



UNIVERSIDAD DE
CÓRDOBA



RFCB

Revista
Facultad de
Ciencias Básicas

Vol 2 No. 1- Edición digital ISSN: 2805-7821



Website: unijordoba.edu.co/index.php/revista-facultad-de-ciencias-basicas/ Email: revistafbasicas@correo.edu.co

Structures and spatial processes of the municipality of Montería in its rural context

Estructuras y procesos espaciales del municipio de Montería en su contexto rural

José Luis Torres O^{1*}, Rosana Garnica B²

^{1*}Universidad de Córdoba –Colombia, Facultad de Ciencias Básicas, Departamento de Geografía y Medio Ambiente (jltorres@correo.unicordoba.edu.co). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2634-4157>

²Universidad de Córdoba –Colombia, Facultad de Ciencias Básicas, Departamento de Geografía y Medio Ambiente (rgarnica@correo.unicordoba.edu.co) ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5332-2087>

Recibido: septiembre 30 de 2021

Aceptado: marzo 27 de 2022

Publicado: julio 31 de 2022

Abstract

This article shows part of the results of the research work called “Spatial and Functional Organization of the Rural Area of the Municipality of Montería, Department of Córdoba, Colombia: Bases for the Planning of the Rural Space (Corregimental). In such a way, it aims to determine the spatial structures and processes that affect the configuration and spatial distribution of rural settlements. Theoretically and methodologically supported from the spatial approach in geography, through Location Theory and Graphs, through the deductive-analytical and explanatory method. The municipality of Montería in its rural context reflects strong spatial imbalances as a result of the high population, economic, administrative and political concentration around the municipal seat, generating a low level of development in the rest of the rural settlements distributed in a dispersed manner, with population sizes very small and isolated over a large area of territory, limited mainly by spatial structures of location and the distance between rural settlements, caused mainly by physical, historical, economic, social and political elements that reveal the lack of territorial cohesion of the rural space in the municipality of Montería.

Keywords: spatial organization; population; spatial structure; spatial process.

Resumen

Este artículo muestra parte de los resultados del trabajo de investigación denominado “Organización Espacial y Funcional del Área Rural del Municipio de Montería, Departamento De Córdoba, Colombia: Bases para la Planificación del Espacio Rural (Corregimental)”. El objetivo es determinar las estructuras y procesos espaciales que inciden en la configuración y distribución espacial de los asentamientos rurales. Se sustenta teórica y metodológicamente desde el enfoque espacial en geografía, mediante la teoría Locacional y de los Grafos, por medio del método deductivo – analítico y de tipo explicativo. El municipio de Montería en su contexto rural refleja fuertes desequilibrios espaciales producto de la alta concentración poblacional, económica, administrativa y política alrededor de la cabecera municipal, generando un bajo nivel de desarrollo en el resto de asentamientos rurales distribuidos de manera dispersa, con tamaños poblacionales muy reducidos y aislados en una gran extensión de territorio, limitados principalmente por estructuras espaciales de localización y la distancia entre asentamientos rurales, ocasionado principalmente por elementos físicos, históricos, económicos sociales y políticos que dejan en evidencia la falta de cohesión territorial del espacio rural en el municipio de Montería.

Palabras claves: organización espacial; población; estructura espacial; proceso espacial.

INTRODUCCIÓN

La Geografía en su evolución conceptual tras contemplar las definiciones tradicionales y operativas,

correspondientes en secuencia histórica a la visión ecológica (relación hombre-medio cuyo enfoque es ecológico), corológica (diferenciación espacial sobre la superficie terrestre con enfoque regional) y una

sistemática (basada en leyes que rigen las pautas de distribución espacial y con enfoque espacial) (Buzai y Baxendale, 2010). En este sentido, el enfoque de la geografía como ciencia espacial, ha hecho posible revelar y representar a partir de teorías, leyes y modelos generales, las estructuras espaciales presentes en un sistema de asentamientos, elementos que fueron esenciales para desarrollar el positivismo lógico dentro de la geografía, transformándola en una ciencia espacial, teórica y empírica con énfasis en el orden espacial y en la búsqueda de leyes generales de la organización espacial, mediante un método científico (Delgado, 2000).

Es así, que, a mediados del siglo XX, surge el interés por la organización espacial como la principal categoría de análisis del espacio geográfico con el fin de entender la relación entre las personas, los objetos y la tierra, bajo una concepción funcionalista del espacio y explicar la forma en que los individuos y las sociedades organizan el espacio para ajustarlo a sus necesidades (Souza, 1992). Dicha explicación suscitó la utilización de ciencias auxiliares como la matemática, física, estadística y economía para explicar y predecir los fenómenos en el espacio (Capel, 1981), mediante la utilización del método científico hipotético – deductivo y el análisis locacional (Delgado, 2000).

Hagget (1988) contribuye teóricamente a este análisis a partir del concepto de región nodal, considerado un sistema espacial abierto conformado por flujos o movimientos (mercancías, bienes, personas), redes (carreteras, información, asentamientos y otros), nodos (centros poblados, cabeceras municipales, parques, intersecciones viales y demás) y jerarquías (asentamientos) identificadas en la realidad, que son representados de forma abstracta mediante la geometrización del espacio.

De este modo, adquiere importancia la automatización de la ciencia geográfica tomando de base la geografía cuantitativa a través del uso de los Sistemas de Información Geográfica (Buzai, 1999), a su vez, contribuyendo a la geografía aplicada, que hace uso de herramientas enfocadas al análisis espacial y se focaliza en conceptos de localización, distribución, asociación,

interacción y evolución espacial (Buzai y Baxendale, 2010).

Con ello se retoma una concepción del espacio que tiende a hacer de éste un contenedor, que recupera la tradición griega clásica del espacio, como dimensión geométrica, es decir, el espacio de Euclides. Se trata de un concepto del espacio como extensión, un espacio matemático abordado desde los modelos de la física (Ortega, 2000). De tal forma, que dicho espacio siendo abstracto permite elaborar modelos idealizados de estructura y organización por medio de líneas, puntos y áreas que se pueden definir con conceptos básicos de distancia, dirección y conectividad (Souza, 1992).

