Edición Especial

Síguenos Septiembre de 2025

La Prensa® Oriente

www.laprensaoriente.info

La frontera agrícola en la centralidad del municipio de El Santuario, es evidencia de un cambio acelerado en el uso del suelo. Foto: Cortesía

El Valle de San Nicolás:

Un Modelo de Integración para el Desarrollo Sostenible

El Oriente Antioqueño está en vísperas de una de las decisiones más importantes de su historia reciente: el próximo 9 de noviembre, ocho municipios del altiplano acudirán a las urnas para decidir si conforman el Área Metropolitana del Valle de San Nicolás. Lo que está en juego no es un simple trámite administrativo, sino el modelo de desarrollo que marcará el rumbo del territorio en las próximas décadas.

Escanea el QR para ver la versión digital

Escanea el QR para ver la versión pdf

Área Metropolitana: un debate que debe construirse con respeto y verdad

Por: Carlos Humberto Gómez

Durante décadas, el Oriente Antioqueño ha estado en constante evolución, pero muchas veces las decisiones que afectan su desarrollo han sido tomadas desde fuera, principalmente desde el Valle de Aburrá y Medellín. Esa mirada externa ha condicionado la vocación productiva, la infraestructura y hasta la forma de gestionar los recursos. Hoy, la región enfrenta un nuevo punto de debate: la posible conformación del Área Metropolitana del Valle de San Nicolás (AMVSN).

El próximo 9 de noviembre, ocho municipios del altiplano –Rionegro, La Ceja, El Carmen de Viboral, El Retiro, La Unión, Guarne, El Santuario y San Vicente Ferrer– acudirán a las urnas en una Consulta Popular que definirá si se da o no vida jurídica a esta figura. No es una decisión menor, porque en juego está la manera como se organizará la región frente a dinámicas que ya ocurren, como la conurbación urbana y los desafíos supramunicipales en movilidad, seguridad, residuos y medio ambiente.

Ahora bien, es importante aclarar que un debate de esta magnitud no debe entenderse como unanimidad. Por el contrario, es sano para la democracia que existan diferencias de apreciación. Que unos vean en la AMVSN una oportunidad y otros la perciban como un riesgo es parte natural del pluralismo político. Lo esencial es que esa discusión se dé con respeto, información oficial y veraz, sin caer en noticias falsas ni en discursos que polaricen innecesariamente a la ciudadanía.

Un caso ilustrativo es el de Marinilla, municipio que no participará en esta consulta. Su postura ha sido prudente, pues prefiere apostar a otras figuras como las Provincias Administrativas y de Planificación, aludiendo a preocupaciones sobre autonomía y concentración de poder. Más allá de juzgar su decisión, lo cierto es que Marinilla comparte dinámicas diarias con los demás municipios del altiplano, lo que abre interrogantes sobre cómo se gestionarán obras y recursos que inevitablemente impactan su territorio. La ley permite que más adelante pueda integrarse al posible nuevo esquema asociativo, pero la experiencia de otros municipios metropolitanos en el país muestra que la entrada tardía siempre genera tensiones adicionales.

Por eso, conviene insistir en que esta no es una decisión de alcaldes ni concejos municipales, sino de los ciudadanos en las urnas. Para que el proyecto sea aprobado, debe haber una mayoría de votos afirmativos en cada municipio y, al menos, una participación del 5% del censo electoral. Lo que está en juego es la forma de organizarnos, no la lealtad política con tal o cual líder.

Hoy, con un crecimiento urbano evidente y con un aeropuerto internacional en el corazón del altiplano, resulta urgente pensar en esquemas de planificación conjunta. Pero al mismo tiempo es válido preguntarse si un Área Metropolitana en el Valle de San Nicolás es la figura más adecuada o si, como algunos proponen, bastaría con reforzar mecanismos asociativos ya existentes.

En este punto, conviene recordar que el debate no debe reducirse a consignas ni a promesas inmediatas. Es importante reconocer que la autonomía municipal está protegida constitucionalmente y que la conformación de un Área Metropolitana implica tanto ganancias en capacidad de gestión regional como cesiones en ciertas decisiones conjuntas. La pregunta es si como región estamos preparados para dar ese paso, con reglas claras y un modelo de gobernanza que garantice equilibrio entre los municipios grandes y los pequeños.

Un tema sensible es el del poder de veto de Rionegro, señalado históricamente como riesgo de concentración. El actual alcalde ha expresado públicamente que renunciaría a ese mecanismo, pero lo deseable sería que esta garantía quedara plasmada en los estatutos y no dependa de la voluntad política de turno. La confianza ciudadana se construye con reglas claras, no con promesas individuales.

Desde la mirada de veeduría, vale la pena insistir en que la consulta del 9 de noviembre es sobre todo un ejercicio democrático participativo. Más allá del resultado –sea el SÍ o sea el NO– lo fundamental es que los ciudadanos acudan a votar con criterio informado, sin miedo ni manipulaciones. Solo así el Valle de San Nicolás podrá avanzar en un modelo de desarrollo verdaderamente sostenible, ordenado y equitativo, que respete su identidad, valore sus recursos y garantice que las próximas generaciones tengan un territorio digno donde vivir.

El gran reto, entonces, no está únicamente en aprobar o rechazar la figura metropolitana, sino en mantener la capacidad de diálogo, el respeto por las diferencias y la vigilancia ciudadana. La democracia se fortalece cuando no se impone una sola visión, sino cuando los proyectos colectivos se construyen desde la pluralidad y el respeto.

En últimas, la AMVSN puede ser vista como una oportunidad o como un riesgo. Pero lo que no puede perderse de vista es que, cualquiera que sea la decisión, debe ser el resultado de una consulta popular transparente, con información oficial confiable, y con la convicción de que el Oriente Antioqueño merece ser pensado y decidido por sus propios habitantes.

Territorio de frontera: donde los límites se difuminan

Por: María Isabel Gómez David

A menudo nos movemos por la vida sin notar que cruzamos fronteras. Durante los viajes diarios al trabajo, a la universidad o a una cita médica, un letrero en el camino avisa que entramos a otro municipio, pero nada parece cambiar: la vía sigue igual, el paisaje también y la gente camina con la misma prisa. En estos recorridos solo reconocemos un punto de partida y un destino.

Esta experiencia nos recuerda que las divisiones que vemos en un mapa son, en la vida real, casi invisibles. La rutina continúa, aunque al cruzar esa frontera ya no sea responsabilidad del mismo alcalde tapar un hueco, recoger la basura o iluminar una calle.

Los mapas dividen: trazan líneas claras que separan competencias, recursos y autoridades. Sin embargo, la vida cotidiana difumina esas fronteras. El movimiento es parte esencial de nuestra existencia; no somos seres estáticos, aunque desde hace siglos aprendimos a asentarnos y formar comunidades.

En ese desfase entre lo que separa el mapa y lo que mezcla la vida está la frontera: ese territorio de frontera (como lo llamo) donde dos jurisdicciones se tocan y nada se detiene en la línea.

Para ilustrar mejor qué es un territorio de frontera, imaginemos dos municipios, A y B, representados por dos círculos, con competencias, recursos y límites propios. Cada municipio puede avanzar y planear proyectos de manera independiente, pero cuando los problemas sociales, económicos o ambientales se entrecruzan, surge un tercer espacio: la intersección A∩B, el territorio de frontera.

Ese lugar ya no es A ni B; es A∩B, un nuevo campo donde coinciden realidades y oportunidades. En esa intersección viajan las personas, circula la economía y se expresan problemas y soluciones. Allí la escala municipal se queda corta: la movilidad, la seguridad, el uso del suelo y los servicios de agua y saneamiento no entienden de límites: exigen coordinación.

La frontera no es un muro, sino un lugar de interacción. Si bien allí se generan tensiones, también nacen encuentros, cooperación y dinámicas que no encajan en un solo municipio.

A las siete de la mañana, en la vía La Ceja–Rionegro, el trancón no pregunta de qué municipio eres. Lo mismo ocurre en la línea invisible entre Guarne y San Vicente cuando una patrulla persigue a un delincuente que cruza "al otro lado", o cuando un acueducto veredal abastece a familias de dos jurisdicciones. En la vida cotidiana, las fronteras administrativas se vuelven porosas; lo que reconocemos no es una línea en el mapa, sino un espacio compartido.

Cuando cada municipio regula y actúa solo, se duplican los esfuerzos, se diluyen los recursos y la ciudadanía paga los costos de la fragmentación: más tiempo perdido en desplazamientos, respuestas lentas en emergencias, conflictos de uso del suelo y presión sobre las fuentes hídricas. En cambio, con reglas claras e instrumentos legítimos, la frontera se vuelve puente: una conexión que hace que todo funcione mejor.

No basta con instituciones que administren la parcela; necesitamos una que comprenda la complejidad del conjunto y actúe con contundencia. Lo que ocurre en un municipio repercute inevitablemente en el vecino. Construyamos nuevas formas de gestión que gobiernen lo común a escala metropolitana, respeten y reconozcan lo local e impulsen la acción conjunta.

En el Valle de San Nicolás ya vivimos como una metrópoli de facto: una metropolización consuetudinaria, una metrópoli que surge de hecho, sin planificación deliberada. Por eso tiene sentido dar el paso a reglas y métricas comunes para problemas comunes. El Área Metropolitana del Valle de San Nicolás no es una varita mágica, sino una caja de herramientas: planificación conjunta (PEMOT, Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial) para un territorio que ya compartimos; autoridad de transporte capaz de integrar rutas y tarifas; y una gobernanza que siente a alcaldes y ciudadanía en la misma mesa para priorizar, con responsabilidad, inversiones que ningún municipio podría asumir solo.

La frontera, ese lugar de encuentro, ese tercer espacio, mide nuestra madurez institucional. El 9 de noviembre de 2025, más que votar por una figura supramunicipal, decidimos si queremos gobernar juntos lo que ya vivimos juntos: convertir el límite en puente, el borde en un pacto explícito y la conurbación de hecho en planificación de derecho. Yo ya tomé postura: integración metropolitana con reglas claras para proteger la ruralidad, equilibrar las cargas en el territorio y decidir con evidencia.

