

AGENTES INDUSTRIALES Y CULTIVO DE FLORES EN LA EXPANSIÓN METROPOLITANA DE MEDELLÍN, COLOMBIA

Sandra SALAZAR MARTÍNEZ
Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo –LAUR-
Universidad Pontificia Bolivariana
Medellín-Colombia
arq.sandrasalazar@yahoo.com

Resumen

La comunicación forma parte de la investigación "Transformaciones territoriales en el oriente cercano de Medellín. Una mirada desde los agentes del sistema productivo: la industria y el cultivo de flores". Se delimita en un período de 44 años registrados cartográficamente en escala 1:50000 en cuatro momentos: 1962, 1979, 1992 y 2006. Trata de entender la incidencia que han tenido los agentes industriales y del cultivo de flores en el desarrollo territorial de ésta área localizada al oriente de Medellín, y que con sus actuaciones, han ido expandiendo la metropolización hacia estos 9 municipios que ahora forman parte de la región metropolitana. Aunque la industria ha estado presente desde los años veinte, es en los últimos 25 años donde se ha intensificado su actividad, producto de la deslocalización industrial en la ciudad central, las políticas neoliberales y por la intensificación del cultivo de flores (predominantemente exportador). Estas actividades productivas, cuyos intereses han ido variando a lo largo del tiempo, están produciendo fuertes transformaciones territoriales y cambios en el uso del suelo.

La comunicación propone reflexionar sobre las implicaciones de estas nuevas formas de organización productiva, en un contexto de ciudades pequeñas e intermedias de predominio rural y con carencia de políticas de desarrollo industrial coordinadas para toda la región metropolitana.

INTRODUCCIÓN

La región del oriente cercano de la ciudad de Medellín –Colombia-, sufre las consecuencias propias de la metropolización de la ciudad central, generando múltiples presiones sobre un territorio que cada vez se transforma a mayor velocidad.

Esta región, conformada por nueve municipios y una población a 2005 de 353.414 habitantes, se ha ido transformando de una sociedad rural a una urbana a ritmos acelerados. Al día de hoy, se pueden encontrar pequeñas economías agrícolas, junto a la localización de grandes industrias nacionales, la intensificación de cultivos intensivos, en su mayoría dedicados a la siembra, comercialización y exportación de flores y frutas tropicales; y por último, aunque aún en menor medida, el asentamiento de nuevas áreas de almacenamiento. Se está configurando así, un territorio cada vez más heterogéneo en sus actividades, que exige estudios y políticas claras de intervención, hoy mucho más que antes, con el ánimo de seguir evitando los conflictos de uso del suelo ya palpables.

Esta comunicación forma parte de la investigación: "Transformaciones territoriales en el oriente cercano de Medellín. Una mirada desde los agentes del sistema productivo: la industria y el cultivo de flores"; investigación en proceso, para obtener el título de máster en Ordenamiento Territorial y Gestión Ambiental de la Universidad de Barcelona. Es también ampliación del estudio sobre *Aproximación a las transformaciones territoriales entre los valles de Aburrá y San Nicolás*, realizado por el Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo (LAUR) de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Pontificia Bolivariana, grupo al cual pertenezco; en convenio con el Área Metropolitana de Medellín.

La metodología de análisis utilizada por el grupo, se basa en la construcción de cartografías temáticas a partir de la digitalización y reconstrucción de cartografías análogas en dos momentos: 1962 y 1979 a partir de la base digital de 1992. Esta reconstrucción temporal nos ha permitido vislumbrar de manera física los cambios que se han sucedido en el territorio. Corresponde ahora, explicar estos acontecimientos a partir de los diferentes agentes, en este caso el de los sistemas productivos, focalizados en la industria y los cultivos intensivos, los cuales actúan como iniciadores de estos procesos de transformación.

En esta primera parte de la investigación, para el estudio de la dinámica industrial y los cultivos intensivos de flores, se tomará como referencia sólo las que existen a marzo de 2010. El análisis completo, con las industrias que han desaparecido, harán parte de un estudio posterior. Sólo los datos de las industrias anteriores a 1962, corresponden a archivos notariales y censales, que podríamos evidenciar como localización para aquella época, pero los registros actuales, no evidencian la existencia actual de ninguna de ellas.

Presento en este trabajo un avance parcial del estudio, apoyado en una lectura espacial e histórica de cuatro periodos: anterior a 1962; 1962-1978; 1979-1991; 1992-2004, que corresponde a su vez a cambios estructurales en la economía nacional, latinoamericana y global. En la primera etapa, correspondiente al periodo de la posguerra económica, la localización industrial es en la totalidad de los municipios asociado a

un proceso espontáneo de explotación de recursos. En la segunda, se asientan las primeras grandes industrias producto de la deslocalización desde la ciudad de Medellín; en el tercer estadio este proceso se intensifica y comienza a hacerse evidente la metropolización, motivada también por las políticas estatales, que estaban privilegiando la industria en las ciudades intermedias; el suelo en la ciudad comienza a escasear y la normativa comienza a ser más restrictiva. Por último, la construcción del aeropuerto internacional y la autopista Medellín-Bogotá, son los que comenzarán a definir la estructura territorial y a marcar la vocación económica de esta región. El proceso de apertura económica y descentralización estatal comenzado desde 1991 seguirán profundizando esta tendencia.

Como estudios de referencia he seguido los trabajos de los geógrafos Joan Eugeni Sánchez, Ricardo Méndez, Inmaculada Caravaca y Horacio Capel. Y de los arquitectos Francesco Indovina, Nuno Portas, Stéphane Bosc. Ejemplos de transformaciones en las periferias de Brasil (Belo-Horizonte) y algunos estudios de Buenos Aires, Argentina.