A su vez, esta concepción espacial se asienta sobre la premisa de que existen estructuras espaciales generadas por la actividad humana, que ejercen influencia directa sobre los procesos espaciales: los asentamientos los originan de acuerdo con sus necesidades y deseos, que dan lugar a estructuras espaciales, que influyen y modifican los procesos espaciales (Abler, Adams y Gould, 1971). Estos planteamientos contribuyeron al desarrollo conceptual de la ciencia geográfica mediante la implementación de conceptos, como proceso espacial, entendido por el movimiento o flujo en el espacio, localización estratégica de un objeto, la ocupación, el uso, las transformaciones que se presenten en él, las distintas difusiones, la funcionalidad, integración y configuración el espacio y su relación con la organización existente en éste (Souza, 1992), y las estructuras espaciales que se refiere a la organización interna de una distribución de elementos y objetos espaciales, que limitan, canalizan o controlan los procesos espaciales (Souza, 1992).

Así las cosas, las redes viales expresan el grado de relaciones e intercambios que ocurren en su interior, permitiendo determinar las condiciones de accesibilidad y conectividad en función de los objetivos y servicios (Martínez-Sánchez, 2012; Escobar y Urazán, 2014). Así como, la relación entre centros principales (urbanos, rurales municipios y demás) según la accesibilidad y los patrones espaciales (desigualdades territoriales) de acuerdo con las características de la red de transporte (Loyola y Rivas, 2014).

Por tal razón, la finalidad de la investigación consiste en determinar las estructuras y procesos espaciales que inciden en la configuración y distribución espacial de los asentamientos rurales, con el fin de evidenciar las diferentes formas de organización espacial de las cabeceras corregimentales del municipio de Montería, puesto que reflejan un territorio desintegrado espacial y funcionalmente, en cuanto a la distribución espacial de la población, las actividades productivas y de servicios, la accesibilidad, la conectividad y la funcionalidad ya que son circunstancias que evidencian la ausencia de una red de centros jerarquizados y complementarios entre sí, que posibilitan una mejor dinámica de desarrollo en todo el municipio, en busca de una integración por medio de las redes de transporte y la dotación de equipamientos para lograr la conformación de lugares centrales.

A esto, se le suma, la ausencia de instrumentos de gestión y planificación del espacio rural necesario para impulsar el desarrollo social, económico y ambiental de estos territorios, la desarticulación de planes y programas de escalas nacionales con los niveles departamentales y municipales, que no logran abordar ámbitos espaciales de la planificación rural.

MATERIALES Y MÉTODOS

El método de investigación es deductivo – analítico, de tipo explicativo, mediante la utilización de técnicas de análisis espacial que tiene como fundamento la distancia entre los elementos de las estructuras espaciales y la determinación de distribución espaciales en un territorio (Higuera, 2003), a través de la distribución de los tamaños poblacionales corregimentales utilizando como fuentes de información secundaria suministrada por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi-IGAC (2012) correspondiente a la base cartográfica (límites administrativos, vías, drenajes, casco urbano) a escala 1:100.000 y la base temática - cartográfica (población por corregimiento, límites corregimentales, cabeceras corregimentales) a escala 1:25.000 suministrada por el documento de revisión y ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial de Montería, período 2002-2015.

Además, para establecer la estructura y organización espacial de la infraestructura vial se hizo uso de técnicas de análisis espacial de redes con soporte en la teoría de los Grafos, a través del análisis estático (topología que establece la estructura de la red vial) (Loterio y Hurtado, 2014) y dinámico (análisis del comportamiento funcional del territorio) (Bautista, 2018) mediante la determinación de indicadores de conectividad (número de arcos que convergen en un mismo punto-que para este caso son las cabeceras corregimentales), tiempos de recorrido (promedio de tiempo invertido en desplazarse de un lugar a otro de acuerdo a su posición geográfica y a la calidad de la red vial), utilizando la base temática y cartográfica (población por corregimiento, límites corregimentales, cabeceras corregimentales) a escala 1:25.000 suministrada por la revisión y ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial de Montería (2002 -2015), IGAC (2012), DANE (2012), INVÍAS (2012).

RESULTADOS

Distribución y organización espacial de los asentamientos urbanos corregimentales en el área rural de Montería. Las técnicas de análisis espacial fundamentadas en la distancia, la localización y los tamaños poblacionales como principales elementos para determinar la organización y distribución espaciales de los asentamientos urbanos corregimentales en el municipios de Montería, permiten inferir que el sistema de asentamientos urbanos corregimentales se localizan y distribuyen de forma inequitativa en el sistema espacial del municipio, producto de la siguientes dinámicas presentes en su organización espacial.

En primer lugar, la ciudad de Montería como principal eje organizador e integrador del municipio y su localización en el extremo norte, ocasiona que de 30.150 habitantes, el 54,2% que representa 16.346 habitantes (DANE,2005), se ubiquen a menos de 14 km de distancia del área de influencia directa de la ciudad, evidenciando el alto grado de concentración poblacional alrededor del principal centro organizador del municipio, tal es el caso, de siete cabeceras de veinte nueve en total, como son: Los Garzones, El Sabanal, El Cerrito, Palotal, Jaraquiel, Kilómetro 12 y Guateque.

Estos corregimientos se encuentran inmersos en la dinámica espacial de la ciudad, producto de la cercanía que fortalece los vínculos sociales, económicos, políticos y administrativos, que se reflejan en la disponibilidad de dotación de servicios públicos de

calidad, mejora en la infraestructura y servicios de transporte que generan una importante integración dada la facilidad de acceso de la población rural a servicios educativos, de salud, administrativos y judiciales, que ofrece la ciudad (Figura 1).

