
Dossier

Crecimiento y fragmentación urbana en ciudades intermedias: reflexiones sobre la condición intermedia urbana y las presiones cruzadas desde el caso del Área Metropolitana de Bucaramanga en Colombia



Urban Growth and Fragmentation in Intermediate Cities: Reflections on the Intermediate Urban Condition and Cross-Pressures from the Case of the Bucaramanga Metropolitan Area, Colombia

 Víctor Manuel Peña Melo ^[1]

El Colegio de Jalisco, México
vicmer182@gmail.com

**DECUMANUS. REVISTA INTERDISCIPLINARIA
SOBRE ESTUDIOS URBANOS.**

vol. 16, núm. 16, 2025

Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, México

ISSN: 2448-900X

ISSN-E: 2448-900X

Periodicidad: Semestral

decumanus@uacj.mx

Recepción: 26 febrero 2026

Corregido: 21 mayo 2026

Publicación: 31 mayo 2026

DOI: <https://doi.org/10.20983/decumanus.2026.1.4>

URL: <https://portal.amelica.org/ameli/journal/651/6515663005/>

Resumen: El texto plantea una reflexión sobre la categoría de ciudad intermedia a partir de un panorama analítico del proceso sociohistórico del crecimiento y la fragmentación urbana del Área Metropolitana de Bucaramanga. Se realiza una revisión de literatura sobre ciudades intermedias y una aproximación diacrónica-local sustentada en fuentes secundarias, notas de prensa, instrumentos de planeación urbana y estudios históricos sobre el área metropolitana del oriente colombiano. Más que oponer deducción e inducción, se articulan: la teoría actúa como marco interpretativo y el enfoque diacrónico-local como herramienta para contrastar y problematizar dichas categorías en la realidad histórica. Así, se propone comprender la condición intermedia no como una posición de equilibrio territorial, sino como un espacio atravesado por presiones urbanas cruzadas, tensiones multiescalares y contradicciones socioespaciales acumuladas históricamente

Palabras clave: Ciudad intermedia, Crecimiento urbano, Fragmentación espacial, Metropolización, Estudios urbanos.

Abstract: This text reflects on the 'intermediate city' category through an analytical overview of the socio-historical process of growth and urban fragmentation in the Bucaramanga Metropolitan Area. It combines a literature review on intermediate cities with a diachronic-local approach supported by secondary sources, press reports, urban planning instruments, and historical studies of this metropolitan area in eastern Colombia. Rather than opposing deduction and

[1] Maestro en Historia (Estudios Históricos Interdisciplinarios) por la Universidad de Guanajuato y profesional en Historia y Archivística por la Universidad Industrial de Santander. Actualmente cursa el Doctorado en Ciencias Sociales en El Colegio de Jalisco. Sus líneas de investigación comprenden los procesos de metropolización, las centralidades históricas, la historia urbana y el estudio histórico de las prácticas de ocio y deporte.

induction, these are articulated: theory acts as an interpretive framework, while the diachronic-local lens serves as a tool to contrast and problematize these categories within historical reality. It proposes understanding the 'intermediate condition' not as a state of territorial equilibrium, but as a space defined by intersecting urban pressures, multiscalar tensions, and historically accumulated socio-spatial contradictions

Keywords: Intermediate city, Urban growth, Spatial fragmentation, Metropolization, Urban studies.

Introducción

El presente artículo plantea una reflexión sobre la importancia de comprender empíricamente y, a partir de una problematización diacrónica desde lo local, la condición de las ciudades intermedias por medio de unas anotaciones sobre el crecimiento y la fragmentación urbana del Área Metropolitana de Bucaramanga en Colombia. En orden de lograr dicho propósito el texto se estructura en cuatro apartados, que van de lo general, es decir, un repaso por las definiciones de ciudad intermedia, hasta lo particular, cuando se presenta una descripción de fenómenos urbanos en el caso señalado. Este artículo asume un carácter exploratorio y reflexivo, orientado más a abrir una discusión teórico-empírica sobre la condición intermedia y sus expresiones territoriales en el caso del Área Metropolitana de Bucaramanga, que a agotar metodológica o comparativamente los debates sobre fragmentación urbana en América Latina.

El primer apartado se suma a la discusión general sobre la categoría ciudad intermedia, para posicionarse en favor de una transición de un uso operativo del concepto hacia uno más comprensivo (Jiménez, Cereceda y Yáñez 2023). En un segundo momento, la discusión se enfoca en la necesidad de desentrañar empíricamente las contradicciones, las tensiones, los desequilibrios para problematizar y entender la condición intermedia de las ciudades, las cuales son resultado de su ubicación en sistemas urbanos y de procesos sociohistóricos complejos. Luego y desde una mirada empírica, se ve cómo el crecimiento local está condicionado por presiones externas e internas que estructuran el caso bumangués. El último apartado examina algunos de los costos que esto tiene para cohesión territorial sacrificada en virtud de lograr una integración metropolitana del territorio.

El aporte esperado es el de continuar el cuestionamiento hacia la visión excesivamente normativa, optimista y funcional con la que las ciudades intermedias ha capturado la atención en los debates sobre desarrollo territorial (Llop, Iglesias, Vargas y Blanca 2019), argumentado que, la condición intermedia de las ciudades no es por sí solo un amortiguador estratégico, sino un escenario de menor escala de los mismos conflictos estructurales que reproducen y padecen los problemas que caracterizan a las grandes metrópolis. Se trata de proponer una lectura alternativa de la condición intermedia como un campo de presiones urbanas cruzadas, donde se condensan, aunque en escalas diferenciadas, las mismas contradicciones estructurales presentes en las grandes metrópolis.

Apunte metodológico.

Para este ensayo, la escala intermedia de análisis resulta fundamental por la profundidad temporal para la comprensión de dinámicas urbanas contemporáneas. A partir de un enfoque diacrónico-local, el Área Metropolitana de Bucaramanga fue seleccionada como un caso revelador de las contradicciones de la condición intermedia en Colombia, al combinar funciones regionales estratégicas con procesos de metropolización, crecimiento desigual y fragmentación espacial que cuestionan la idea de equilibrio territorial asociada a estas ciudades. El análisis se sustenta en una revisión sociohistórica construida a partir de fuentes seleccionadas por su capacidad para reconstruir, desde distintas miradas, escalas y temporalidades, las transformaciones urbanas del Área Metropolitana de Bucaramanga. Para ello se articularon instrumentos de planeación urbana y metropolitana, documentos institucionales, censos del Departamentos Administrativo Nacional de Estadística DANE, prensa regional como Vanguardia Liberal Bucaramanga, además de tesis y estudios especializados sobre urbanización y metropolización. La combinación de estas fuentes permitió contrastar información estadística, normativa y narrativa, otorgando mayor rigor al análisis de los patrones históricos de crecimiento urbano, las dinámicas metropolitanas y los procesos de fragmentación territorial.

La ciudad intermedia: de categoría operativa a concepto científico/epistemológico.

El apunte teórico que se quiere precisar es que la ciudad intermedia trasciende el dato censal para constituirse como una categoría científica, definida no por su tamaño, sino por su compleja función relacional en el territorio, constituyendo hoy un debate consolidado tanto en Europa como en América Latina. Ya desde los trabajos impulsados por la cátedra UNESCO, Bellet y Llop (1999) ha ocurrido un esfuerzo cada vez más serio por diferenciar entre ciudad media y ciudad intermedia. Esta última, no debía definirse por su tamaño poblacional, sino por su capacidad de intermediación territorial entre escalas locales, regionales y globales. Este giro conceptual que se venía preparando años atrás, surgió como una crítica a los estudios centrados en las megalópolis y buscó reconocer el papel estratégico cada vez más innegable, por lo menos para ese momento del mundo urbano europeo. Iglesias (2016) extendió esta discusión al contexto del Sur Global, argumentando que las ciudades intermedias cumplen funciones particulares en la reducción de brechas espaciales en economías emergentes

La discusión contemporánea se ha centrado entonces en la operativización de la ciudad intermedia como concepto al que ya no simplemente le basta el criterio poblacional para explicar la jerarquía urbana. En varios momentos se ha reiterado esta premisa, por ejemplo, Maturana et al. (2017) sostiene que las ciudades en Iberoamérica no pueden interpretarse y entenderse únicamente por su tamaño, sino por la capacidad de articular territorios y dinamizar relaciones multiescalares en contextos marcados por el proceso de industrialización reactiva frente a las lógicas extractivas y estamentales heredadas del periodo colonial. A pesar de ello, esta condición intermedia de las ciudades también se ha prestado como un terreno más amable para otear el horizonte urbano.

Para lograr esto, se construyen enfoques que reemplazan la visión jerárquica y estática del sistema urbano por una interpretación basada en interdependencias, flujos y capacidades de agencia territorial. Son bastante conocidas las aseveraciones de Rodríguez-Pose y Griffiths (2021) que argumentan que estas ciudades pueden alcanzar altos niveles de productividad mediante mecanismos de conectividad y “funciones prestadas” (*borrowed functions*), sin reproducir necesariamente las deseconomías metropolitanas asociadas a la congestión, contaminación o segregación urbana. Esto es posible debido a que, como explican Bellet y Olazabal (2017) la dimensión relacional al definir la ciudad intermedia como una rótula territorial de lo glocal, es decir, un espacio donde coexisten dinámicas locales y redes globales. Llevándolo más allá, Cifuentes y Llop (2015) incorporan la discusión sobre sostenibilidad urbana, planteando que la intermediación constituye el eje central para comprender la gobernabilidad, la movilidad, la participación y la habitabilidad de estas ciudades, entendidas como posibles laboratorios de gestión urbana más equilibrada y participativa.

En este punto la discusión global y regional acerca de las ciudades intermedias se torna un tanto aséptica. Dado que no se puede perder de vista que el reconocimiento de las capacidades y potencialidades de las ciudades intermedias para contribuir a un sistema urbano más equilibrado aún debe ser contrastado mediante estudios empíricos que permitan verificar dichas funciones dentro de las complejas realidades urbanas latinoamericanas, atravesadas por conflictos territoriales, disputas de intereses, desigualdades históricas y dinámicas de concentración del capital. En favor de esto han surgido posturas más críticas como las de Alfonso-Roa (2018) cuando cuestiona la idea del auge de las ciudades intermedias en Colombia, argumentando que muchos de estos espacios funcionan en realidad como periferias subordinadas a procesos de metropolización y concentración del capital, siendo las fuerzas centrípetas metropolitanas las que continúan dominando la organización territorial, limitando la autonomía económica y política de estas ciudades.