Para el estudio en el oriente cercano de Medellín las aportaciones han sido básicamente desde los mismos ejercicios de planificación, realizados por entidades estatales, y que tienen un aporte valiosísimo en el conocimiento de la región. Se destacan los trabajos de Zoraida Gaviria y María Soledad Betancur. Y en una escala mayor, la del Departamento de Antioquia (región global donde se encuentra el área de estudio) y Colombia, los trabajos de Jorge Lotero y Gabriel Poveda Ramos. Sin embargo, estudios que sigan la dinámica espacial de los agentes industriales y sus incidencias en la transformación de esta porción del territorio son aún carentes y este es el aporte que se pretende dar con la investigación.

INDUSTRIA Y TRANSFORMACIÓN TERRITORIAL

Medellín (capital del departamento de Antioquia) junto a su área metropolitana, constituye la segunda conurbación más importante de Colombia, no sólo por el número de su población, sino también, por el dinamismo económico a lo largo de toda su historia. Esta fuerte dinámica no se ha concentrado únicamente en la ciudad central, sino que tiende a expandirse, cada vez más y a mayor velocidad, hacia los territorios que le circundan, como son las regiones del oriente y el occidente antioqueño.

El área metropolitana de Medellín, se encuentra localizada en un valle muy estrecho, de topografía irregular y pendiente, con una longitud aproximada de 60 km y una amplitud variable. Cuenta con un área de 1164 km² y una población de 3.316.370 habitantes.

Las características topográficas, -donde más de la mitad del territorio presenta pendientes superiores al 25%-, han ido moldeando y caracterizando la ocupación de este valle (que cada vez se encuentra más colmatado), y ha obligado a ir extendiendo parte de sus equipamientos, industrias y servicios hacia los territorios vecinos; territorios que a su vez, por la dinámica territorial en la que se hallan inmersos, constituyen todo un sistema territorial, pero que se encuentran en desigual proceso de desarrollo económico y social, frágil comunicación e importantes procesos de deterioro ambiental. Es por ello, que no podemos hablar sólo de un área metropolitana, sin comprender además, las influencias que ésta conurbación central presenta en sus entornos.

La región del oriente cercano de Medellín, está compuesta por nueve municipios: El Santuario, El Retiro, Guarne, La Ceja, El Carmen de Viboral, La Unión, Marinilla, Rionegro y San Vicente. Ocupan un territorio con una extensión de 1749,69 km² y una población a 2005 de 353.414 personas. Ver figura 1.

Figura 1. Límites municipales Área Metropolitana de Medellín y oriente cercano



Fuente: LAUR2007.

Aunque la mayoría de estos municipios siguen presentando condiciones rurales, poco a poco esta tendencia está cambiando hacia una mayor concentración en las áreas urbanas. Realizando una lectura general del territorio, estos cambios pueden parecer normales, incluso los procesos que lo conllevan; sin embargo dentro de la heterogeneidad de cada territorio, la manera que cada espacio da respuesta a las decisiones que sobre él se toman se muestra diferente.

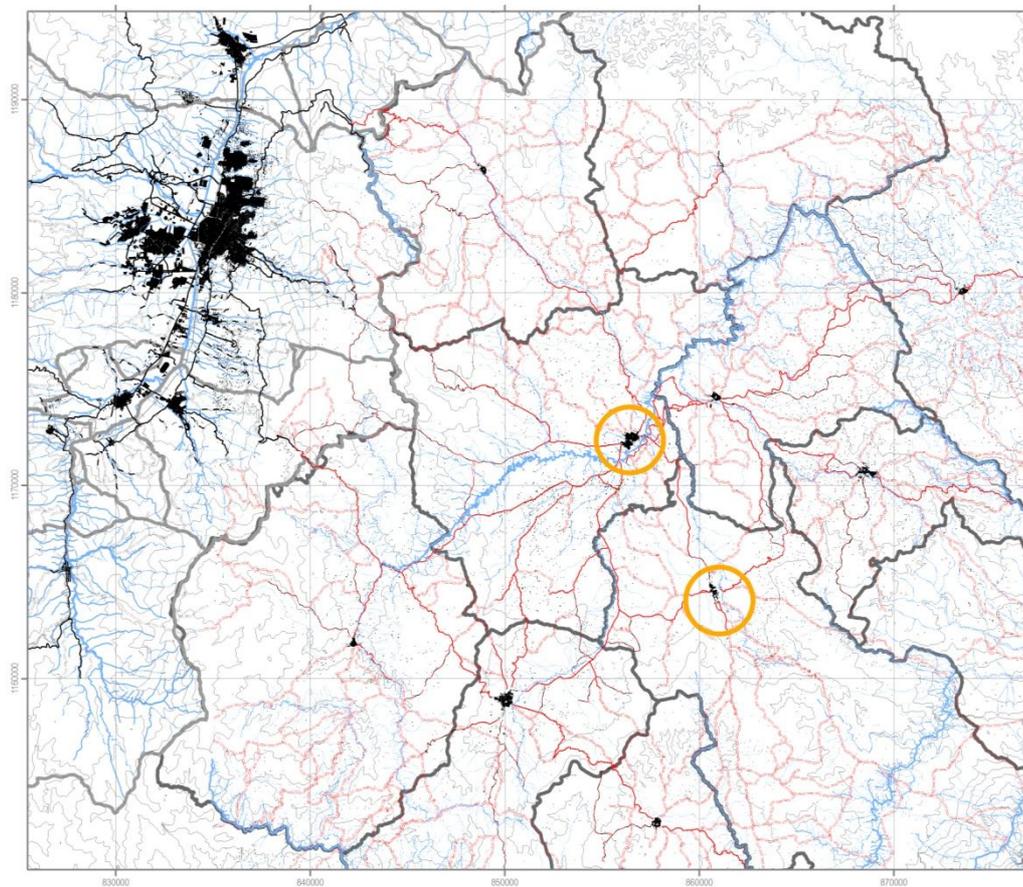
Antes de 1962. Industrialización espontánea.