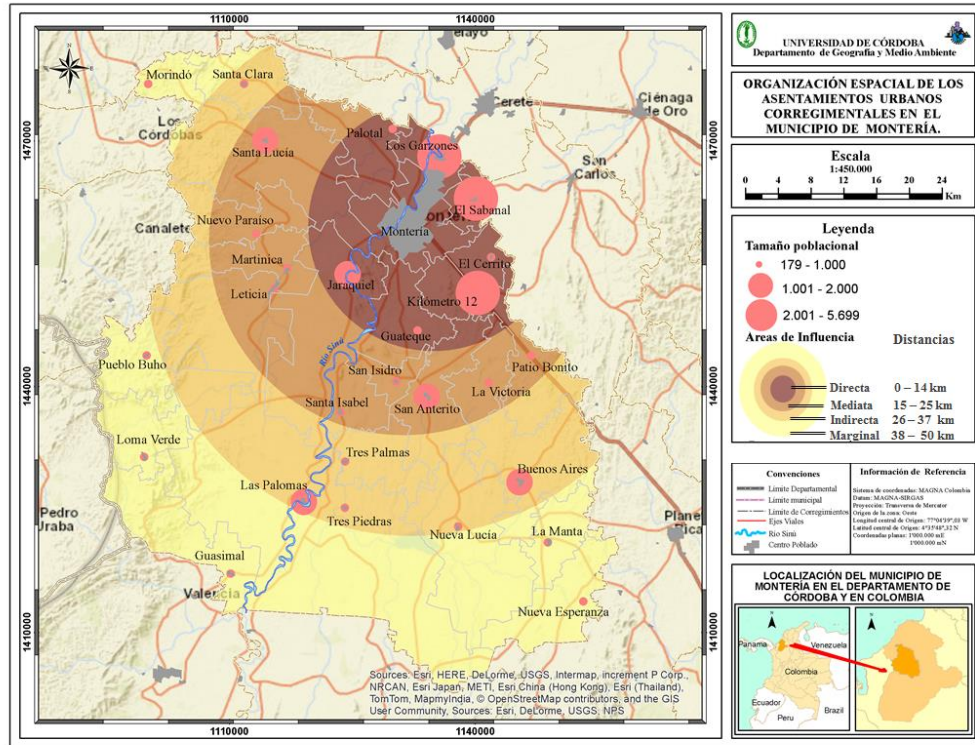


Figura 1. Organización y distribución espacial de los asentamientos urbanos corregimentales de Montería. Fuente: Torres (2017).

Además, estos centros urbanos corregimentales dependientes del área urbana están sufriendo una dinámica de diversificación de las estructuras económicas, generada por el proceso de tercerización de su economía, que se refleja en el establecimiento de zonas de recreación y ocio, restaurantes, comercio y consolidación de casas campestres como alojamiento, que consolidan estos espacios en áreas suburbanas del municipio. Estas dinámicas han generado que dichas cabeceras corregimentales presenten condiciones favorables para el establecimiento de población en estos centros urbanos.

En segundo lugar, se demuestra que la organización espacial de los asentamientos urbanos corregimentales a medida que se alejan del principal centro organizador (ciudad de Montería), disminuye tanto los tamaños

poblacionales como la influencia que ejerce la ciudad sobre éstos, tal afirmación se confirma en vista de que 9 corregimientos se ubican a una distancia entre 15 – 25 km del área de influencia mediata de la ciudad. En esta zona se establecen 5.995 habitantes que representan el 19,9% del total municipal (DANE,2005). Estos cascos urbanos corregimentales se organizan espacialmente en función al desarrollo del sector primario principalmente en las actividades agrícolas (San Isidro, Patio, Bonito, La Victoria, San Anterito), minera (Santa Isabel) y pecuaria (Leticia, Martinica, Nuevo Paraíso y Santa Lucía), existen algunas funciones de intercambio de bienes y servicios que representan una importante fuente de ingresos y ocupación de sus habitantes (Figura 1).

Así mismo, los corregimientos se encuentran integrados espacialmente por vías pavimentadas (Santa Lucía, San

Anterito y Patio Bonito) y sin pavimentar (La Victoria, San Isidro, Santa Isabel, Leticia, Martinica y Nuevo Paraíso), que permiten desplazamientos ocasionales de la población residente en los mismos hacia la ciudad de Montería, con el fin de satisfacer principalmente sus necesidades de servicios especializados en salud, administrativos y comercio.

En tercer lugar, están aquellos asentamientos organizados espacialmente a una distancia entre 26 – 37 km, que generan una influencia indirecta con el principal centro organizador, por lo tanto, poseen tamaños poblacionales muy reducidos, que en total suman 5.170 habitantes, representando el 17,1% del total poblacional; su economía depende principalmente de actividades agrícolas (Buenos Aires y Santa Clara), pecuarias (Nueva Lucía, Tres Piedras, Tres Palmas) y minero (Las Palomas), que han ocasionado el establecimiento de población en estos espacios. Sin embargo, presentan dificultades para acceder a servicios públicos de calidad, por registrar infraestructura vial en mal estado, lo que genera bajos niveles de comercialización con la capital departamental (Figura 1).

En cuarto lugar, se ubican los asentamientos urbanos corregimentales que se localizan en los extremos sur y noroccidente del municipio, donde se presenta una influencia marginal respecto a la cabecera municipal, de tal manera que, a mayor distancia del principal centro organizador (cabecera) los tamaños poblacionales son menores, estas zonas representan el estado crítico de la organización espacial del municipio, dado que se ubican en distancias que oscilan entre 38 y 50 km de la cabecera municipal, en esta situación se encuentran los cascos urbanos corregimentales de Nueva Esperanza, Guasimal, Loma Verde, Pueblo Búho, Morindó donde se establecen 2.213 habitantes que representan el 7,3% del total municipal.

Estos cascos urbanos se caracterizan por una baja movilidad social, dificultades de acceso a la población a servicios públicos de calidad. Sumado, al mal estado de las vías que imposibilitan cualquier medio de transporte público y las condiciones topográficas constituidas por humedales, y serranías, presencia de grupos al margen de la ley, y predominan tamaños prediales entre 100 y 500 ha que reflejan altas concentraciones de tierra

(ganadería), lo que generan dificultades para el establecimiento de población (Figura 1).