Bolay y Rabinovich (2004) advierten que la intermediación suele instrumentalizarse como una narrativa de marketing urbano para la competencia global, opacando crisis estructurales como la degradación ambiental, la presión migratoria y la dependencia financiera. Esta brecha entre las potencialidades atribuidas a la categoría y sus limitaciones reales ha provocado un giro crítico en el debate actual, en el cual se cuestiona no solo la eficiencia de estos centros, sino la solidez de una categoría cuya abstracción teórica a menudo choca con las complejas realidades del Sur Global.

Esto, en virtud de que las categorías que ayudan a la comprensión de los fenómenos espaciales siempre han tenido cierto grado de abstracción, necesario para poder capturar objetos de estudio que son contingentes a las condiciones que lo configuran. Ejemplo de ello es ver cómo el uso de la categoría ciudad intermedia se acompaña frecuentemente de una advertencia sobre la carencia de un consenso definitorio o de una claridad conceptual sólida (Mertins, 2000; Quintero, 2022), dado que, como bien lo plantean Jiménez, Cereceda y Yáñez (2023) la evidencia empírica es lo suficientemente obvia para que la literatura urbana vea necesaria una discusión teórica profunda, lo que da cuenta de un uso generalizado de dicha categoría sin necesariamente una reflexión sobre sus límites y capacidades.

También tiene que ver con cierta operatividad heredada de la planeación territorial y los distintos campos que componen la gestión urbana alrededor de la empresa taxonómica de encontrar e identificar a las ciudades medianas, promovida por institutos de geografía y estadística en un claro interés cuantitativo para establecer umbrales poblacionales y representar la configuración de las jerarquías urbanas en cada país. Lo anterior explica como una problematización sobre la condición intermedia de las ciudades se ha desplegado de manera muy reciente y quizás no con la mayor de las intensidades en términos de desarrollar una mirada cualitativa-comprensiva de qué implica estar en el medio en los sistemas urbanos (Mertins, 2001).

Además, y cómo era de esperarse teniendo en cuenta su uso pragmático, es verdaderamente complejo pensar una genealogía lineal del concepto ciudad intermedia, ya que su definición o remplazo por otras alternativas ha variado en función de la agenda de investigación urbana que ha seguido cada país. Sin embargo, esto no ha sido impedimento para que Llop, Iglesias, Vargas y Blanca (2019) hayan trazado un recorrido central que ubica la aparición de esta categoría en el marco del desarrollo de los estudios urbanos y la urbanización en las dos últimas décadas del siglo XX, cuando la intermediación de un conjunto de ciudades entre el entorno rural y las grandes metrópolis surgió como un escenario inevitable para analizar la relación entre urbanización, desarrollo territorial y los desafíos rurales. Se replanteó entonces la manera de entender la configuración de los sistemas urbanos, y las llamadas ciudades intermedias pasaban de ser meros indicadores poblacionales a ser parte clave en la cohesión territorial-regional. Puntualmente en Francia, el desarrollo del concepto *ville-moyenne*, ha tenido un gran impacto en la geografía y en las políticas de planeación, al reconocer el potencial económico de estos centros urbanos en un contexto de interacciones regionales y nacionales en red (Hernández, Sánchez y Martínez, 2022). Fue cuestión de tiempo para que en los diversos campos de las ciencias sociales las ciudades intermedias aparecieron en el radar para explicar la redistribución económica y política del mundo urbano de la segunda mitad del siglo XX, particularmente en aquellas disciplinas que estudian la distribución, organización y dinámica de los recursos, las poblaciones y los espacios en los que se desarrollan las sociedades humanas como la geografía, la economía y la demografía (Hernández, Sánchez y Martínez, 2022).

El camino ha sido entonces el de un objeto de estudio bastante recurrente, más que el de una categoría homogénea capaz de explicar y generalizar por analogía, debido a patrones y características que pueden ser muy diversas. Bien lo ha planteado Günter Mertins (2001), que esto ha llevado a la existencia de varias denominaciones como *secondary cities*, *intermediate urban centres*, y *medium-size cities*. Un parteaguas y lo que consolidaría a esta categoría en el debate académico y gubernamental fue la adopción realizada por Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU) en el marco de la Agenda 2030 y la conferencia Hábitat III

de Quito (2016), donde se fijó un umbral de referencia entre 50.000 y un millón de habitantes, recogido en el Informe GOLD IV (Llop, Iglesias, Vargas y Blanca, 2019). Esta definición arbitraria y generalizadora, aunque va en contracorriente del desarrollo desde diferentes vertientes que ha tenido esta categoría, ejemplifica los dos grandes criterios por medio de los cuales las ciudades intermedias se definen que explican el carácter fuertemente operativo de la categoría: por población y tamaño, o por funciones y posición en el sistema urbano.

La primera, que es la que más se puede asociar a estudios geográficos-estadísticos tradicionales, establece rangos absolutos de habitantes para clasificar ciudades de manera sencilla y comparable. Mientras tanto, la definición funcional implica la comprensión de la posición de una ciudad en una red urbana, así como las funciones que cumple. La cuestión, señalan Jiménez, Cereceda y Yáñez (2023), es que ambos criterios no están exentos de limitaciones debido a su carácter operativo y a su propósito de clasificar más que de comprender. Incluso las diferencias de tamaño entre países vuelven relativo y variable el análisis de las ciudades a partir de criterios demográficos, mientras que la definición de sus funcionalidades puede caer fácilmente en ambigüedades. Así, en este afán taxonómico por clasificar a las ciudades intermedias, se ha dejado de lado el esfuerzo por comprender la condición intermedia como una forma específica de habitar, entender y producir el espacio urbano. Así como pueden ser punto de equilibrio, las ciudades intermedias pueden ser también puntos de tensión entre promesas de modernidad y acceso desigual a los recursos, entre problemas metropolitanos y la persistencia de problemas asociados a su entorno regional inmediato.

Problematizar lo intermedio

En este punto hay que preguntarse por la experiencia urbana en este tipo de ciudades, indagando qué es lo que produce ese interrogante que acompaña a las ciudades intermedias ¿Se trata de ciudades plenamente desarrolladas o, más bien, de antiguos asentamientos que crecieron improvisada y continuamente hasta superar sus proporciones originales? La amplitud con la que se ha tratado a la categoría de ciudad intermedia ha llevado a que la comprensión general de la condición intermedia sea ambivalente: si bien empiezan a enfrentar desafíos de las grandes urbes, también se les ve como proyectos urbanos con la oportunidad de no repetir errores del pasado, esto con miras a lograr de una vez y para siempre el anhelado control sobre el futuro urbano (Llop, Iglesias, Vargas y Blanca, 2019).

En líneas generales el proceso de urbanización del siglo XX se desarrolló bajo la idea de que la aglomeración en las grandes ciudades era la fórmula más eficiente para impulsar el crecimiento económico, modernizar la infraestructura y consolidar el poder político e institucional por medio de enormes núcleos urbanos que controlarían el territorio alrededor. Surgieron dos situaciones indisolubles, la concentración de población, recurso y sectores productivos en las grandes metrópolis que vino de la mano del surgimiento de problemas como la saturación en infraestructura, servicios y calidad de vida. La apuesta hoy, gira en torno a las ciudades intermedias y el eventual papel que cumplen o pueden llegar a cumplir al funcionar como espacios estratégicos para la descomprensión de la experiencia urbana contemporánea (Rodríguez-Pose, 2024).

Para materializar este propósito fue clave el ya citado informe de Naciones Unidas que además de fijar un rango poblacional, resaltó en las ciudades intermedias atributos positivos y diferenciales. Se resaltó con quizás demasiado entusiasmo que, por su condición, dichas ciudades podían ser más gobernables, con mayor participación ciudadana, con un grado de integración social más fuerte evitando problemas como la segregación y el deterioro de la calidad de vida. Salazar, Fonck y Vergara (2018) y luego Jiménez, Cereceda y Yáñez (2023) advirtieron que este optimismo en torno a las ciudades intermedias las convierte en proyectos

urbanos u objetos del deseo, más que en categorías analíticas para la comprensión de sus problemáticas. Señalan también que, más que establecer criterios definicionales, hay un perfilamiento de lo que estas urbes podrían mostrar: mayor gobernabilidad, integración social o articulación territorial, por tanto, no es lo mismo afirmar que tales atributos son deseables y logrables, a reconocerlos como características recurrentes y generalizadores especialmente si se tiene en cuenta que la unicidad de cada tipo de ciudad intermedia está determinada por el sistema urbano nacional que lo rodea.

Problematizar lo intermedio significa buscar cómo esta posición puede ser particularmente incómoda en escenarios de desequilibrios territoriales, lo cual implica mirar alrededor en su sistema urbano y sus particularidades no solo sincrónicas sino diacrónicas también. Lo intermedio adquiere sentido únicamente en función de su relación con el entorno al que articula, por tanto, las ciudades intermedias no pueden pensarse o explicarse por sí solas; al contrario, se explican a partir de las interconexiones, la autonomía o la dependencia que establecen con otros centros urbanos dentro de un sistema territorial más amplio y que determina las aspiraciones y posibilidades de materializar diferentes proyectos y la capacidad para poder prestar servicios (Hernández, Sánchez y Martínez, 2022).

Explican Maturana, Beltrão, Bellet, Henríquez y Arenas (2017) la importancia de saber leer las características del sistema urbano que hay alrededor, pues no es lo mismo una ciudad intermedia en Europa que una en Latinoamérica con los desequilibrios generados por la herencia colonial, la industrialización tardía y desigual y, los vaivenes de la economía global, variables que dan a entender la fragilidad e inestabilidad y cómo cumplir un papel intermedio en los sistemas urbanos puede ser algo sumamente mutable. Bajo el entendido de que los cambios urbanos están relacionados con la instalación y consolidación de proyectos o estructuras económicas, aquello que en su momento fue un importante centro urbano minero-colonial puede perder protagonismo, del mismo modo que pueden hacerlo las ciudades que se beneficiaron de la Industrialización por sustitución de importaciones ante los desafíos que plantea una economía neoliberal globalizada (Maturana, Beltrão, Bellet, Henríquez y Arenas, 2017).