En los primeros años de la década de los sesenta, el desarrollo industrial es incipiente, mayoritariamente artesanal, resultado de la transformación de los recursos naturales existentes. Va a ser representativa la industria de la cerámica, del cuero y la relacionada con los minerales.

Se muestra en la figura 2, la situación que para la investigación consideramos inicial, puesto que evidencia una región de economía primaria, con unos centros urbanos pequeños y dependientes del trabajo agrícola y transformación artesanal. La población para esta fecha es de 151.202 habitantes.

Se muestra también la base territorial existente. Las curvas de nivel y la hidrografía permiten dar cuenta de la forma del territorio y la estructura vial (en rojo) y el espacio construido (en negro) de la realidad espacial para esta fecha. Por la escala del mapa sólo son perceptibles las manchas correspondientes a las aglomeraciones. El asentamiento disperso, de base rural es poco. Con el fin de proporcionar una lectura más clara de la cartografía, y los objetivos del estudio, sólo se dejarán como referencia para los planos posteriores las capas correspondientes a la estructura vial y el espacio construido.

Figura 2. El Área Metropolitana de Medellín y el oriente en 1962.



Fuente: LAUR 2007. Sin escala.

Según los registros de la Cámara de Comercio de Medellín y Antioquia, antes de 1962 se registraron 26 industrias, de las cuales 9 se encuentran localizadas en el municipio de Rionegro, 5 en el Carmen de Viboral, 7 en la Ceja, 3 en El Santuario y 2 en El Retiro.

Si nos basamos en el registro del censo de viviendas realizado en 1964, el dato de la industria aumenta a 36. Es interesante anotar, que para el censo, existen industrias en todos los municipios, sólo que, en aquellos municipios donde no aparece registros notariales, el censo muestra que son industrias que tienen vivienda, por tanto se puede suponer que corresponde a una transformación pequeña, que no tendrá luego mayor incidencia territorial. Tenemos así el caso de los municipios de La Unión, Marinilla y San Vicente donde los datos de la industria coinciden que tienen vivienda: 2, 3 y 5 respectivamente. Para San Vicente aparecen censadas 6 industrias, cinco con vivienda y una última fuera de la aglomeración de la que no se disponen de más datos. Para este municipio no se volverán a mostrar datos ni de asentamiento industrial, ni cultivos intensivos en ninguna de las etapas posteriores, pues no se desarrolla, por figurar siempre en una posición marginal de las infraestructuras de la región.

Los datos entre los registros notariales y el censo para los municipios de El Carmen de Viboral, La Ceja, El Santuario y El Retiro, se corresponden. Si realizamos la resta de aquellas industrias que tienen vivienda, los valores coinciden. Por el contrario, para el caso de Rionegro y Guarne las cifras difieren bastante. Para el primer municipio el censo sólo localiza 3 y 5 para el segundo, del cual no se encontró registro notarial.

La localización de estas industrias se encuentra mayoritariamente dentro de las cabeceras municipales, sólo para el Carmen de Viboral se van a localizar fuera de la aglomeración y es por el tipo de industria, dedicada a la cerámica, dando la idea que su transformación se realiza en el mismo sitio de la obtención de la arcilla. Para el caso de Rionegro, el censo localiza dos industrias, de las tres que aparecen censadas, fuera de la aglomeración. Estas dos cabeceras municipales están demarcadas con los círculos en la figura 2.