Finalmente, la determinación de la organización espacial de los asentamientos urbanos corregimentales del municipio de Montería permitirá a los diferentes entes territoriales tener una mirada actual del territorio y utilizar esta síntesis espacial, como base para la proyección de estudios y proyectos en busca del mejoramiento de la organización espacial de estos centros urbanos que se establecen a escala corregimental. Lo anterior con el fin de generar un mayor equilibrio espacial en inversión pública, redes y sistemas de transporte, localización y distribución de servicios, equipamientos sociales, económicos, administrativos que conlleven a la distribución espacial equilibrada de la población, y de actividades económicas, y a la integración de los centros poblados a través de la presencia institucional del Estado (entes territoriales, organizaciones regionales y locales), en busca de la implementación de estrategias de cohesión territorial. Es así, que se busca impactar en la articulación de la eficiencia económica, social, ambiental y de gobernanza en un entorno concreto de carácter integral que constituye un sistema territorial. Con ello se logra tener pautas y orientaciones para la toma de decisiones con el fin de contribuir a la equidad en torno a la distribución de servicios, equipamientos e infraestructuras y sus condiciones de acceso.

Organización y estructura vial e integración de los asentamientos corregimentales del municipio de Montería.

La geografía del transporte y teoría de los Grafos permitió determinar que la estructura y organización espacial de la infraestructura vial se concentra principalmente en la zona norte del municipio, donde se localizan los principales ejes estructuradores (Transversal de las Américas y Autopista de la Sabana). Éstos permiten la conexión en sentido norte, noroeste y sureste de la ciudad de Montería con los municipios de Cereté, Arboletes y Planeta Rica, respectivamente. Este vínculo no sólo favorece la integración directa y la configuración espacial por corredor (2 conexiones) de las cabeceras corregimentales de Los Garzones, Santa Lucía, Kilómetro 12 y Patio Bonito, sino que incide en los centros urbanos corregimentales (El Cerrito, El

Sabanal, La Victoria y Jaraquiel)(Torres, 2017), que se ubican a una distancia menor a 6 kilómetros respecto a la vía, generando un mayor dinamismo e integración espacial, porque facilita el transporte de bienes, servicios, conocimientos e información, aunque cuenten con vías de segundo orden y tercer orden para su integración (Figura 2).

En este sentido, los corregimientos de Nuevo Paraíso, Martinica, Leticia, Morindó, Santa Clara, Palotal y Guateque al integrarse por vías de segundo y tercer orden, además de localizarse en distancia entre 6 y 12 kilómetros con relación a la Transversal de las Américas, ocasionan que los vínculos espaciales sean menores en estas áreas debido a las dificultades de acceso de la población hacia el lugar central (Ciudad de Montería), generando desequilibrios que se reflejan en los tamaños poblacionales de estos asentamientos corregimentales que en total suman 3.981 habitantes,

con una suficiencia vial relativamente saturada por predominar tanto los caminos como senderos y un bajo grado de conectividad (entre 1 y 2) (Figura 2).

Es importante resaltar, la integración espacial generada en los corregimientos de Buenos Aires, La Manta, Nueva Lucía y Nueva Esperanza, por cuanto entre éstos se tienen importantes relaciones internas. A pesar de encontrarse en áreas de la serranía de San Jerónimo y distancias que superan los 12 km de distancia de la red vial de primer orden, se crean importantes vínculos espaciales de transporte como los desarrollados por Buenos Aires y La Manta tras establecer una comunicación entre 3 y 5 conexiones, que principalmente integran a estos corregimientos con la cabecera urbana de Plante Rica. No obstante, su conexión se desarrolla a partir de vías de segundo orden y tercer orden (Figura 2).

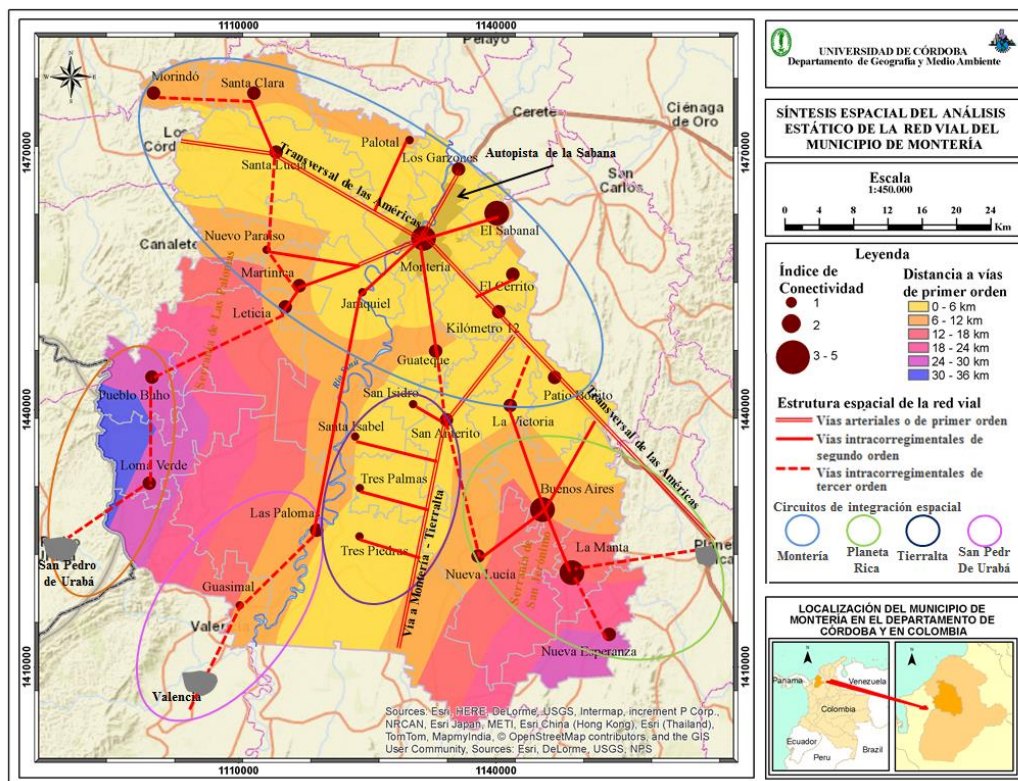


Figura 2. Análisis estático de la red vial del municipio de Montería. Fuente: Torres (2017).