La definición de lo intermedio también depende de la escala territorial de cada país y de la estructura de sus sistemas urbanos. Mientras en países extensos y altamente concentrados como Colombia, Brasil o México, las ciudades intermedias ocupan posiciones subordinadas frente a grandes metrópolis nacionales, en países de menor tamaño demográfico y territorial, como Panamá o El Salvador, ciudades con poblaciones relativamente menores pueden desempeñar funciones metropolitanas y nacionales (Jiménez, 2020).

Lejos de ser una condición estática y fija, desde una perspectiva diacrónica, la condición intermedia de las ciudades se revela más bien como el complejo resultado acumulativo de transformaciones urbanas generales que, pueden verse interrumpidas y comprometer los desafíos que la ciudad enfrenta en su desarrollo. Entonces la condición intermedia también implica un complejo proceso de quedarse “a mitad de camino”. Justamente la reestructuración económica ligada a la globalización da cuenta de ello, dado que orienta la configuración contemporánea de los sistemas urbanos nacionales, donde algunas ciudades lograron insertarse en nuevas cadenas financieras, industriales y de movilidad, al tiempo que otras quedaron más expuestas a la volatilidad del mercado y a la precarización de sus economías locales (Montoya y Duque, 2017) (ver figura 1)

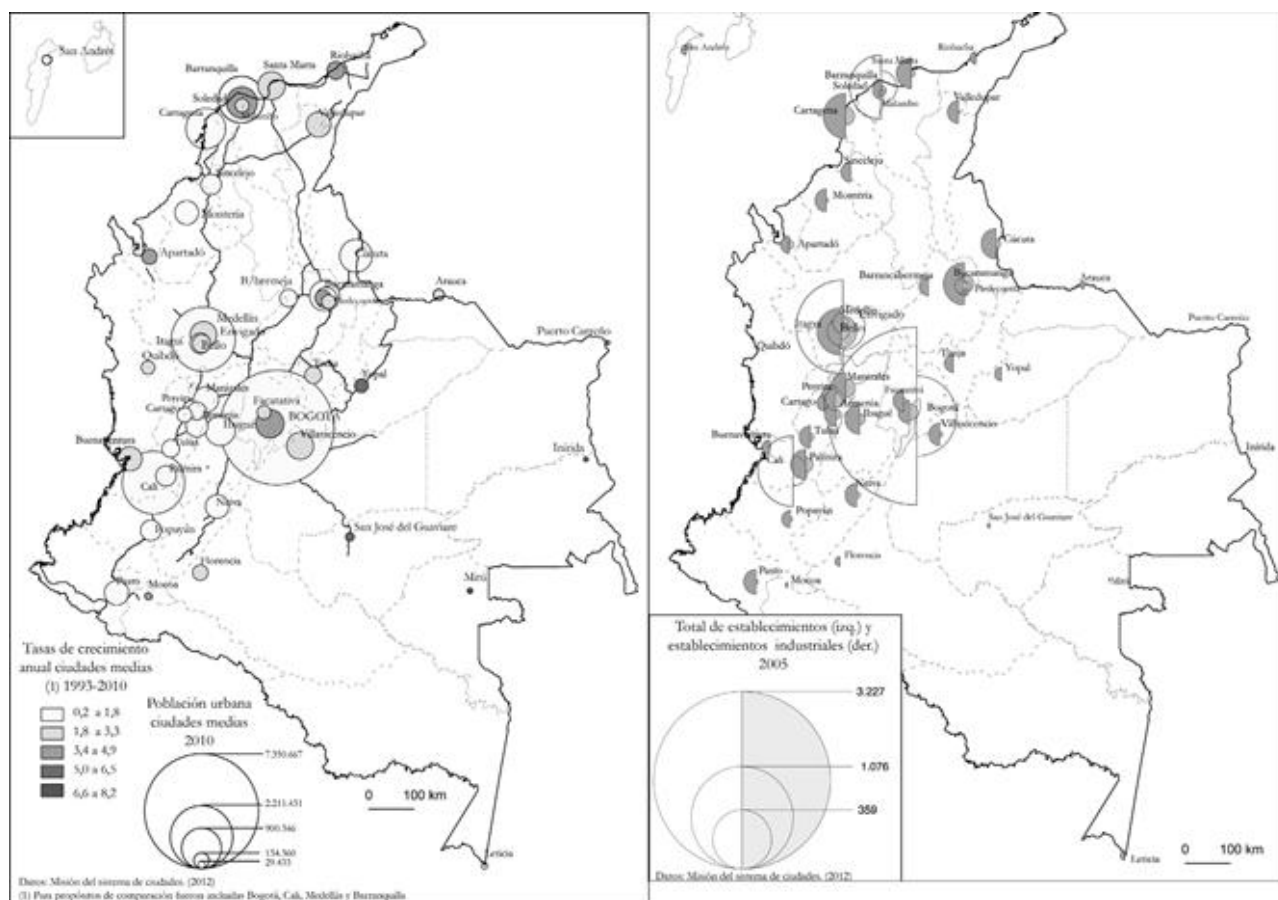


Figura 1

Dinámicas demográficas de las ciudades medias en Colombia/Distribución de establecimientos comerciales e industriales grandes y medianos en ciudades medias/intermedias

Fuente: Montoya y Duque (2017, pp.122-125).

El caso de la urbanización colombiana en el siglo XX es especialmente ilustrativo para explicar lo incómodo de las ciudades intermedias al afrontar una doble tensión: están sujetas a las dinámicas macroeconómicas y políticas decididas en los centros metropolitanos nacionales y globales con los cuales también deben competir, mientras que, deben absorber y gestionar las presiones de su entorno regional inmediato, como los flujos migratorios, una geografía que dificulta la conectividad y la demanda de servicios públicos de una población en crecimiento. Colombia es conocida por un sistema de asentamiento altamente centralizado en Bogotá, Medellín Cali y Barranquilla, al que se la ha denominado “cuadricéfala” urbana en orden de revelar la dominación conjunta y desequilibrada de recursos, poder, población, infraestructuras y servicios por parte de estas urbes. Esta jerarquía urbana se establece a partir del desarrollo de industrialización por sustitución de importaciones (ISI), donde se benefician estas cuatro debido a su temprana acumulación de capital, su infraestructura portuaria o la cercanía a esta y su posición como principales mercados de

consumo, capturando la mayor parte de la inversión industrial, los incentivos estatales y la mano de obra calificada. En un segundo nivel aparecen las diferentes regiones del país, ciudades intermedias como Bucaramanga, Manizales, Pereira, Armenia, entre otras, con roles más funcionales y subordinados como proveedoras de materias, mercados secundarios o nodos de acopio y distribución, siempre dependientes de las decisiones centralizadas y del acceso desigual y diferenciado a los recursos (Vergara, 2019; Montoya y Duque, 2017; Ramírez y Parra-Peña, 2013; Ruiz, 2014).

Lo interesante es que siguiendo la figura no. 2, salta a la vista cómo los desequilibrios estructurales no frenan el crecimiento de las ciudades intermedias, al contrario, desde esa misma posición compleja que significa ser una ciudad intermedia en términos comparativos, se consolidan como polos de atracción demográfica con tasas de crecimiento que compiten y superan las cuatro ciudades principales. Las ciudades siguen creciendo bien sea por la concentración de sectores productivos y la eventual atracción de mano de obra en estas urbes, pero también por factores externos como las reformas agrarias fallidas, la violencia rural y el desplazamiento forzado. Así, problematizar la condición intermedia permite entender un proceso marcado por tensiones y contradicciones, en el que el crecimiento aparece casi como un destino inevitable frente a la expulsión de población del campo hacia la ciudad, entender dicha condición, significa indagar la manera en la que desde esas condiciones desiguales y desafiantes condicionan la manera en la que se construye y habita la ciudad.

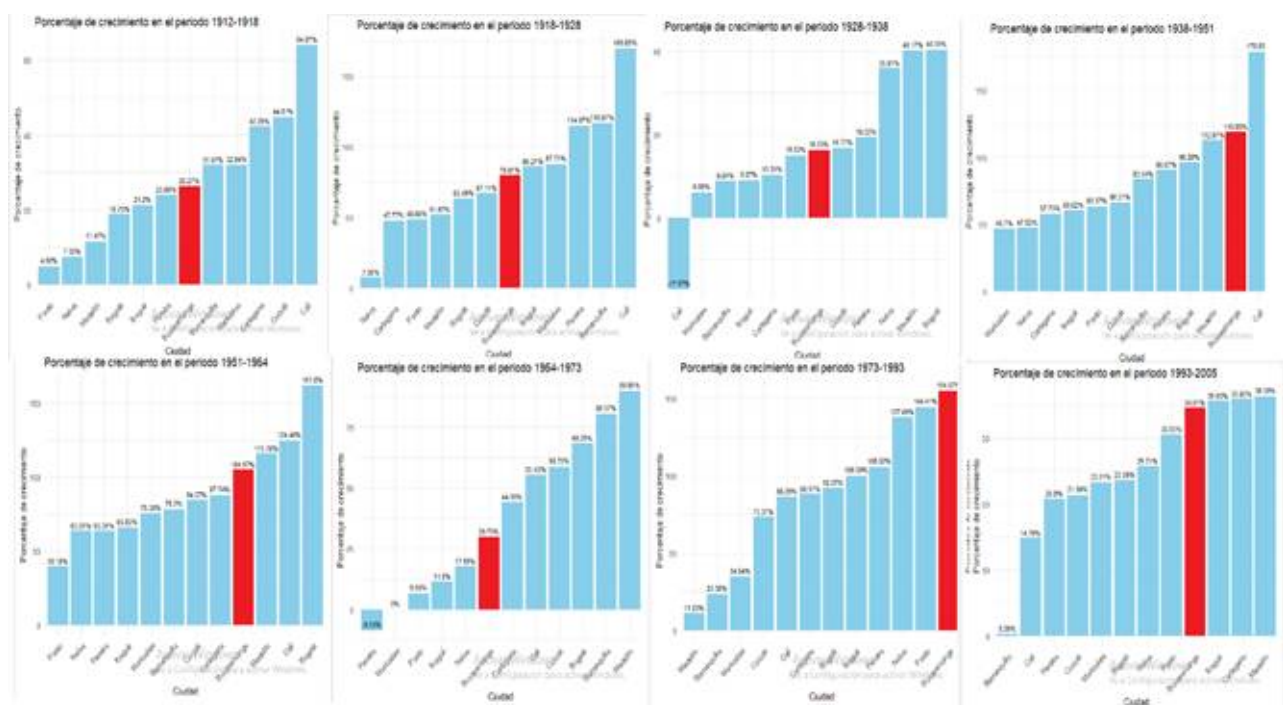


Figura 2
Comparativa de tasas de crecimiento en las ciudades colombianas en periodos intercensales del siglo XX.
Fuente: Elaboración propia a partir de los Censo del DANE del 2018.