¿Elegiremos cooperar donde hoy hay conflicto, abrir oportunidades donde hay desigualdad y construir puentes donde hay límites o defender muros y perpetuar los conflictos?

Capítulo 1. Introducción

La Ceja del Tambo, ha priorizado el cuidado y protección en la zona urbana y zonas de expansión. Al fondo el Cerro El Capiro lugar de restauración ecológica. Foto: Cortesía.

"El Oriente Antioqueño está en vísperas de una de las decisiones más importantes de su historia reciente: el próximo 9 de noviembre, ocho municipios del altiplano acudirán a las urnas para decidir si conforman el Área Metropolitana del Valle de San Nicolás. Lo que está en juego no es un simple trámite administrativo, sino el modelo de desarrollo que marcará el rumbo del territorio en las próximas décadas."

El Oriente Antioqueño, y en particular el Valle de San Nicolás, atraviesa un momento decisivo en su historia. El acelerado crecimiento urbanístico, la llegada de nuevas dinámicas económicas y poblacionales, y la presión sobre los recursos naturales han convertido a esta subregión en un espacio estratégico para Antioquia y el país.

Frente a estos retos, los Esquemas asociativos Territoriales (EAT) se presentan como instrumentos fundamentales para la planificación, la cooperación intermunicipal y el desarrollo sostenible. Figuras como las Áreas Metropolitanas, Provincias Administrativas y de Planificación y Asociaciones de Municipios, entre otras, permiten que los territorios unan esfuerzos para atender problemas que superan los límites administrativos individuales: movilidad y transporte, seguridad, vivienda, servicios públicos, ordenamiento del suelo y gestión ambiental.

La consulta popular convocada para el 9 de noviembre de 2025 en ocho municipios del altiplano (Rionegro, La Ceja, El Carmen de Viboral, El Retiro, La Unión, Guarne, El Santuario y San Vicente Ferrer) marcará un punto de inflexión. La decisión ciudadana sobre la creación del Área Metropolitana del Valle de San Nicolás (AMVSN) será determinante para definir si la subregión se organiza bajo una institucionalidad formal que le permita planificar con mayor coherencia y responder a su metropolización de hecho.[1]

Más allá del debate histórico que se ha venido dando en las últimas décadas sobre la figura específica, Área Metropolitana o Provincia, este proceso refleja una realidad innegable: ningún municipio puede enfrentar de manera aislada los desafíos del crecimiento acelerado y la presión sobre el territorio. La asociatividad se convierte así en una condición necesaria para garantizar un desarrollo equilibrado, competitivo y sostenible, en el que la ciudadanía tenga un rol activo e informado.

Este especial busca ofrecer un análisis pedagógico, documentado y plural sobre los beneficios, riesgos, testimonios y controversias que rodean la propuesta del AMVSN. A partir de la experiencia comparada, el marco legal vigente y las voces del territorio, se pretende aportar elementos para una decisión ciudadana consciente que trace el rumbo del Oriente Antioqueño hacia el 2050.

[1] Referida al proceso de metropolización que ocurre de manera natural y no planificada, a través de la expansión y consolidación de las relaciones urbanas y metropolitanas de forma espontánea y no necesariamente a través de políticas o intervenciones deliberadas.

8 Municipios convocados

Elaboración propia:
La Prensa Oriente ®

Capítulo 2. Historia y modelos de éxito en Colombia

La organización territorial en Colombia ha estado marcada por la búsqueda de mecanismos e instrumentos que permitan a los municipios y departamentos enfrentar retos comunes de manera conjunta.

Antes de la Constitución de 1991, la gestión territorial era predominantemente centralizada. En este modelo los municipios tenían un papel más limitado, enfocados principalmente en la prestación de servicios básicos, y su capacidad de acción dependía en gran medida de las decisiones del gobierno central.

Sin embargo, desde la década de 1980 ya se evidenciaban esfuerzos iniciales de articulación entre entidades. En el Oriente Antioqueño, por ejemplo, la creación de la Corporación Autónoma Regional de las Cuencas de los Ríos Negro y Nare (CORNARE) representó un hito en la gestión integrada del territorio, particularmente en materia ambiental. De igual forma, las estrategias de "polos de desarrollo" impulsadas en distintas regiones del país buscaban dinamizar economías locales y fortalecer procesos de integración regional.

La expedición de la Constitución Política de 1991 marcó un punto de inflexión en la organización del Estado colombiano y otorgó a los municipios un rol más activo y protagónico en la gestión de políticas públicas, en la planeación del desarrollo y en la posibilidad de asociarse para alcanzar metas comunes.

Uno de los hitos más relevantes posteriores fue la expedición de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (Ley 1454 de 2011, LOOT), que reconoció oficialmente los Esquemas Asociativos Territoriales (EAT) como instrumentos para planificar y gestionar el desarrollo de manera articulada. Esta norma consagró la asociatividad como un principio fundamental, promoviendo la creación de alianzas estratégicas voluntarias entre entidades territoriales. El objetivo: lograr un desarrollo autónomo, generar economías de escala y alcanzar objetivos comunes. Entre los esquemas contemplados se encuentran las Áreas Metropolitanas, Provincias Administrativas y de Planificación, Asociaciones de Municipios, Regiones de Planeación y Gestión (RPG) y Regiones Administrativas y de Planificación (RAP).

A lo largo del país, estos mecanismos han demostrado ser herramientas eficaces para coordinar políticas públicas, gestionar proyectos de gran escala y promover la integración regional.

Elaboración propia: La Prensa Oriente ®

Modelos que han transformado territorios

Área Metropolitana del Valle de Aburrá (Medellín y 9 municipios): creada en 1980, es hoy la más consolidada del país. Cumple funciones de autoridad de transporte y ambiental, y ha liderado proyectos de impacto metropolitano como el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA) y programas de sostenibilidad ambiental. Su experiencia demuestra que la unión de recursos municipales multiplica las capacidades de gestión: algunos municipios han recibido hasta diez veces más inversión en saneamiento básico e infraestructura de la que aportan.

Área Metropolitana Centro Occidente (AMCO – Pereira, Dosquebradas y La Virginia): con más de 40 años de historia, es referente en la gestión de movilidad, transporte público y planificación regional. Su institucionalidad ha permitido coordinar proyectos de infraestructura que trascienden los límites municipales y fortalecer la competitividad del Eje Cafetero.

RAP-E Región Central (Bogotá, Cundinamarca, Boyacá, Meta, Tolima y Huila): creada en 2014, es un modelo de cooperación interdepartamental. Sus ejes estratégicos se centran en sostenibilidad ecosistémica, competitividad económica y seguridad alimentaria. Ha logrado incluir proyectos regionales en los planes de desarrollo departamentales y consolidar una gobernanza multinivel.

El embalse de La Fe, recibe aguas por bombeo y otros caudales en jurisdicciones de La Unión, La Ceja, El Retiro y Abejorral. Este espejo de agua es fuente de suministro para el Valle de Aburrá y recientemente para Rionegro. Foto: Cortesía

Estos casos evidencian que la asociatividad territorial es un camino probado para enfrentar la urbanización acelerada, planificar con visión de largo plazo y generar economías de escala en beneficio de la ciudadanía.

En Colombia, la evolución de los EAT refleja una transición de un Estado centralista hacia un modelo más descentralizado, participativo y solidario, en el que los municipios fortalecen su autonomía al unirse para resolver problemas comunes.

Contribuciones a la planificación y calidad de vida

Más allá de la normatividad, la experiencia muestra que los Esquemas Asociativos Territoriales, EAT impactan directamente en la vida cotidiana de los ciudadanos al aportar en múltiples dimensiones. Entre ellos, las Áreas Metropolitanas han demostrado ser la figura más consolidada y de mayor alcance en el país, al integrar planificación, servicios y gestión en territorios con fuerte interdependencia.

Planificación territorial y uso del suelo: permiten pasar de una visión municipal fragmentada a un enfoque integral y de largo plazo. Herramientas como el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PEMOT) aseguran coherencia entre los POT municipales y regulan fenómenos como la expansión urbana y la especulación del suelo.

Movilidad y transporte: la conurbación y la aglomeración urbana plantean la necesidad de sistemas de transporte público integrados. La experiencia del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, con el SITVA, evidencia cómo estas figuras logran articular rutas, tarifas y servicios, reduciendo tiempos de viaje y mejorando la calidad de la movilidad.

Gestión ambiental: problemas como el manejo de residuos, la gestión hídrica o la protección de ecosistemas requieren acción conjunta. Los EAT facilitan la coordinación con las autoridades ambientales, como CORNARE, e impulsan planes de biodiversidad, adaptación climática y gestión de riesgos.

Seguridad y convivencia: la delincuencia en zonas limítrofes muestra la necesidad de estrategias conjuntas. La creación de policías metropolitanas ha sido una de las soluciones para ampliar cobertura y efectividad en territorios conurbados.

Servicios públicos y vivienda: la asociatividad mejora la cobertura y eficiencia en agua potable, saneamiento, energía y aseo. A escala metropolitana se han implementado proyectos de vivienda que incluyen legalización de asentamientos y reubicación de familias en zonas de riesgo.

Desarrollo económico y competitividad: la integración territorial genera condiciones más atractivas para la inversión, fomenta empleo y dinamiza sectores estratégicos como el logístico, industrial y aeroportuario.

Fortalecimiento institucional y gobernanza: las Áreas Metropolitanas profesionalizan la gestión pública, promueven la concertación entre alcaldes, fortalecen la transparencia y fomentan la participación ciudadana informada.

En conclusión, la evolución de los EAT en Colombia refleja una transición de un Estado centralista hacia un modelo más descentralizado, participativo y solidario. Y dentro de esa transición, las Áreas Metropolitanas han mostrado mayor capacidad técnica y financiera para enfrentar la urbanización acelerada y garantizar calidad de vida en regiones altamente interdependientes, como ocurre hoy en el Valle de San Nicolás.

Capítulo 3. Marco legal y constitucional

La Constitución Política de 1991 transformó la organización territorial de Colombia al definir al país como una república unitaria, descentralizada y con autonomía de sus entidades territoriales. Esta autonomía otorga a municipios, departamentos y distritos la facultad de gobernarse por autoridades propias, administrar sus recursos y gestionar sus intereses dentro del marco constitucional y legal.