Entretanto, es evidente el proceso de estructura espacial en sentido noreste y sur que genera la vía que conduce de la ciudad de Montería al municipio de Tierralta, pues integra de manera directa el corregimiento de San Anterito y a su vez, de forma indirecta (0 – 6 km) los corregimientos de San Isidro, Santa Isabel, Tres Palmas y Tres Piedras, asentamientos que se caracterizan en primer lugar, por su limitada integración espacial (1 conexión) debido a la barrera natural que constituye el río Sinú y en segundo lugar, por su conexión espacial a través de vías de segundo orden (Figura 2)

Finalmente, en la zona sur y suroeste se ubican los corregimientos más desarticulados del sistema espacial del municipio, tal es el caso de Pueblo Búho, Loma Verde, Las Palomas y Guasimal, en ellos se presentan vínculos espaciales de transporte limitados por factores como el aislamiento espacial de los asentamientos urbanos corregimentales en relación a los principales ejes estructurantes del territorio (entre 18 y 30 km de distancia), aspectos físicos (Serranía de las Palomas y el río Sinú), la falta de infraestructuras viales de segundo y primer orden que permitan integrar esos centros urbanos con la capital departamental (Figura 2). Estos factores han generado que la población se desplace a cabeceras municipales más cercanas como San Pedro de Urabá (departamento de Antioquia) y Valencia (departamento de Córdoba) a satisfacer sus necesidades.

Esta síntesis, deja ver la realidad espacial que presenta el municipio en función a la distribución inequitativa de la infraestructura vial y su relación con los asentamientos urbanos corregimentales, lo que repercute de cierta manera en el tamaño poblacional y dinamismo económico que presenta el área rural del municipio; puesto que, en un sistema territorial lo ideal es contar con una red de carreteras de buena calidad que garanticen la integración intramunicipal, lo que facilitaría el ingreso de insumos y de asistencia técnica hacia estos centros urbanos. También éstas permiten la salida de los bienes hacia los centros de abasto y de comercialización, tanto para los mercados locales como externos (Figura 2).

La organización, estructura e integración de las estructuras y procesos que inciden en la configuración y distribución espacial de los asentamientos urbanos corregimentales del municipio de Montería, dependen en primer lugar, de la localización de la ciudad de Montería en el extremo norte del municipio, hecho que genera que se concentre la eficiencia espacial sobre este sector, favoreciendo aquellos corregimientos que se localizan sobre su área de influencia directa (0 – 14 km) y mediata (15 – 25 km), forjando de esta forma, un circuito de integración espacial alrededor del principal centro organizador (cabecera municipal), por medio de una estructura espacial que permite de manera óptima la comunicación por vías de primer orden (Transversal de las Américas y Autopista de la Sabana) y de segundo orden, que garantizan facilidades de acceso de la población al centro organizador (52 – 75 minutos), además de fortalecer los vínculos espaciales de transporte entre estos corregimientos y la ciudad, para satisfacer necesidades de la población que se asienta sobre estos espacios urbanos corregimentales (Figura 3).

Como resultado, de todas las condiciones favorables, la población corregimental encuentra en estos espacios los medios necesarios para su emplazamiento, por tal motivo, sobre esta zona se localizan los mayores tamaños poblacionales (2.000 – 5.699 habitantes), impulsados por la dinámica que genera la ciudad sobre estos espacios, ya que a menor distancia, mayor diversificación económica sobre estas cabeceras corregimentales, principalmente aquellas que se organizan en el área de influencia directa de la ciudad, hecho que genera espacios suburbanos, caracterizados por el predominio económico del sector servicios, mientras que aquellas cabeceras que se alejan entre 15 y 25 kilómetros de la ciudad se especializan en el sector primario principalmente en la ganadería, agricultura y en menor escala minería.

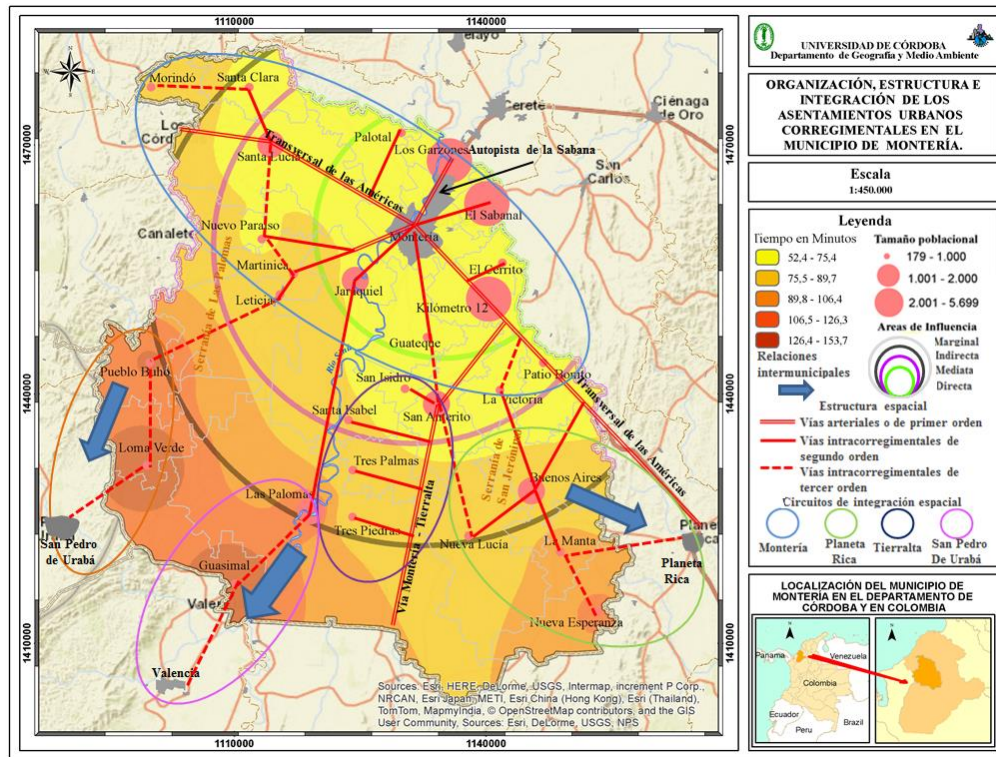


Figura 3. Organización, estructura e integración de los asentamientos corregimentales del municipio de Montería. Fuente: Torres, (2017).