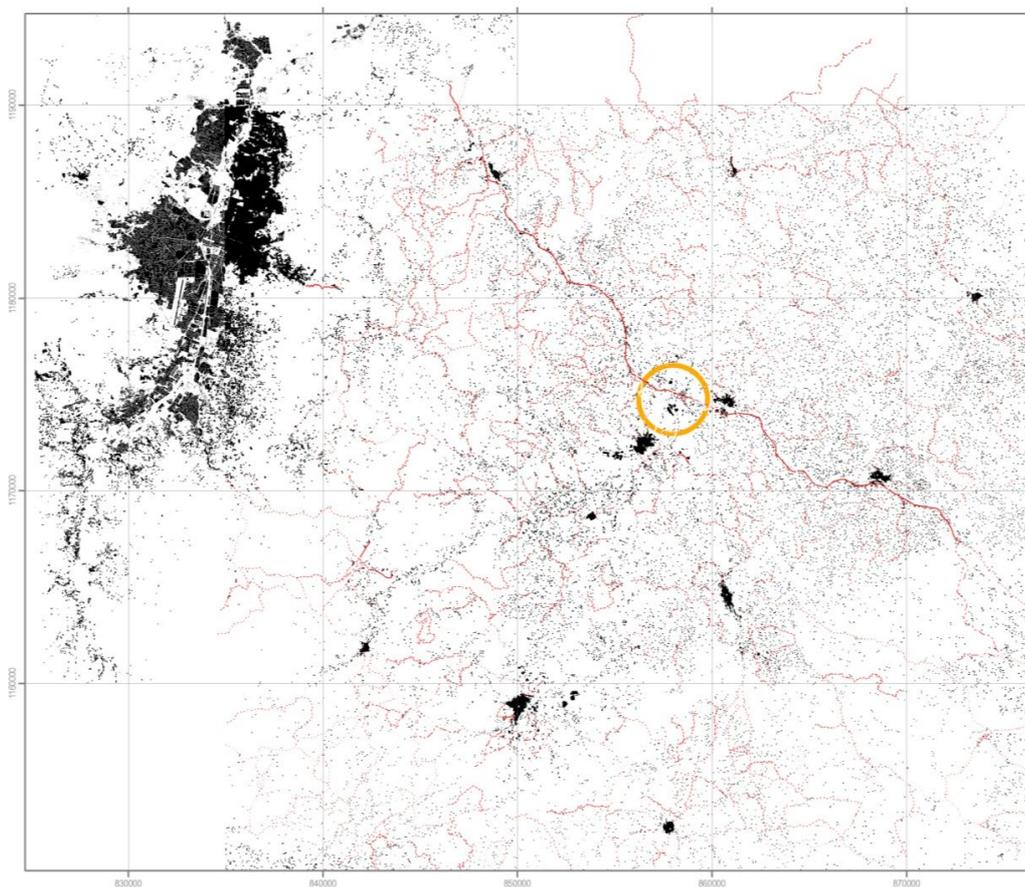
1962-1978

En este período, los procesos de industrialización en la zona son aún incipientes. Estudios anteriores sobre las trayectorias industrializadoras de la región del Valle de Aburrá evidencian que la industrialización en esta región, corresponden a procesos de desconcentración industrial más que a nacimiento de industria en la región: "Esta fase de industrialización en Rionegro es altamente dependiente de Medellín, pues las empresas instaladas son filiales de firmas importantes localizadas en Medellín, los gerentes residen en Medellín y allí mismo están las oficinas principales" (Betancur, Stienen, Urán: 2001:98)

De este proceso de deslocalización industrial se identifican 4: Coltepunkt en 1965 (Coltejer), Textiles Rionegro en 1969 (Coltejer), Riotex en 1979 (Fabricato) y Postobón en 1976. Las tres primeras corresponden a la industria textil, el sector industrial de mayor importancia para Medellín y la última es de refrescos.

Cinco son las industrias que nacen en esta etapa en la región. Tres de ellas a 2010 en proceso de liquidación. Dos, las de mayor capital, se van a localizar a lo largo de la autopista Medellín-Bogotá, que para la fecha aún no se conectaba con Medellín, pero ya existía un avance en su trazado. Ver figura 3.

Figura 3. El Área Metropolitana de Medellín y el oriente en 1979.



Fuente: LAUR 2007. Sin escala

En este plano, sólo se muestra las vías nuevas construidas durante este período. Incluye vías rurales y en diferentes estados. Se resalta la de mayor extensión que cruza el plano en diagonal, en dirección noroeste-sureste. Es la autopista Medellín-Bogotá. Se señala el sitio donde comienza a predominar la localización industrial.

1979-1991

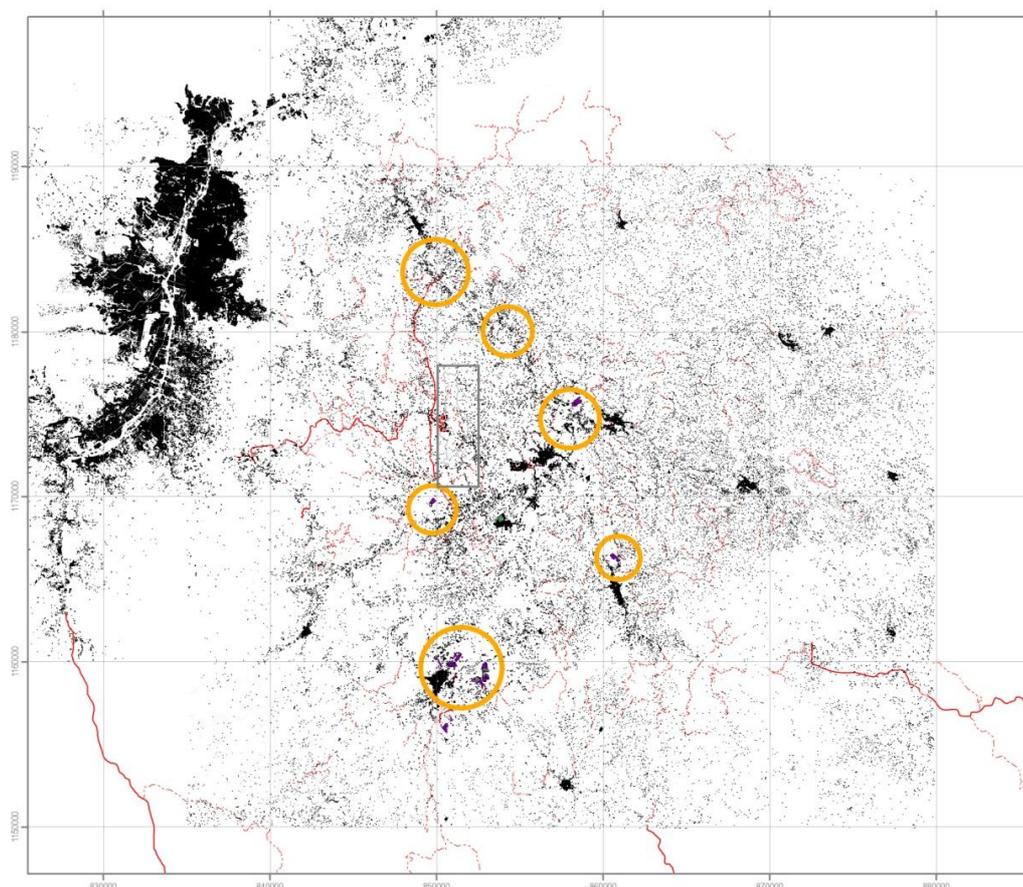
Este período va a marcar la transición hacia la vida urbana en los municipios de la región, por causa principalmente de dos motivos: la expansión de la dinámica industrial que se venía presentado en la ciudad pero que se veía restringida por las políticas estatales adoptadas, que obligó a los industriales de la época trasladarse hacia tierras agrícolas de bajo coste y a la construcción de la autopista Medellín-Bogotá, que si bien sólo se inaugurará para 1982, su trazado estaba determinado desde inicios del setenta. Otro hecho trascendental para la zona fue la inauguración en 1985 del aeropuerto internacional que determinará la vocación económica de la región. La instalación del aeropuerto cambia drásticamente el paisaje de la zona porque amplía las condiciones para la exportación. Por este motivo comienza a incrementarse rápidamente los cultivos de flores. Si bien el cultivo de flores está bastante vinculado a la tradición cultural de Medellín y su entorno, las favorabilidades de su clima primaveral durante todo el año, convierten la zona en un área óptima y competente para este mercado a nivel mundial.