La Carta del 91 también abrió la puerta a nuevas formas de organización territorial, como regiones, provincias y áreas metropolitanas, con el fin de garantizar un desarrollo armónico y equitativo entre territorios que comparten retos comunes.

Posteriormente, la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (Ley 1454 de 2011, LOOT) materializó ese mandato, definiendo los Esquemas Asociativos Territoriales (EAT) como mecanismos de cooperación voluntaria entre municipios y departamentos. La LOOT introdujo principios como coordinación, concurrencia, subsidiariedad y complementariedad, que orientan la acción conjunta para resolver problemáticas supramunicipales.

En este marco, la Ley 1625 de 2013 reguló de manera específica las Áreas Metropolitanas, derogando la Ley 128 de 1994. Según esta norma, las Áreas Metropolitanas son:

- Entidades administrativas de derecho público, con personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonio propio y régimen fiscal especial.
- Conformadas por dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo, unidos por dinámicas económicas, sociales, ambientales y de movilidad.
- Responsables de competencias en planificación territorial, transporte público, medio ambiente urbano, servicios públicos y seguridad ciudadana de escala metropolitana.
- De creación obligatoria mediante consulta popular vinculante, lo que otorga legitimidad democrática a su conformación.

En paralelo, la normativa también reconoce otras figuras de integración: las Provincias Administrativas y de Planificación (PAP) y las Asociaciones de Municipios, diseñadas para territorios rurales o de baja capacidad fiscal.

Aunque no tienen el mismo alcance normativo ni el régimen fiscal de las áreas metropolitanas, han sido herramientas útiles para proyectos de infraestructura, gestión ambiental y cooperación intermunicipal.

Línea de tiempo de la Asociatividad

Zona céntrica de La Unión. Foto: Cortesía

1975

Ordenanza 41 de Antioquia

Se crean las subregiones del departamento, como un primer esfuerzo de integración territorial interna.

1980

Ordenanza 34

La Asamblea Departamental de Antioquia, creó el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, y facultó al Gobernador para reglamentar la selección de la Junta Metropolitana.

1981

Ley 56 y creación de CORNARE (1983)

La Ley estableció que los recursos por generación de energía no fueran administrados por la empresa propietaria, sino por una entidad regional. En 1983 se crea la Corporación Autónoma Regional de las Cuencas de los Ríos Negro y Nare (CORNARE), como respuesta a los impactos de los megaproyectos (aeropuerto, autopista, embalses) y a la necesidad de una gestión ambiental y de desarrollo sostenible en el Oriente Antioqueño.

1986 1991

Proceso de descentralización administrativa

Inicia la elección popular de alcaldes (1986), fortalecimiento de municipios, y delegación de funciones desde la Nación.

1991

Constitución Política

Colombia se define como república unitaria, descentralizada y con autonomía de sus entidades territoriales. Establece la necesidad de una Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial.

1994

Ley 128 (derogada)

Régimen específico de Áreas Metropolitanas. Reguló su creación, organización y competencias. Sustituyó el marco de la Ley 1ª de 1979.

Ley 136

Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios. Se reconoce a las asociaciones de municipios como figura de integración.

2000 2010

Interés creciente en planificación regional

Se hacen esfuerzos dispersos en planificación conjunta, sin un marco unificado y obligatorio.

2011

Ley 1454 (Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, LOOT)

Colombia se define como república unitaria, descentralizada y con autonomía de sus entidades territoriales. Establece la necesidad de una Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial.

2013

Ley 1625

Actualiza y deroga la Ley 128 de 1994.- Regula específicamente las Áreas Metropolitanas. Exige consulta popular vinculante para su creación. Les otorga personería jurídica, patrimonio propio, autonomía administrativa y régimen fiscal especial. Amplía competencias en planificación, transporte, medio ambiente, servicios públicos y seguridad.

2025

Actualidad

Los alcaldes del Valle de San Nicolás a excepción del municipio de marinilla, han firmado la solicitud para convocar la consulta para la creación de un área metropolitana, la cual se llevará a cabo el 9 de noviembre de 2025.

Elaboración propia: La Prensa Oriente ®

En síntesis, el marco legal colombiano ofrece un abanico de posibilidades para la integración territorial. Mientras las provincias y asociaciones facilitan la cooperación horizontal, las áreas metropolitanas cuentan con mayor peso jurídico, capacidad técnica y autonomía financiera, lo que las convierte en una herramienta privilegiada para enfrentar procesos de urbanización acelerada como los que vive el Valle de San Nicolás

Comparativo Esquemas Asociativos en Colombia

Rionegro ha tenido un crecimiento urbano acelerado en los últimos años. Foto: Cortesía

Figura	Creación	Alcances y Competencias	Beneficios	Limitaciones
Área Metropolitana: Entidad administrativa de derecho público conformada por dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo, unidos por dinámicas urbanas, económicas, sociales y ambientales.	Consulta popular vinculante (Ley 1625 de 2013)	Planificación territorial, transporte público, medio ambiente urbano, servicios públicos y seguridad de escala metropolitana.	• Mayor solidez jurídica. • Patrimonio propio y régimen fiscal especial. • Autoridad ambiental y de transporte en zonas urbanas. • Capacidad técnica y financiera. • Son las figuras con mayor desarrollo legal y funcional	Requiere voluntad ciudadana expresada en las urnas.
Provincia Administrativa y de Planificación (PAP): Figura de integración subregional orientada a municipios con afinidades geográficas, culturales o económicas, para coordinar proyectos comunes de desarrollo	Ordenanza departamental con aprobación de los concejos municipales (LOOT 2011)	Coordinación de proyectos de desarrollo rural, infraestructura, servicios básicos y planificación regional.	• Flexibilidad para articular municipios no conurbados. • Orientada a contextos rurales y territorios de menor capacidad fiscal. • Facilita cooperación en temas agrícolas, ambientales y de conectividad.	• No tiene patrimonio propio. • Depende financieramente de los municipios y el departamento. • Alcance normativo limitado frente a las áreas metropolitanas.
Asociación de Municipios: Entidad asociativa voluntaria creada por dos o más municipios para ejecutar proyectos específicos de interés común. Son entidades administrativas de derecho público, con personería jurídica y patrimonio propio e independiente de los entes que la conforman.	Acuerdo entre concejos municipales y aprobación de gobernación (Ley 136 de 1994)	Ejecución conjunta de proyectos de interés común en servicios públicos, infraestructura o programas sociales.	• Figura simple y flexible. • Útil para cooperación puntual entre municipios.	• No genera autoridad supramunicipal. • Depende de los aportes voluntarios de los municipios y la gestión propia de recursos

Elaboración propia: La Prensa Oriente ®

Capítulo 4. Importancia de la articulación regional

La articulación regional se convierte en un principio esencial para la planificación y el desarrollo sostenible. La asociatividad no solo fortalece la capacidad técnica de los gobiernos locales, sino que amplía su alcance financiero y político al unirse en torno a proyectos de mayor impacto. La movilidad, el empleo, el comercio, el uso del suelo y la protección ambiental trascienden las fronteras municipales, lo que exige soluciones de escala regional.

Razones que exigen la articulación regional

- **Movilidad y conectividad:** los ciudadanos viven en un municipio, trabajan en otro y estudian en un tercero. La articulación permite integrar rutas de transporte, corredores logísticos y sistemas de movilidad sostenible que respondan a la dinámica diaria de conurbación.

- **Ordenamiento territorial coherente:** sin coordinación, cada municipio regula su suelo de manera fragmentada, lo que genera desorden urbano, competencia por el suelo y pérdida de áreas rurales productivas. La articulación garantiza coherencia entre planes de ordenamiento y estrategias de largo plazo.

- **Gestión ambiental compartida:** las cuencas, bosques y áreas de recarga hídrica son bienes comunes. Solo con gestión coordinada se asegura su protección, evitando la degradación ambiental por presiones urbanas y económicas.

En El Carmen de Viboral los cañones de los ríos Melcocho y Santo Domingo, zonas de una riqueza hídrica única. Foto: Cortesía

- **Desarrollo económico integrado:** una visión regional atrae inversiones, impulsa cadenas productivas y mejora la competitividad. Las zonas aeroportuarias y logísticas, por ejemplo, requieren cooperación de escala mayor para maximizar su potencial.

- **Equidad territorial:** la articulación favorece a municipios con menores capacidades, que pueden beneficiarse de economías de escala, asistencia técnica y acceso a proyectos que de manera individual serían inviables.

- **Representación política más fuerte:** unidos, los municipios adquieren mayor peso frente a los gobiernos departamental y nacional, lo que facilita la gestión de recursos y la inclusión en proyectos estratégicos de país.

Desafíos que nos conectan en el Valle de San Nicolás

En el Altiplano, ya se comparten tantas dinámicas entre Rionegro, La Ceja, El Retiro, El Carmen de Viboral, La Unión, Guarne, El Santuario y San Vicente Ferrer que se ha alcanzado una aglomeración de hecho. La movilidad, el cuidado del agua, los servicios y la seguridad trascienden fronteras, lo que hace natural buscar soluciones conjuntas que beneficien a toda la región.