Las tensiones teóricas de la condición intermedia adquieren mayor claridad cuando se observan en procesos urbanos concretos. El caso del Área Metropolitana de Bucaramanga permite evidenciar cómo la intermediación no produce necesariamente cohesión o equilibrio territorial, sino también dinámicas desiguales de crecimiento y fragmentación. En este sentido, el análisis del caso se propone a partir de una lógica de “presiones cruzadas” entre factores externos e internos que configuran la expansión metropolitana.

Un crecimiento urbano de presiones cruzadas: el caso del Área Metropolitana de Bucaramanga

Es en la escala local donde se ve como la condición intermedia de las ciudades configura el montaje de los factores externos e internos que inciden en el crecimiento y en los procesos de metropolización emergente. Desde el caso de Bucaramanga se puede pensar en un juego de presiones cruzadas que inciden en los factores y las características del crecimiento urbanos: presiones externas, que provienen de modelos y políticas que las empujan a reproducir esquemas metropolitanos sin contar con las bases productivas o institucionales necesarias y, presiones internas, derivadas de la migración, la informalidad y la especulación que las obligan a expandirse de manera reactiva y desigual (ver tabla 1).

Tabla 1
Características de un crecimiento entre presiones cruzadas en Bucaramanga.

Presiones Externas (de arriba hacia abajo)		Presiones internas (de abajo hacia arriba)
Modelos de desarrollo y planificación importados.	↔	Migración rural y desplazamiento forzado
Desindustrialización, precarización del empleo, crecimiento del sector informal.	↔	Especulación inmobiliaria y lógica de la rentabilidad local
Políticas nacionales urbanas, de infraestructura y planeación.	↔	Debilidad institucional local
Apertura económica y globalización	↔	Estructura geográfica accidentada
Intervención de consultoras privadas, macroproyectos nacionales y modelos tecnocráticos:	↔	Demanda insatisfecha de vivienda

Fuente: Elaboración propia

Arturo Almandoz (2018) ha señalado los límites de la visión de la sociología funcionalista y el desarrollismo que orientó el proceso urbano en América Latina durante la segunda mitad del siglo XX, por medio del desarrollo de una secuencia lógica de industrialización, crecimiento económico, urbanización y modernización social. En la región, la urbanización se adelantó a la industrialización, a partir de la expulsión de la población del campo y no por la atracción de sectores productivos, siendo este un desfase que generó urbes sin capacidad para absorber laboralmente a la nueva población, de este modo, la expansión urbana estuvo impulsada principalmente por una lógica de la necesidad, lo que ha sido un obstáculo histórico para la transición hacia formas de expansión urbana más planificadas y con adecuada provisión de servicios (Almandoz, 2018).

Lejos de lograr una gobernabilidad urbana a causa de un tamaño menor, el resultado en el caso de Bucaramanga es el desarrollo de un complejo ritmo de crecimiento, que puede ser característico de las ciudades intermedias que se expresa en una metropolización emergente durante la segunda mitad del siglo XX y comienzos del XXI. Contrario a una expansión homogénea y periférica desde un núcleo central, ocurre un patrón discontinuo que responde a coyunturas específicas o a procesos que no obedecen a un mismo orden como la construcción de infraestructuras, desarrollos inmobiliarios, proyectos de vivienda social o procesos de autoconstrucción popular.

Tal heterogeneidad de proyectos urbanizadores desdibuja los límites convencionales municipales e hilvana territorios histórica y geográficamente diferenciados, en un proceso de conurbación con los municipios de Girón, Floridablanca y Piedecuesta. Así, el área Metropolitana de Bucaramanga surge por la presión demográfica y migratoria existente sobre un territorio accidentado que no tiene otra opción que dar pie a un crecimiento en todas las direcciones. A diferencia de un crecimiento en una planicie que marca la conurbación ideal de las metrópolis modernas, el AMB^[2] es producto de un territorio accidentado de pequeñas planicies encerradas por mesetas, deslizaderos, peñones, macizos, y faldas sobre el cual se ejerce un crecimiento centrífugo que coloniza cuanto terreno urbanizable o forzosamente urbanizable esté a disposición. Lo que se propone aquí es una lectura en tres momentos para analizar cómo dicho crecimiento urbano definido por la compleja situación de estar en el medio. (Rueda, 2012, Amaya, 2015).

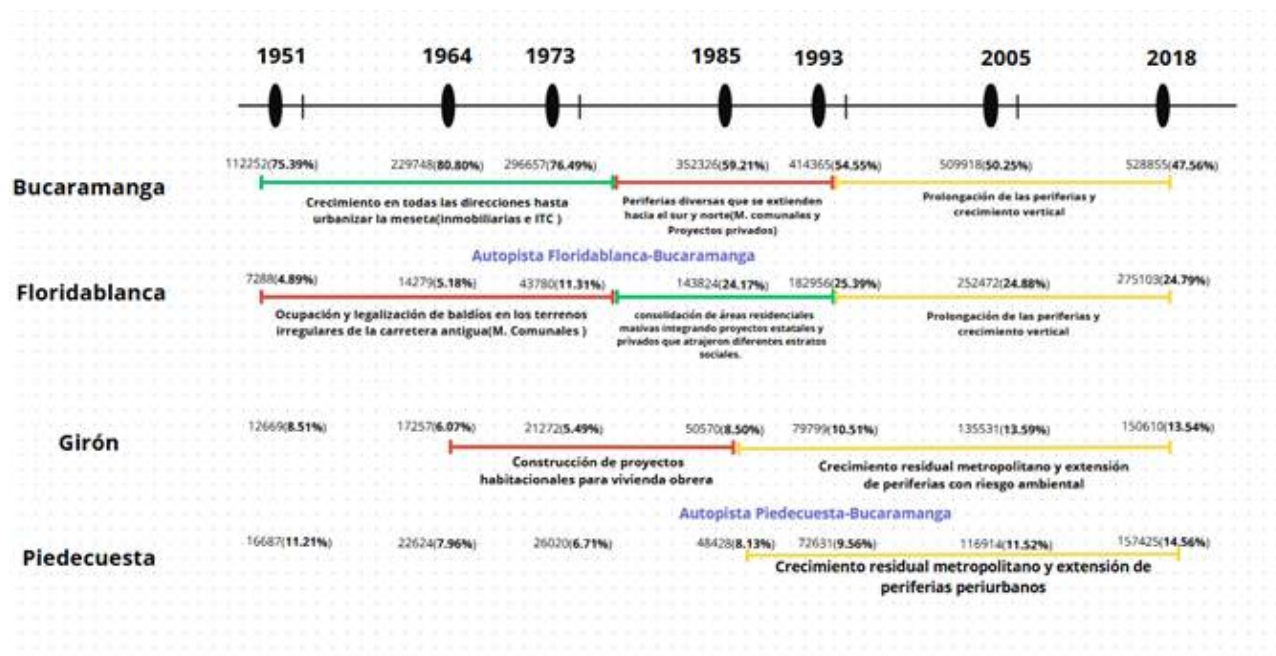


Figura 3

Características del proceso de crecimiento poblacional del AMB (en paréntesis la cantidad de población del total metropolitano por parte cada municipio en diferentes censos).

Fuente: Elaboración propia a partir de Censos del DANE 1951 al 2018.

Para entender tal proceso sociohistórico (ver figura 3)(ver figura 4), se establece un primer corte temporal entre 1950-1968, que sería el primer periodo donde se evidencia la multiplicidad de factores en tensión que se acumulan y explican el crecimiento en condición intermedia. Empezando con las condiciones externas que generan una presión de arriba hacia abajo, no se puede perder de vista el peso del desarrollismo y la teoría de la modernización como motor fallido del desarrollo urbano. La incipiente industrialización local fue vulnerable frente al capital de grupos externos como los antioqueños y el grupo Santo domingo, lo que limitó una base industrial endógena y sólida y por lo tanto que fuese el empleo el que demandara la vivienda (Valdivieso, 1994). Fue un crecimiento producto de una migración empujada por las crisis agrarias, la violencia y la falta de oportunidades en el campo, en términos de que Bucaramanga como ciudad se vio obligada a asumir funciones de infraestructura y servicios para una población en municipios aledaños. La migración masiva creó una enorme demanda de vivienda de bajo costo, lo que se manifestaría en una marcada diferencia en el acceso a la vivienda, mientras que en el Oriente se construían lujosas residencias en barrios como Terrazas, que contrastaba con las viviendas de otros sectores con expansión precaria y, en ocasiones, no planificada, de sectores como el Barrio Modelo o de autoconstrucción en el Barrio la Joya. Fue una expansión diferenciada que se dio a saltos, impulsada por la disponibilidad de tierra y la especulación, así como por la improvisación de soluciones (Laguado, 2021; Rueda, 2012).

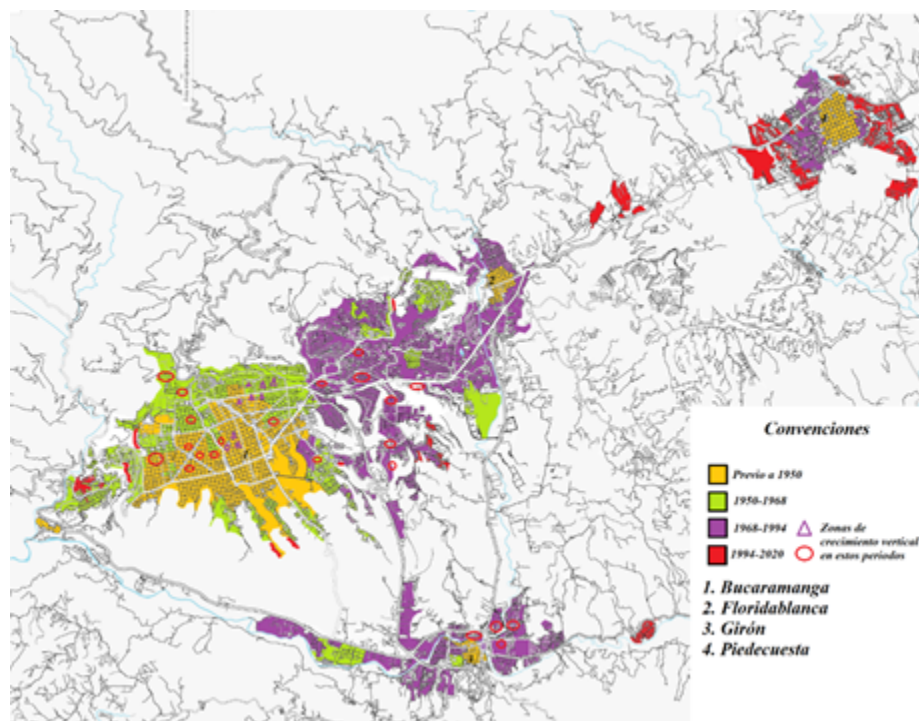


Figura 4

Crecimiento del Área Metropolitana de Bucaramanga.