Finalmente, sobre este sector es necesario que se mejoren las condiciones de la infraestructura vial de los corregimientos como Morindó, Santa Clara, Nuevo Paraíso, Martinica, Leticia, Palotal, El Cerrito, La Victoria y Guateque, con el fin de establecer vínculos espaciales de transporte que beneficien el acceso de la población a servicios públicos de calidad, equipamientos especializados de salud, educación, justicia que se prestan en la cabecera municipal (Figura 3).

En segundo lugar, los cascos urbanos corregimentales se estructuran por los procesos físicos del territorio representados por las serranías de las Palomas y San Jerónimo; y por el río Sinú, configurando el sistema espacial del municipio a través de barreras naturales que determinan la organización e integración espacial de los corregimentales con la cabecera municipal. La localización de éstas en los extremos suroeste (Pueblo Búho y Loma Verde), sur (Las Palomas y Guasimal) y sureste (Buenos Aires, Nueva Lucía, La Manta y Nueva Esperanza) causa que las distancias sean mayores entre los corregimientos y el principal centro organizador, el

cuál ejerce en ellos una influencia indirecta (26 – 37 km de distancia) y marginal (38 – 50 km de distancia).

Se explican las relaciones intermunicipales de estas cabeceras corregimentales con los municipios aledaños, porque no se garantiza una integración espacial adecuada intramunicipal, debido a que su estructura espacial de comunicación terrestre se organiza principalmente por vías de tercer orden, que, en consecuencia, generan tiempos de recorridos mayores (126, 4 – 153, 7 minutos), ocasiona ineficiencia en la comercialización de productos, altos costos de transporte que no generan rentabilidad económica y la desarticulación funcional y espacial entre el espacio urbano y rural del municipio de Montería (Figura 3).

Además, dichos corregimientos se caracterizan por poseer tamaños poblacionales muy reducidos (179 – 1.000 habitantes) y una economía ganadera y agrícola de autoabastecimiento, originando que sean asentamientos poco atractivos para el establecimiento de población. Estas condiciones de aislamiento espacial claramente demostradas en distancia, tiempo, conexión, accesibilidad e influencia, ocasionan que la población

acuda a satisfacer sus necesidades a otros centros urbanos aledaños perdiendo así funcionalidad el territorio. Por tal motivo, se crean circuitos de integración espacial como los de Pueblo Búho y Loma Verde con la cabecera corregimental de San Pedro de Urabá, Las Palomas y Guasimal con la cabecera corregimental de Valencia y los corregimientos de Buenos Aires, La Manta, Nueva Lucía y Nueva Esperanza establecen un circuito de integración con la cabecera municipal de Planeta Rica (Figura 3).

Finalmente, en la zona sureste la organización, estructura e integración de los asentamientos corregimentales de San Anterito, San Isidro, Santa Isabel, Tres Palmas y Tres Piedras, se configuran en función de la vía arterial que comunica la ciudad de Montería con el municipio de Tierralta y la barrera física que constituye el río Sinú, siendo centros urbanos que se caracterizan por ubicarse en el área de influencia mediata (15 – 25 km) e indirecta (26 – 37 km) de la ciudad de Montería. Sin embargo, son asentamientos que se integran por vías de primer orden y segundo que inciden en tiempos de recorrido que oscilan entre 52,4 y 89,7 minutos, que favorece una adecuada integración espacial entre los asentamientos corregimentales y la ciudad, entre ellos se generan dinámicas importantes de tipo económico ya que su economía se basa en el sector primario principalmente en la ganadería, la agricultura, la pesca y la minería.

Por tal motivo, ejercen un importante circuito de integración entre asentamientos corregimentales, sobresaliendo la población de San Anterito que registró un total de población que se encuentra entre 2.001 y 5.699 habitantes, el resto de los corregimientos registra tamaños poblacionales que oscilan entre 179 y 1.000 habitantes (Figura 3).

Por último, es importante resaltar la utilidad de los diferentes indicadores para determinar los procesos y estructuras que configuran la organización e integración del espacio rural de Montería, a través de la escala del centro urbano corregimental, lo que permitió identificar sinergias y complementariedades entre corregimientos, que inciden en la competitividad del territorio. Además, de la valoración de la escala local rural para el análisis detallado de la realidad, eficiencia y justicia espacial que

se generan en estos asentamientos urbanos corregimentales; y así mismo, permitir a los entes territoriales la definición del manejo integrado del territorio a través de la comprensión del dinamismo jalonado por las infraestructuras viales en función de la cercanía de las poblaciones corregimentales, hechos que son necesarios para la intervención adecuada o requeridas según sean las necesidades de sus habitantes.

DISCUSIÓN

Los estudios de organización, estructura, integración y funcionalidad se constituyen en una estrategia importante para la toma de decisiones por parte de los planificadores, a través de inversiones que promuevan el crecimiento económico con un alto grado de equidad social y geográfica propiciado por mejores condiciones de accesibilidad. Esto se asocia a las inversiones en servicios, infraestructuras y actividades productivas, que deberían estar localizadas en áreas estratégicas o lugares centrales, que promuevan un crecimiento equitativo, aumentando el acceso de los habitantes de áreas rurales a las funciones localizadas que contribuyan a mejorar las condiciones de vida de los asentamientos situados en su área de influencia. De tal manera, que contribuyan a futuros procesos de gestión y planificación de los espacios rurales en Colombia, teniendo en cuenta que este tipo de estudios de organización espacial y funcional en Colombia y en el mundo, se han desarrollado a escalas mayoritariamente (urbanas, municipales, regionales, provinciales y nacionales), resultando ser escasos a nivel rural (corregimental).