Embalse El Peñol-Guatapé se sirve del aprovechamiento hídrico principalmente de los ríos Negro (cuyo nacimiento se da en el Valle de San Nicolás) y del río Nare que toma su nombre en la zona de represa. Foto: Cortesía

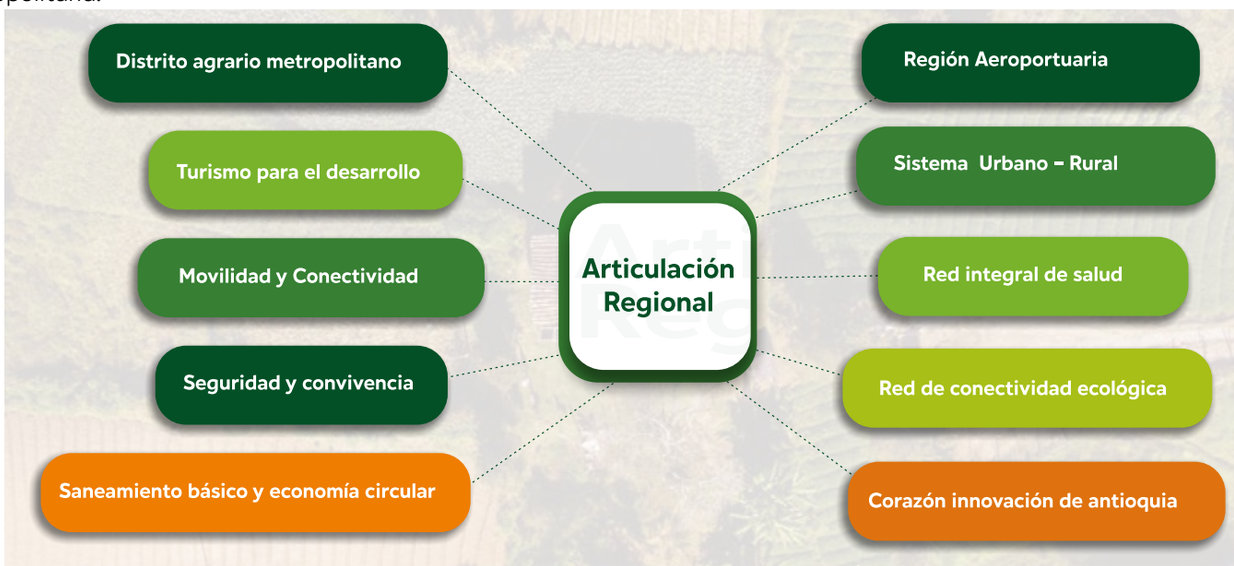
Los retos metropolitanos del Valle de San Nicolás

La decisión sobre la constitución del Área Metropolitana del Valle de San Nicolás AMVSN está en manos de la ciudadanía. Para comprender su alcance, es necesario explicar cuáles son los llamados "hechos metropolitanos", que son a su vez la columna vertebral de la propuesta: estos se conocen como los temas que superan la capacidad de un solo municipio y requieren soluciones conjuntas. Señala la Ley 1625 de 2013 que son aquellos fenómenos económicos, sociales, tecnológicos, ambientales, físicos, culturales, territoriales, políticos o administrativos, que afecten o impacten simultáneamente a dos o más de los municipios que conforman el Área Metropolitana.

La articulación regional es la base de un desarrollo sostenible y competitivo. El Valle de San Nicolás enfrenta la decisión de dar el paso hacia un modelo institucional que consolide su integración y lo proyecte como una subregión con identidad propia dentro de Antioquia y Colombia

Por qué aquí y ahora.

En el Valle de San Nicolás, la vida diaria ya es metropolitana: movilidad, seguridad, suelo y ambiente trascienden los límites municipales y requieren gobernanza conjunta.



Elaboración propia: La Prensa Oriente ® – Documento técnico de soporte para la constitución del Área Metropolitana del Valle de San Nicolás. Gobernación de Antioquia – Departamento Administrativo de Planeación. (2025, mayo).

1 Sistema integrado de movilidad

Miles de personas viajan cada día por trabajo, estudio o servicios. La propuesta busca articular transporte público y red vial, con corredores y rutas integradas, reduciendo tiempos y costos de desplazamiento.

A nivel departamental, el total de viajes con destino a la zona valles de san Nicolás es de 154.412 viajes al día; Rionegro es donde llegan más viajes 44,84% de total de los viajes, es decir, 69.241, seguido de los municipios de la Ceja del Tambo y Guarne con 11,43% y 10,69% respectivamente. Esta dinámica reclama un sistema integrado de transporte público y red vial que reduzca tiempos y costos, con planeación conjunta de corredores.

Viajes generados hacia los municipios de la zona Valle de San Nicolás

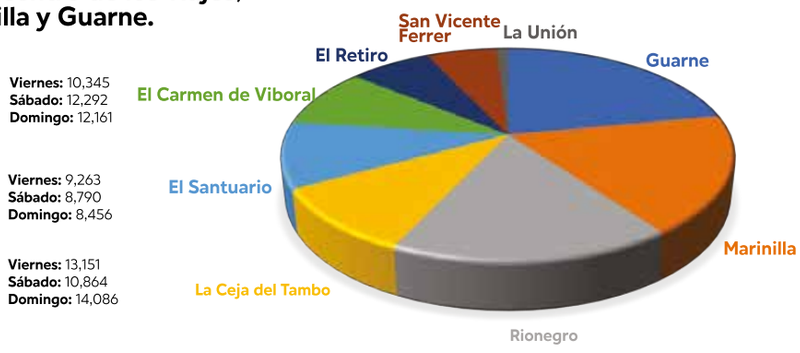
Servicio de transporte intermunicipal, entre El Carmen de Viboral y Rionegro. Foto: Cortesía

Rionegro es el epicentro de los viajes, seguido de Marinilla y Guarne.

El Carmen de V.
Estable los fines de semana, con ligero aumento sábado.
Viernes: 10,345
Sábado: 12,292
Domingo: 12,161

El Retiro
Disminuye constantemente durante el fin de semana
Viernes: 9,263
Sábado: 8,790
Domingo: 8,456

El Santuario
Estable en todos los días, con repunte dominical.
Viernes: 13,151
Sábado: 10,864
Domingo: 14,086



Guarne
Pico mas alto en viernes, asociado a desplazamientos laborales
Viernes: 24,064
Sábado: 19,351
Domingo: 19,036

Marinilla
Aumento progresivo y constante durante todo el fin de semana.
Viernes: 21,657
Sábado: 22,677
Domingo: 24,343

La Ceja del Tambo
Crecimiento progresivo, atractivo para el turismo
Viernes: 10,563
Sábado: 13,780
Domingo: 14,511

Rionegro
Epicentro de la movilidad regional
Viernes: 29,099
Sábado: 29,573
Domingo: 24,885

La Unión
Volumen muy bajo y estable los tres días
Viernes: 604
Sábado: 650
Domingo: 563

San Vicente Ferrer
Domingo duplica viajes respecto viernes y sábado
Viernes: 5,791
Sábado: 5,509
Domingo: 10,376

Elaboración propia: La Prensa Oriente ® – Encuesta de Calidad de Vida 2023 – Gobernación de Antioquia

RETOS METROPOLITANOS

Motivos de viaje en los municipios del Valle de San Nicolás

La gráfica evidencia una metropolización de hecho (espontánea); los viajes trascienden las fronteras municipales y muestran la necesidad de un transporte integrado, con rutas, horarios y tarifas coordinadas.

- El trabajo es el motor principal de los desplazamientos; el viernes concentra los mayores flujos.
- Rionegro aparece como principal polo de atracción (empleo, trámites, comercio y salud); La Ceja, Marinilla y Guarne le siguen como nodos secundarios.
- En fines de semana aumentan viajes por recreación, compras y visitas, mientras "volver a casa" evidencia el carácter pendular de la movilidad intermunicipal.

La autopista Medellín – Bogotá sirve de conexión al Valle de San Nicolás con el de Aburrá y las zonas de Bosques, Embalses y Páramo, además es ruta principal y directa con el Aeropuerto JMC.

¿Por qué viajamos en el Valle de San Nicolás?

Trabajo
El motor de la movilidad
Guarne viernes: 6.971 viajes
Rionegro viernes: 5.863 viajes

Volver a Casa
El regreso constante
Rionegro domingo: 2.581 viajes
Guarne viernes: 2.043 viajes

Diligencias y Compras
Movilidad urbana
Guarne viernes: 4.372 viajes en diligencias
Rionegro viernes: 4.594 viajes en diligencias
El Santuario sábado: 936 viajes

Educación
Casos puntuales
Guarne sábado: 3.225 viajes por estudio (pico llamativo).

Recreación y Visitas
Fines de semana activos
Rionegro domingo: 3.275 viajes en recreación
Guarne domingo: 3.196 viajes en recreación
"Visitar a alguien" muy fuerte en:
Rionegro domingo: 3.732 viajes
Guarne domingo: 2.185 viajes

Elaboración propia: La Prensa Oriente ® – Encuesta de Calidad de Vida 2023 – Gobernación de Antioquia

2 Región Aeroportuaria

Aeropuerto José María Cordova, articulador del desarrollo de la subregión– Foto: La Prensa Oriente ®

El Aeropuerto José María Córdova es motor económico de empleo e inversión, pero también genera retos en tráfico, ruido y uso del suelo. En 2022 movilizó 10,3 millones de pasajeros; en 2023 fueron 12,1 millones, lo que significa un aumento del 17.5%; en 2024 alcanzó los 13,7 millones, un 13,2% más que en 2023 y en el primer semestre de 2025 Airplan concesionario del terminal aéreo informó que a 30 de junio pasaron 6,9 millones de pasajeros. Las operaciones aéreas pasaron de 90.659 en 2023 a 102.366 en 2024. Sus impactos trascienden a Rionegro, por lo que requiere manejo coordinado en toda la región (planificación dado que se rebasan los límites municipales).

Sigue en la página 14

La visión de la integración metropolitana para el Valle de San Nicolás

Las entrevistas a expertos, directivos de entidades, gremios y líderes del Oriente Antioqueño revelan un consenso mayoritario sobre la urgencia y los beneficios estratégicos de conformar el Área Metropolitana del Valle de San Nicolás (AMVSN). La propuesta se enmarca en la necesidad de superar el crecimiento acelerado y desordenado de la región, que ya opera como una aglomeración urbana interconectada. Los líderes y personalidades coinciden en que el AMVSN es la herramienta idónea para una planificación territorial conjunta con fuerza normativa, permitiendo abordar problemas supramunicipales como la movilidad y el transporte integrado, la seguridad metropolitana, la gestión ambiental y del agua, y el desarrollo económico y la competitividad. Se desmienten los temores de pérdida de autonomía o nuevos impuestos, y se resalta la oportunidad de atraer inversiones, optimizar recursos y mejorar significativamente la calidad de vida de los ciudadanos. La pedagogía y la participación ciudadana informada son vistas como clave para su éxito.

Javier Valencia
Director General de CORNARE

La creación de un Área Metropolitana en el Valle de San Nicolás (AMVSN) es la oportunidad para un desarrollo ordenado y sostenible frente al crecimiento acelerado. No quitará funciones a Cornare, la tasa ambiental no aumentará y las zonas protegidas seguirán bajo su control. La figura busca organizar el crecimiento, mejorar la calidad de vida y fortalecer la gestión hídrica.

Eugenio Prieto Soto
Director Departamento Administrativo de Planeación de Antioquia

La principal bondad de conformar esta área metropolitana radica en la capacidad de planificar y administrar el territorio de forma conjunta, superando las limitaciones individuales de cada municipio. Esta integración es crucial para abordar desafíos compartidos como la seguridad metropolitana, articulando esfuerzos y sinergias para brindar mayor tranquilidad y confianza a los ciudadanos.

Alcides Tobón Echeverri
Exalcalde de Rionegro

Contrario a la preocupación generalizada, los esquemas asociativos territoriales no vulneran la autonomía municipal definida en el artículo 287 de la Constitución Política de Colombia. Los municipios mantienen intactas sus competencias para elegir autoridades, administrar recursos, establecer tributos y participar en rentas nacionales.

Jorge Humberto Rivas Urrea
Alcalde de Rionegro

Las decisiones en la gobernanza de un área metropolitana se conciben para el "bienestar de todos los municipios" y los "hechos metropolitanos deben siempre gestionarse en consenso". La autonomía local, lejos de debilitarse, se "refuerza" al tomar decisiones de manera conjunta y con un respaldo regional más amplio.

José Luis Duque Pineda
Líder comunitario, experto en planeación

La región sigue enfrentando el desafío de una "lucha de conocimiento e información" y una falta de articulación frente a un crecimiento urbano acelerado y desordenado. El Área Metropolitana no es una mera figura administrativa, sino una herramienta indispensable para mejorar la calidad de vida y asegurar una visión compartida que responda a los retos actuales.

Luis Fernando Arbeláez Sierra
Arquitecto, Socio de Grupo de Estudios Urbano Regionales

Subraya la importancia de proyectar la "ciudad del aeropuerto", entendiendo el Aeropuerto José María Córdova como un motor de desarrollo regional que debe planearse para evitar el crecimiento desordenado y ser un gran hub de transporte, incluyendo en un futuro muy próximo el transporte sobre rieles.

Camila Escobar Vargas
Presidenta Ejecutiva de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño CCOA

La integración permitiría la construcción de infraestructura regional, como rutas intermunicipales directas que eliminen trasbordos, la creación de equipamientos regionales financiados con fondos supramunicipales (ej. hospitales, plantas de tratamiento de aguas), y la implementación de sistemas integrados de seguridad que prevengan el desplazamiento de la delincuencia.

Carolina González Tabares
Directora Ejecutiva Corporación Empresarial del Oriente CEO

En un contexto donde los municipios han pasado de ser "pueblos" a ciudades con dinámicas sociodemográficas complejas, la asociatividad la creación de un Área Metropolitana no es una opción, sino una necesidad para enfrentar problemas de escala urbana como el transporte, la gestión de residuos y el ordenamiento territorial.

Hugo Jiménez Cuervo - Alcalde de El Carmen de Viboral

La decisión final corresponde a la ciudadanía, garante de la participación democrática. El Carmen de Viboral se beneficiaría al resolver hechos metropolitanos con soluciones coordinadas. La figura no crea nuevas empresas de servicios públicos, la Cimarrona E.S.P. se fortalecería y los acueductos veredales recibirían apoyo para mejorar su gestión.

Luis Fernando Gómez Vélez
Consultor y diseñador aeropuertos

"Si piensan como islas, van a vivir como islas. Pero si piensan en unirse como región, van a vivir como región". El Área Metropolitana está llamada a ser el enlace que permita un desarrollo seguro, planificado y organizado para el Valle de San Nicolás.

Monseñor Darío Gómez
Exrector UCO, Presbítero Rionegro

La asociatividad debe estar regida por la ética, que es su "horizonte moral". Propone principios fundamentales para orientar este proceso: la equidad en la participación, asegurando que todos los actores tengan las mismas condiciones sin importar su poder; la solidaridad en la colaboración mutua; el respeto de las autonomías.

Rodrigo Hernández Alzate
Gerente General de la Empresa de Vivienda de Antioquia VIVA y exalcalde Rionegro

La autonomía se mantiene intacta, y el Área Metropolitana ofrece una instancia para mejores ejercicios de planificación con visión regional integrada, donde las decisiones se toman de forma colegiada y cada alcalde tiene voz y voto en igualdad de condiciones. Es una oportunidad histórica para avanzar hacia un modelo de planificación regional más equitativo, eficiente y solidario.

Ilbed Santa Santa
Alcaldesa de La Ceja del Tambo

Uno de los beneficios más relevantes que la alcaldesa Ilbed Santa destaca es la mejora de la seguridad regional mediante la figura de una Policía Metropolitana. Explica que, actualmente, las fuerzas de seguridad enfrentan limitaciones jurisdiccionales que impiden una acción efectiva en zonas limítrofes, permitiendo a los delincuentes evadir la ley al cruzar fronteras municipales.

Juan Camilo Ocampo
Consejero Departamental de juventud por el Oriente Antioqueño

Un beneficio crucial radica en la mayor capacidad de gestión que esta estructura metropolitana puede ofrecer. Al tener todos los municipios articulados, se amplían significativamente las posibilidades de acceder a recursos, formular proyectos de impacto regional y ejercer una representación más sólida ante entidades departamentales o nacionales.

Eduardo Loaiza Posada
Gerente Camacol Antioquia

El Área Metropolitana también impulsa el desarrollo económico regional y la estructuración de proyectos estratégicos. Se abren puertas para atraer inversión, generar empleo y fortalecer la competitividad, por ejemplo, a través de la coordinación en áreas como el desarrollo económico y la infraestructura.

Rolando Albeiro Castaño Vergara
Director de Planeación Territorial, Gobernación de Antioquia

Es fundamental comprender cómo el Área Metropolitana complementa y potencia los esquemas asociativos ya existentes, como las Provincias Administrativas y las asociaciones de municipios. No es generar competencia, sino de establecer el esquema ideal para enfrentar el fenómeno de la aglomeración urbana, un proceso diagnosticado por Planeación Nacional en el VSN.

Santiago Ospina - Director de la Asociación Colombiana de Ciudades Intermedias ASOINTERMEDIAS

Contrario a la preocupación sobre la pérdida de autonomía, la integración en un Área Metropolitana significa una ganancia de autonomía regional y de competencias. Al unirse, los municipios pueden asumir decisiones que antes estaban centralizadas en instancias departamentales o nacionales, lo que fortalece la capacidad de gestión local y combate el centralismo.

Ximena Villa
Docente, arquitecta, experta en planificación urbana regional

La principal bondad de la figura del Área Metropolitana radica en la "Planificación Conjunta". A través de un instrumento como el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PEMOT), que permitirá a los municipios establecer lineamientos, políticas y estrategias conjuntas para la ordenación, uso y ocupación del territorio.

Federico Estrada García
Gerente de La Lonja

Una de las grandes oportunidades que surge con un escenario de integración territorial es la capacidad de compartir lineamientos comunes de ordenamiento territorial, lo que asegura que los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) o Esquemas de Ordenamiento Territorial (EOT) de los municipios sean coherentes entre sí.

Germán Ignacio Vélez Villegas
Gerente de la Concesión vial Devimed

Una de las bondades más significativas sería la creación de una autoridad de transporte regional que permita la integración del sistema de transporte público, con rutas circulares intermunicipales y un sistema de pago unificado. Esto permitiría a los ciudadanos, moverse con un solo pasaje entre diferentes municipios, cambiando de buses sin costo adicional.

Mauricio Grisales Gallego
Alcalde de Guarne

Según el mandatario de los guarneños, el Área Metropolitana del Valle de San Nicolás fortalecerá la planeación conjunta en infraestructura, movilidad, seguridad, medioambiente y desarrollo económico, garantizando la autonomía municipal. Asegura la continuidad de Cornare como autoridad ambiental y se contempla una junta directiva integrada por los municipios para la toma de decisiones cada uno con su voto sin veto.

Yeison Miranda
Director de Catastro de Antioquia

El análisis de las bases de datos catastrales, permiten comprender los comportamientos de crecimiento inmobiliario, las dinámicas de compra y venta de predios, el incremento de nuevas construcciones y los destinos económicos. Al cruzar estos datos, se encuentra información similar que facilita la planificación territorial de manera conjunta.

Fabio Ríos Urrea,
director ejecutivo de MASORA

La creación del área metropolitana no implicará la desaparición de otros esquemas asociativos como las asociaciones de municipios o provincias. Al contrario, coexistirán y se apoyarán mutuamente para abordar temas cruciales que beneficiarán a lo más importante del territorio: sus ciudadanos. El objetivo primordial es mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Santiago Montoya Giraldo
Alcalde de El Retiro

El alcalde ha dejado claro y está convencido de que la propuesta de integrar el Área Metropolitana del VSN representa un debate necesario sobre planificación regional, movilidad, seguridad, servicios públicos y disposición de residuos, entre otros. Asegura que permitirá afrontar retos comunes, confiando en que la ciudadanía decida con participación informada y argumentos sólidos.

Viene de la página 11

RETOS METROPOLITANOS

3 Seguridad y Convivencia

La seguridad también es un reto metropolitano, una estrategia integrada permitirá coordinar la fuerza pública, sistemas de vigilancia y políticas conjuntas frente al hurto, la extorsión y la violencia intrafamiliar. El Valle de San Nicolás cuenta con 515 policías para más de 517.062 habitantes: apenas 1 por cada 1.000, cuando el estándar internacional es 3 policías cada 1000 habitantes. La violencia intrafamiliar creció 67% en los últimos dos años y los homicidios aumentaron el 57.9% entre 2019 y 2023. Los problemas de hurto, extorsión y violencia se mueven entre municipios, lo que evidencia la urgencia de una estrategia conjunta.

4 Saneamiento básico y economía circular

La brecha en agua potable (calidad) evidencia que, aunque la cobertura del acueducto rural es relativamente alta (86.3%), solo el 54,2% de la población rural recibe agua potable. Los casos más críticos: La Ceja (5%), La Unión (14,5%) y El Retiro (17,4%). Incluso en Rionegro, con 97,3% de cobertura de acueducto rural, solo 42,6% recibe agua potable.

En el tratamiento de aguas residuales se observan brechas y eventos críticos: si bien la cobertura urbana de alcantarillado es muy alta, en el área rural la cobertura de alcantarillado es apenas 25,4% en el Valle de San Nicolás (mínimo en San Vicente Ferrer 3,2%; máximo en Rionegro 52,3%), lo que agrava riesgos sanitarios y ambientales.

5 Sistema urbano–rural

La presión urbana avanza sobre áreas agrícolas y ecosistemas. Se proyecta que para 2035 se necesitarán 286.500 viviendas, un 44% más que en 2022. Hoy, el 30,44% del Valle de San Nicolás ya está ocupado por suelos urbanos, de expansión o suburbanos. Esto obliga a establecer reglas comunes de crecimiento y conservación.

6 Red de conectividad ecológica: cinturón verde y estrella hídrica

En el Valle de San Nicolás, la red de conectividad ecológica (denominado Cinturón Verde y Estrella Hídrica) enfrenta fragmentación por proyectos y decisiones de suelo desarticulados entre municipios, lo que interrumpe rondas y corredores a lo largo del río Negro y sus afluentes. Los diagnósticos realizados plantean que estas fuentes cruzan varios municipios y, por tanto, deben planearse "de manera subregional y no de manera aislada", armonizando cada Plan de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas y los Planes de Ordenamiento Territorial o los Planes Básicos de Ordenamiento, POMCA–POT/PBOT y aplicando criterios comunes para la delimitación y manejo de rondas hídricas; hoy esa articulación es incompleta.

La visión metropolitana es consolidar esta red como eje del ordenamiento territorial y como un activo de calidad de vida para toda la región.

7 Corazón de la innovación de Antioquia

La región concentra universidades, centros de investigación y empresas tecnológicas. Como área metropolitana, se potenciaría un ecosistema de innovación capaz de atraer inversión y generar empleos de calidad, en línea con la Agenda Antioquia 2040 que reconoce al Oriente como el "corazón de la innovación" del departamento.

8 Red integral de salud

La pandemia mostró la necesidad de articular servicios. Se propone una red regional con hospitales especializados y centros de atención primaria conectados, para mejorar la cobertura y reducir traslados innecesarios.

Hoy, Rionegro, La Ceja y Marinilla concentran la mayor parte de la infraestructura hospitalaria, lo que obliga a una articulación que garantice mejor cobertura y acceso oportuno en todo el valle. La dotación supramunicipal que preste servicios a todo el Valle de San Nicolás exige planeación integrada de oferta y accesibilidad, integración con la movilidad y el sistema de emergencias lo que demanda coordinación metropolitana.

9 Distrito agrario metropolitano

El campo produce flores de exportación y alimentos básicos que abastecen tanto a mercados nacionales como internacionales. Para proteger este patrimonio y garantizar el futuro del abastecimiento, se propone conformar un distrito agrario metropolitano que asegure la conservación de los suelos productivos, modernice la agricultura y abra más oportunidades de comercialización para los campesinos. Este distrito busca proteger y ordenar cerca de 195.859 hectáreas con vocación agrícola (equivalentes al 36,4% del territorio), hoy amenazadas por la expansión de vivienda rural y suburbana y la superposición con áreas protegidas del Sistema Nacional de Áreas Protegidas, SINAP.

Una planificación conjunta permitirá establecer reglas claras para el uso del suelo, fortalecer el acopio y la comercialización, y garantizar precios más estables y justos para productores y consumidores.

10 Turismo para el desarrollo

La oferta turística crece, pero de forma dispersa. En 2023 aumentó un 12,5% el número de prestadores con atractivos turísticos distribuidos por todo el valle de San Nicolas. Motivos de viaje y flujos internos muestran centralidad de Rionegro y corredores como La Ceja–El Carmen–Marinilla, en este sentido se busca articular promoción, conformación de infraestructura y regulación. Un plan conjunto permitiría consolidar rutas culturales, ecológicas y gastronómicas, generando más empleo y protegiendo la identidad regional.

Una decisión regional

Los retos metropolitanos muestran que los desafíos de seguridad, movilidad, servicios, salud, innovación y turismo son comunes a los nueve municipios. La propuesta es enfrentarlos juntos, mediante un esquema de gobernanza compartida que respete la autonomía local pero potencie la capacidad de gestión.

Capítulo 5. Cooperación regional en la actualidad

El Oriente Antioqueño ha experimentado diversas formas de cooperación intermunicipal para enfrentar retos comunes. Estas experiencias han dejado aprendizajes valiosos sobre lo que funciona, y lo que no, cuando los problemas trascienden las fronteras político–administrativas.

En el Valle de San Nicolás

Autoridad ambiental (CORNARE): articulación histórica en gestión ambiental, ordenamiento del recurso hídrico, riesgo y educación ambiental con enfoque subregional.

Convenios de Colaboración Intermunicipal: esfuerzos específicos en residuos sólidos, alumbrado público, promoción turística y movilidad intermunicipal.

Asociación de municipios (MASORA): cooperación voluntaria para proyectos puntuales (vías, espacio público, turismo, seguridad, formación de capacidades, entre otras), que ha facilitado compras agregadas, asistencia técnica y vocerías conjuntas.

Elaboración propia: La Prensa Oriente ® – Diversas fuentes

Fortalezas y limitaciones de lo existente

Fortalezas

- Capacidad de gestión probada en proyectos de escala intermunicipal.
- Buena base técnica en ambiente, riesgo y ordenamiento del recurso hídrico.
- Capital social y redes de cooperación consolidadas

Limitaciones

- No hay autoridad supramunicipal en transporte urbano ni en ordenamiento del suelo: cada POT decide aisladamente.
- Financiación frágil (cuotas voluntarias y convenios), sin patrimonio ni régimen fiscal propios.
- Desalineación temporal: los proyectos exceden el ciclo político municipal y pierden continuidad.
- Duplicidades y vacíos de coordinación (movilidad, vivienda VIS, servicios públicos, seguridad).

Glorieta San Nicolás – Savanna en Rionegro, punto neurálgico para la movilidad en horas pico. Foto: Cortesía

¿Qué agrega un Área Metropolitana frente a lo ya construido?

- **Planeación vinculante:** Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial, PEMOT y Plan Integral de Desarrollo Metropolitano, PIDM obligatorios para los POT/PBOT municipales; reglas comunes en límites, densidades y usos estratégicos del suelo.
- **Autoridad de transporte urbano:** integración tarifaria y operativa, jerarquización de la red vial, estándares de movilidad sostenible y control de externalidades entre municipios.
- **Escala financiera y técnica:** patrimonio propio y régimen fiscal especial para apalancar proyectos estructurales (PTAR, troncales, equipamientos), con equipos técnicos permanentes.
- **Gobernanza con participación:** instancias formales de decisión entre alcaldes, consejo metropolitano y canales de participación ciudadana.
- **Coexistencia funcional con CORNARE:** coordinación en urbano (AM) y cuencas/ambiental (CORNARE), clarificando competencias y evitando superposición.

¿Qué se requiere para la conformación del Área Metropolitana?

Intercambio vial glorieta Aeropuerto JMC, resolvió los históricos colapsos de movilidad al ingreso y salida del terminal aéreo, al igual que la conexión con los municipios del Valle de San Nicolás, y la autopista Medellín-Bogotá. Foto: Gobernación de Antioquia.

La creación de un Área Metropolitana sigue un procedimiento riguroso, participativo y legalmente definido. Estos son los hitos clave:

Iniciativa. La pueden promover: los alcaldes de los municipios interesados, 1/3 de los concejales, el 5% del censo de ciudadanos o el Gobernador.

En el Valle de San Nicolás, la iniciativa para la conformación del Área Metropolitana la impulsan ocho alcaldías (Rionegro, El Carmen de Viboral, La Ceja, La Unión, El Santuario, Guarne, El Retiro y San Vicente Ferrer) y la Gobernación de Antioquia.

Municipios que no participen inicialmente (p. ej., Marinilla) podrán solicitar su adhesión futura mediante el procedimiento previsto en la ley.

- **Proyecto de constitución:** Documento que identifica municipios integrantes, municipio núcleo y justificación técnica (hechos metropolitanos, beneficios, gobernanza y sostenibilidad financiera).
- **Concepto del Congreso:** El proyecto se remite a la Comisión Especial de Seguimiento al Proceso de Descentralización y Ordenamiento Territorial (Senado y Cámara) para concepto de conveniencia. No es vinculante, pero hace parte del trámite.
- **Convocatoria a consulta popular:** La Registraduría verifica requisitos y convoca la jornada entre 3 y 5 meses después. Se realiza pedagogía masiva para informar a la ciudadanía.
- **Consulta popular (vinculante):** Se aprueba si en cada municipio gana el SÍ por mayoría y la participación alcanza al menos el 5% del censo electoral (Ley 1993 de 2019). El resultado obliga a las autoridades locales.
- **Protocolización:** Si gana el SÍ, alcaldes y presidentes de concejos protocolizan el acuerdo en notaría del municipio núcleo dentro de los 30 días siguientes. Inicia la transición institucional.

Patrimonio y financiación (Ley 1625 de 2013)

El Área Metropolitana se financia con patrimonio propio y fuentes previstas en ley: aportes de las entidades territoriales, tasas, derechos y tarifas, contribuciones, cooperación, y partidas de Nación, Departamento y municipios.

El AMVSN no crea nuevos impuestos por sí misma; reorienta y gestiona recursos para proyectos de impacto metropolitano. Un escenario de referencia es un aporte del 1% de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación (ICLD) de cada municipio a la bolsa metropolitana.

