sintonía con las hipótesis y pregunta de investigación que se propone; igualmente como referencia se realizó una búsqueda en prensa sobre información que permitió sondear la opinión pública, adicionalmente, se efectuaron entrevistas a personal influyente en la política local y departamental que nos direccionó sobre la dimensión política y hacia dónde se podría decantar la opinión pública del tema objeto de estudio, como insumo o aporte desde el campo del gobierno y las políticas públicas.

### **Visión general del conocimiento actual**

Rionegro limita con dos de los diez municipios que hacen parte del AMVA, a saber, Medellín y Envigado, estos últimos engloban buena parte del desarrollo metropolitano y padecen de las dificultades que la expansión urbana trae consigo, es decir, la densidad poblacional, las congestiones vehiculares, la alta demanda de bienes y servicios, entre otros fenómenos que han ocasionado que, por ejemplo, los sistemas de transporte público y de transporte masivo sean insuficientes para satisfacer las necesidades de movilidad que hoy traspasan las dinámicas del Valle de Aburrá y se interrelacionan con Rionegro más estrechamente; la

población de Rionegro busca en Medellín y los municipios aledaños los servicios especializados que no encuentra en su municipio y los habitantes de Medellín siguen viendo en Rionegro una opción de descanso para los fines de semana y vacaciones, aunque en los últimos tres años, una gran cantidad de personas han decidido mudarse a Oriente cercano tras el fenómeno de la pandemia, incrementando así la interdependencia entre Oriente y los municipios del AMVA; así las cosas, es latente la necesidad de conectar sistemas de transporte masivo entre estas localidades, Rionegro con el AMVA y Rionegro con otros municipios del Oriente y unificar criterios que faciliten el tránsito del transporte público y mejora en la infraestructura del transporte; de otro lado, es cada vez más importante unificar directrices de ordenamiento territorial para favorecer el desarrollo armónico de Rionegro y el Valle de Aburrá y estas gestiones, entre otras, se facilitarían a través del Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PEMOT) si Rionegro se suma al AMVA, ya que este es un instrumento de carácter vinculante para los municipios del Área Metropolitana.

Adicionalmente, se pueden describir algunas situaciones de seguridad que han trascendido del AMVA a Rionegro pues algunas de las bandas criminales que operan en Medellín y demás municipios del Área Metropolitana, ya delinquen en Rionegro y luchan por el control territorial de rentas criminales producto de la extorsión, manejo de plazas de vicio, entre otros hechos que padecen ambas regiones; en consecuencia, surge la necesidad de articularse a través de las autoridades locales y de seguridad para obtener mejores resultados en la lucha contra la delincuencia pues en la actualidad no se vislumbra una coordinación de doble vía entre Rionegro y el AMVA.

En la actualidad el PEMOT en su artículo 10°, expone algunos lineamientos con relación a ciertas unidades regionales las cuales sirven de apoyo para el AMVA pues no se concibe el desarrollo sostenible sin el apoyo integral o el soporte de estas localidades en diversas materias que van desde lo habitacional hasta el de seguridad alimentaria; estas centralidades funcionan sistémicamente con el Valle de Aburrá y se complementan entre sí, una de ellas es la Centralidad Regional Marinilla- Rionegro que busca un desarrollo alternativo frente a la aglomeración metropolitana con Oriente, la localización de zonas de servicio y empleo, además del desarrollo suburbano y usos rurales con un sistema vial local para la producción agrícola.

Sin embargo, las características de ambas regiones son divergentes y en materia ambiental se pueden apreciar algunas como el enfoque del AMVA en la protección del Río Aburrá y la de Rionegro sobre el Río Negro, además de los episodios de contaminación atmosférica que

difieren entre el Valle de Aburrá y el Altiplano de Rionegro a pesar de lo complejo sobre el interés ambiental es posible encontrar aspectos que entrelacen a ambas regiones.

Dado lo anterior y a las diferentes variables de orden social, ambiental, económico y político que influyen en esta hipotética adhesión, el presente análisis pretende generar algunas aproximaciones conceptuales para analizar la ventana de oportunidad en la que podría constituirse este nuevo eje de desarrollo económico regional a partir de las potencialidades que podrían auspiciarse con esta unión.

De esta manera se desarrollará un análisis documental de los conceptos fundamentales que rodean a las áreas metropolitanas en Colombia, el marco normativo de los esquemas asociativos que se han discutido para esta región del Oriente de Antioquia y la verificación de las herramientas de asociación que permiten evidenciar si son excluyentes o no con una Área Metropolitana del Valle de Aburrá donde el onceavo municipio sea Rionegro.

Para ello, es importante mencionar nuevamente que han sido múltiples los intentos de Rionegro y sus circunvecinos por constituir un esquema de asociación territorial que les permita generar sinergias y constituirse en una alianza competitiva para el logro de objetivos comunes, sin embargo, se han presentado dificultades debido a diferencia de criterios sobre la planeación territorial y el desarrollo conjunto; y de manera particular de índole político entre los municipios del Oriente antioqueño que les ha impedido llegar a un consenso para la elección y conformación de alguna figura de asociación territorial.

Teniendo en cuenta que la confianza y la intencionalidad son elementos determinantes en lo político, de manera especial en lo atinente a la conformación de un área metropolitana, la ausencia de elementos como estos ha llevado al fracaso los intentos que se han adelantado para la conformación de un EAT en esta zona del departamento. Sin embargo, los municipios de Oriente cercano y en particular Rionegro, no desconocen la importancia de la asociación territorial, por lo que se propone analizar las implicaciones jurídicas y políticas que conlleva una eventual adhesión del municipio de Rionegro al AMVA, buscando promover sus fortalezas, su capacidad de expansión y su aporte a potenciar al desarrollo armónico e integrado de los territorios que se hallan afiliados a esta Área Metropolitana.

Bajo la lupa del análisis prospectivo que se pretende desatar, nos enfocaremos en las dimensiones políticas y jurídicas, dado que estas engloban los aspectos esenciales para que una propuesta como esta pueda llevarse a buen puerto, además porque el ámbito político es

transversal a los temas económicos, de seguridad, movilidad, control ambiental y demás que podrían verse inmersos en esta forma de relacionamiento intergubernamental.

### **Políticas existentes relacionadas con el tema**

- **El intento de Rionegro para establecer un esquema asociativo**

Según lo ha delineado el Departamento Nacional de Planeación en Colombia es posible la conformación de al menos dieciocho (18) áreas metropolitanas a lo largo y ancho del territorio nacional, debido a que estas zonas poseen las características adecuadas para asociarse en este esquema, entre ellas destaca el área metropolitana del Valle de San Nicolás o del oriente antioqueño. Esta región la lidera Rionegro al ser el municipio de mayor categoría según sus ingresos y población, como lo establece la Ley 617 del 2000. Los intentos de asociación más recientes datan del año 2016 donde se suscribió un acta de compromiso por parte de los municipios de Rionegro, Marinilla, Santuario, El Carmen de Viboral, Guarne y El Retiro, en ella se pretendía crear un Área Metropolitana de Oriente (AMO) que los agrupe (Múnera, 2018).

Posteriormente tras diversos tropiezos políticos el 12 de septiembre del 2019 la Registraduría Nacional del Estado Civil expide la Resolución 11297 que convocó a consulta popular a los ciudadanos de 13 municipios del oriente: Santuario, El Retiro, La Ceja, Rionegro, El Carmen, San Vicente, Guarne, Concepción, Granada, El Peñol, Guatapé, San Rafael y Alejandría, con el fin de validar la unión del área metropolitana del oriente antioqueño. Dicho proceso fue objeto de demandas y solicitudes de medidas cautelares ante el Consejo de Estado, sin embargo, tales medidas no fueron decretadas como consta en Auto del 12 de noviembre del 2019, decisión tomada por la Sección Quinta, la cual permitió que el proceso continuara.

A pesar de estar a pocos días de la fecha establecida para la votación (15 diciembre del 2019), la Registraduría Nacional del Estado Civil el 02 de diciembre del mismo año, da a conocer la Resolución 20287 que suspende el proceso de convocatoria para esta consulta popular, arguyendo que no contaba con los recursos suficientes para llevar a cabo los comicios y, por tanto, se encontraba en imposibilidad para el despliegue necesario de las actividades e insumos que ello supone. De esta manera, se truncó el proyecto de un área metropolitana de oriente, reflejando el tortuoso camino que tuvo que recorrer y todos los obstáculos que se interpusieron a esta iniciativa.

Un hecho político a destacar, fue la carta enviada el 7 de noviembre del 2019 por 9 de los 13 alcaldes electos, entre ellos, Abejorral, Cocorná, Concepción, El Peñol, El Santuario, Granada, Guatapé, El Retiro y San Luis que hacen parte de los municipios que conformarían esta área, estos alcaldes le manifestaron al Gobernador electo Aníbal Gaviria su inconformidad con la conformación de esta área metropolitana hasta tanto se evaluara su legitimidad y conveniencia de este esquema asociativo para la región.

- **Acuerdo de voluntades para la creación de la Región de Planificación y Gestión**

Luego del infructuoso camino del área metropolitana de oriente, se han propuesto otros esquemas de asociación alternativos, tenemos entonces la Región de Planificación y Gestión (RPG) Aeroportuaria de Oriente, como mecanismo de integración para esta zona, aunque no comparte muchas de las características de un mecanismo supramunicipal más potente como el de la Ley 1625 de 2013, este instrumento permite integración a través de un banco de proyectos afines a la región, el cual cuenta con elementos comunes tales como movilidad, cambio climático y regulación de desarrollo urbano, herramienta definida en la Ley 1454 de 2011, artículo 19:

[S]e consideran regiones de Planeación y Gestión las instancias de asociación de entidades territoriales que permitan promover y aplicar de manera armónica y sostenible los principios de complementariedad, concurrencia y subsidiariedad en el desarrollo y ejecución de las competencias asignadas a las entidades territoriales por la Constitución y la ley.