Medellín, por su topografía de fuertes pendientes y pocas áreas planas para su crecimiento, comienza a ser más restrictiva para la localización industrial. Continúa el proceso de deslocalización hacia la región del oriente, que comienza a dotarse de una buena infraestructura de comunicación con el mercado nacional (autopista) y el internacional con el aeropuerto. Se van a localizar 21 industrias. Cinco a lo largo de la autopista Medellín-Bogotá. 6 dentro de las cabeceras municipales y el resto están desagregadas en diferentes puntos del área rural, en inmediaciones a ejes viales. Surge una industria de fabricación de alimentos para aviones, en las proximidades del aeropuerto. Por la escala del plano, no se ve con precisión la localización de la industria pero se aprecian manchas de mayor ocupación en el eje de la Autopista (Ver figura 4). Los tres círculos desagregados ubicados en la parte sur del plano corresponden a los cultivos de flores. El recuadro señala el aeropuerto.

En la etapa anterior la autopista Medellín-Bogotá es el eje del desarrollo industrial, ahora se intensifica y se complementa con la construcción de la vía de acceso al aeropuerto surgida como ramificación de la misma autopista, y va a integrar de manera transversal, los tres ejes de comunicación con Medellín.

Para este período las políticas estatales son centralizadas, y los planes de ordenamiento formulados para la fecha, son reiterativos en la conversión de los municipios hacia la industrialización como estrategia de desarrollo. De allí que, como estrategia de atracción para la localización industrial, los planes son abiertos y no formulan normas específicas ni requisitos básicos en pro de un desarrollo municipal.

Figura 4. El Área Metropolitana de Medellín y el oriente en 1992.



Fuente: LAUR 2007. Sin escala

Algunos estudios sobre ordenamiento territorial de la época, identifican este proceso de ocupación industrial calificándolos de "reproducción arbitraria de la tipología industrial del Área Metropolitana" (ECHEVERRI, 1987:49), refiriéndose a un proceso de ensanche de las industrias existentes en Medellín y que incrementan su capacidad instalada. Pero también se podría hacer referencia a su localización especulativa, siguiendo a las lógicas empresariales y en un contexto de municipios sin normas específicas para el desarrollo industrial dentro de sus territorios. De hecho, la localización se centra en el municipio de Rionegro, donde existía mayor conciencia y algunos apuntes dentro de sus planes de ordenamiento para el desarrollo industrial.

1992-2004

El aeropuerto será el centro de los cambios espaciales y de definición económica para este período. La región caracterizada por una configuración espacial radial, cuyo centro se encuentra en el casco urbano del municipio de Rionegro, verá desplazado su eje hacia el aeropuerto, que comienza a ser el núcleo.

En 1993 comienza la construcción de la zona franca de Rionegro, cuyos primeros inversionistas va a ser el sector textil y en 1996 salen sus primeras exportaciones desde este lugar (BETANCUR, STIENEN, UURÁN, 2001:99).

Estos cambios dieron el impulso a las mayores transformaciones de la región. Se localizan 36 industrias de las aún existentes. 11 van a localizarse en la zona franca, 12 a lo largo del eje de la autopista Medellín-Bogotá, 10 en los centros urbanos, dos en anteriores ejes de desarrollo y una en un *mall* comercial; otro nuevo equipamiento que comenzará a reproducirse en la región, con funciones de comercio y a su vez de almacenamiento.