Fuente: Elaboración propia en Google Maps y a partir datos de Rueda (2012) y Cámara de Comercio de Bucaramanga (2015)

Un segundo corte aparece en 1968 ya que se redefine la política territorial e impacta en los instrumentos de planeación y los proyectos de infraestructuras. Hay un conjunto de reformas en cuanto a las políticas nacionales de vivienda y planificación en la reforma constitucional de 1968, contando el Plan de Desarrollo de Lleras Restrepo y la creación del Instituto de Crédito Territorial, que buscaban mejorar la arquitectura institucional con la que se gestionaban los problemas públicos de los primeros intentos de conurbación (Torres, 1993). Es en estos años donde el AMB se termina de gestar, teniendo como piso el respaldo de grandes proyectos de infraestructura como el viaducto Benjamín Cadena o el proyecto vial metropolitano, obra de gran envergadura y que su planeación, pero especialmente su implementación, se debe a la intervención del Banco Mundial y al Banco Interamericano de Desarrollo BID (Cámara de Comercio de Bucaramanga, 2015; Mirama, 2017). En lo legal, la figura del Área Metropolitana va madurando hasta 1982 con la constitución del Código de urbanismo metropolitano, que intenta ordenar el crecimiento metropolitano de Bucaramanga mediante la regulación del uso del suelo, la zonificación, las normas de construcción, así como el diseño de planificación vial y de espacios públicos.

La continuación de la migración masiva del campo a la ciudad mantuvo la alta demanda de suelo y vivienda que el mercado formal no pudo absorber, lo que dio origen a la diversificación de disputas urbanas, procesos de autoconstrucción con la consolidación de barrios como Manuela Beltrán (Lozano y Naranjo, 2021). Al mismo tiempo, las empresas constructoras e inmobiliarias locales vieron en la expansión urbana una oportunidad de negocio, orientando el crecimiento hacia las zonas más rentables del sur, donde su ubicaría la carretera que conectaba a Bucaramanga con Floridablanca, infraestructura a partir de la cual generaron procesos de especulación, al igual que en el oriente de la ciudad capital, dejando rezagadas las menos valorizadas, como el norte. Tal dinámica aceleró la presión sobre servicios públicos como acueducto y energía, lo que llevó a respuestas institucionales limitadas, entre ellas, la creación de Empresas Públicas de Bucaramanga, en medio de tensiones por la incapacidad de gestión local (Rueda, 2012).

El proceso de redefinición del Estado Colombiano en los noventa implicó un momento decisivo para el fortalecimiento de las áreas metropolitanas en el país. En el caso de Bucaramanga, el Acuerdo Metropolitano de 1994, que fue el acto legislativo que oficializó la formación orgánica y actual del Área Metropolitana de Bucaramanga. Detrás de ellos se encontraba el nuevo marco político configurado por la misma Constitución de 1991, la Ley 388 de 1997 y las leyes de Áreas Metropolitanas - La Ley 128 de 1994 - que descentralizaron la planificación y crearon instrumentos como los Planes de Ordenamiento Territorial (POT). Ese fortalecimiento no empero vino de la mano con la llegada de nuevas tendencias en modelos económicos y de planificación, impusieron visiones tecnocráticas, en muchas ocasiones promovidas por consultoras privadas, como Perspectiva Urbana y su proyecto "Tecnópolis". (Secretaría de Planeación del Municipio de Bucaramanga, 2000). Era un proyecto discursivamente atractivo que pretendía convertir a Bucaramanga y sus municipios colindantes en un polo regional de innovación, tecnología y servicios. Tales aspiraciones no demoraron en chocar con la realidad socioeconómica local, debido a la falta de articulación entre Estado, universidad y empresa, la limitada capacidad de las administraciones municipales, la débil inversión privada, la ausencia de políticas sostenidas de innovación y su desconexión con el tejido productivo local (Guerrero, 2014).

Simultáneamente, las políticas de apertura económica y liberalización de los noventa desindustrializaron la región y la hicieron más vulnerable a crisis externas, haciendo que las tasas de desempleo e informalidad laboral se hayan instalado desde ese entonces como un desafío reiterado en toda el Área Metropolitana (Ríos, 1994). Dado que hubo un estancamiento de la base económica del AMB que se caracterizó por la predominancia de microempresas de baja productividad y un sector terciario que no generaba empleo suficiente ni de calidad. Esto generó un alto desempleo estructural y una explosión de la economía informal que satura el espacio público en las centralidades y espacios concurridos de la urbe (Ocampo, 2011; Ríos, 1994; Calderón y Rodríguez, 2015).

En cuanto a las presiones desde el entorno regional se puede decir que la migración y el crecimiento mantuvieron una demanda de vivienda que el mercado formal no pudo absorber totalmente, lo que se tradujo en una perpetuación de la informalidad urbana, solo que ahora con asentamientos en zonas de alto riesgo ubicados en laderas y riberas de ríos. Paralelamente, los grandes capitales privados constructoras como URBANAS, MARVAL, entre algunas otras, moldearon las centralidades del territorio según la lógica de la rentabilidad, promoviendo la verticalización en zonas de alta valorización (Cámara de Comercio, 2002). A pesar de este panorama, el AMB continuó creciendo porque funciona como polo receptor de población migrante, dada la continuidad del fenómeno del desplazamiento forzado por el conflicto armado en Colombia. El deterioro masivo de la vida en el campo y las limitadas infraestructuras de los municipios en términos de educación, salud o servicios hace que Bucaramanga, en su rol intermedio, haya sido valorada con mejores condiciones de seguridad y acceso, aunque limitado, a servicios, educación y oportunidades de inserción en el mundo laboral. Así, más que por su capacidad de generar empleo estable o innovación, la expansión metropolitana emergente se explica fundamentalmente por su rol como espacio de refugio y tránsito, lo que promueve tanto la densificación vertical como la ocupación periférica en Floridablanca, Girón y Piedecuesta, mediante proyectos habitacionales o asentamientos informales. (Ardila, 1999, Zambrano y Macías 2020).

La integración metropolitana avanza a partir el sacrificio de la fragmentación espacial

¿Es en verdad el tamaño intermedio algo que pueda favorecer la cohesión territorial como se ha sostenido en la búsqueda de atributos deseables? Martins(2001) plantea que no, argumentando que la ciudad mediana experimenta procesos de transformación socioespacial similares a los de las grandes ciudades, lo que varía es el ritmo y la intensidad, que pueden ser menores. El problema no es una cuestión de distancia o tamaños, puesto que la construcción de una unidad funcional a escala metropolitana, necesaria para ordenar el crecimiento urbano, tiene como costo la ruptura, desigualdad o pérdida de cohesión en el nivel local (Lozano, 2021). En su condición de intermedia, que implica poca autonomía, límites infraestructurales de recursos y geográficos, se desarrollan de igual forma una tensión estructural en la que el espacio urbano se configura de manera desigual y conflictiva por la pugna entre actores que buscan rentabilidad, poder, supervivencia o legitimidad técnica (Pírez, 2004). Como explica Juan David Lozano (2021), la metropolización implica una transformación de la estructura económica y social del territorio, con la relocalización de los sectores productivos, en beneficio de un modelo terciario de la economía urbana que orientan la aparición de corredores modernos y funcionales que marcan las jerarquías urbanas, así como el acceso diferenciado a los servicios concentrados que puede ofrecer la ciudad.

Esto se ve claro a partir del Código de Urbanismo de 1982 del área Metropolitana de Bucaramanga, que introdujo una concepción de una planeación normativa, que debía hacer frente a la intercepción de la lógica de la rentabilidad privada y las dinámicas sociales insatisfechas (Área Metropolitana de Bucaramanga, Girón y Floridablanca, 1982). En el papel, se impulsaba una descentralización funcional a través de corredores viales, zonas industriales, servicios metropolitanos y especializaciones municipales para que no fuese un Área Metropolitana con un gran centro y ciudades dormitorio, siendo este último un propósito que sería sofisticado en la primera generación de los planes de ordenamiento territorial. El objetivo central de la planificación contemporánea no es otro que el de ordenar la expansión, por medio de la consolidación de corredores viales de acuerdo con la construcción del proyecto vial metropolitano, el cual estructura la zonificación comercial y residencial, lo que se evidencia en una ocupación densa del suelo con espacios públicos restringidos, por tanto la movilidad, el desplazamiento, el empleo y el comercio sobre la integración social, se alcanzan como las grandes metas de la política urbana metropolitana (Mirama, 2017).

El resultado ha sido el de una metrópolis cuyas centralidades no se articulan necesariamente como parte de un proyecto colectivo de ciudad (Duhau y Girola, 1990), sino por medio de la consolidación de nodos estratégicos por parte de actores inmobiliarios y empresariales, quienes aprovechan la poca oferta de equipamientos urbanos para potencializar zonas comerciales, conjuntos residenciales de alto valor y, limitados corredores viales que le dan sentido a esta estructura. A continuación, se presenta una interpretación de acuerdo con los instrumentos de planeación urbana como el Código de Urbanismo de 1982, el Acuerdo Metropolitano de 1994, y los POT de primera y segunda generación de los municipios, en orden de entender la policentrismo metropolitano con sus jerarquías y articulaciones que le dan sentido (ver figura5).