Diversas investigaciones coinciden en la existencia de desequilibrios territoriales asociados a la estructuras espaciales con patrones de concentración en asentamientos urbanos, considerando la alta urbanización de la región latinoamericana con el 86% y 98%, superior a Europa (76%), que según la CEPAL (2013) en Chile se detecta un sistema urbano-regional desequilibrado con mayor concentración poblacional, con polarización de la capital regional como centro urbano mayor (ciudades grandes superiores a 100.000 personas, que cubren el 60% de la población regional), lo que coincide con el centro del País y la región

metropolitana de Santiago que supera los 3.000.000 de habitantes. Los factores económicos determinan la estructura espacial debido a su relación con los niveles de aglomeración de población en cada centro urbano directamente proporcionales a sus escalas de producción (economías externas e internas).

Para el caso de Colombia, en el departamento de Antioquia, articulado a la realidad nacional, conforme a la Gobernación de Antioquia (2006) existe la macrocefalia urbana constituida por Medellín y los demás municipios del Valle de Aburrá (área metropolitana con presencia de economías de aglomeración industrial, comercial y de servicios, que atraen funcionalmente espacios geográficos de la estructura urbana de Antioquia) en contraposición a los pequeños asentamientos dispersos, lejanos del Valle cuya tendencia es a convertirse en unidades básicas, con funciones de autoabastecimiento y servicios muy locales, con cierto dinamismo económico e influencia en el departamento de Antioquia, lo que ha originado desigualdad e inequidad a nivel de accesibilidad, difusión de las actividades, servicios y funciones, y por ende, desarrollo desequilibrado.

En el departamento de Boyacá, Bautista (2018) expone los desequilibrios encontrados en la provincia Centro (conformada por 15 municipios), demostrados en la medida del número de conexiones entre los mismos, cuya red vial en su configuración es heterogénea tras encontrarse entre cuatro y cinco conexiones (Chivatá, Cucaita, Sora), comparadas con aquellas de dos a tres enlaces (Ventaquemada, Soracá, Siachoque y Sotaquirá), lo que incide en la distancia y la dispersión. Cabe resaltar, que sólo cinco localidades presentan conexiones directas al sistema vial regional, entre seis y diez, como sucede con Tunja (capital departamental), Motavita, Samacá, Chiquiza y Cómbita.

Particularmente en el contexto municipal-rural, en Florencia (departamento de Caquetá), un estudio aproximado a la escala de trabajo del artículo presentado deja ver desequilibrios territoriales, reflejados en el bajo nivel de desarrollo del resto de los asentamientos humanos (dieciocho centros poblados) en contraste con la ciudad de Florencia (capital departamental), que ostenta el mayor peso demográfico, económico, político

y administrativo. El índice de R_n (indicador que calcula la distribución de los asentamientos), registra la aleatoriedad del sistema con 0.92, con la tendencia hacia la concentración en la ciudad de Florencia, que representa el 96,14% de residentes del departamento (116.520 habitantes) y sólo el 3,86% habita en los centros poblados rurales, evidenciando la macrocefalia de la capital en contraste con el resto de los asentamientos humanos, y con pocas oportunidades de desarrollo. La accesibilidad, calculada en distancia desde los centros poblados hasta la capital reporta valores inferiores entre 6 y 7 km y superior de 142 km, teniendo en cuenta las condiciones físico-geográficas (montaña), el medio de transporte (acuático y terrestre) y el estado de las vías.

A pesar de hacer referencia en Florencia (Caquetá) de un sistema de asentamientos con patrones de distribución aleatoria con tendencia hacia la concentración, en comparación con la provincia Centro de Boyacá y el departamento de Antioquia, cuya realidad es de alta concentración, en la Amazonía colombiana; Riaño y Salazar (2016) observan la alta dispersión de los asentamientos tras calcular el índice de R_n y obtener 2.43, lo cual ha estado dado por las redes viales fluviales (ríos como ejes de transporte) y terrestre de carácter nacional en Caquetá, Meta, Putumayo y Guaviare, así como, la condición selvática. Sobresale la importancia funcional a nivel regional de Florencia, San José del Guaviare, San Vicente del Caguán y Puerto Asís, exigiendo el equilibrio en la oferta de servicios y equipamientos.

Por su parte, en el contexto departamental de Córdoba, Gutiérrez (2011) se refiere al sistema urbano en los Planes de Ordenamiento Territorial con la caracterización de la macrocefalia, cuya única ciudad rectora es Montería-la capital de departamento, con un grado de urbanización del 54% alejándose del resto entre cero y cinco (0% y 5%), sin la existencia de otras ciudades que compitan con ésta. Este centro urbano facilita las relaciones socioeconómicas de Montería de acuerdo con la oferta de servicios y equipamientos, que satisfacen las necesidades poblacionales en las municipalidades.

En el caso que nos ocupa, la organización espacial de los asentamientos urbanos corregimentales en el municipio de Montería deja ver el papel de principal como centro organizador de la ciudad, cuya relación directa se establece en favor de la distancia al mismo desde los centros poblados, de tal manera que a mayor proximidad aumenta la posibilidad de integrarse al sistema espacial con estructuras espaciales de mayor funcionalidad y tamaño poblacional, dada la influencia que ejerce la urbe sobre éstos. En contraste con otros asentamientos, que dada la lejanía con respecto a la cabecera municipal se tornan disfuncionales, con bajo dinamismo económico, movilidad social y reflejan dificultades para acceder a infraestructuras y equipamientos de calidad. Es así, que tanto a nivel de centros urbanos y poblados, los patrones de distribución no son uniformes y representan realidades territoriales con marcada desigualdad, unos con tendencia hacia la concentración de funciones en sus capitales y otros hacia la dispersión.

CONCLUSIÓN

Los procesos y estructuras que inciden en la organización y distribución espacial de las cabeceras corregimentales en el municipio de Montería, dependen de la distancia de la población corregimental en función al principal centro organizador (cabecera municipal), hecho que genera una distribución dispersa, con tamaños poblacionales muy reducidos y aislados en una gran extensión de territorio, limitados principalmente por estructuras espaciales de localización y distancia entre asentamientos rurales, ocasionado por elementos físicos, históricos y económicos, que implican que en la organización espacial de las cabeceras corregimentales se presenten mayores distancias de relación entre éstas.

Esto ha generado en el sistema espacial corregimental del municipio de Montería asentamientos poco atractivos para el establecimiento de la población, aumento de la pobreza rural, difícil acceso físico a los lugares centrales, baja movilidad social, dificultades para acceder a la población a servicios públicos de calidad, agricultura de subsistencia, bajos niveles de comercio, alta concentración de tierra y poca presencia

del Estado que propician la formación de grupos al margen de la ley que generan inseguridad, desplazamiento y violencia en las áreas rurales de Montería.

REFERENCIAS

- Abler, R., Adams, J., y Gould, P. (1971). *Spatial organization: the geographer's view of the world*. Editorial Prentice-Hall, Universidad de Michigan.
- Aponte, M. (2010). Organización espacial de la región geográfica de la Alta Guajira colombiana. *Perspectiva Geográfica*, 15, 157-176. <https://doi.org/10.19053/01233769.1737>
- Bautista, A. (2018). Análisis de accesibilidad y conectividad de la red vial intermunicipal en el microsistema regional de la provincia Centro en Boyacá, Colombia. *Perspectiva Geográfica*, vol 23 (1), 123-141. Editorial Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Bogotá. <https://doi.org/10.19053/01233769.8058>
- Bosque, J. (1986). *La evolución de la geografía teórica y cuantitativa*. Editorial Alambra, Madrid.
- Buzai, G (1999). *Geografía Global*. Lugar Editorial, Buenos Aires.
- Buzai, G y Baxendale, C. (2010). Análisis espacial de los Sistemas de Información Geográfica. Aportes de la Geografía para la elaboración del diagnóstico en el ordenamiento territorial. Actas I Congreso Internacional sobre Ordenamiento Territorial y Tecnologías de la Información Geográfica. *Obras Colectivas 24*. Universidad de Alcalá de Henares. Alcalá.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe – CEPAL- (2013). *Guía análisis del sistema urbano regional para el ordenamiento territorial*. Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo - SUBDERE del Gobierno de Chile y CEPAL, Chile.
- Capel, H. (1981). *Filosofía y ciencia en la geografía contemporánea*. Barcanova, Barcelona.
- Cardozo, D., Gómez, L. y Parras, A. (2009). Teoría de grafos y sistemas de información geográfica aplicados al transporte público de pasajeros en Resistencia (Argentina). *Revista Transporte y Territorio*, 1, 89-111. Universidad de Buenos Aires. Argentina.
- Delgado, O. (2000). *Discurso sobre el espacio en la geografía contemporánea*. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.
- Departamento Nacional de Estadísticas (DANE). 2005. Población Proyectada del censo 2005-2020. DANE, Colombia.

Escobar, A. y Urazán, C. (2014). Accesibilidad territorial: instrumento de planificación urbana y regional. *Revista Tecnura*, 18, 241-253. <https://revistas.udistrital.edu.co/ojs/index.php/Tecnura/article/view/8171>

Gobernación de Antioquia. (2006). Análisis funcional del Sistema de Asentamientos Urbanos del Departamento de Antioquia. Departamento Administrativo de Planeación, Dirección de Ordenamiento Territorial y Dirección de Sistemas de Información. Antioquia.

Gutiérrez, F. (2011). Diagnóstico de la organización funcional del sistema urbano en los planes de ordenamiento territorial departamental: El caso de Córdoba -Síntesis Metodológica- *Perspectiva Geográfica*, 7, 39-60. Editorial Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Bogotá. <https://doi.org/10.19053/01233769.1668>

Haggett, P. (1988). *Geografía. Una síntesis moderna*. Oikos-tau, Barcelona.

Higuera, A. (2003). *Teoría y método de la Geografía: Introducción al análisis geográfico regional*. Universidad Zaragoza, España.

Lotero, L. y Hurtado, R. (2014). Vulnerabilidad de redes complejas y aplicaciones al transporte urbano: una revisión de la literatura. *Revista EIA*, 11(21), 67-78. <http://www.scielo.org.co/pdf/eia/n21/n21a06.pdf>

Loyola, C. y Rivas, J. (2014). Accesibilidad a los centros poblados en el valle del Itata, provincia de Ñuble, Chile. *Polígonos, Revista de Geografía*, 26, 255- 276. https://www.researchgate.net/publication/279171356_Accesibilidad_a_los_centros_poblados_en_el_Valle_del_Itata_Provincia_de_Nuble_Chile

Martínez-Sánchez, H. (2012). La accesibilidad regional y el efecto territorial de las infraestructuras de transporte. Aplicación en Castilla-La Mancha. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 59, 79-103. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3938147/1.pdf>

Ortega, J. (2000). *Los Horizontes de la Geografía: Teoría de la geografía*. Editorial Ariel, Barcelona.

Rincón, H. (2002). Análisis del funcionamiento espacial del municipio de Florencia - Caquetá. *Perspectiva Geográfica*; núm 8, 57-100. <https://doi.org/10.19053/01233769.1678>

Riaño, E y Salazar, C. (2016). *Perfiles urbanos en la Amazonía Colombiana, 2015*. Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas (SINCHI), Bogotá.

Souza, A. (1992). *A geography of world economy*. Merrill Publishing Company. Columbus.

Torres, J. (2017). *Organización espacial y funcional del área rural del municipio de Montería, Departamento de Córdoba, Colombia: Bases para la planificación del espacio rural (corregimental) [Tesis de Maestría en Geografía, Universidad de Córdoba]*.