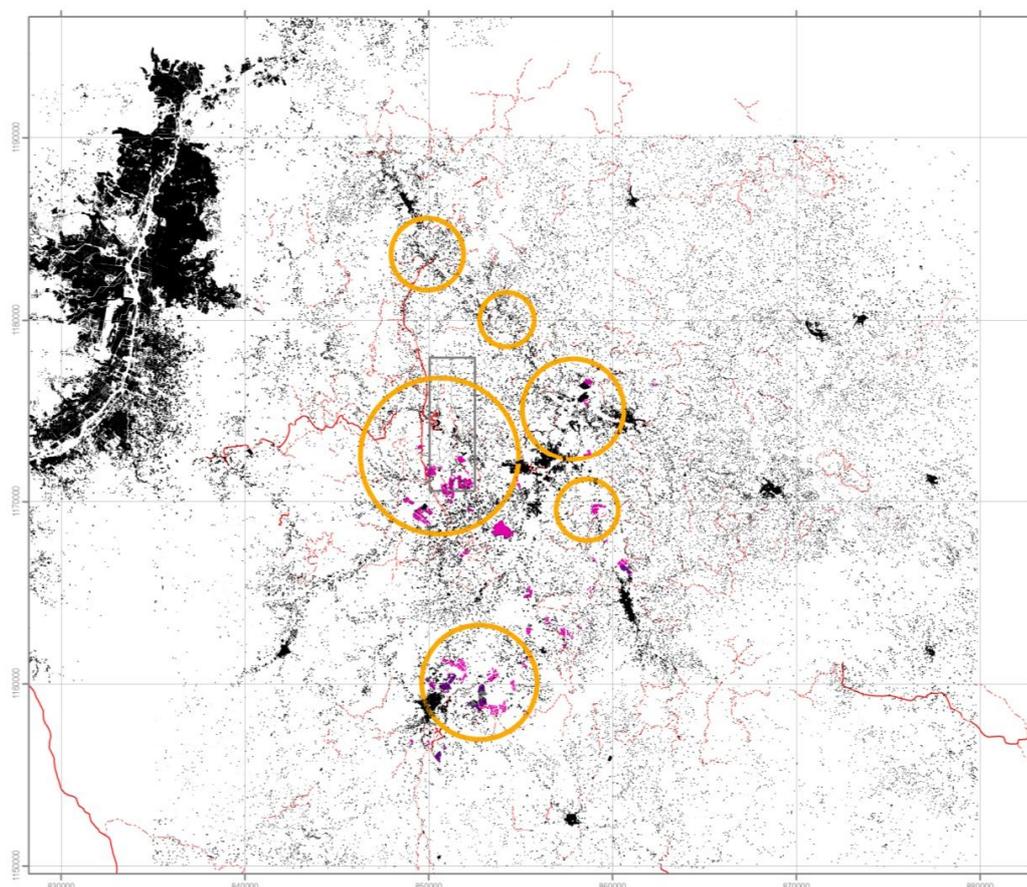
A la par que se construía la zona franca, se iban parcelando a su vez lotes en sus proximidades, donde también se van a localizar industrias y se va a extender el área determinada como zona franca. De estas 12 industrias anteriormente mencionadas, 2 se encuentran en estas parcelaciones y según datos de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, de las 29 nuevas industrias que van a crearse desde 2005 hasta marzo de 2010, 5 están dentro de la zona franca, 5 en estas parcelaciones privadas, 2 a lo largo del eje de la vía del aeropuerto, 7 en la autopista Medellín-Bogotá, 8 en los centros urbanos y dos en otros ejes viales.

Si para los dos primeros períodos encontramos la industria en las áreas próximas a las aglomeraciones urbanas, en los últimos estadios, la configuración es a lo largo del eje de la Autopista Medellín-Bogotá, y en las inmediaciones del aeropuerto. Las manchas en color corresponden al crecimiento de los cultivos de flor. Ver figura 5

Por la configuración regional, ganan presencia industrial los municipios de Guarne, y Rionegro, y en menor medida Marinilla, cuya vocación histórica ha sido más comercial; y el Santuario por su ubicación más distante de Rionegro. El Carmen de Viboral, que aunque en los inicios de su desarrollo presentaba la mayor dinámica industrial, pierde importancia en este sector por encontrarse en el polo opuesto de la concentración industrial que se está estructurando hoy.

Es clara la fuerte dependencia que marca estos desarrollos industriales con Medellín, puesto que muchos de los recursos de capital de estas industrias nacen de los grandes grupos industriales cuyas oficinas se encuentran en Medellín. Asimismo, el tiempo de recorrido entre la zona franca y los centros de poder localizados en la capital, es de tan sólo cuarenta minutos.

Figura 5. El Área Metropolitana de Medellín y el oriente en 2004.



Fuente: LAUR 2007. Sin escala

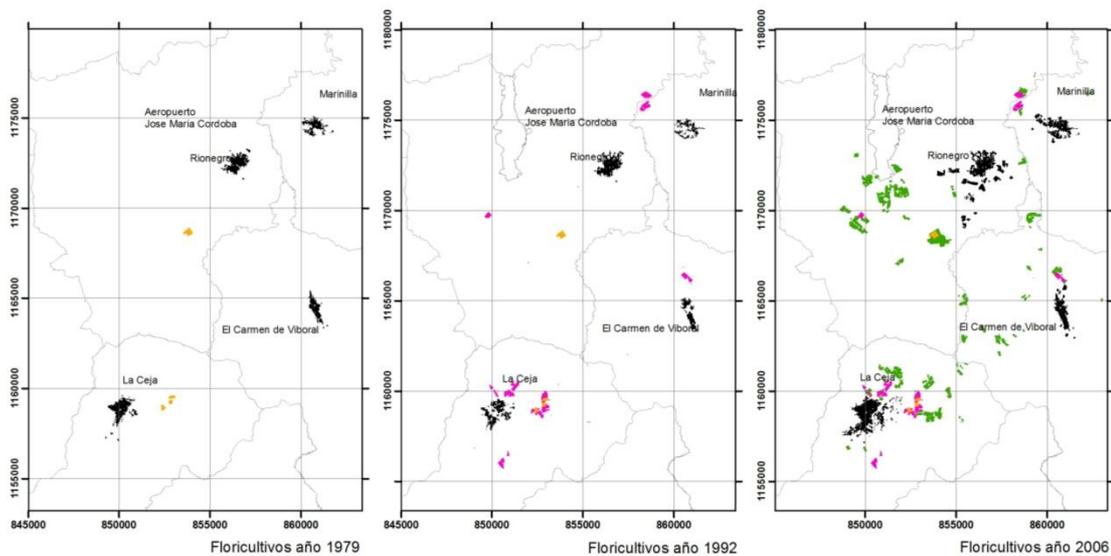
LA DINÁMICA DE LOCALIZACIÓN DE LOS CULTIVOS DE FLORES

Otro hecho bastante destacable por sus implicaciones territoriales, corresponde a los cultivos intensivos, principalmente de las flores y las frutas tropicales.