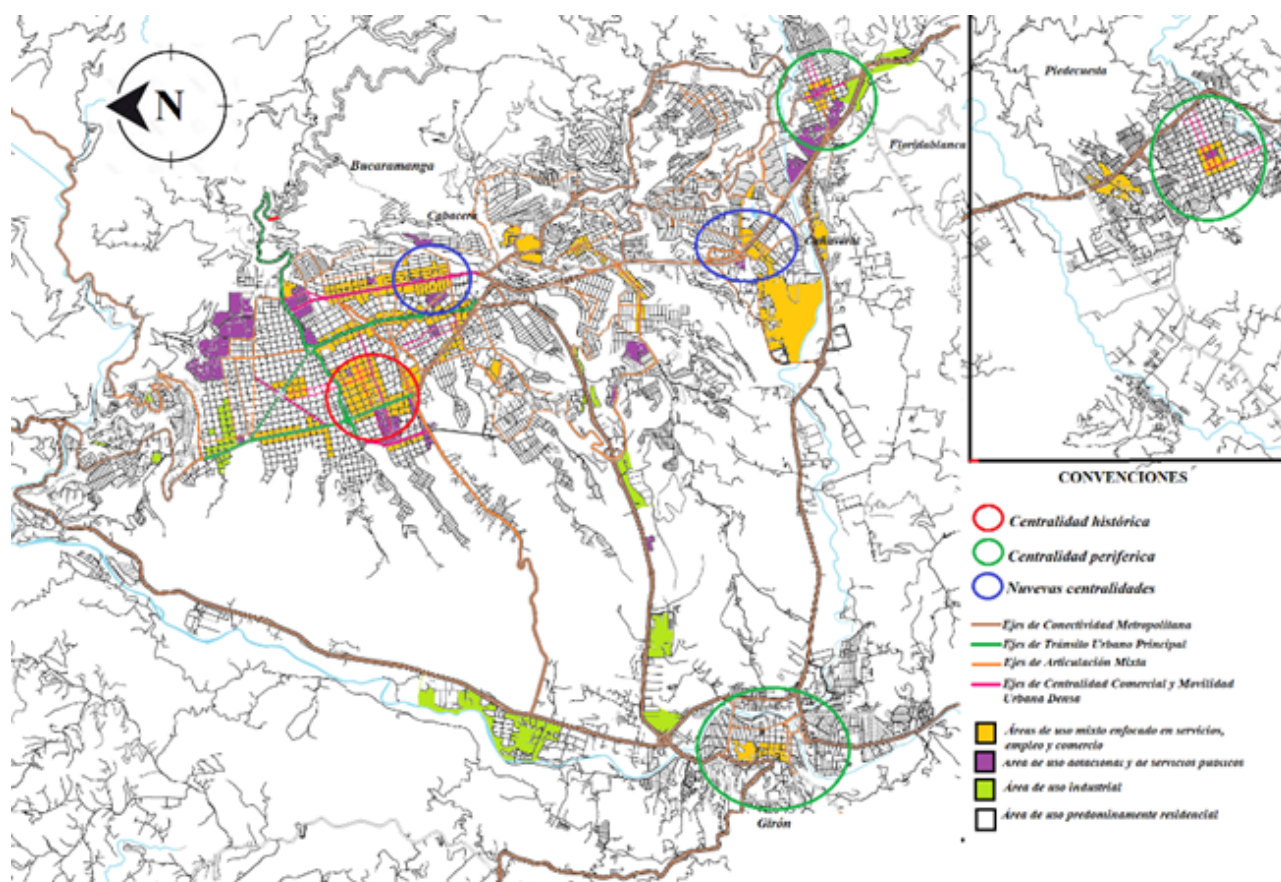


Figura 5

Interpretación del esquema policéntrico y funcional del AMB.

Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps

Esto, en función de explicar cómo la planificación urbana queda orientada a maximizar la eficiencia de desplazamiento en una ciudad dominada por el sector terciario, priorizando la movilidad y la zonificación en la agenda de la política urbana, más que la integración social en el espacio público. Se podría catalogar como un ejemplo más de una morfogénesis urbana dominada por el automóvil (Beuf, 2020), en una geografía quebrada que imposibilita la construcción de un anillo vial perimetral, condicionando seriamente los proyectos para lograr otras maneras de articulación (Rueda, 2012). Los habitantes metropolitanos no solo perciben estos desequilibrios, sino que en muchas ocasiones los refuerzan, ya sea por necesidad o por conveniencia, lo que evidencia la ausencia de un modelo coherente de desarrollo territorial, que reproduce la anomia urbana, el uso privativo del espacio y una “feudalización” del territorio con la creciente tendencia a los conjuntos residenciales cerrados (Duhau, 2001).

El crecimiento en extensión territorial y en demografía se sustenta por medio de un modelo de urbanización dispersa y motorizada, caracterizada por el uso intensivo del automóvil, la construcción de grandes vías arteriales y el desarrollo de infraestructura vial que las conecta y da un sentido a la experiencia metropolitana (Área Metropolitana de Bucaramanga, Girón y Floridablanca, 1982). En ese sentido ocurre lo que Lozano (2021) llama una unidad metropolitana, que se paga con fragmentación en la escala local y barrial. Las ciudades intermedias con sus infraestructuras de transporte y su evolución hacia esquemas de

movilidad, que, si bien son de menor tamaño en comparación a las de las grandes ciudades, sufren de una fragmentación espacial que no discrimina dimensiones. El área metropolitana de Bucaramanga experimenta eso con la formalización de sus ejes de conectividad metropolitana formalizados en 1982, con vías que priorizan el flujo vehicular rápido, más que elementos integradores, convirtiéndose en barreras físicas que comprometen la continuidad urbana con barrios que antes estaban articulados, pero ahora terminan separados por autopistas o corredores de alta velocidad que dejan en el pasado la movilidad peatonal, reduciendo las interacciones cotidianas y debilitando la cohesión social (Área Metropolitana de Bucaramanga, Girón y Floridablanca, 1982).

La búsqueda por una fragmentación funcional genera un escenario contradictorio de concentración y desarticulación que marca el desequilibrio metropolitano cómo se evidencia en el mapa. Los ejes de tránsito urbano principal configuran una red vial que se concentra de manera asimétrica en Bucaramanga, con corredores como la Carrera 15 o La Rosita, La carrera 27 y la Avenida González Valencia, junto a la carrera 33 donde se ubican servicios de salud, universidades, mientras que la Avenida Quebrada seca y la Calle 36 se posiciona como lugar de diversas ofertas de comercios y servicios. Aquí lo llamativo es que municipios como Piedecuesta y Girón no aparecen representados con ejes propios, mientras que Floridablanca solo conecta de forma periférica (Secretaría de Planeación del Municipio de Bucaramanga, 2000; Secretaría de Planeación del Municipio de Bucaramanga, 2014). La asimetría no viene sola, pues se mantiene una dependencia de los centros tradicionales de los municipios, obligando a flujos masivos de personas y vehículos hacia los mismos puntos, lo que satura las vías. Son los ejes más antiguos, angostos y ligados a los centros tradicionales lo que sostienen en buena medida la vitalidad económica cotidiana y las dinámicas de proximidad barrial. Ahora bien, esta vitalidad las hace zonas víctimas de su propio éxito al experimentar saturación del espacio público, contaminación auditiva y visual, congestión vehicular y conflictos por el uso de los espacios entre residentes, comerciantes formales e informales (Plata, 1997; Monsalve 1998).



Figura 6
Publicidad inmobiliaria en el Área Metropolitana en los noventa
Fuente: Diario Vanguardia Liberal.

La ubicación de las vías y la actividad que generan a su alrededor se fundamenta en una aglomeración económica asociada a una dinámica especulativa (ver figura 6). El ejemplo de la publicidad inmobiliaria expone un patrón que atrae inversiones y comercio de alto impacto en detrimento de la habitabilidad, polarizando a la comunidad entre quienes se benefician de la vitalidad económica y quienes sufren el deterioro de su calidad de vida. Esto ocurre con mayor intensidad en las nuevas centralidades como Cabecera del Llano en Bucaramanga y Cañaveral en Floridablanca, las cuales dejaron de ser sectores residenciales tradicionales y se convirtieron en nodos metropolitanos de comercio, servicios, ocio y consumo. Siguió una estrategia similar: la compra especulativa de terrenos, la demolición de viviendas tradicionales y su reemplazo por torres de apartamentos y centros comerciales. Son nuevas centralidades en la medida que supieron capitalizar el crecimiento vertical en Bucaramanga y el crecimiento hacia el sur metropolitano, ubicándose como los lugares privilegiados en orden de capitalizar una localización estratégica y la accesibilidad vehicular para atraer flujos de personas, bienes y servicios, potenciando su papel como polos de atracción urbana (Cámara de Comercio de Bucaramanga, 2002). Hay que insistir en que ha jugado un papel importante la creación de espacios como los centros comerciales que reemplazan las funciones tradicionales de las plazas y parques, en la que el comercio deja de ser un simple intercambio cotidiano para convertirse en una práctica social ligada al estatus y la representación, con un paisaje dominado por grandes marcas, servicios especializados y dinámicas de ocio estandarizadas.

En una menor escala se ubican las áreas de uso múltiple que atienden el comercio, servicios y empleo que se encuentran repartidos en distintos puntos clave de movilidad en la metrópolis. Son producto de la normativa urbana, de los códigos de urbanismo y de los planes de ordenamiento territorial, atendiendo una reestructuración productiva y funcional del espacio. Por lo tanto, están inscritos de acuerdo con la proximidad a los corredores viales principales y representan franjas intermedias entre los centros tradicionales y las nuevas periferias urbanizadas, lo que permite una articulación funcional en diferentes escalas para atender la expansión urbana. La ubicación sobre estos ejes viales no es casual, responde a lógicas de rentabilidad urbana donde empresas pequeñas y pequeñas filiales de compañías grandes, se instalan impulsando desarrollos mixtos o terciarios, aprovechando la visibilidad, el flujo de personas y la conectividad metropolitana (Área Metropolitana de Bucaramanga, Girón y Floridablanca, 1982).