Las RPG son entidades administrativas, con personería jurídica, de derecho público y patrimonio propio e independiente de los municipios que la conforman, no existe relación de subordinación o de dirección con un municipio núcleo, las reglas de juego se definen a través de los estatutos adoptados en el acto de creación y protocolización ante Notaría. Por ende, los municipios partícipes concurren en igualdad de condiciones; tras su creación, las obligaciones derivadas pueden variar según los estatutos, pero predominantemente se sujetan a los ámbitos competenciales que ha decantado la norma de forma genérica, es decir, la administración de un banco de proyectos para los municipios asociados. En relación, a la fuente de financiación, la norma no ha determinado recursos adicionales de fuentes alternas, salvo los recursos que las mismas entidades puedan aportar para la concreción de este esquema. Por otro lado, en términos de gobernanza, este esquema de asociación no delimita con claridad los papeles en la toma de decisiones y si las mismas pueden imponerse a los

municipios partícipes. Surge entonces la necesidad que se defina e implemente la normativa nacional que reglamente y desarrolle los aspectos básicos de gobernanza para este esquema de asociación con miras a comprender mejor las reglas de juego de las Regiones de Planificación y Gestión.

El acuerdo de voluntades para conformar la RPG se firmó el 27 de julio del 2022 entre los municipios de Rionegro, Marinilla, Guarne, San Vicente Ferrer, La Ceja, El Retiro, El Santuario y la Unión con el auspicio del Gobernador de Antioquia Aníbal Gaviria Correa.

En la actualidad este proceso se encuentra en su primera fase, a la espera de los procesos de aprobación en los Concejos Municipales, la suscripción del convenio interadministrativo, la adopción de los Estatutos, la formulación del plan estratégico, el registro ante el Ministerio del Interior y la creación del Banco de Proyectos. En la concreción de la Región de Planificación y Gestión Aeroportuaria es necesaria la refrendación en los Concejos municipales sin importar el periodo de la respectiva Corporación, es decir, en la presente vigencia o los nuevos concejos elegidos para el año 2024.

- **El ingreso de Envigado al AMVA**

Es importante mencionar que la más reciente adhesión de un municipio al AMVA se presentó el 10 de julio de 2016, por medio de consulta popular la ciudadanía de esta localidad refrendó la propuesta de que Envigado fuese el décimo municipio del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, reconociendo las ventajas que representaría esta unión, como se puede constatar en la respuesta ofrecida por Eliana Ospina Escobar, Directora del Departamento Administrativo de Planeación (2023) de este municipio, donde plantea:

Para el municipio de Envigado fue muy importante la adhesión con el AMVA, ya que nos permitió poder acceder no solo a la interacción con los 9 municipios que lo conformaban, sino también a desarrollar habilidades para resolver problemas de manera integral, como acceder a recursos importantes de cofinanciación para avanzar en diversas estrategias de ciudad, en hechos metropolitanos, en acuerdos metropolitanos que permitan tener herramientas para poder generar soluciones integrales en el territorio del Valle de Aburrá.

El municipio de Envigado se ha beneficiado de esta cooperación en las diferentes dimensiones propias de los hechos metropolitanos decantados a través de los años de experiencia y de diagnóstico que el AMVA ha obtenido. Dentro de los beneficios directos

recibidos por Envigado, tenemos algunos hitos representativos para esta localidad, como las obras de conexión Vial Distribuidora Sur con 3,5 kilómetros en Envigado, el intercambio vial la Ayurá que conecta con los principales corredores viales del Valle de Aburrá, 171 cámaras de seguridad de distinta tecnología para aportar al control de los fenómenos de criminalidad metropolitana, 3,47 kilómetros de ciclorrutas para la movilidad activa en Envigado, la expansión del programa gratuito EnCicla con 15 nuevas estaciones en este territorio, nuevas áreas protegidas urbanas para la conservación y hábitat de especies únicas, BanCO2 con sede en Envigado que recauda el pago por servicios ambientales, plan de quebradas en Envigado con foco en la quebrada La Ayurá e igualmente y no menos importante, Envigado articula su POT con el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PEMOT), como lo menciona la respuesta emitida por el AMVA tras consulta efectuada vía petición de información, signada por los servidores Elizabeth González Asesora Jurídica Administrativa y el Profesional Universitario Carlos Acevedo.

Por otro lado, es importante mencionar que si bien desde su anexión al AMVA, Envigado se ha favorecido de esta unión, también ha encontrado una serie de dificultades por el tiempo que estuvo por fuera de esta figura, lo que lo ha llevado a padecer las consecuencias del aislamiento territorial por decisiones políticas internas que lo excluían del desarrollo metropolitano, la dimensión política fue tan fuerte, que se dejaban a un lado las motivaciones técnicas.

Un ejemplo de ello, fue el trazado del Metro de Medellín, que llegó a tal punto que en una vez definido el trazado original, los dirigentes municipales de Envigado, declararon inadmisibles que éste recorriera su territorio, sin embargo el Gobernador a través de la Resolución 0195 de 1989 autorizó los trabajos en territorio de Envigado, este acto administrativo fue demandado ante el Tribunal Administrativo de Antioquia, y posteriormente recurrido ante el Consejo de Estado, instancias judiciales que desestimaron los argumentos de Envigado por lo trascendental de la obra para la región y además evidenciando que la autonomía territorial no es absoluta.

Como consecuencias de este aislamiento la línea férrea del Metro solo recorre una fracción mínima del territorio envigadeño, para luego atravesar el Río Medellín al occidente e ingresar al municipio de Itagüí y continuar al sur del Área Metropolitana, cruzando de nuevo el río en terrenos de Sabaneta, donde concluye la actual línea pesada del Metro.

## **Cuestiones Clave**

Desde el punto de vista político, para darle inicio al camino de una eventual adhesión de Rionegro al Área Metropolitana del Valle de Aburrá se requiere fundamentalmente de la voluntad política y de la priorización de esta cuestión en la agenda de todos los actores involucrados, esto con el fin de trabajar de manera conjunta por la consecución de sus objetivos, por el fortalecimiento de la articulación para la gestión territorial, la participación ciudadana, el desarrollo de sus municipios y el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

Desde el punto de vista jurídico y luego de haber superado los aspectos de índole político, el camino que debe trasegar Rionegro es seguir el procedimiento contenido en el artículo 8 de la Ley 1625 de 2013 y en ese orden de ideas, expresar ante la Junta Metropolitana del AMVA su voluntad de hacer parte de este esquema asociativo supramunicipal, dicha expresión puede ser manifestada por diferentes actores municipales, el alcalde, la tercera parte de los concejales, el 5% de los ciudadanos que se encuentran registrados en el censo electoral o el gobernador del departamento respectivo. Posteriormente, la Junta Metropolitana acogerá la iniciativa mediante acuerdo metropolitano

Una vez surtido este paso, Rionegro debe presentar un proyecto de adhesión con las precisiones y justificaciones debidas ante la Registraduría Nacional del Estado Civil que cuenta con 10 días hábiles para verificar los requisitos normativos y proceder a convocar una consulta popular para los habitantes de Rionegro; se entenderá aprobada la integración cuando la mayoría de los votos sea favorable a esta propuesta y la participación ciudadana en los comicios sea de por lo menos el 5% del censo electoral. Cumplida la consulta popular y protocolizado el ingreso en notaría, se expedirá mediante un nuevo acuerdo metropolitano la anexión a esta área, como lo estipulan los estatutos del Área Metropolitana del Valle de Aburrá (artículo 8, Acuerdo Metropolitano 10 del 2013).

Ahora bien, dentro de las justificaciones para que Rionegro haga parte del AMVA se cuenta, entre otros elementos con un requisito mínimo, según la ley, se requiere que los municipios o distritos estén “vinculados entre sí por dinámicas e interrelaciones territoriales, ambientales, económicas, sociales, demográficas, culturales y tecnológicas que para la programación y coordinación de su desarrollo sustentable, desarrollo humano, ordenamiento territorial y racional prestación de servicios públicos requieren una administración coordinada” (artículo 2, Ley 1625 de 2013).

Los aspectos que potencialmente son afines a ambos territorios y son susceptibles de calificarse como hechos metropolitanos son:

- **Movilidad**

Los territorios del Oriente cercano, en específico Rionegro y Medellín se conectan principalmente por la Autopista Medellín-Bogotá, la Variante Las Palmas, y por la reciente concesión de infraestructura vial, Conexión Túnel Aburrá Oriente, la cual conectó al Valle de San Nicolás y el AMVA en tan solo 20 minutos, lo que repercutió en una reducción del 55% en los tiempos de viaje en comparación con las vías tradicionales; con un promedio de tránsito vehicular por este corredor para el año 2021 de 29.124 vehículos automotores diarios, cifra que creció en un 76% frente al 2020 (Concesión Túnel Aburrá Oriente, 2022).

No cabe dudas que Rionegro y el AMVA están estrechamente ligados y las dinámicas de movilidad que suceden en uno u otro, terminan incidiendo en los tiempos de viaje de las personas que regularmente interactúan por estos corredores viales, bien sea a través de medios motorizados de propiedad personal o por el servicio de transporte público colectivo que conecta a las personas entre las dos urbes.

Como muestra de estas problemáticas de escasa coordinación regional se puede apreciar las condiciones en las cuales los estudiantes que residen en municipios del Oriente, principalmente en Rionegro, y se encuentran inscritos en dos de las mayores universidades públicas con sede en Medellín, la Universidad de Antioquia y la Universidad Nacional, deben realizar viajes intermunicipales a través del transporte público terrestre automotor en bus. Anteriormente, estos viajes tenían como destino la Terminal de Transporte Norte de Medellín, lo que implicaba para los estudiantes asumir el costo en tiempo y dinero de hacer trasbordo en otro medio de transporte para llegar a su destino educativo final.

Con ocasión de las reclamaciones ciudadanas y la apuesta por favorecer un sector estudiantil que cuenta con la necesidad de llegar a destino de forma eficiente, las autoridades distritales de Medellín decidieron modificar esta restricción por medio de la Resolución 202250079789 del 24 de julio del 2022, autorizando el descenso de pasajeros por parte de estas rutas intermunicipales entre las 05:00 y las 10:00 a.m. en las inmediaciones de la Universidad de Antioquia y la Universidad Nacional. Medida que beneficia al menos a 4 mil personas que diariamente provienen de la subregión del Oriente con destino a los mencionados claustros universitarios (Telemedellín, 2022). Rutas de transporte y movilización de personas en búsqueda de satisfacer necesidades de diferente índole, dan muestra de los escenarios de

relacionamiento entre Rionegro y el Valle de Aburrá. La adhesión de Rionegro posibilitará que el transporte público y sus diferentes modalidades puedan ampliar los trazados de rutas y recorridos Rionegro-AMVA-Rionegro visto desde un modelo metropolitano de transporte.