Si bien parte de un área con vocación agrícola, y unas condiciones óptimas para el cultivo, dada la riqueza de agua, la temperatura promedio y un personal laboral de poca capacitación, la localización del aeropuerto va a intensificar este tipo de cultivo, que se convierte a su vez, en un sector competitivo a nivel mundial, por representar el cuarto sector de la economía del país, y el primer país exportador de este mercado en los Estados Unidos. Esta región es la segunda en importancia de este tipo de cultivo en el país. Desde sus inicios nació como sector exportador, de allí que el 98% de lo producido se venda en el mercado exterior (QUIRÓS, 2001:59).

Para la primera etapa se van a localizar dos, a partir del segundo quinquenio de los años ochenta se va a registrar un crecimiento exponencial al pasar a 11 cultivos, de los que aún continúan hoy. Y para el estadió de 1992 a 2006, los cultivos se van a triplicar al pasar a 41 nuevos cultivos. De estos sólo 8 no figuran como comercializadoras internacionales. Ver figura 6.

Figura 6. Floricultivos año 1979, 1992, 2006. Oriente de Medellín: Municipios de Rionegro, Marinilla, El Carmen de Viboral, y La Ceja.



Fuente: LAUR 2007.

Aunque la industria va en aumento, son los cultivos intensivos los que están marcando la vocación de la región, con un crecimiento acelerado y sostenido. Su localización se da opuesta al desarrollo industrial. Si la industria se va a ubicar a lo largo de la autopista Medellín-Bogotá, los floricultivos van a propagarse en los municipios más al sur, por presentar también las condiciones de menores pendientes permitiendo una mayor extensión. Pero al igual que la industria, el núcleo de atracción es el aeropuerto.

LOS PLANES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL SISTEMA PRODUCTIVO.

Como ya se había mencionado en la introducción, el proceso de descentralización estatal comienza en Colombia en 1991. Y en 1997 con la ley 388, los municipios están obligados a planear el ordenamiento territorial, bajo cinco aspectos: ambiental, físico espacial, económico, socio-cultural y administrativo.

Existen ejercicios de ordenamiento para los diferentes municipios e incluso algunos que comprenden la totalidad desde 1968. Aunque en un principio se centraban hacia la tecnificación de la agricultura, dejaba

algunos apartes para el desarrollo industrial. Para 1980, en uno de estos planes, ya se identificaba como problemático el establecimiento industrial sin planeación y con infraestructura individual. Dentro de la propuesta del plan se propone el desarrollo concentrado en las cabeceras, con el fin de no alejar las áreas industriales del lugar habitacional (SCHNITTER, et al., 2007:28), sin embargo poco se cumplió de esta propuesta. E igual ha sucedido con los planes posteriores.

La riqueza del último ejercicio de planeamiento territorial es que siete de los nueve municipios elaboraron sus planes con visión en conjunto, asesorados por MASORA (Municipios Asociados del Oriente Antioqueño), una entidad supramunicipal cuyo fin es orientar al desarrollo de los nueve municipios que conforman el Altiplano del Oriente. Esto ha permitido que tengan una visión similar e integren esfuerzos por hacer una región más competitiva. Sin embargo, la ausencia de municipios como Rionegro y Marinilla en esta operación de planificación en conjunto, en cuyas áreas municipales se encuentra el corredor industrial de la autopista Medellín-Bogotá, no permiten que se integren las estrategias por hacer una región más competitiva.

Este último ejercicio de planeamiento es rico en proporcionar conocimiento, planimetrías y sensibilizar a la población en general sobre el desarrollo territorial, con una identificación clara de su vocación económica, pero aún la presencia de los agentes, principalmente los del sistema productivo, continúa estando ausente.

La estructura territorial consolidada a hoy, ha respondido a las lógicas del agente productivo y así ha sido asimilada por los municipios, integrando nuevas normativas para los corredores viales que se han consolidado, pero no son claras las retribuciones que se puedan obtener de estos agentes como promotores de desarrollo.

CONCLUSIÓN

Como se ha tratado de explicar, la mayor parte de las industrias son producto de la deslocalización, pero su centro de poder sigue encontrándose en Medellín. Aunque los Planes de Ordenamiento Territorial están definiendo áreas para el desarrollo industrial, estos espacios han sido producto más de la consecuencia que de la planeación y aún se percibe como una tarea urbanística de zonificación del suelo, pero sin políticas claras que comprometan más a estos agentes por un verdadero desarrollo de la región. Asimismo, la localización es consecuencia de las principales infraestructuras de comunicación del departamento, por tanto su ubicación no depende de las políticas y estrategias municipales; sólo pensar en una visión más en conjunto de todos los municipios puede hacer que se obtengan más beneficios para la región, pero también ayudar a crear industrias más competitivas.