Es justamente en esta escala cuando más se hace visible la fragmentación, dado que se pueden ver diversos conflictos en torno a la ocupación del uso del suelo y el acceso a los recursos en un patrón en el que hay un efecto de atracción de estas áreas de uso (Lozano, 2021). Tomando el caso de la comuna Provenza, llama la atención cómo la reestructuración funcional y productiva del espacio da como resultado la potenciación de la calle 105 como eje urbano dinámico y consolidado, caracterizado por edificaciones de mediana altura destinadas a usos mixtos que combinan servicios, comercio, vivienda, salud, servicios institucionales y locales diseñados para atender una oferta de menor escala. El problema es que la alta densificación implica experiencias de crecimiento desordenado en las periferias de esas áreas, donde la producción informal reconoce el dinamismo de estas zonas y se vincula a ellas desde los márgenes, justamente en los terrenos más inestables y riesgosos, experimentando carencias básicas como la ausencia de alcantarillado, agravadas por problemas de recolección de residuos y transporte deficiente durante días no laborales. Es común encontrar que los habitantes empiecen a levantar quejas en contra de las implicaciones de la estratificación socioeconómica, el desplazamiento o la llegada de poblaciones vulnerables y, el aumento de la percepción de la inseguridad urbana como resultado de la manera defensiva y de vigilancia que opera en el espacio público (Secretaría de Planeación del Municipio de Bucaramanga, 2000; Secretaría de Planeación del Municipio de Bucaramanga, 2014).

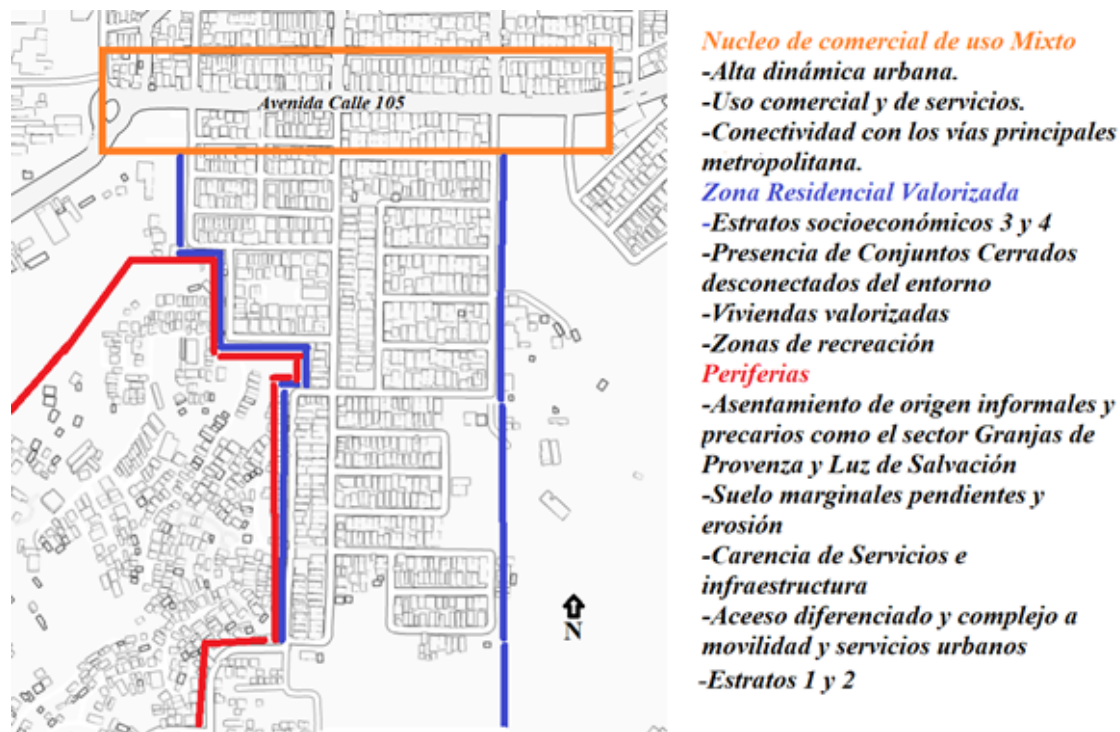


Figura 7

Fragmentación del espacio en la comuna Provenza

Fuente: Elaboración propia

Como ocurre en este y otros sectores (ver figura 7), se desarrolla un patrón concéntrico de valorización desigual, en el que estos núcleos de uso mixto y alta dinámica comercial son focos de atracción de inversión y desarrollo urbano formal, impulsando la construcción de conjuntos residenciales cerrados y equipamientos con altos estándares de urbanización solamente en su entorno inmediato, estos espacios aislados del tejido urbano, no se conectan con su entorno y reproducen fronteras socioespaciales entre sectores de distintos ingresos. Si se va más allá, salta a la vista cómo esa misma lógica de concentración de capital genera un efecto de expulsión hacia la periferia, donde los sectores con menor capacidad económica ocupan suelo marginal, muchas veces inadecuado para el uso urbano por estar en una pendiente, por tener terreno altamente erosivo o carecer de infraestructura, dando lugar a asentamientos precarios, desconectados y carentes de servicios básicos fragmentados. Así, la distancia a estos núcleos marca igualmente la fragmentación del territorio, dado que la proximidad física entre espacios planificados y sectores excluidos contrasta con la distanciamiento social, económica y urbana que los separa. Mientras el eje central acumula valorización, seguridad y accesibilidad, la periferia inmediata refleja el reverso del modelo, caracterizado por informalidad, vulnerabilidad ambiental, estigmatización social, ausencia parcial o completa de la planificación y otros servicios estatales. El fenómeno se ha sostenido por procesos de legalización de barrios en zonas de alto riesgo que, en algunas ocasiones, se realizan sin obras de mitigación y en contextos de proselitismo electoral (Periódico 15, 2018).

Así continúan apareciendo territorios periféricos que crecen de forma distinta a la ciudad central, con procesos más rápidos, desregulados y espontáneos. Llamadas “invasiones” por los medios de comunicación, estos asentamientos siguen un patrón de ocupación por necesidad y exclusión, en el que poblaciones desplazadas, empobrecidas o sin acceso a vivienda se apropian colectivamente de terrenos vacantes, sean estos públicos o privados, para construir asentamientos informales en los márgenes urbanos (Ardila, 1998).

Un caso aparte y que ha marcado nuevas formas de fragmentación ha sido identificado por Montoya y Duque (2017) y Lozano (2021), son los macroproyectos de vivienda de interés social que rompen con los esquemas de ordenamiento territorial municipal. Dichos proyectos de política de vivienda nacional marcan la tendencia del crecimiento del área urbana como se evidencia en el suroccidente del municipio de Piedecuesta (Carreño, 2021), pero lo hacen creando conjuntos habitacionales aislados y desvinculados de las zonas clave de un sistema urbano metropolitano concentrado como el que puede ser el de cualquier ciudad intermedia, lo que se traduce en problemas de transporte, saturación y desigual acceso a los servicios en comparación con el resto de la ciudad.

Conclusiones

Problematizar implica transformar una idea aceptada, un tema o una realidad cotidiana en un objeto de estudio. A partir del caso del Área Metropolitana de Bucaramanga, se ha mostrado que lo intermedio no es equivalente a equilibrio territorial, sino tensiones derivadas de su posición subordinada dentro del sistema urbano colombiano. El objetivo exploratorio planteado, permite comprender cómo la metropolización bumanguesa ha estado marcada por presiones externas e internas que condicionan su crecimiento desigual y fragmentado.

Con esto, se propone ir más allá de la visión normativa y funcionalista de las ciudades intermedias, debido a que no escapan a conocidos problemas metropolitanos como la fragmentación espacial, la desigualdad urbana y la expansión desordenada, aunque en escalas distintas, muchas de ellas aún por matizar en lo que se anuncia como una agenda de investigación a la que se le quiere dar continuidad. En esta discusión que apenas empieza puede ser de utilidad la noción de “presiones cruzadas” para entender cómo la condición intermedia se configura desde tensiones entre dependencias externas y dinámicas territoriales de crecimiento.

El caso del Área Metropolitana de Bucaramanga cuestiona la idea de las ciudades intermedias como espacios naturalmente equilibrados y cohesionados. Aunque sus problemas urbanos no alcanzan aún la magnitud de las grandes metrópolis, estos ya se encuentran presentes y responden a procesos históricos acumulados durante décadas. El enfoque no se utiliza únicamente para presentar antecedentes, sino como una herramienta que permite demostrar el carácter histórico y estructural de las problemáticas que hoy enfrentan las ciudades intermedias. Esto abre la necesidad de profundizar con estudios empíricos y comparativos sobre ciudades intermedias latinoamericanas, especialmente para comprender cómo sus procesos de crecimiento y fragmentación producen formas particulares de habitar y experimentar el espacio urbano.

Referencias bibliográficas

- Alfonso-Roa, Ó. A. (2018). *Metropolización versus ciudades intermedias*. *VIRAJES*, 20(1), 83–111.
- Almandoz, A. (2018). *Modernización urbana en América Latina: De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. Universidad Católica de Chile.
- Amaya, O. M. (2015). *El proceso político y legislativo de la integración de Bucaramanga y Floridablanca a partir de la reforma constitucional de 1968: antecedentes de la asociación de municipios 1968-1975* (Tesis de pregrado en Historia). Universidad Industrial de Santander.
- Ardila, E. (1998, julio 12). *Ultimátum: habrá despojo*. *Vanguardia Liberal*, p. 1C.
- Ardila, E. (1999, febrero 7). *Bucaramanga, buen refugio para desplazados*. *Vanguardia Liberal*, p. 2C.
- Área Metropolitana de Bucaramanga, Girón y Floridablanca. (1982). *Código de urbanismo*. Bucaramanga: Departamento de Planeación Metropolitana.
- Área Metropolitana de Bucaramanga. (1994). *Acuerdo Metropolitano 0061 de 1994: Plan de Desarrollo*. Bucaramanga, Colombia: Autor.
- Bellet, C., & Llop, J. M. (1999). *Ciudades intermedias y urbanización mundial*. Ajuntament de Lleida, UNESCO, UIA.
- Bellet, C., & Olazabal, E. (2017). Las ciudades intermedias en España. En F. Maturana et al. (Eds.), *Sistemas urbanos y ciudades medias en Iberoamérica*. Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Beuf, A. (2020). Centralidad y policentralidad urbanas: Interpretaciones, teorías, experiencias. *Espiral, Revista de Geografías y Ciencias Sociales*, 1(2), segundo semestre.
- Bolay, J.-C., & Rabinovich, A. (2004). Intermediate cities in Latin America: Risk and opportunities of coherent urban development. *Cities*, 21(5), 407–421.
- Cámara de Comercio de Bucaramanga. (2002). *Bucaramanga Área Metropolitana: una ciudad abierta al mundo*. Bucaramanga: Grupo Editorial Oriente.
- Cámara de Comercio de Bucaramanga. (2015). *CCB: 100 años creyendo en la región*. Bucaramanga: Editorial CCB.
- Carreño Díaz, J. S. (2021). *El fenómeno de la expansión urbana y las tendencias de ocupación del suelo periurbano: El caso de margen norte en la cabecera municipal de Piedecuesta (Santander)* (Trabajo de grado de maestría en Ordenamiento Territorial). Universidad Santo Tomás, Facultad de Arquitectura.
- Cifuentes, P., & Llop, J. M. (2015). Repensando la ciudad: estrategias de desarrollo urbano sostenible de las ciudades intermedias de América Latina. *Revista Nodo*, 9(19), 73–83.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2018). *Censo de Población 1912-2005* [Base de datos]. <http://biblioteca.dane.gov.co/biblioteca/categories/43>
- Duhau, E. (2001). La megaciudad en el siglo XXI: De la modernidad inconclusa a la crisis del espacio público. *Papeles de Población*, 7(30).
- Duhau, E., & Girola, L. (1990). La ciudad y la modernidad inconclusa. *Sociológica*, 5(12), 10–19.