De las situaciones en torno al transporte de personas de un lugar a otro, se ha evidenciado que el “Valle de San Nicolás está amenazado por un gran proyecto inmobiliario que tiende a desplazar los usos del suelo suburbano tradicional y rural, lo que genera un modelo de desarrollo disperso que depende del automóvil” (EAFIT, 2017). Así las cosas, frente a los proyectos constructivos, la planeación territorial no ha sido lo suficientemente eficaz para contemplar estos escenarios de movilidad y las necesidades de conectar el transporte público a través de rutas eficientes que garanticen un correcto traslado entre los ciudadanos de Rionegro, ni de forma urbana, ni intermunicipal. Los costos de traslado y la gran cantidad de transportadores con acción en el Oriente no han permitido unificar un transporte integrado para la ciudadanía como se apreció en la protesta de transportadores de diciembre del año 2022 en Rionegro, tras la puesta en marcha del sistema de transporte denominado “Sitirío”.

Esta situación vislumbra una escasa planeación y colaboración intermunicipal entre Rionegro y los demás municipios del Oriente, pues las conexiones entre estos, no son eficientes ni eficaces en sus rutas, debido a que las personas en territorios tan cercanos, deben abordar diferentes rutas de transporte para llegar a destinos propios del Valle de San Nicolás e incluso del Valle de Aburrá, queda latente la posibilidad de integrar los demás municipios con el liderazgo de Rionegro a través, por ejemplo de una autoridad de transporte en Oriente o como veremos más adelante, con la experiencia administrativa y técnica del AMVA para estos asuntos; Rionegro como todo el Oriente debe debatir este tema en específico puesto que no se están optimizando los trazados del transporte público lo que repercute en contaminación ambiental, tráfico innecesario y congestión vehicular.

Es menester resaltar que la experiencia de Medellín y el AMVA, al integrar el transporte público colectivo con los demás medios de transporte masivo ha sido una gran experiencia que puede servir de reflejo administrativo en la consecución de recursos, la planeación y ejecución de programas y proyectos, la concertación con el gremio transportador y el abordaje de otras vicisitudes propias de los proyectos donde se pretende unificar el transporte colectivo de pasajeros. En esto, el AMVA puede ser un medio que facilite esa transición en Rionegro hacia la consolidación de un transporte público capaz de satisfacer las necesidades de los habitantes de Rionegro, en aras de cambiar la cultura del uso de vehículo particular para los desplazamientos habituales.

La región tiende a incrementar los viajes de Rionegro-AMVA y viceversa, los fenómenos de crecimiento en el altiplano nos conducirán hacia la necesidad de conectar estas regiones por medios de transporte masivo de pasajeros en un futuro próximo; es el momento de planear grandes proyectos de mediano y largo alcance. Las ventajas técnicas y administrativas que el AMVA puede ofrecer a Rionegro merecen ser evaluadas y tenidas en cuenta al momento de elegir qué mecanismo asociativo garantizará una movilidad sostenible pues Rionegro debe valorar su papel en la escala regional. Estos temas entre diversos actores intermunicipales, agremiaciones de transportadores, usuarios y demás actores impactados implica necesariamente, apelar a la gobernanza urbana entendida tal como destaca Hernández (2018) parafraseando al Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (2014) como:

[L]a respuesta al aumento en la complejidad y diversidad de los asuntos que deben tenerse en cuenta para abordar el acelerado crecimiento urbano, y cuyos alcances e impactos han sobrepasado los límites político-administrativos, y por esto ya no pueden ser abordados únicamente por los gobiernos municipales.

Tras esta breve descripción de elementos comunes en movilidad para Rionegro y el AMVA, consideramos que es un hecho susceptible de ser catalogado como metropolitano y, por tanto, adelantar las acciones metropolitanas que mejoren las actuales condiciones de transporte y movilidad de estos ejes de desarrollo intergubernamental en línea del objeto prescrito en la Ley 1625 de 2013.

- **Seguridad**

Por su parte en cuanto al tema de seguridad se refiere, se presentan delitos comunes a ambas regiones pero con un agravante, que varios grupos criminales con operación principal en Área Metropolitana han tomado partido en acciones por fuera de la ley en territorio rionegrero, así lo deja ver la respuesta al requerimiento que se realizó a las autoridades municipales de Rionegro, en donde se preguntó: *¿Qué fenómenos de inseguridad han evidenciado que opera en su municipio que pueden ser afines a los del Área Metropolitana del Valle de Aburrá?*, en oficio del 10 de febrero del 2023 con radicado 2023RE002982, suscrito por el Subsecretario de Planeación Estratégica y Evaluación Juan Sebastián García Silva, manifiesta:

Tenemos en la actualidad un fenómeno que se ha evidenciado desde finales del año 2021 en cuanto al Tráfico de estupefacientes como renta criminal y es la incidencia del Grupo de Delincuencia Común Organizado (GDCO) "Los Mesa" que delinquen en el Municipio de Bello,

quienes han perpetrado una disputa territorial con los (GDCO) "Los Pamplona" por la distribución y venta de estupefacientes en pequeñas cantidades, esta disputa ha dejado en el año 2022, 29 homicidios por esta disputas, y en el año 2023 ya van 5 homicidios por las mismas causas.

[...]

En cuanto al fenómeno de hurto a personas, hurto a residencias, hurto a entidades comerciales, hurto a vehículos, hurto a motocicletas, se tiene incidencia en un aproximado del 85% de los hechos registrados de Grupos de Delincuencia Común Organizado (GDCO) del valle de Aburrá que delinquen en los barrios de Castilla, Manrique, Zamora, 12 de octubre, ETC, esto se ha demostrado de acuerdo a las investigaciones estructurales que lleva a cabo el grupo de Patrimonio Económico de la SIJIN DEAN.

Las rutas de escape y los tiempos de viajes que representan en distintos casos menores a los desplazamientos dentro del Área Metropolitana del Valle de Aburrá ocasionan la oportunidad adecuada para que grupos de delincuencia organizada puedan mantener control territorial especialmente desde Medellín y Bello como se desprende de los resultados investigativos de la SIJIN y el reporte de las capturas en flagrancia, luego de conocer el arraigo de los presuntos delincuentes como se expuso en el oficio citado.

Ahora bien, existen instrumentos de seguridad en los que han invertido los municipios que hacen parte del Área Metropolitana, por resaltar, el sistema de cámaras de videovigilancia que se ha robustecido recientemente con apoyo de las Cámaras LPR que identifican el paso de las placas de vehículos automotores lo que puede apoyar las reacciones inmediatas de las fuerzas policiales y el rastreo investigativo en el suceso delictivo sujeto de indagación por las autoridades judiciales competentes, elemento que usado de forma articulada entre las autoridades del Valle de Aburrá y de Rionegro, puede propiciar un aumento de las capturas o reacciones coordinadas posteriores a los hechos, lo que repercute en mejores procesos investigativos.

Estos hechos delictivos que saltan a la vista en territorios totalmente conurbados como los del Área Metropolitana donde las bandas criminales traspasan fronteras con facilidad, han empujado a la dirección del AMVA hacia la integración intergubernamental de los municipios que hacen parte de este esquema de asociación, en la propuesta de una política pública de

seguridad y convivencia ciudadana que se sustente en el concepto de gobernanza metropolitana policéntrica que se entiende como el conjunto de estrategias que “en concordancia con el crecimiento de las ciudades y el cambio de sus dinámicas, supera la administración aislada y autónoma de los gobiernos locales en busca de la construcción de redes urbanas articuladas en torno a problemáticas compartidas” (AMVA, 2019).

Por lo tanto, si Rionegro hiciera parte del AMVA; se beneficiaría de la experiencia y capacidad del AMVA frente a temas como el apoyo tecnológico en materia de seguridad y la integración de la interacción con la policía.

- **Ordenamiento territorial**

De acuerdo con la Ley 1554 de 2011, el ordenamiento territorial es un instrumento de planificación y gestión con el que cuentan las entidades territoriales para organizarse políticamente dentro del territorio, en aras de promover un desarrollo institucional, territorial y de fortalecimiento de la identidad cultural. Bajo la herramienta técnica y normativa del Plan de Ordenamiento Territorial, se realiza la planeación del desarrollo físico del territorio, su crecimiento ordenado y una delimitación clara de la utilización de los suelos.

En este sentido, el Plan de Ordenamiento Territorial de Rionegro fue revisado y ajustado por medio del Acuerdo 056 del 2011 y nuevamente modificado excepcionalmente con el Acuerdo 002 del 2018, donde se establecieron orientaciones sobre el territorio enfocadas en los procesos de expansión y las grandes mega obras de crecimiento al desarrollo, como el mejoramiento del Aeropuerto José María Córdova y el Túnel de Oriente (inaugurado en el 2018). Por su parte, los suelos de expansión urbana se han consolidado en 27 polígonos de desarrollo, 14 de los cuales cuentan con plan parcial adoptado, enfocando gran parte de sus esfuerzos en el espacio público, demostrando estadísticamente que el incremento desde el año 2007 hasta el 2019, ha sido del 135% pasando de 2,5m<sup>2</sup>/hab a 5,87 m<sup>2</sup>/hab.

De acuerdo con Marulanda (2022):

Los planes parciales aparecen por la constante necesidad de las ciudades generar un desarrollo más ordenado y a menor escala, esto debido a que a pesar de que existían normas a escala municipal, hacía falta un desarrollo a una escala menor que se fuera desarrollando en menor tiempo y que sea eficaz [...]

Ejemplo de lo planteado por el autor, es que en la actualidad Rionegro cuente con 27 polígonos de desarrollo y 14 planes parciales que buscan el crecimiento ordenado del municipio y teniendo en cuenta que el 90% de su suelo está categorizado como suelo rural y suelo de expansión urbana, esta figura de desarrollo deviene en la más adecuada para delimitar los usos del suelo, clasificar los predios y propiciar la distribución efectiva de cargas y beneficios, entre otros.

Es importante mencionar que el municipio de Rionegro cuenta con una ubicación privilegiada, se encuentra en el Valle de San Nicolás en la subregión del Oriente del departamento de Antioquia y es la ciudad que concentra el mayor número de habitantes de la zona, con un gran crecimiento económico producto de la alta demanda de bienes y servicios por parte de locales y foráneos, el asentamiento de industrias con incidencia en el mercado nacional y presenta además unas condiciones aceleradas de desarrollo urbanístico y de infraestructura en la subregión. Como lo menciona Zuluaga (2021):

Es muy clara la relevancia que ha adquirido el municipio de Rionegro como epicentro y eje de las demandas de productos, servicios y altos volúmenes de inversión de capital, sin embargo, este paulatino proceso se ha dado en el marco de una serie de desequilibrios espaciales, ambientales y económicos absorbidos en su mayoría por los municipios alrededor de su periferia. (p.12)

En los últimos años, Rionegro se ha caracterizado por un crecimiento urbanístico alto, el desarrollo de la industria y las empresas, sumado a la transformación social del municipio han llevado a que su crecimiento sea acelerado y lo que ha derivado en un reto para su desarrollo territorial. De ahí, que la experiencia del AMVA como entidad administrativa y ente articulador para la planificación y coordinación del territorio constituyen una ventaja para Rionegro, ya que por medio del PEMOT, se establece la hoja de ruta que armonice el territorio de forma integral en atención a las dinámicas propias de cada escala regional, determinando los lineamientos y el acompañamiento especializado a seguir para que pueda ser desarrollado de la manera más adecuada en pro del mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, porque en definitiva el trabajo mancomunado y las relaciones de solidaridad entre los municipios nos permiten hablar de acciones conjuntas y no simplemente de un municipio y sus hechos, aislado del contexto regional.

Es pertinente advertir, que en el evento de una adhesión de Rionegro al AMVA, el PEMOT debería modificarse a las características específicas de Rionegro y su relación territorial, con

base en decisiones técnicas que excluyan de ciertas obligaciones a Rionegro pues el PEMOT fue pensado predominantemente en la uniformidad ambiental y morfológica de los municipios del Valle de Aburrá, de esta manera, el tratamiento de Rionegro y el AMVA tendría un enfoque diferencial sin que esto excluya de las principales obligaciones que se desprenden de la integración a esta metrópoli pues estos diferenciales pueden observarse en las densidades, malla vial, prestación de servicios públicos, entre otros aspectos propios de este instrumento de planificación territorial.

Si bien el PEMOT como instrumento de planificación metropolitana aún no ha sido adoptado o integrado a la mayoría de los Planes de Ordenamiento Territorial de los municipios que integran el AMVA, dada la reciente expedición de este a través del Acuerdo Metropolitano N° 31 de 2019. De lo anterior se exceptúan Itagüí y La Estrella cuentan con instrumentos de ordenamiento territorial tipo POT o PBOT – Plan Básico de Ordenamiento Territorial recientemente aprobados y en ellos incluyen los lineamientos del PEMOT y Envigado que lo actualizó en 2019, lo que implica que debió tener en cuenta el PEMOT, sin embargo, actualmente tiene suspendido su POT con medida cautelar.

El PEMOT presenta unos lineamientos clave para el desarrollo coordinado entre los integrantes del área metropolitana, se resaltan algunos lineamientos generales que se encuentran en el artículo 7 del citado acuerdo metropolitano, a saber, consolidar un modelo metropolitano compacto y de media densidad, proteger y conectar ambientalmente la estructura ecológica principal entre sí y con el cauce del río Aburrá, espaciando los procesos de conurbación en los extremos norte y sur del valle, fortalecer la relación sistémica entre la estructura ecológica principal y el proyecto Parque Central de Antioquia, fortalecer los procesos de modernización y renovación del corredor urbano del río Aburrá, fortalecer la estructura funcional metropolitana; estos objetivos orientadores se suman a un compendio de actividades y programas multiescalares y multisistémicos que se conciben como región central y circundante en los diversos nodos de competencia del AMVA.

- **Ambiental**

Rionegro, es uno de los municipios del Oriente antioqueño con unas condiciones medio ambientales de riqueza y biodiversidad envidiables, cuenta con la presencia del Río Negro, que es la fuente de agua más importante de la región, además de tener una presencia de otros ríos y quebradas influyentes, entre otras cosas, porque son los encargados de abastecer en un 30% el acueducto de Medellín. También cuenta con dos zonas de vida conocidas como el bosque Húmedo Montano Bajo y el bosque Muy Húmedo Montano Bajo, y con una

diversidad de flora y fauna que hacen de este municipio un espacio ambiental relevante para el equilibrio sistémico de la región.

Sin embargo, sus altos índices de expansión, su proceso de urbanización y el crecimiento de su población ha presentado cambios significativos en temas sociales, económicos, de ordenamiento territorial y de manera particular, en lo ambiental. La constante expansión de las industrias, de la actividad residencial y el crecimiento desmedido del parque automotor, han incidido en el aumento de contaminación por material particulado en Rionegro, donde se presentan unas fuentes fijas y móviles que expelen contaminantes al ambiente y crecen sin control efectivo aparente.

Pero esta problemática no es un asunto exclusivo de Rionegro, el Oriente antioqueño en general está sufriendo las consecuencias de este proceso. Al respecto, Alejandro Echeverri et al. (2017) plantean:

La potrerización del paisaje del Oriente antioqueño y el crecimiento suburbano ha fragmentado, deteriorado y aislado los bosques. La masificación de la urbanización y las infraestructuras lineales como las carreteras han permeado tanto los paisajes y los ecosistemas naturales, en especial aquellos cercanos a las ciudades, que, paradójicamente, son los espacios creados por el hombre los que están disponibles para recuperar y mejorar las condiciones ambientales y ecosistémicas de algunas regiones. (p.12)

Este asunto, no es más que un llamado de atención a los gobernantes a tomar acción frente a las problemáticas ambientales y buscar acciones de mitigación o reparación que permitan el desarrollo urbano sin pasar por encima de los ecosistemas y cuidando las fuentes de vida y riqueza natural.

Al respecto, el entrevistado N° 1, cuando se le preguntó sobre qué podría aportar Rionegro al AMVA manifestó lo siguiente:

No, no. Yo lo he señalado, hay que pensar es en ciudad región, no propiamente en un territorio y ciudad región es que cada vez somos más conurbados y en ese sentido tenemos que pensar en la misma competitividad del territorio pero también pensando en la sostenibilidad ambiental, hay que recordar que cerca del 45% del recurso hídrico que se consume en el Valle de Aburrá proviene del oriente antioqueño no propiamente de Rionegro pero si del oriente antioqueño y

en ese sentido, hay que entender y reconocer esos servicios ecosistémicos pero seguir avanzando en esa sinergia de competitividad y cuidado por el medio ambiente.

Por lo anterior, consideramos que una adhesión al AMVA traería grandes beneficios a Rionegro, ya que su experiencia como autoridad ambiental, la ha llevado a establecer y desarrollar una serie de protocolos para afrontar este tipo de situaciones medioambientales, además, su capacidad técnica y administrativa constituyen un instrumento de valor agregado para Rionegro el cual podrá verse beneficiado de la robustez que ofrece una entidad con la legitimidad que tiene el AMVA. Y del lado del AMVA, es importante mencionar que esta adhesión puede permitirle al Área avanzar en temas ecosistémicos y de medio ambiente al contar con un municipio con las riquezas y fortalezas naturales con las que cuenta Rionegro.

El AMVA cuenta con un enfoque muy fuerte en la protección de la cuenca hídrica del río Aburrá frente a Rionegro que suma esfuerzos en la salvaguarda del Río Negro, aspecto que parece no beneficiar a Rionegro en una adhesión, pues supondría modificar algunos objetivos de protección ambiental, con el fin de incluir al Río Negro como afluente sujeto de protección por este esquema asociativo. Entre otros asuntos que no favorecen a Rionegro, destacan los expresados por el Entrevistado N° 2:

En temas ambientales también las lógicas son muy distintas, asociadas al nivel diferenciales de acceso y cobertura a servicios públicos, a la calidad ambiental, entonces yo creo que estamos en instancias de desarrollo bastante diferenciales, sobre todo cuando nos comparamos con los municipios que constituyen centralidad en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Por su parte, el entrevistado N° 1 a propósito de la dimensión ambiental de una adhesión de Rionegro al AMVA relató:

Resulta que la autoridad ambiental de Rionegro es Cornare y Cornare es autoridad ambiental para cerca de 25/27 municipios si no estoy mal, el grueso de los recursos de Cornare provienen de la sobretasa de Rionegro por ser el municipio más grande y más conurbado. Si Rionegro se suma al Área Metropolitana del Valle de Aburrá [esta pasa] a ser la autoridad ambiental de lo urbano y automáticamente casi que anula como autoridad ambiental a Cornare colocando en riesgo a los demás municipios en materia ambiental desde el ejercicio del control y vigilancia.

Aunque se advierte que este puede ser un efecto adverso específicamente a Cornare y su función de autoridad ambiental en los demás municipios del Oriente antioqueño; Rionegro fortalecería su control urbano en el tema de material particulado y contaminación del aire debido a los episodios de contaminación periódicos que ha afrontado el Valle de Aburrá y a las industrias como fuentes fijas de material particulado, por lo que lo ideal sería contar con las capacidades del AMVA que tiene más y mejor experiencia. Esto no implica que Cornare como la actual autoridad ambiental en lo urbano y rural para Rionegro no cuente con una trayectoria definida, pues uno de los diferenciales a favor, se tiene en la administración de los recursos que recibe por cuenta del uso de las aguas por las hidroeléctricas que se asientan en el Oriente antioqueño según la Ley 99 de 1993, aspecto que aventaja al AMVA en lo referente a la protección de afluentes, monitoreo y seguimiento a las cuencas que corren por esta región.

Por otro lado, se debe tener presente que en el caso de pactarse la unión de Rionegro al AMVA, Cornare vería menguado sus ingresos y dejaría de ser la autoridad ambiental de Rionegro en su zona urbana, aunque lo seguiría siendo en la zona rural. En este asunto se puede señalar lo relatado por el Entrevistado N° 1 al indagar por las desventajas que le traería a Rionegro una incorporación al AMVA.

No, yo no puedo señalar que hay desventajas, por el contrario, este esquema es un esquema ganador a nivel nacional e incluso internacional, para darles una idea, hace 2 años ONU HABITAT reconoció al Área Metropolitana del Valle de Aburrá como una de las 5 áreas metropolitanas más inspiradoras en el mundo, por buenos ejercicios de gobernanza, es decir, lo que sucede acá es muy especial con respecto a otras áreas metropolitanas, incluso compitiendo con áreas de Canadá, de Europa, de Asia, es un elemento muy ganador.

En este punto ambiental se relataron algunos aspectos que pueden ser retos para el AMVA sobre los intereses de Rionegro y los factores particulares y diferenciadores del Oriente, tal vez aspectos que no convendría a Rionegro y otras entidades, debido a los efectos de la hipotética integración. A pesar de esto, hay puntos donde convergen y en donde la infraestructura administrativa del AMVA como autoridad ambiental dotaría de mejoras en la planeación, planificación, vigilancia y control ambiental en el territorio urbano de Rionegro.

## **Conclusiones y recomendaciones**

En el presente análisis se auscultaron los diferentes tropiezos que ha tenido de forma precedente la unión del Oriente cercano mediante la figura de área metropolitana a causa de diferencias políticas así como la objeción de algunos municipios que no tienen la intención de someterse a un municipio núcleo que lidere la toma de decisiones, como se establece en la conformación de un área metropolitana, acorde con la Ley 1625; el principal argumento es que dichas decisiones tienen amplia repercusión a nivel regional. Dicho esquema de asociación se ha intentado de forma infructuosa, pero los esfuerzos por conformar un EAT continúan y muestra de ello es que se encuentra en desarrollo el cierre del acuerdo para constituir una Región de Planificación y Gestión Aeroportuaria que parece eliminar, en el corto plazo, la idea del área metropolitana de Oriente. Esto sin señalar que las RPG no cuentan con una reglamentación clara que brinde un norte en cuanto la sujeción de los municipios a ella, las fuentes adicionales de financiación y la cesión de facultades o competencias locales a esta nueva persona jurídica, así las cosas, se desconoce el nivel de oponibilidad de las decisiones de esta RPG y si estas tendrán a su vez que validarse internamente por cuanto miembro selle el acuerdo, lo que dejaría las decisiones de política en Oriente a merced de cada cuatrienio electoral.

En este contexto, se propone que Rionegro busque alternativas de asociación territorial que le propicien desarrollo desde una mirada regional, la propuesta radica en la unión como nuevo integrante del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, tal como se ha desarrollado en el presente estudio y a partir de las ventajas y desventajas que se encontraron, luego de practicar entrevistas a personas influyentes en el asunto, sondeo de la opinión pública en noticias de prensa escrita y audiovisual, el registro documental de libros, artículos de revista, trabajos de grado y otros documentos académicos que han permitido hallar algunas recomendaciones y aproximaciones frente a esta hipotética inclusión; las cuales presentaremos en las líneas subsiguientes:

- Se propone la apertura de un debate público informado en el que participen las administraciones impactadas, la ciudadanía, la academia y demás actores interesados, con el propósito de brindar herramientas para la toma de la decisión o que redunde en el estudio detallado de las ventajas y desventajas de esta anexión, como se señala en este trabajo de grado. Porque, aunque está claro que el componente político juega un papel preponderante en la viabilidad o no de esta propuesta, se reconoce que sobre la decisión deben primar los criterios técnicos y de conveniencia para las comunidades, toda vez que lo que se propone permite el

desarrollo del municipio y está encaminado a promover el bienestar general, aunque se reconoce que hay algunos elementos que requieren más y mejor análisis técnico.

- En la evaluación de los hechos afines en movilidad para el Valle de Aburrá y Rionegro se relataron los flujos de viajes que a diario convergen entre estas localidades, incluida la presencia en territorio rionegrero del Aeropuerto Internacional José María Córdova que representa un caudal de viajeros con origen y destino al Valle de Aburrá, adicionalmente a los habitantes que se transportan en la búsqueda de bienes, servicios y empleo entre las pluricitadas regiones. Esto marca un derrotero que impulsa la planificación urbana y de la infraestructura del transporte vital para el presente y futuro de Rionegro, por ende, no puede escindirse del panorama central de Antioquia. En este sentido, la experiencia y desarrollo actual de los sistemas de transporte masivo del Valle de Aburrá plantearían mejoras importantes en la estructuración de proyectos viales y de transporte masivo a nivel municipal con enfoque metropolitano e integrado en Rionegro.

Aunque esto puede representar un hecho ventajoso para Rionegro, en este punto no podemos desconocer que también se requiere una integración con los demás municipios de Oriente, pues el caos para movilizarse entre estos ha desatado la inconformidad ciudadana de tener que usar diversos medios de transporte para llegar a sus destinos. Hoy, el tema de una autoridad regional de transporte entre Rionegro y los municipios aledaños es uno de los grandes retos de la región; mediante la opción planteada, Rionegro ciertamente tendría más y mejores capacidades de construir y administrar sistemas más eficientes, pero no se resolvería el tema intermunicipal con los demás municipios de Oriente, aunque sí con los municipios del Valle de Aburrá. Aun resolviendo este tema, se haría de forma parcial; debe pensarse a futuro, cómo integrar o por lo menos cómo diseñar un sistema regional de transporte en Oriente cercano, más eficiente. Para la reflexión de futuras investigaciones está la propuesta de formar una autoridad única de transporte para Oriente y por qué no, con el Valle de Aburrá. En otros términos, surge la pregunta, incorporado Rionegro al AMVA: ¿Los demás municipios de Oriente deberían seguir este camino de adhesión?

- Al estimar las situaciones de seguridad que pueden proyectarse como hecho metropolitano entre Rionegro y el AMVA, se enunciaron por la administración municipal fenómenos particulares de delincuencia organizada con origen en Bello y Medellín. Esto debe empujar por lo menos a realizar acciones articuladas entre ambas regiones en la tarea de judicializar y desestructurar estos grupos delincuenciales.

Ahora bien, desde el AMVA se ha reconocido la seguridad como un hecho metropolitano que ha traspasado fronteras.

La política pública Metropolitana de Seguridad y Convivencia Ciudadana es un instrumento articulador para contrarrestar fenómenos criminales, esta política se afina en el concepto de seguridad policéntrica pues se reconocen las dinámicas de seguridad y convivencia que se presentan en los territorios y que tienen un alcance de región. En consecuencia, si hablamos de seguridad, la experiencia metropolitana, infraestructura tecnológica y los lineamientos en la lucha criminal podría coordinarse e instalarse como mecanismo ventajoso para Rionegro.

- En cuanto al ordenamiento territorial, se debe tener en cuenta que, en caso de una adhesión de Rionegro, es necesario someter a revisión y ajustes el PEMOT con el propósito de establecer las condiciones particulares para Rionegro o en su defecto, plantear excepciones frente a ciertas "obligaciones" que él conlleva. Todo lo anterior, teniendo en cuenta que este instrumento fue diseñado de acuerdo con las condiciones de uniformidad ambiental y morfológica de los 10 municipios que actualmente integran el AMVA, sin embargo, es necesario que se tengan en cuenta las particularidades de Rionegro y se agreguen al actual PEMOT todos los temas de densidades, malla vial, prestación de servicios públicos, entre otros que diferencian a Rionegro y los municipios del oriente cercano, a los que actualmente conforman el AMVA.
- Frente al tema ambiental, se evidenció que hay unos factores que hoy en día son constantes: la expansión de las industrias, la actividad residencial y el crecimiento desmedido del parque automotor, lo que ha afectado el medio ambiente del municipio y ha incidido en el aumento de contaminación por material particulado en Rionegro. Al respecto, las administraciones locales no han tenido la capacidad de respuesta frente a estos asuntos, lo que ha acrecentado el problema, y pone al municipio en una situación de riesgo que requiere de acciones concretas y urgentes, las cuales pueden encontrar atributos en las habilidades técnicas y de planeación ante estos episodios que hoy posee el AMVA.

Por lo anterior, se advierte que a pesar de Rionegro contar en la actualidad con Cornare como autoridad ambiental y de haberse beneficiado de la experiencia de esta entidad en temas como el manejo y protección de cuencas, fuentes de agua y generación de energía, de hacerse efectiva la unión de Rionegro al AMVA, esta última tendría la capacidad institucional de gestionar o responder ante esta nueva

competencia, teniendo en cuenta que son varios los temas que como autoridad ambiental debe acompañar pues el problema ambiental no se circunscribe exclusivamente al control de fuentes fijas y móviles.

Cabe mencionar un aspecto señalado por el entrevistado N° 1 en referencia a Cornare, pues dada la eventual incorporación de Rionegro al AMVA, los recursos percibidos por esta autoridad ambiental se verían reducidos ya que el ingreso por la sobretasa ambiental de la zona urbana de Rionegro no haría parte del recaudo de Cornare sino del AMVA y con énfasis en lo importante de estos recursos para el funcionamiento y el control ambiental de esta Corporación Autónoma Regional. Sin duda es una desventaja para Cornare, pero no representaría un aspecto en contra para la administración municipal de Rionegro, dada su relación estrecha con los fenómenos ambientales del Valle de Aburrá y resultaría favorecedor debido a la experticia en entornos urbanos, industriales y densamente poblados del AMVA como autoridad ambiental.

- El estudio ha permitido un acercamiento a asuntos trascendentales para la discusión local enfocada en aspectos ventajosos y desventajosos para Rionegro; a pesar de ello, quedan latentes inquietudes frente a las ventajas que esta anexión llevaría al Área Metropolitana del Valle de Aburrá y que escapan a los tratamientos que este trabajo se propuso realizar. Por lo cual se sugiere emprender un nuevo trabajo investigativo en el que se analice a detalle la conveniencia o no para el AMVA de contar con Rionegro dentro de sus municipios asociados.

En conclusión, la propuesta sugiere una adhesión de Rionegro al AMVA bajo un escenario de incertidumbre en la consolidación del Área Metropolitana en Oriente pues desde el punto de vista jurídico es viable esta incorporación dados los hechos metropolitanos estudiados que ligan una región de la otra. Esto involucraría un procedimiento legal en ese tránsito, que incluye una validación ciudadana en las urnas.

En cuanto a la dimensión política surgen varias inquietudes que nos aportan los entrevistados, dado que, en el presente periodo electoral, Medellín como el Distrito núcleo es dirigida por un mandatario de una corriente contrapuesta a la del actual alcalde de Rionegro, lo que influye con claridad en los acercamientos en torno a esta propuesta. Rionegro por su parte registra algunos diferenciales con Medellín y el resto del Área Metropolitana que podrían no adecuarse perfectamente con los lineamientos, programas y proyectos que el AMVA ha adoptado a través de los acuerdos metropolitanos. Por ello, resulta vital continuar con las

reflexiones que abran la puerta a la coincidencia política y el fortalecimiento de los lazos de solidaridad entre el AMVA y Rionegro, en clave de incluir esos diferenciales regionales que, en vez de alejar la posibilidad de esta propuesta, los acerque en favor del progreso mancomunado de ambas subregiones de Antioquia.

## Referencias bibliográficas

Acuerdo Metropolitano N° 10 de 2013. Por medio del cual se modifican y adoptan los estatutos del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Junio 14 de 2013. GO. N4174.

Acuerdo Metropolitano N° 31 de 2019. Por medio del cual se adopta el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial del Valle de Aburrá. Diciembre 19 de 2019. GO. N4656.

Alejandro Echeverri et al. Corredores estratégicos de movilidad sostenible, ordenamiento territorial y recuperación ambiental para el Oriente antioqueño. Centro de estudios urbanos y ambientales urban EAFIT. Medellín. 2017. 22 Págs.  
<https://www.eafit.edu.co/centros/urbam/articulos-publicaciones/Paginas/corredores-estrategicos-de-movilidad-sostenible-plataforma-oriente.aspx>

Área Metropolitana del Valle de Aburrá & EAFIT. (2019, noviembre). Política Pública Metropolitana de Seguridad y Convivencia Ciudadana.  
<https://www.eafit.edu.co/centros/analisis-politico/publicaciones/proyectos-investigacion/Paginas/politica-publica-metropolitana-de-seguridad-y-convivencia-ciudadana.aspx>

Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2022, agosto 10). *Foro de Esquemas Asociativos Territoriales: Un impulso a la descentralización* [Video]. Youtube.  
<https://www.youtube.com/watch?v=gg8yaJgk884>

Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2023, febrero 10). Respuesta a las Comunicaciones Oficiales Recibidas con radicados internos 003431 del 28 de enero de 2023 y 3510 de 30 de enero de 2023. Documento anexo.

Bateman, A., et al. (2020) La asociatividad territorial como mecanismo estratégico de concurrencia de esfuerzos y recursos. Reflexiones sobre Ordenamiento Territorial y Desarrollo Territorial en Colombia. 75-96.  
<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Reflexiones-sobre-Ordenamiento-y-Desarrollo-territorial-en-Colombia.pdf>

Concesión Túnel Aburrá Oriente, (2022, febrero 21). *Informe de Gestión 2021*. <https://tunelorientecor.gov.co/gobierno-corporativo/>

Contreras Pantoja, D. (2020). Los planes de ordenamiento territorial departamental como instrumentos administrativos de concreción de la planificación intermedia: ¿un escenario articulado o en construcción? Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2020.

<https://bdigital.uexternado.edu.co/entities/publication/1297a398-983f-42a9-a940-b0f9d989c482>

Departamento Nacional de Planeación. (2013). Definición legal y funcional de los esquemas asociativos de entidades territoriales en Colombia.

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Territorial/Esquemas%20Asociativos.%2012%20feb%2013.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (2020). Región de Planeación y Gestión (RPG).

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Territorial/Portal%20Territorial/Kit%20Asociatividad%20Territorial/Procesos%20EAT/RPG.pdf>

El Colombiano. (2019, diciembre 02). *Registraduría suspendió consulta para crear área metropolitana en el Oriente*.

<https://www.elcolombiano.com/antioquia/suspension-de-consulta-popular-para-crear-area-metropolitana-en-el-oriente-de-antioquia-CE12075698>

El Colombiano. (2022, julio 28). *Alcaldes del Oriente sellan alianza para crear región aeroportuaria*. <https://www.elcolombiano.com/antioquia/antioquia-firman-acuerdo-para-crear-region-de-planeacion-y-gestion-aeroportuaria-del-oriente-OL18206855>

<https://www.elcolombiano.com/antioquia/antioquia-firman-acuerdo-para-crear-region-de-planeacion-y-gestion-aeroportuaria-del-oriente-OL18206855>

El Tiempo. (1993, julio 01). *Envigado no cede ni un centímetro*.

<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-156295>

Ley 617 de 2000. Por la cual se reforma parcialmente la Ley 136 de 1994, el Decreto Extraordinario 1222 de 1986, se adiciona la Ley Orgánica de Presupuesto, el Decreto 1421 de 1993, se dictan otras normas tendientes a fortalecer la descentralización, y se dictan normas para la racionalización del gasto público nacional. Octubre 6 de 2000. DO. N44.188.

Ley 1454 de 2011. Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones. Junio 28 de 2011. DO. N48115.

Ley 1625 de 2013. Por la cual se deroga la Ley Orgánica 128 de 1994 y se expide el Régimen para las Áreas Metropolitanas. Abril 29 de 2013. DO. N48776.

Marulanda Quintero, L. (2022). Planes parciales y su desarrollo en el municipio de Rionegro Antioquia. Tesis de Especialización. Universidad de Antioquia. <https://bibliotecadigital.udea.edu.co/handle/10495/32922>

Mi Oriente. (2019, Noviembre 7). *Lo que piden nueve alcaldes electos del oriente a Aníbal Gaviria*. <https://mioriente.com/altiplano/lo-que-le-piden-nueve-alcaldes-electos-del-oriente-a-anibal-gaviria.html>

Múnera, L. F. (2018, febrero 05). *Área Metropolitana para el Valle de San Nicolás*. <https://www.elmundo.com/noticia/Area-Metropolitana-para-el-valle-de-San-Nicolas/366613>

Municipio de Envigado. (2023, febrero 10). Respuesta a Derecho de Petición proceso 3263971 y 3264236. Documento anexo.

Municipio de Rionegro. (2023, febrero 10). Respuesta a solicitud con radicado 2023RE002982. Documento anexo.

Resolución 0195 de 1989. Por la cual se concede permiso a la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. para adelantar la construcción de las obras del Metro para el Valle de Aburrá, en jurisdicción de los municipios de Bello, Medellín, Envigado e Itagüí" Mayo 25 de 1989.

Resolución 11297 de 2019. Por la cual se convoca a los ciudadanos de los municipios de El Santuario, El Retiro, La Ceja, Rionegro, El Carmen de Viboral, San Vicente, Guarne, Concepción, Granada, El Peñol, Guatapé, San Rafael y Abejorral a consulta popular con fines de constituir el Área Metropolitana del Oriente Antioqueño. Septiembre 12 de 2019.

Resolución 20287 de 2019. por la cual se suspende la convocatoria efectuada a los ciudadanos de los Municipios de El Santuario, El Retiro, La Ceja, Rionegro, El Carmen de

Viboral, San Vicente, Guarne, Concepción, Granada, El Peñol, Guatapé, San Rafael y Abejorral a consulta popular con fines de constituir el Área Metropolitana del Oriente Antioqueño. Diciembre 02 de 2019.

Resolución 202250079789 de 2022. Por medio del cual se regula el ingreso y egreso de los vehículos afiliados a las empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera y se establece su recorrido desde y hacia las Terminales de Transporte Terrestre de Pasajeros ubicadas en el norte de Medellín. Julio 24 de 2022.

Telemedellín. (2022, septiembre 13). *Estudiantes que llegan del Oriente antioqueño, ahora podrán bajarse del bus cerca de la Universidad.*

<https://telemedellin.tv/estudiantes-oriente-bus-directo-universidad/567092/>

Zuluaga Rivillas, C. (2021). Alternativas de asociatividad territorial para la subregión del Oriente Antioqueño: análisis de viabilidad frente a la implementación de nuevos esquemas de integración en el Valle de San Nicolás. Tesis de Maestría. Universidad EAFIT.

<http://hdl.handle.net/10784/30753>

## Anexos

### Transcripción de entrevistas

**Transcripción entrevista N° 1 (15 de febrero de 2023) para el trabajo de grado:**

**¿Debería el municipio de Rionegro integrarse al Área Metropolitana del Valle de Aburrá? Implicaciones jurídicas y políticas.**

**Entrevistador:** Buenas tardes director, damos inicio a la entrevista, tenemos una serie de inquietudes relacionadas con el trabajo de grado que estamos desarrollando, Maria Camila y mi persona, Jordy Parra, de la Universidad EAFIT.

La primera pregunta que le quisiéramos extender señor director es:

¿Cómo surge y quién impulsa institucionalmente la propuesta de integrar a Rionegro al AMVA? Porque la hemos escuchado en el foro que se desarrolló en plaza mayor y en otros escenarios académicos.

**Entrevistado:** Las áreas metropolitanas son un esquema asociativo y básicamente se entiende por esquema asociativo es esa voluntad de unirnos que tiene una serie de implicaciones, de manera puntual, yo hice la propuesta de que Rionegro contemplara la posibilidad de sumarse al AMVA como entidad, en el evento de que el oriente antioqueño no lograra consolidar su área metropolitana. Precisamente hace dos años, el presidente del senado en ese momento, doctor Juan Diego Gómez, había realizado un foro en el Carmen y allí manifesté esa necesidad de que se consolidara el área metropolitana del oriente antioqueño.

¿Quién la debe impulsar? pues la debe impulsar esta entidad principalmente, pero los llamados a hacerlo son los municipios que se quieren sumar al área metropolitana. Para ese caso puntual, el municipio de Rionegro, la administración municipal, los concejales, la ciudadanía deberían ser voceros de esa solicitud de manera puntual levantando la mano en decir que se contemple que Rionegro se sume al Área Metropolitana propiamente. ¿Pero esto por qué tiene que ser así? No solo basta la voluntad de los actores políticos institucionales, se requiere de la validación por parte de la ciudadanía. Es decir, hacer esa consulta pública que corresponde si no estoy mal al 5% del censo electoral. De hecho, el hoy senador Esteban Quintero que es propiamente del municipio de Rionegro presentó un proyecto de ley modificando el censo que se requería para hacer la consulta permitiéndose que puedan estar en el área metropolitana, se mermó el valor al 5% y eso es una ley de la República y

precisamente fue pensando en darle vida al área metropolitana de Rionegro y del oriente antioqueño.

**Entrevistador:** O sea que en ese orden de ideas ¿existió algún tipo de propuesta bien sea de Rionegro al área o del área a Rionegro?

**Entrevistado:** Hay que señalar varios aspectos, uno es que el oriente antioqueño siempre ha manifestado una intención de consolidar un área metropolitana, eso no es ajeno, no es aislado.

Que ha surgido de nuevo, que como director yo en una oportunidad manifesté la intención de que Rionegro si no consolidaba, el oriente antioqueño más bien, un área metropolitana, Rionegro estaba llamado para ser partícipe también de esta área metropolitana.

**Entrevistador:** Ok director, una de las preguntas que nos ha surgido y es como el foco del objeto de estudio de nuestro trabajo de grado es averiguar de esas ventajas para Rionegro. ¿Cuáles considera señor director que puede ser ventajas que le traerían a Rionegro adherirse al área metropolitana del valle de Aburrá?

**Entrevistado:** en el país existen 6 áreas metropolitanas, esta es la más antigua y la más grande, esta tiene 42 años de historia pero además tiene competencias como autoridad ambiental de lo urbano, autoridad en materia de transporte y hoy gestores catastrales, sin embargo, nosotros no podemos desconocer que lo que sucede en Rionegro termina siendo de interés para el área metropolitana, máxime cuando el aeropuerto está en jurisdicción del mismo Rionegro y también entendiendo que Rionegro es muy cercano en estos momentos propiamente al área metropolitana, es decir, es más fácil llegar a Rionegro que al mismo municipio de Barbosa que es AMVA.

Esto motiva es que tenemos que entender que hay unos lazos no solo ambientales sino también de competitividad y de la necesidad de la planificación del territorio. ¿Qué ventajas uno puede lograr configurar? Primero, ese elemento de planificación metropolitana entendiendo que el Valle de San Nicolás y propiamente el municipio de Rionegro incide de manera positiva o negativa en los temas ambientales, de movilidad y de competitividad del mismo Valle de Aburrá, muchos ciudadanos trabajan en Rionegro, muchos ciudadanos del Valle de Aburrá como muchos habitantes de Rionegro vienen al Valle de Aburrá, hay un corredor logístico y económico necesario que motiva que trabajemos de manera articulada, si se afectan las dinámicas de Rionegro, van a terminar afectando las mismas dinámicas del

Valle de Aburrá. Y lo que sucede en el Valle de Aburrá de manera positiva y negativa incide también en el municipio de Rionegro. Pero hay un elemento adicional que es muy positivo para Rionegro esta es una entidad que tiene rigor técnico pero también ha tenido recursos económicos, esos recursos económicos ha permitido materializar proyectos de infraestructura en diversas partes de nuestro territorio, ejemplo: intercambios viales, espacio público, zonas verdes, colegios, hospitales una serie de infraestructura que ha llevado desarrollo, y yo resumo de la siguiente manera, el área metropolitana son un esquema asociativo, a mi juicio, la ley se quedó corta, para mí más que un esquema asociativo este es un esquema solidario, es decir, de la ciudad núcleo frente a los demás municipios, de Medellín frente a los demás municipios, Medellín aporta cerca del 80% de presupuesto a esta entidad y esto nos ha permitido llevar desarrollo a los demás municipios, cuando Bello no tiene un colegio o un hospital, los estudiantes y los enfermos posiblemente se vienen para Medellín y así sucede con el territorio metropolitano, entonces esos recursos que ha otorgado Medellín de manera solidaria permiten llevar desarrollo a los demás municipios y tener una armonía y competitividad en el territorio. Pero hay un elemento que hay que señalar porque yo como director también dije hay que analizar más el discurso, por qué no seguir invitando a Rionegro pues resulta que la autoridad ambiental de Rionegro es Cornare y Cornare es autoridad ambiental para cerca de 25/27 municipios si no estoy mal, el grueso de los recursos de Cornare provienen de la sobretasa de Rionegro por ser el municipio más grande y más conurbado. Si Rionegro se suma al área Metropolitana del Valle de Aburrá pasamos a ser la autoridad ambiental de lo urbano y automáticamente casi que anula como autoridad ambiental a Cornare colocando en riesgo a los demás municipios en materia ambiental desde el ejercicio del control y vigilancia.

**Entrevistador:** Perfecto director, en ese orden de ideas, hablamos de las ventajas para Rionegro adherirse al área ¿que considera que Rionegro le podría aportar al Área Metropolitana del Valle de Aburrá como municipio?

**Entrevistado:** No, no. Yo lo he señalado, hay que pensar es en ciudad región, no propiamente en un territorio y ciudad región es que cada vez somos más conurbados y en ese sentido tenemos que pensar en la misma competitividad del territorio pero también pensando en la sostenibilidad ambiental, hay que recordar que cerca del 45% del recurso hídrico que se consume en el Valle de Aburrá proviene del oriente antioqueño no propiamente de Rionegro pero si del oriente antioqueño y en ese sentido, hay que entender y reconocer esos servicios

ecosistémicos pero seguir avanzando en esa sinergia de competitividad y cuidado por el medio ambiente.

**Entrevistador:** gracias director, desde su experiencia, desde su liderazgo dentro del área metropolitana, ¿qué aspectos considera que pueden ser desventajosos para Rionegro? Ya mencionó uno relacionado con la autoridad ambiental Cornare, ¿qué otras posibilidades vería que podrían ser desventajosas para Rionegro?

**Entrevistado:** no, yo no puedo señalar que hay desventajas, por el contrario, este esquema es un esquema ganador a nivel nacional e incluso internacional, para darles una idea, hace 2 años ONU HABITAT reconoció al Área Metropolitana del Valle de Aburrá como una de las 5 áreas metropolitanas más inspiradoras en el mundo, por buenos ejercicios de gobernanza, es decir, lo que sucede acá es muy especial con respecto a otras áreas metropolitanas, incluso compitiendo con áreas de Canadá, de Europa, de Asia, es un elemento muy ganador. No es negativo para Rionegro, para Rionegro todos los elementos son positivos, puede ser negativo es para el oriente antioqueño en el evento en que Rionegro se sume a esta área metropolitana porque le quita recursos de la sobretasa ambiental con los que financian a Cornare, se los tendría que traer para acá. Pero para Rionegro no hay desventaja, hay desventaja es para el oriente.

**Entrevistador:** Entendemos claramente el punto director, otra de las preguntas que queremos abordar es si esta propuesta hoy en la actualidad puede ser incluida en la agenda de los tomadores de decisiones, más que todo en el aspecto político de Rionegro y de hoy Medellín y su área metropolitana. ¿Es posible que se incluya en la agenda?

**Entrevistado:** Es necesario y eso debe ser parte de la política del gobierno nacional, aspiro que el plan nacional de desarrollo contemple la consolidación de áreas metropolitanas. Hoy existen solo 6 áreas metropolitanas, se está hablando de una nueva naciente que sería la de Bogotá y Cundinamarca y no es un área metropolitana sino una región metropolitana, una normatividad totalmente especial para ese caso pero se tiene contemplado desde planeación nacional que al menos pueden nacer 18 áreas metropolitanas, es decir, Urabá es una posible área metropolitana, Rionegro es una posible área metropolitana, el Valle, propiamente en Cali y sus alrededores son áreas metropolitanas, entonces en ese sentido hace parte de la agenda y la necesidad de los futuros gobernantes, de los futuros directores donde se aborde la necesidad de consolidar esquemas asociativos, no se puede pensar en municipios sino que

debemos pensar es en territorios, en regiones, en ciudad región precisamente por los elementos de competitividad del mismo territorio.

**Entrevistador:** ósea que en ese orden de ideas y que pena que de pronto influya con la pregunta ¿es viable políticamente esta adhesión de Rionegro al AMVA?

**Entrevistado:** yo no puedo decir que es viable o no, esto hace parte de ejercicios democráticos y políticos, advierto es, primero tienen que hacer esa solicitud, llevarse a junta para que digan lo aceptamos pero a su vez hacer la consulta a la ciudadanía, son muchos los factores que deben incidir en ello, yo lo que sí creo es que de manera responsable las futuras administraciones porque esto ya se empieza a acabar para estas administraciones, es que dentro del escenario político se debe abordar esa pregunta si es posible que Rionegro haga parte del AMVA o si es necesario que Rionegro consolide un área metropolitana con el oriente antioqueño, sí debe ser parte de la agenda democrática de los actuales candidatos que aspiran a ser alcaldes en el oriente antioqueño.

**Entrevistador:** nos cuenta director iniciando la entrevista que tiene una invitación del oriente para hablar específicamente sobre este tema, nos podría ampliar un poco.

**Entrevistado:** no, el presidente del concejo de Rionegro siempre ha manifestado la posibilidad de abordar con mayor nivel de detalle y claridad las bondades y desventajas también que Rionegro se sume a esta área metropolitana o logre consolidar un esquema asociativo para el oriente antioqueño, es parte de la agenda institucional y de la invitación que ellos me hacen para exponer ante recinto y también a la ciudadanía esas bondades, ventajas y también dificultades que se puedan presentar, nadie había señalado desde el ejercicio técnico las implicaciones que podría tener Cornare en el oriente antioqueño en el evento de que se pierdan esos recursos por la salida de Rionegro.

**Entrevistador:** ok director, le agradecemos bastante por la entrevista, esta es como las preguntas que teníamos formuladas previamente, si desea agregarnos algo que nos ayude en el transcurso y desarrollo de este trabajo de grado, lo recibimos.

**Entrevistado:** yo sé que ustedes se están concentrando en el oriente antioqueño pero también pienso un poco más en razón de la experiencia que he adquirido acá en el área metropolitana y de conocer la región de Urabá y es, hoy está tomando protagonismo la

posibilidad de que el oriente antioqueño consolide un área metropolitana pero creo que es más fácil que Rionegro se sume a esta área metropolitana por las dificultades políticas y económicas del oriente antioqueño para que se pueda consolidar un esquema asociativo, es que para que el esquema asociativo pueda nacer se tienen que cumplir a mi juicio algunas condiciones: primero, asignarle competencias, porque si usted no asigna competencias termina siendo solo un espacio de discusión político; segundo, que la ciudad núcleo, para ese caso tendría que ser Rionegro, tenga esa vocación de solidaridad, es decir, da recursos como lo hace Medellín para los otros municipios, ¿eso si irá a suceder? Por eso veo que es muy difícil la consolidación de un área en Rionegro y más posible que se sume Rionegro a esta. Pero quiero trasladar el discurso, estamos pensando en el oriente, ustedes no se han preguntado también que Santa Fe de Antioquia debería sumarse a esta área metropolitana y les voy a decir porqué tal vez pueda ser no objeto del análisis de la tesis pero si para demostrar que cada vez va a haber más conurbación y los municipios se van a terminar uniendo a esta área metropolitana; el puerto de Urabá se va a convertir en una realidad en tres o cuatro años, Bogotá está, la carga que viene de Bogotá si o si va a llegar al Puerto de Urabá porque es 265km más cerca con respecto a Cartagena y si es Buenaventura son más de 400km, es decir, todos esos camiones sí o sí van a llegar al Valle de Aburrá para salir al túnel de occidente y luego llegar a la región de Urabá, pero resulta que la región de Urabá y lo mismo sucede con el triángulo cafetero y demás, la región de Urabá es una región que tiene unas desventajas competitivas en la mano de obra, es una mano de obra no tan calificada, muy costosa además y la tierra es exorbitante en su precio. Si yo fuera un empresario yo no tendría mi ejercicio logístico en Urabá, lo tendría en Santa Fe de Antioquia, es decir, Santa Fe de Antioquia cambia su vocación de turístico a logístico, si hoy tenemos esos problemas de movilidad y sostenibilidad ambiental, cómo será Santa Fe de Antioquia convirtiéndose en un espacio logístico, es decir, toda esa población laboral de acá va a estar para el escenario logístico de Santa Fe de Antioquia. ¿Y por qué digo que logístico? Porque es que queda en línea recta a tres horas, una mano de obra más calificada, más barata y tierra muchísimo más económica con la ventaja además que está más al lado del Valle de Aburrá, esto para señalar que los fenómenos sociales y económicos que se van presentando en el departamento y en el territorio van a hacer que esta área metropolitana cada vez sea más grande. Entonces por eso yo digo, el oriente puede y aspiro que consolide su área metropolitana, pero sé que el ejercicio económico y de vocación de solidaridad es complejo, entonces es más fácil que esos municipios se sumen a esta.

Les voy a compartir un artículo que había escrito hace unos meses para Semana o hace como un año en relación al área metropolitana de Cundinamarca donde yo les decía, se lo

dije incluso a la alcaldesa, si no le asignan competencias y no dan, y no definen quienes deben participar el área y Bogotá no es solidario, esa área metropolitana no tiene futuro.

**Entrevistador:** perfecto director, le agradezco mucho la disposición, el tiempo, el espacio para esta entrevista, muchas gracias.

**Entrevistado:** bueno a ustedes, con todo el gusto.

**Transcripción entrevista N° 2 (15 de marzo de 2023) para el trabajo de grado:  
¿Debería el municipio de Rionegro integrarse al Área Metropolitana del Valle de  
Aburrá? Implicaciones jurídicas y políticas.**

Preguntas enviadas por el entrevistador:

1. ¿Cómo surge y quién impulsa institucionalmente la propuesta de integrar a Rionegro al AMVA?
2. ¿Existe una propuesta oficial desde el AMVA que haya sido puesta en conocimiento con las autoridades de Rionegro? En caso de ser afirmativa la respuesta, ¿se ha iniciado formalmente un cronograma de trabajo que pueda ser de conocimiento público?
3. ¿Qué ventajas considera que puede traerle a Rionegro esta integración? ¿Qué ventajas considera que puede traerle al AMVA esta integración?
4. ¿Qué desventajas considera que puede traerle a Rionegro esta integración? ¿Qué desventajas considera que puede traerle al AMVA esta integración?
5. ¿Considera que esta propuesta puede ser incluida en la agenda de los tomadores de decisiones actuales?
6. ¿Considera viable jurídicamente la adhesión de Rionegro a este esquema de asociación

**Entrevistado:** Aquí te respondo las preguntas que me enviaste, voy a empezar en desorden, pero pues por lo que creo más importante.

Respecto de lo ventajoso para Rionegro de una adhesión al Área metropolitana del Valle de Aburrá, creo que no constituiría una ventaja considerable. En principio porque las problemáticas y los hechos urbanos que tiene el Valle de Aburrá son diferentes a los que en este momento en este estado de desarrollo tiene el Valle de San Nicolás, entonces considerando que los esquemas asociativos territoriales y en particular las áreas metropolitanas se crean con personería jurídica para incidir en los temas de ordenamiento

territorial, de ambiente, de transporte, percibo que las necesidades son muy distintas en este momento en el Valle de Aburrá, que se está quedando corto en el territorio para decrecer y bajo esa lógica está tirando hacia los otros valles, hacia el Valle de Occidente y el Valle de Oriente y realmente pues tiene una problemática insisto muy diferente.

En temas de transporte pasa lo mismo, se han avanzado durante muchos años en integración de sistemas de transporte, nosotros acá el Valle de San Nicolás apenas estamos dando esa discusión y esa pelea.

En temas ambientales, también las lógicas son muy distintas, asociadas a diferenciales de acceso y cobertura de servicios públicos, a la calidad ambiental, entonces yo creo que estamos en instancias de desarrollo bastante diferenciales sobre todo cuando nos comparamos con los municipios que constituyen centralidad en los municipios del Valle de Aburrá y incluso pensándolo en términos de aportes para la sostenibilidad de un área. Muy difícil comparar no solo Medellín, sino otros municipios como Envigado como Bello, con el volumen de ingresos que generan, con otros aquí que están aledaños a Rionegro como La Ceja, como El Retiro, entonces digamos que dificultades parecidas que enfrentan Barbosa, Girardota o la diversidad de intereses que se presentan al interior del Área Metropolitana y que ellos allá por estar integrados y casi que conurbados tienen que estar en esa área y terminan recibiendo una serie de beneficios de parte de los municipios más grandes y con más peso presupuestal en el área, no ocurriría lo mismo en nuestro caso, precisamente por la diversidad de intereses y por los aportes que inicialmente serían muy bajos en estos municipios, que aunque vienen desarrollando su territorio de manera muy acelerada, hoy no cuentan con unos ingresos para compararse con los grandes del Valle de Aburrá y su capacidad de incidencia en la toma de decisiones.

Por otro lado creo que un área metropolitana conduce por definición a solucionar problemas que se presentan en las aglomeraciones urbanas y pues nosotros todavía no estamos conurbados con el Valle de Aburrá, por ningún lado, ósea ni con Medellín por el lado de Santa Elena, ni con Envigado por el lado de las Palmas, ahí todavía no hay instancias de conurbación y por eso creo que no se justifica en ninguna medida la procedencia de esa integración de Rionegro o de los municipios del Valle de San Nicolás en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Adicionalmente, respecto a la otra pregunta que dice que como si le conviene al AMVA o si le conviene a Rionegro, a los municipios del altiplano del oriente creería yo que con una visión potencial por las mismas restricciones para el crecimiento es posible que le conviniera al Área metropolitana en particular a Medellín para identificar potencialidad de crecimiento e incluso para incidir sobre el ordenamiento de este territorio que es hasta donde se va a expandir el Valle de Aburrá pero a los municipios de la región del Valle de San Nicolás no identifiqué tanta conveniencia más allá de como dije ahorita recibir algunos recursos por obras que generen equidad partiendo de los ingresos que generan esos municipios grandes y que podrían desplegar en estos otros territorios más pequeños y que menos capacidad de ingreso tienen. Pero a su vez, no veo tan factible y tan fácil sacar adelante proyectos de este tipo precisamente porque como generar equidad en territorios en los que no tenemos una conexión, una conurbación tan clara y tan inmediata, lo veo más difícil.

Y finalmente, respecto de la posibilidad o la propensión de inclusión de esta propuesta en nuestras altas [esferas] de decisión, difícilmente lo veo como algo tangible o que se puede llevar a cabo porque si no quedó en los planes de desarrollo 2020-2023 difícilmente va a ser algo en lo que se van a embarcar los municipios sin esa hoja de ruta clara y sin haberlo planteado como una estrategia clara, dos, porque podría ser anulado por la Gobernación de Antioquia y tampoco veo un interés marcado, la Gobernación ha estado jalonando más el tema de provincias y de regiones de planificación y por ejemplo recientemente se volcó hacia la iniciativa de la región de planificación aeroportuaria del Oriente antioqueño que funciona más como un banco de proyectos, es un esquema asociativo territorial pero funciona más como un banco de proyectos y como instancia de planificación no con la autoridad de un área metropolitana pero pues por lo que han venido haciendo veo difícil que tenga lugar y finalmente por las discrepancias ideológicas y políticas que hay en este momento entre la Alcaldía de Medellín y varios municipios de la región, en las que veo muy difícil pues que se llegue a acuerdos. No sé si tendría sentido plantear la propuesta como escenario de discusión para las elecciones que va a haber en octubre de este año y con base en eso que se pudiera enmarcar dentro de las propuestas de gobierno de los candidatos tanto en el Valle de Aburrá como en el Valle de San Nicolás para que sea un escenario de discusión pero insisto, lo veo muy complicado porque en el 2019 hubo una intención de jalonar ese proyecto desde la Gobernación de Antioquia y la Alcaldía de Rionegro para una integración metropolitana aquí en el Valle de San Nicolás y se encontró mucha oposición, entonces no me imaginaría que podría pasar si no se da bien la integración entre municipios más similares sino que fuera con

el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, creo que ahí sería mucho más compleja la situación y tendría muchos más contradictores.