Aún estos agentes del sistema productivo no hacen parte de las agendas territoriales, funcionando completamente separados de la vocación territorial, con visiones sobre un territorio totalmente diferentes. Al final, tenemos un área que se está transformando a pasos cada vez más veloces, está dejando sus huellas sobre el espacio, pero no integradas a un territorio, donde aún no se logran disipar las desigualdades sociales presentes en la región.

BIBLIOGRAFÍA

BETANCUR, M.; STIENEN, A.; UURÁN, O. (2001): *Globalización: Cadenas Productivas y Redes De Acción Colectiva: Reconfiguración Territorial y Nuevas Formas De Pobreza y Riqueza En Medellín y El Valle De Aburrá*, Santa fé de Bogotá, Editorial Tercer mundo. [online] Disponible en: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/colombia/ipc/betancur/Bibliog.pdf> <www.clacso.org>

BLANCO, J. (1996). "Área metropolitana de Buenos Aires: transformaciones territoriales en el marco de la globalización", en *Revista Eure*, Santiago de Chile. no. 67 vol XXII, pp 7-16.

CAPEL, H. (1977) *Capitalismo y Morfología Urbana En España*. 2a ed. Barcelona, Batlló.

CAMARA DE COMERCIO ORIENTE ANTIOQUEÑO (2010). Base de datos industrias altiplano del oriente antioqueño 2010.

ECHEVERRI, R. (1987). *Prediagnóstico de la cuenca del río Negro y proyecto Plan de Ordenación. Versión preliminar*. El Santuario (Antioquia, Colombia) CORNARE.

GAVIRIA, Z. (2009). "La Expansión Urbana Sobre Las Periferias Rurales Del Entorno Inmediato a La Ciudad Metropolitana", en *Revista Soluciones de Postgrado EIA*. No. 3 pp 63-74 [online] Disponible en: <http://revistapostgrado.eia.edu.co/Revista%20Edici%F3n%20N%BA.3/Soluciones%20N3%20art%205.pdf>.

GAVIRIA, Z.; HERMELIN, M.; FORERO, L. (2008) *Realidades y Prospectivas Del Valle De San Nicolás. 20 años Cámara de comercio del Oriente Antioqueño*. Rionegro (Antioquia, Colombia) Publicación Cámara de Comercio Oriente Antioqueño. [online] Disponible en: <http://www.ccoa.org.co/sitio/publicaciones.php>.

INDOVINA, F.; et al. (2005) *L'Esplosione Della Città :Barcellona, Bologna, Donostia- Bayonne, Genova, Lisboa, Madrid, Marsiglia, Milano, Montpellier, Napoli, Porto, Valencia, Veneto Centrale*. Bologna, Compositori.

LOTERO, J.(1995). "Crisis, Reconversión Industrial y Cambio Técnico En El Sistema Urbano Colombiano. 1975-1991", en *Estudios Regionales* no. 43 pp. 177-205. [online] Disponible en: <http://www.revistaestudiosregionales.com/pdfs/pdf476.pdf>.

MAGELA, G.; FLORES, C. "Novas periferias metropolitanas. A expansão metropolitana em Belo Horizonte: dinâmica e especificidades no Eixo Sul", en SOARES, Heloisa, et al. (2006): *A Expressao Socioeconômica e Espacial Da Dinâmica Ocupacional Na Região Metropolitana De Belo Horizonte - RMBH*, editorial C/Arte, pp. 35-46.

- MÉNDEZ, R; CARAVACA, I. (1996) *Organización Industrial y Territorio*. Madrid, Editorial Síntesis.
- MÉNDEZ, R. (2008). "Procesos Recientes En Regiones Metropolitanas: Transformaciones Económicas y Reorganización Territorial. Algunas Interpretaciones y Debates Actuales". [Ponencia XI coloquio Ibérico de Geografía] Alcalá de Henares. [online] Disponible en: <<http://www.gedeur.es/publicaciones.htm>>.
- _____. El Territorio De Las Nuevas Economías Metropolitanas, Diciembre 2007, 2007, vol. XXXIII, no. 100 pp. 51-17. [online] Disponible en: <<http://www.gedeur.es/publicaciones.htm>>.
- MORENO, O. (2005). "Reestructuración económica y refuncionalización Territorial en México: su impacto en el sistema regional y el urbano en México 1980-2000", en *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Vol IX, no. 194
- POVEDA, G. (2005). *Historia Económica De Colombia En El Siglo XX*. Medellín, Editorial Universidad Pontificia Bolivariana.
- QUIRÓS, M. (2001). "La floricultura en Colombia en el marco de la globalización: aproximaciones hacia un análisis micro y macroeconómico", en *Revista Universidad EAFIT*, No. 122, p 59-68. [online] Disponible en: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/215/21512206.pdf>
- SÁNCHEZ, J-E. (1991). *Espacio, Economía y Sociedad*. Madrid, Editorial Siglo XXI.
- _____. (1998) "Barcelona: transformaciones en los sistemas productivos y expansión metropolitana", en MONCLÚS F.J. (1998): *La ciudad dispersa*, Barcelona, Editorial Centro de Cultura Contemporánea, pp 59-81.
- SCHNITTER, P; SALAZAR, S. et al. (2007). *Estudio de la forma y el crecimiento urbano de la región metropolitana. Fase 2. Impacto del valle de Aburrá en su entorno. Aproximación a las transformaciones territoriales entre los valles de Aburrá y San Nicolás* Resultados investigación. Investigación realizada por el LAUR (Laboratorio de Arquitectura y urbanismo. Facultad de Arquitectura UPB), en convenio 348 entre la UPB (Universidad Pontificia Bolivariana) y el AMVA (Área Metropolitana del Valle de Aburrá) Medellín, Colombia. Sin publicar.