Criterios para una transición ordenada (si se aprueba el AMVSN)

- Mesa de Transición (alcaldías–CORNARE–Gobernación–gremios–academia) para definir hoja de ruta de 12–18 meses.
- Inventario de proyectos y convenios vigentes (qué continúa, qué se integra, qué se reorienta).
- **Mapa de competencias:** ordenamiento, vivienda, servicios, seguridad, transporte; qué asume el AM, qué sigue en cada municipio y cómo se coordina con CORNARE.
- **Plan financiero metropolitano:** fuentes (tasas, aportes, cooperación, banca), regla de priorización y cronograma de inversión.
- **Agenda de resultados tempranos:** Integración tarifaria piloto en corredores prioritarios, pactos de borde urbano–rural en zonas críticas, portafolio de PTAR y micromedición por fases, programa de VIS con banco de suelo intermunicipal, observatorio metropolitano de seguridad (insumos para Policía Metropolitana).
- **Mecanismo de participación:** audiencias temáticas por municipio y veeduría ciudadana metropolitana.
- El Oriente Antioqueño ya tiene experiencias significativas de cooperación, pero sin una institucionalidad que vincule decisiones, estabilice la financiación y garantice continuidad.

AMVSN no parte de cero: ordena, integra y potencia lo construido (asociaciones, convenios, alianzas y la trayectoria de CORNARE) para enfrentar fenómenos que ya operan a escala supramunicipal.

Capítulo 6. Participación ciudadana y consulta popular

La decisión sobre el futuro del Valle de San Nicolás no es solo institucional: es ciudadana. La consulta popular es el mecanismo mediante el cual los habitantes de los municipios convocados expresan, de manera vinculante, si quieren o no crear el Área Metropolitana del Valle de San Nicolás (AMVSN). Participar informados es clave: lo que se vote afectará la forma de planear el territorio, coordinar el transporte, proteger el ambiente, priorizar inversiones y gestionar proyectos de escala regional.

¿Qué se vota y qué NO se vota?

Se vota

- Si los municipios consultados crean o no el AMVSN.
- Si se adopta una gobernanza supramunicipal para temas que ya operan a escala regional (movilidad, ordenamiento del suelo, servicios, ambiente, seguridad, competitividad).
- Si se habilita la formulación de instrumentos vinculantes de planificación (PIDM y PEMOT) y la articulación con los POT municipales

No se vota

- No se eligen cargos ni partidos.
- No se aprueban proyectos específicos (obras puntuales) en esa misma jornada.
- No se "traslada" la autoridad ambiental de la región; se coordina con CORNARE en lo urbano y con el sistema nacional ambiental en lo demás.

Reglas básicas y garantías

La consulta es un mecanismo de participación reconocido por la ley y administrado por las autoridades electorales.

El resultado es obligatorio para las autoridades de los municipios consultados.
Rigen las garantías de cualquier elección: censo, puestos de votación, jurados, testigos, escrutinio y veeduría ciudadana.

Las administraciones pueden hacer pedagogía (explicar la figura y sus efectos), pero no propaganda indebida.

Retos metropolitanos que inciden en tu día a día:

Retos metropolitanos que ya te afectan: movilidad intermunicipal, uso del suelo, agua–saneamiento, seguridad y ambiente.

Gobernanza y control social: la AM crea instancias formales de decisión entre alcaldes, un consejo metropolitano y mecanismos de participación y veeduría.

Financiación: la AM cuenta con patrimonio propio y fuentes diversas; no implica, por sí misma, la creación automática de nuevos impuestos a los hogares.

Proyectos que ganan con la escala AM: troncales y conexión al aeropuerto, PTAR y calidad de agua, vivienda con banco de suelo, cinturón verde y conectividad ecológica, red de salud y seguridad.

Autonomía municipal: los municipios mantienen sus competencias; la AM coordina lo que supera las fronteras.

Relación con CORNARE: se articulan funciones (urbano/metropolitano y cuencas/ambiental), evitando superposiciones.

Elaboración propia: La Prensa Oriente ®

¿Qué está en juego?

- Ordenar el crecimiento: evitar expansión descontrolada y conflictos de uso del suelo. Resolver problemas supramunicipales: movilidad, seguridad, residuos, servicios públicos y ordenamiento. (Ej.: propuesta de Policía Metropolitana para la delincuencia transfronteriza.)
- Competitividad e inversión: aprovechar la plataforma aeroportuaria y lograr economías de escala.
- Equidad territorial: cerrar brechas entre municipios con reglas de distribución y fondo de compensación.
- Gobernanza y capacidad institucional: pasar de cooperación dispersa a planeación vinculante y financiamiento estable.
- Cuidado del territorio: proteger suelos rurales, cuencas y conectividad ecológica; priorizar la vocación agropecuaria.
- Voluntad política y consensos: despolarizar, acordar metas comunes y medir resultados.
- Autodeterminación: decidir, informados, cómo se quiere habitar la subregión hacia 2050.

Mitos	Realidades
Si hay AM, todos los municipios pierden autonomía	Conservan su gobierno local; el Área Metropolitana coordina los asuntos supramunicipales
El Área Metropolitana crea impuestos nuevos de	Dispone de fuentes y herramientas financieras; no supone automáticamente cargas tributarias nuevas a los hogares
El AM golpea a la ruralidad y a la identidad campesina	El PEMOT y el PIDM pueden blindar suelos rurales y productivos, crear distritos agrarios y priorizar corredores agroecológicos.
CORNARE desaparece o queda subordinada.	CORNARE sigue siendo la autoridad ambiental del sistema; el Área Metropolitana coadyuva en lo urbano y coordina.
Todo se decidirá desde el municipio núcleo	La ley prevé órganos colegiados y participación ciudadana para decidir en conjunto.
El procedimiento y participación es insuficiente	La creación del AM exige consulta popular vinculante con umbral del 5% del censo; el resultado obliga a las autoridades. Ningún otro EAT requiere refrendación ciudadana directa (se crean por ordenanza o acuerdos). Es, por tanto, el esquema con mayor exigencia de legitimidad ciudadana.
Es mejor una Provincia (PAP) que el Área Metropolitana	La Provincia funciona en territorios no conurbados, pero no tiene patrimonio propio ni autoridad de transporte, y sus instrumentos no son vinculantes. El AM si cuenta con PEMOT/PIDM vinculantes y escala técnica y financiera. Estos esquemas no compiten: pueden y deben complementarse según el contexto.
El AM excluye a los demás municipios y genera	El AMVSN puede admitir nuevos municipios y celebrar convenios con el resto de los municipios del Oriente antioqueño.

Panorámica Valle de San Nicolás. Foto: La Prensa Oriente ®

Si gana el SÍ: ruta de transición (12–18 meses)

- Mesa de Transición (alcaldías–CORNARE–Gobernación–gremios–academia).
- Inventario y empalme de proyectos y convenios existentes.
- Mapa de competencias (transporte, suelo, vivienda, servicios, ambiente, seguridad).
- Plan financiero plurianual y cartera priorizada (troncales, PTAR, equipamientos).
- Resultados tempranos (12–24 meses): piloto de integración tarifaria, pactos de borde, portafolio PTAR, banco de suelo para VIS, observatorio metropolitano de seguridad.

Si gana el NO (o no se conforma el AMVSN)

- Continúan las asociaciones y convenios actuales, con sus límites de voluntariedad y financiamiento.
- Los retos metropolitanos (movilidad, agua, suelo, seguridad) permanecerán; sin una gestión supramunicipal adecuada, seguirán generando costos y externalidades entre municipios.

Cultivo de papa, municipio de La Unión. Foto: Cortesía

¿Cómo votar informado?

- Revisa los retosmetropolitanos y los proyectos que más te afectan (trabajo, estudio, servicios, ambiente).
- Contrasta información: diferencia entre pedagogía y propaganda.
- Verifica tu puesto de votación en los canales oficiales.
- Participa: tu voto define cómo se planeará y gestionará el futuro común.

Capítulo 7. Consenso y disenso: preocupaciones, voces y respuestas

En el corazón del debate sobre el futuro del Oriente Antioqueño y la posible conformación del Área Metropolitana del Valle de San Nicolás (AMVSN) se destaca un elemento crucial: el disenso. Las voces que expresan desacuerdo, escepticismo o preocupación son tan fundamentales como las que promueven la integración, ya que sus argumentos señalan las complejidades inherentes a estos procesos de transformación territorial y la necesidad de una gobernanza inclusiva y equitativa.

Estos grupos no solo manifiestan su desacuerdo, sino que también han conformado comités promotores del "No" para articular su oposición. La discusión ha llegado a niveles de polarización, situación en la que algunos líderes llaman la atención, pues piden un diálogo más constructivo. Las voces disidentes provienen de actores sociales y políticos, así como de miembros de consejos territoriales de planeación, grupos ambientalistas, organismos comunitarios, entre otros.

Preocupaciones

Las razones del desacuerdo son diversas y abarcan aspectos jurídicos, políticos, económicos, sociales y culturales:

1. Pérdida de autonomía municipal y concentración de poder

Temen que los municipios pierdan autonomía frente a una figura supramunicipal, sobre todo si Rionegro, como municipio núcleo, concentra poder. En este punto, quienes apoyan el AMVSN insisten en que las decisiones son colegiadas y consensuadas.

2. Temor a nuevos impuestos o inequidad financiera

Se considera que el AMVSN implicará nuevos impuestos o distribución desigual de recursos. Los promotores aseguran que no se pueden crear tributos nuevos y que la unión permitiría inversión más allá de cada límite municipal.

3. Impacto en la ruralidad y la identidad campesina

Se teme que el AMVSN favorezca lo urbano y la especulación inmobiliaria, afectando la vocación agrícola. Sin embargo los promotores enfatizan en una planificación conjunta para cuidar el suelo rural, garantizar la producción campesina y fijar reglas claras de desarrollo.

4. Preferencias por las Provincias

Varios sectores defienden la Provincia Administrativa y de Planificación (PAP) como alternativa, pues no concentra poder en un municipio núcleo. Existe un proyecto de ley para fortalecerlas, aunque críticos advierten que no se consultó a los directores de las existentes en Antioquia.

5. Temor a repetir errores de otras metrópolis

Se advierte de posible conurbación, contaminación y especulación inmobiliaria. Sin embargo, el AMVSN plantea una planificación conjunta para evitar esos errores, proteger la calidad de vida y garantizar un crecimiento ordenado.

6. Ambigüedad y falta de concreción

Algunos señalan que el nombre "Área Metropolitana" o "Provincia" es secundario sin proyectos claros. Sin embargo, el AMVSN propone una planificación conjunta, con acciones concretas y proyectos regionales que garanticen su desarrollo sostenible.

7. Exclusión de otros municipios

La iniciativa convoca a ocho municipios del Valle de San Nicolás, generando críticas por excluir a otros. No obstante, los defensores del AMVSN dicen que es un primer paso, abierto a la inclusión futura que beneficie a toda la subregión.

En síntesis

El disenso frente al AMVSN se articula en torno a la defensa de la autonomía municipal, la búsqueda de equidad, la protección de la identidad rural y la exigencia de participación ciudadana amplia y transparente. Estas voces, aunque contrarias a la propuesta actual, constituyen un insumo fundamental para un debate más plural y una construcción territorial que represente a todos los habitantes del Oriente Antioqueño.

Puntos de encuentro propuestos

- **Gobernanza equitativa:** rotación en presidencia, voto paritario y comités técnicos con participación ciudadana.
- **Ruralidad primero:** Distrito Agrario metropolitano y metas de no pérdida de suelo agroproductivo.
- **Transparencia financiera:** fórmula de aportes/beneficios y fondo de compensación con tablero público (Datos abiertos, control social y evaluación).
- **Resultados tempranos:** integración tarifaria piloto; pactos de borde en zonas críticas; portafolio de PTAR por fases; banco de suelo para VIS; observatorio de seguridad.
- **Puertas abiertas y de cooperación ampliada:** convenios con municipios no miembros y articulación con Provincias y la RPG para proyectos de alcance mayor.

Conclusiones y reflexiones finales

El Valle de San Nicolás vive una transformación acelerada: conurbación de hecho, centralidad aeroportuaria, expansión urbana y presión sobre el agua y los ecosistemas. Estos procesos ya operan a escala supramunicipal y, por tanto, requieren respuestas de la misma escala. La decisión ciudadana sobre el AMVSN define si la región da el salto desde la cooperación dispersa a una integración con reglas comunes, capacidad técnica y horizonte financiero.

El disenso no es un obstáculo:

Es la oportunidad de ajustar las reglas para que la figura responda a los temores fundados (autonomía, equidad, ruralidad, participación) con salvaguardas verificables. La decisión ciudadana, por diseño constitucional, es la que legitima o no el AMVSN; si el camino es la integración, conviene que sea con reglas claras, compromisos públicos y metas medibles.

Dobles calzadas, una solución a la movilidad en el Valle de San Nicolás. Foto: Cortesía

Diez conclusiones

- Los "retos metropolitanos" son el punto de partida. Movilidad, seguridad, ordenamiento del suelo, agua–saneamiento, seguridad y ambiente no se resuelven municipio a municipio.
- Las Áreas Metropolitanas ofrecen los instrumentos y recursos más completos para el territorio: PIDM, PEMOT, autoridad de transporte, patrimonio propio y régimen fiscal especial.
- CORNARE no se reemplaza: se trabaja en coordinación con CORNARE. En lo urbano, el AM articula; en cuencas y componentes ambientales, CORNARE lidera y evita superposiciones.
- Movilidad integrada es calidad de vida y competitividad. Integración tarifaria/operativa, red jerarquizada y conexión eficiente con el JMC.
- El agua es el límite ecológico del desarrollo. PTAR por fases, micromedición, protección de recargas/descargas y gobernanza intermunicipal del recurso.
- Hábitat y vivienda requieren escala. Banco de suelo, estándares de equipamientos y VIS con localización estratégica para no expulsar población.
- El aeropuerto es un activo regional, no municipal. Segunda pista, servidumbres, suelo y logística se deciden con mirada metropolitana.
- La seguridad exige mando y datos compartidos. Policía Metropolitana, observatorio y operaciones coordinadas en fronteras.
- Financiación estable y plurianual. Sin patrimonio, ni reglas comunes, los proyectos estructurales se dilatan o encarecen.
- Sin articulación, los costos de la fragmentación aumentan. Más congestión, mayor presión sobre suelos y agua, desigualdades internas y pérdida de competitividad.

Proyecto de ampliación del Túnel de Oriente incluye la construcción de viaductos doble calzada a cielo abierto. Imagen de render: Gobernación de Antioquia.

El Oriente Antioqueño ya demostró que sabe cooperar. El desafío es integrar: pasar de esfuerzos puntuales a una institucionalidad con reglas, financiamiento y continuidad que proteja el agua, ordene el suelo, mueva mejor a la gente y distribuya oportunidades. La decisión que viene no es solo administrativa; es el modelo de desarrollo con el que el Valle de San Nicolás quiere habitar su futuro.

Glosario

Área Metropolitana (AM)
Acuerdo entre varios municipios vecinos que comparten problemas y oportunidades. Les permite planear y trabajar juntos en temas como movilidad y transporte, servicios, medio ambiente y uso del suelo.

Autonomía Municipal
Capacidad de cada alcalde y concejo para gobernar en su municipio, administrar sus recursos y tomar decisiones dentro de su territorio.

Consulta Popular
Mecanismo de participación ciudadana donde los habitantes votan para decidir si se crea o no un Área Metropolitana. Su resultado es obligatorio.

Conurbación
Fenómeno por el cual el crecimiento urbano hace que dos o más municipios queden unidos físicamente, funcionando como una sola ciudad.

CORNARE
Autoridad ambiental del Oriente antioqueño encargada de proteger ríos, bosques y recursos naturales.

Distrito Agrario Metropolitano
Acuerdo para cuidar y proteger los suelos rurales productivos, apoyar la agricultura y garantizar la seguridad alimentaria, evitando que la ciudad se expanda sin control sobre esas tierras.

Esquemas Asociativos Territoriales (EAT)
Mecanismos legales que permiten a municipios o departamentos unirse para resolver problemas comunes. Entre ellos están las Áreas Metropolitanas, las Provincias Administrativas y las Asociaciones de Municipios.

Hechos Metropolitanos
Situaciones que afectan a los municipios y que muestran que estos ya funcionan como una sola unidad: transporte, agua, seguridad, servicios públicos o uso del suelo.

Metropolización de Hecho
Integración natural entre municipios debido a la vida diaria de las personas (trabajo, estudio, movilidad), aunque todavía no exista una figura legal que los organice.

Municipio Núcleo
Localidad central alrededor de la cual se organizan los demás municipios de un Área Metropolitana; concentra empleo, servicios y comercio.

Observatorio Metropolitano
Espacio técnico que recopila y analiza información sobre movilidad, seguridad, medio ambiente y otros temas, para orientar decisiones conjuntas.

PEMOT (Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial)
Plan de largo plazo que se consolida en un documento que define las reglas y directrices comunes para orientar los planes de ordenamiento territorial de todos los municipios del Área Metropolitana.

PIDM (Plan Integral de Desarrollo Metropolitano)
Plan que reúne políticas, programas y proyectos de desarrollo conjunto en el área metropolitana y sus mecanismos e instrumentos de financiación.

POT (Plan de Ordenamiento Territorial)
Plan que regula el uso y la ocupación del suelo en un municipio: dónde se puede construir, qué zonas proteger y qué áreas destinar a actividades productivas.

Policía Metropolitana
Cuerpo de seguridad que opera de manera coordinada en varios municipios al mismo tiempo, sin limitarse a una sola jurisdicción, para atender
problemas y delitos.

PTAR (Planta de Tratamiento de Aguas Residuales)
Infraestructura para limpiar las aguas residuales antes de devolverlas a los ríos y quebradas.

Valle de San Nicolás (VSN)
Zona del Oriente antioqueño conformada por los municipios de Rionegro, La Ceja del Tambo, El Retiro, El Carmen de Viboral, La Unión, Guarne, El Santuario, Marinilla y San Vicente Ferrer.

Vivienda de Interés Social (VIS)
Casas o apartamentos dirigidos a familias de bajos ingresos, con precios y subsidios especiales.

Ley 1625 de 2013
Norma que regula las Áreas Metropolitanas en Colombia: cómo se crean, cómo se financian y qué funciones cumplen.

LOOT (Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial — Ley 1454 de 2011)
Ley que organiza el territorio en Colombia y fomenta la unión de municipios o departamentos para trabajar juntos.

ICLD (Ingresos Corrientes de Libre Destinación)
Recursos propios de los municipios que se pueden usar libremente, y que podrían aportar a la financiación del Área Metropolitana.

Umbral de Participación
Porcentaje mínimo de votantes (5% del censo electoral de cada municipio) requerido para que la consulta popular sea válida.

Créditos

Coordinación y edición general:
Carlos Humberto Gómez,
director de La Prensa Oriente.
Contacto: 312 292 5249
E-mail: director@laprensaoriente.info

Asesora de contenidos:
María Isabel Gómez David

Periodistas:
Laura Camila Henao Gómez,
Diego Esteban Puerta,
Carlos Humberto Gómez

Fotografía:
Viviana Cardona González, Andrés Felipe Gómez, Wilson Duque, Juan José Puerta, Osbaldo Jaramillo, David Rodríguez, Santiago Estrada, Andrés Felipe Oquendo, Devimed, Gobernación de Antioquia, Alcaldía de La Ceja del Tambo, Alcaldía de Rionegro, Héctor Hernán Gómez, La Prensa Oriente

Diseño y diagramación:
Ianua Marketing

Corrección:
Leidy María Arias

Director de Logística:
Luis Alfonso Gómez

Asesor Jurídico:
Juan Sebastián Gómez

El Valle de San Nicolás:
Un Modelo de Integración para el Desarrollo Sostenible

Puede reproducirse citando la fuente.
La Prensa Oriente ®

Sitio Web:
www.laprensaoriente.info/

Redes Sociales:
Facebook: La Prensa Oriente
X: @LaPrensaOriente
Instagram: @LaPrensaOriente
TikTok: @la.prensa.oriente

Dirección: Calle 51 No. 50-53 Of. 301
Centro histórico Rionegro, Antioquia

Impresión:
El Colombiano
Año 7 Edición Especial ISSN 2745-2689