- Guerrero Rincón, A. (2014). *Santander: territorio cultural y política*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander.
- Hernández-Ciro, E., Sánchez-Calderón, F. V., & Martínez-Botero, S. (2022). “Historias urbanas de ciudades intermedias de América Latina”. *Anuario De Historia Regional Y De Las Fronteras*, 27(2), 13–27.
- Iglesias, B. M. (2016). Las ciudades intermedias en la integración territorial del Sur Global. *Revista CIDOB d’Afers Internacionals*, (114), 109–132.
- Jiménez Corrales, A. (2020). Reconquista urbana en América Central: acciones del Banco Interamericano de Desarrollo en la producción urbano-territorial en Costa Rica y Panamá. *LiminaR. Estudios Sociales Y Humanísticos*, 18(2), 17-28.
- Jiménez-Albornoz, J., Cereceda-Otárola, M., & Yáñez-Pereira, V. (2023). ¿Qué decimos cuando decimos ciudad intermedia? Hacia una definición de ciudad intermedia como modo de vida. *Revista Iberoamericana de Estudios Municipales*, (27), 1–19.
- Laguado, G. A. (2021). La Joya: una historia del límite entre la ciudad y las orillas de la escarpa occidental. En M. del P. Monroy & V. Sánchez Calderón (Eds.), *Memorias barriales en construcción: historias de dos barrios populares de Bucaramanga* (pp. xx–xx). División de Publicaciones de la Universidad Industrial de Santander.
- Llop, J. M., Iglesias, B. M., Vargas, R., & Blanc, F. (2019). Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones. *Ciudades*, 22, 23–43.
- Lozada Carreño, J. A., & Naranjo Pinzón, D. A. (2021). Barrio Manuela Beltrán: por los destechados, por los oprimidos. En M. del P. Monroy & V. Sánchez Calderón (Eds.), *Memorias barriales en construcción: historias de dos barrios populares de Bucaramanga* (pp. 71–86). Bucaramanga: División de Publicaciones de la Universidad Industrial de Santander.
- Lozano Gómez, J. D. (2021). Fragmentación urbana y metropolización del Valle de Aburrá: El caso del municipio de La Estrella. *Bitácora Urbano Territorial*, 31(3), septiembre–diciembre. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Maturana, F., Sposito, M., Sposito, B., Bellet, C., Henríquez, C., y Arenas, F. (2017). *Sistemas urbanos y ciudades medias en Iberoamérica*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Mertins, G. (2000). Ciudades medianas en América Latina: Criterios, indicadores y el intento de un modelo de su diferenciación socio-espacial y funcional. *Espacio y Desarrollo*, 12, 125–140.
- Mertins, G. (2001). Las ciudades medianas en Colombia. *Cuadernos de Geografía*, 10(1), 59–76.
- Mirama Pérez, J. C. (2017). *Historia del proceso de gestión y ejecución de obras viales en la ciudad de Bucaramanga 1975-1982* (Tesis de pregrado en Historia). Universidad Industrial de Santander.
- Monsalve, M. L. (1997, abril 1). *Cabecera: la zona invadida*. Vanguardia Liberal, p. 1C.
- Montoya, J., & Duque, I. (2017). El subsistema de ciudades medias en Colombia y su integración al sistema urbano nacional. En F. Maturana, M. E. Sposito, C. Bellet, C. Henríquez, & F. Arenas (Eds.), *Sistemas urbanos y ciudades medias en Iberoamérica* (pp. 110–141). Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Moreno Rangel, O. C. *Los “patiamarillos”: la construcción de ciudad desde los sectores populares vista en la conformación del barrio La Cumbre* (Tesis de pregrado en Historia). Universidad Industrial de Santander, Escuela de Historia.

- Ocampo, J. A. (2011). Una historia de las crisis económicas de Colombia. En *Ensayos de historia económica: Cien años del Banco de la República*. Bogotá: Banco de la República de Colombia.
- Periódico 15. (2018, abril 23). Legalización de barrios: “Lucho” Bohórquez, una jugada no tan bien hecha. *Periódico 15*. Recuperado de <https://www.periodico15.com/legalizacion-barrrios-lucho-bohorquez-una-jugada-no-tan-bien-hecha/>
- Pírez, P. (1995). Actores sociales y gestión de la ciudad. *Ciudades*, 28(octubre–diciembre). México: Red Nacional de Investigación Urbana (RNIU).
- Plata, M. (1998, mayo 24). *Caos vehicular*. Vanguardia Liberal, p. 3G.
- Quintero González, J. R. (2022). Ciudades intermedias e infraestructura urbana: perspectiva y prospectiva para Tunja, Colombia, 2022. *Designia*, 9(2), 47-79.
- Ramírez, J. C., & Parra-Peña, R. I. (2013). *Metrópolis de Colombia: aglomeraciones y desarrollo*. Santiago: CEPAL.
- Ríos, L. (1994). *Área Metropolitana de Bucaramanga: realidades y contrastes*. Bucaramanga: FUNPROCEP.
- Rodríguez Lozano, G. I., & Calderón Díaz, M. A. (2015). La economía informal y el desempleo: el caso de la ciudad de Bucaramanga (Colombia). *Innovar. Revista de Ciencias Administrativas y Sociales*, 25(55), 41–58. Universidad Nacional de Colombia.
- Rodríguez Navas, J. E. (2012). Caracterización del poblamiento y la metropolización del territorio del Área Metropolitana de Bucaramanga. *Iustitia*, (10), enero–diciembre.
- Rodríguez-Pose, A. (2024). ¿Por qué apostar por las ciudades intermedias? *Revista de Occidente*, (516), 29–31.
- Rodríguez-Pose, A., & Griffiths, J. (2021). Developing intermediate cities. *Regional Science Policy & Practice*, 13(3), 441–456.
- Romero Sandoval, F. J. (2014). *El barrio Villa Mercedes: un caso de expansión urbana en el norte de la ciudad de Bucaramanga, 1978-2002* (Tesis de pregrado en Historia, Universidad Industrial de Santander).
- Rueda Gómez, N. J. (2012). *La formación del Área Metropolitana de Bucaramanga: el papel de la vivienda del Instituto de Crédito Territorial como elemento clave de su configuración* (Tesis doctoral en Arquitectura y Urbanismo). Universitat Politècnica de València.
- Ruiz Rojas, C. A. (2014). *Metropolización de las grandes ciudades en Colombia: Una aproximación desde las instituciones subnacionales y el desarrollo económico* (Tesis doctoral). Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Económicas, Escuela de Economía, Bogotá D.C., Colombia.
- Salazar, G.; Fonck, M. y Vergara, L. (2018) Ciudades intermedias: dinámicas de intermediación desde la noción de lugar. El caso de la región de la Araucanía, Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, 70, 109-130.
- Secretaría de Planeación del Municipio de Bucaramanga. (2000). *Plan de Ordenamiento Territorial*. Bucaramanga, Colombia: Alcaldía de Bucaramanga.
- Secretaría de Planeación del Municipio de Bucaramanga. (2014). *Plan de Ordenamiento Territorial*. Bucaramanga, Colombia: Alcaldía de Bucaramanga.
- Torres Carrillo, A. (1993). *La ciudad en la sombra: Barrios y luchas populares en Bogotá 1950–1977*. CINEP.
- Valdivieso, S. (1992). *Bucaramanga: Historias de sesenta y cinco años*. Cámara de Comercio de Bucaramanga.

Vergara Varela, R. (2019). Conformación histórico-institucional en Colombia (1800-1950). *Justicia*, 24(36).

Zambrano Valdivieso, O. J., & Macías Rodríguez, A. (2020). El proceso socio-histórico de degradación urbana en la ciudad de Bucaramanga-Santander (Colombia): La desigualdad urbana y sus consecuencias sociales. *Revista Nuevo Humanismo*, 8(2).

NOTAS

[2] Área Metropolitana de Bucaramanga

ENLACE ALTERNATIVO

<https://erevistas.uacj.mx/ojs/index.php/decumanus/article/view/7218> (html)

AmeliCA

Disponible en:

<https://portal.amelica.org/ameli/ameli/journal/651/6515663005/6515663005.pdf>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en portal.amelica.org

AmeliCA

Ciencia Abierta para el Bien Común

Víctor Manuel Peña Melo

Crecimiento y fragmentación urbana en ciudades intermedias: reflexiones sobre la condición intermedia urbana y las presiones cruzadas desde el caso del Área Metropolitana de Bucaramanga en Colombia
Urban Growth and Fragmentation in Intermediate Cities: Reflections on the Intermediate Urban Condition and Cross-Pressures from the Case of the Bucaramanga Metropolitan Area, Colombia

DECUMANUS. REVISTA INTERDISCIPLINARIA SOBRE ESTUDIOS URBANOS.

vol. 16, núm. 16, 2025

Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, México

decumanus@uacj.mx

ISSN: 2448-900X

ISSN-E: 2448-900X

DOI: <https://doi.org/10.20983/decumanus.2026.1.4>

Los autores conservan los derechos de autor y garantizan a la revista el derecho de ser la primera publicación del trabajo. Las obras se publican bajo la licencia internacional Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 (CC BY-NC-SA 4.0), que permite a terceros compartir, copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato, siempre que se cite la autoría original, no se utilice con fines comerciales y se distribuya bajo la misma licencia.



CC BY-NC-SA 4.0 LEGAL CODE

Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional.