Procesos Urbanos Número 13(1) ene- jun 2026. ISSN: 2500-5200
DOI: 10.21892/2422085X.728

El sistema urbano regional Sincelejo - Monteria

The regional urban system Sincelejo–Montería

O Sistema Urbano Regional De Sincelejo-Montería

Jairo Ramón Mejía Fuentes,
Arquitecto, MSc Urbanismo y Desarrollo Territorial, Corporación Universitaria del Caribe – CECAR, Sincelejo.
jairo.mejiaf@cecar.edu.co
https://orcid.org/0000-0002-0061-0082

Jorge Armando Díaz Marriaga,
Arquitecto, MSc Planificación Territorial y Gestión Ambiental, Corporación Universitaria del Caribe – CECAR, Sincelejo.
jorge.diaz@cecar.edu.co
https://orcid.org/0000-0002-8254-1657

Elber Cohen Cárdenas,
Arquitecto, MSc Urbanismo y Desarrollo Territorial, Corporación Universitaria del Caribe – CECAR, Sincelejo.
elber.cohen@cecar.edu.co
https://orcid.org/0000-0001-8509-5122

Recibido: junio 25 de 2025
Aceptado: abril 21 de 2026
Publicado: abril 24 de 2026

Resumen

En Colombia, las ciudades han experimentado transformaciones urbanas importantes desde la implementación de la Ley 388 de 1997, que promovió la planificación territorial y la regulación del desarrollo urbano. No obstante, persisten desigualdades asociadas a la localización geográfica y a los niveles de competitividad urbana. Este estudio analiza

el sistema urbano del eje Sincelejo–Montería, en el Caribe colombiano, considerando su conectividad regional, accesibilidad y movilidad urbana. Para ello se aplicó la metodología de Indicadores de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) de las Naciones Unidas, evaluando variables de sostenibilidad del sistema urbano regional. Los resultados evidencian transformaciones en el paisaje territorial y limitaciones de accesibilidad, lo que sugiere la necesidad de políticas estratégicas orientadas a un desarrollo urbano sostenible, con mayor equidad social.

Palabras clave: Planeación; urbanismo; equipamientos; movilidad.

Abstract

In Colombia, cities have experienced significant urban development due to regulation and strategic planning, since the creation of Law 388 of 1997. This has also triggered significant disparities such as low competitiveness, due to the strategic location of the cities. The present study examined the urban system of the cities of Sincelejo-Montería, in the Colombian Caribbean, in relation to its urban mobility and collective facilities. As the basis of the study, the sustainability variables of the aforementioned regional system were analyzed, addressing the analysis methodology of Indicators of Emerging and Sustainable Cities (ICES) of the United Nations. The analysis reveals the transformation of the regional landscape and the poor accessibility to means of mobility and access to collective facilities, reaffirming that strategic intervention policies are necessary, which can redirect the tributary municipalities of the system, towards development with emphasis sustainable that tends to generate scenarios of social equity, citizen convergence and participatory economy.

Keywords: Planning, urbanism, equipment, mobility.

Resumo

Na Colômbia, as cidades passaram por transformações urbanas significativas desde a implementação da Lei 388 de 1997, que promoveu o planejamento territorial e a

regulamentação do desenvolvimento urbano. No entanto, persistem desigualdades relacionadas à localização geográfica e aos níveis de competitividade urbana. Este estudo analisa o sistema urbano do eixo Sincelejo-Montería, no Caribe colombiano, considerando sua conectividade regional, acessibilidade e mobilidade urbana. Para tanto, foi aplicada a metodologia dos Indicadores de Cidades Emergentes e Sustentáveis (ESCI) das Nações Unidas, avaliando variáveis de sustentabilidade do sistema urbano regional. Os resultados revelam transformações na paisagem territorial e limitações de acessibilidade, sugerindo a necessidade de políticas estratégicas voltadas para o desenvolvimento urbano sustentável com maior equidade social.

Palavras-chave: Planejamento; urbanismo; infraestrutura; mobilidade.

1. Introducción

El interés del caso de estudio fue establecer la situación que presento la pregunta de investigación *¿De qué manera, con qué criterios, se pueden proponer nuevos patrones de urbanización / reconversión en ciudades que, en su desarrollo reciente, optaron por otro modelo de urbanización?* en el contexto local, reconociendo la particularidad del sistema urbano de Sincelejo y Montería y su área de influencia, constituido por dos nodos como los son Sincelejo y Montería ciudades intermedias capitales de los departamentos de Sucre y Córdoba a saber.

Ubicadas en la zona noroccidental de la región Caribe colombiana y que abarcan dinámicas socio territoriales relacionadas por el encadenamiento funcional y económico (DNP. Departamento Nacional de Planeación, 2019, p. 1) que presentan con los pueblos próximas como, Sahagún, Chinu, Ciénaga y Cerete, además de sus propias dinámicas socioeconómicas y político administrativas por ser las capitales de dos departamentos periféricos con niveles de desarrollo socio económicos similares, son atractoras de población en situación de vulnerabilidad económica de la ruralidad. En suma, esta problemática se manifiesta en la imagen y norma de usos de las áreas de actividades en el eje suburbano Sincelejo-Montería que las conecta, en la ocupación del suelo urbano y áreas de expansión, que no evidencian un desarrollo territorial planeado, sino, las problemáticas en cuanto a la acumulación de pobreza, el crecimiento informal de estos territorios con bajos niveles de urbanización y saneamiento básico, de movilidad y expansión territorial.

Así pues, el estudio propuesto corresponde a una aproximación de tipo estudio de casos comparativos referenciando del proyecto de investigación: Las metas de los ODS de la Agenda 2030 en la Región Metropolitana de Rosario. Estrategias y proyectos, liderado por el Doctor Oscar Bragos, profesor de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad de Rosario, Argentina. En el contexto colombiano los objetos de estudio están constituidos por dos municipios Sincelejo y Montería, localizados en la zona Noroccidental de la Costa Caribe, que abarcan dinámicas socio territoriales y sistemas urbanos particulares que son objetos de

reflexión y discusión en términos de la generación de áreas de suelo urbanizable que corresponda a la agenda 2030 de las Naciones Unidas. A estos efectos, los municipios seleccionados como casos de estudio, se constituyen unidades de análisis en las cuales se estudian aquellos aspectos relacionados con las variables a considerar. En suma, el objeto del estudio queda entonces constituido por la particular relación que en cada caso definen las unidades y dimensiones analíticas que luego se sintetizan en el ámbito territorial elegido.

2. Marco Teorico.

Los sistemas urbanos, definidos como conjuntos interconectados de ciudades y asentamientos que interactúan a través de flujos de personas, bienes e información, han cambiado mucho desde sus orígenes en las primeras civilizaciones. La configuración de patrones de asentamiento y redes de comunicación ha sido impulsada por factores socioeconómicos, tecnológicos y ambientales. El estudio y comprensión de estos sistemas se ha vuelto esencial en la planificación estratégica y el ordenamiento territorial en la actualidad, los cuales son útiles para crear intervenciones que fomenten un desarrollo equilibrado, sostenible y resilientes. Por lo tanto, estas disciplinas tienen en cuenta la dinámica de los sistemas urbanos que han tenido gran auge en Latinoamérica. Los planificadores y tomadores de decisiones políticas, pueden identificar oportunidades y desafíos al incorporar este enfoque sistémico, lo que les permitirá aportar los recursos y dirigir acciones hacia áreas de mayor impacto en los territorios. En fin, las características de los sistemas urbanos no solo brindan una perspectiva de análisis del territorio, sino que también son conjunto de herramientas poderosas para influir estratégicamente en la planificación y que direccionan el futuro de regiones y las naciones.

2.1 el desarrollo sostenible y los sistemas urbanos.

Según Smith (2010), un sistema urbano es el conjunto de ciudades y zonas urbanas interconectadas dentro de una región geográfica específica. Las redes de transporte, los

flujos migratorios, los intercambios económicos y otras interacciones son algunas de las formas en que esta conexión puede manifestarse. Smith, Thomas A. 2010. Los sistemas urbanos: una perspectiva espacial. El diario de estudios urbanos, 47(5), 1039-1055.Este discurso plantea la importancia de los núcleos urbanos que ejercen atracciones y afectaciones en el ordenamiento del territorio, y ese relacionamiento conduce a sinergias que pueden desencadenar acciones positivas para el desarrollo de asentamientos que hoy se encuentran en constante movimiento y que comparten similitudes geográficas, sociales , económicas y ambientales; por esta razón se potencializan la oportunidades y se mitigan impactos que fomentan su desarrollo.

2.2 Perspectivas y retos para el diamante caribe.

El estudio "Diamante del Caribe" examina la interacción y el desarrollo de las ciudades en la región del Caribe de Colombia. Se interpreta que este estudio examina la interdependencia entre la infraestructura, la economía y la cultura, lo que destaca la necesidad de una planificación integrada para el desarrollo sostenible de la región. En consecuencia, a las consideraciones discutidas en el ámbito de la regionalización y el surgimiento de las Agrópolis se intenta gestionar los instrumentos de planificación y financiación necesarios para el fortalecimiento y desarrollo de estos sistemas urbanos, otorgándoles una mayor autonomía en función de la conectividad para el desarrollo de ciudades intermedias en la costa norte de Colombia. Según García (2012), la capacidad de un sistema urbano para facilitar la movilidad y la conectividad entre sus partes es el principal indicador de su eficacia. Los sistemas urbanos resilientes y prósperos dependen de redes de transporte eficientes, acceso equitativo y sostenibilidad. García, Luis. Mr. (año 2012). Movilidad en sistemas urbanos: hacia el desarrollo sostenible. Los Estudios Urbanos de América Latina, 25(7), 22–39.

2.3 Problemas de desarrollo en el caribe

Es fundamental comprender los desafíos específicos que enfrentan sus sistemas urbanos, considerando las particularidades geográficas, culturales y socioeconómicas de la región Caribe. “Diamante Caribe” aborda temas como la vulnerabilidad al cambio

climático, las desigualdades socioeconómicas y las tensiones culturales, que deben ser considerados en cualquier estrategia de desarrollo sostenible. El enfoque primordial se centra en desarrollar e implementar estrategias fundamentadas en pruebas para asegurar un crecimiento armónico y sostenible de los sistemas urbanos. Según Rodríguez (2015), lograr un impacto positivo a largo plazo en los sistemas urbanos requiere una combinación de políticas públicas inclusivas, inversiones estratégicas en infraestructura y la participación activa de la sociedad civil. P. Rodríguez No. 2015. Planes para el desarrollo urbano: una perspectiva caribeña. Caribbean Urban Planning Journal, 3(1), 45-60.

Castells en su publicación "The Informational City", analiza cómo las tecnologías de información cambian la estructura y el funcionamiento de las ciudades, transformando los sistemas urbanos y sus interconexiones. Aunque la tecnología de la información es el tema principal, Castells también habla sobre cómo estas tecnologías afectan la planificación y organización de las ciudades. En las últimas décadas, los sistemas urbanos de Colombia han experimentado cambios significativos debido a factores demográficos, tecnológicos, económicos, y de gran influencia política. Según documentos del Banco Mundial, Colombia es uno de los países con mayor proceso de urbanización entre países Latinoamericanos, donde el 80% de su población permanece viviendo en áreas urbanas. El auge vertiginoso de la urbanización ha dado lugar a desafíos en términos de infraestructura, movilidad, vivienda y servicios básicos, pero también ha llevado a innovaciones en la planificación y gestión de suelo urbano.

3. Estudio de caso.

El caso de estudio de la presente investigación propone establecer la situación de partida de las ciudades de la región caribe para cumplir con las metas de la agenda 2030, reconociendo las particularidades del sistema urbano regional Sincelejo – Montería y su área de influencia, constituido por dos nodos como ciudades intermedias capitales de departamentos de Sucre y Córdoba. En síntesis, se realizó dicho estudio mediante el análisis de la situación que presenta en particular de las dimensiones urbanas relacionadas con la movilidad y accesibilidad a equipamientos, en el espacio geográfico del corredor regional Sincelejo-Montería, en la costa norte de Colombia.

4. Metodologia

La presente investigación se desarrolló con un enfoque mixto, integrando procedimientos cuantitativos y cualitativos, y con un diseño no experimental de alcance descriptivo-analítico. El estudio se centró en el análisis del sistema urbano regional Sincelejo-Montería, entendido como una red de asentamientos y relaciones funcionales cuya organización territorial depende de flujos de movilidad, accesibilidad, conectividad e intensidad de interacciones entre nodos urbanos y municipios de su área de influencia. Esta perspectiva se alinea con la literatura sobre sistemas urbanos, que destaca su papel en la articulación territorial y en la organización regional del desarrollo.

La unidad de análisis estuvo constituida por el corredor urbano regional Sincelejo-Montería y los municipios vinculados a su dinámica funcional. El estudio tomó como nodos principales las ciudades de Sincelejo y Montería, así como los municipios intermedios y periféricos asociados por relaciones cotidianas de transporte, acceso a equipamientos y circulación de población. Esta delimitación permitió examinar desigualdades territoriales y patrones de centralidad en el sistema urbano regional.

El componente cuantitativo se basó en la recopilación y sistematización de información secundaria procedente de fuentes oficiales, cartografía digital, bases geoespaciales y registros administrativos municipales. Se analizaron variables relacionadas con infraestructura vial, densidad de red por habitante, cobertura del transporte público, tiempos de desplazamiento, seguridad vial, infraestructura peatonal, ciclorutas y accesibilidad a equipamientos urbanos, en particular a instituciones de educación superior. El procesamiento de la información se realizó mediante Sistemas de Información Geográfica, con el fin de estimar distancias, áreas de cobertura, densidades viales, tiempos de viaje y brechas de accesibilidad territorial.

Para la interpretación de estos resultados se adoptó la metodología ICES de la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles del Banco Interamericano de Desarrollo, la cual propone comparar indicadores urbanos con valores de referencia para identificar problemas críticos, priorizar intervenciones y orientar decisiones de planificación. En esta investigación, dicha metodología se aplicó sobre los componentes

de infraestructura y movilidad, considerando indicadores como kilómetros de vías por habitante, longitud de

5. Resultados.

El procesamiento y la sistematización de la información, contrastados con los indicadores de movilidad e infraestructura definidos por la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES), permitieron identificar disparidades territoriales significativas en materia de movilidad, conectividad y accesibilidad dentro del sistema urbano regional Sincelejo–Montería.

Los resultados evidencian que, aunque ambas ciudades funcionan como nodos urbanos principales dentro del sistema regional del Caribe colombiano, persisten limitaciones estructurales en la infraestructura de transporte que condicionan la integración territorial y la eficiencia de los desplazamientos intermunicipales. Este comportamiento coincide con lo señalado por los estudios del sistema de ciudades en Colombia, donde las ciudades intermedias presentan procesos de articulación regional incompletos debido a déficits históricos en infraestructura y planificación territorial.

5.1 Infraestructura vial y conectividad territorial

El análisis de la red vial urbana e intermunicipal evidencia limitaciones importantes en la estructura de conectividad territorial que articula los principales nodos del sistema urbano, particularmente entre Sincelejo y Montería.

Los resultados muestran que la red vial presenta niveles heterogéneos de cobertura y densidad, lo cual limita la integración funcional entre los municipios del sistema urbano regional. En particular, los municipios de Los Palmitos, Toluviejo y Chinú presentan menores proporciones de kilómetros de vías por habitante, situación que incrementa los tiempos de desplazamiento y reduce los niveles de accesibilidad hacia los centros urbanos principales.

Esta situación refleja una brecha entre los instrumentos de planificación territorial y su materialización en infraestructura, especialmente en lo relacionado con los Planes

Básicos de Ordenamiento Territorial (PBOT). Estudios del sistema de ciudades en Colombia señalan que muchas ciudades intermedias presentan déficits estructurales en infraestructura de movilidad, lo que limita su capacidad de consolidarse como nodos competitivos dentro de los sistemas urbanos regionales.

En este contexto, la conectividad territorial adquiere un papel estratégico, ya que permite la circulación eficiente de personas, bienes y servicios entre los diferentes niveles del sistema urbano.

5.2 Transporte público y funcionamiento del SETP

La evaluacion del sistema de transporte público muestra que las ciudades de Sincelejo y Montería han intentado estructurar su movilidad urbana mediante el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), modelo promovido por el gobierno nacional para mejorar la eficiencia del transporte en ciudades intermedias. En suma, los resultados evidencian limitaciones operativas en la implementación del sistema, especialmente en la organización de rutas, la frecuencia del servicio y la saturación de la red vial urbana.

Se estima que aproximadamente el 75 % de la ocupación de la red vial corresponde a diferentes modalidades de transporte, lo que genera conflictos de circulación y reduce la eficiencia del sistema de movilidad. Esta situación refleja un fenómeno recurrente en muchas ciudades intermedias latinoamericanas, donde el transporte formal coexiste con modalidades informales. El crecimiento del mototaxismo y otros servicios de transporte informal constituye una respuesta a las deficiencias en la cobertura del transporte público, especialmente en municipios con menos de 100.000 habitantes.

5.3 Movilidad sostenible y transporte no motorizado

El estudio también permitió identificar avances incipientes en la implementación de infraestructura para transporte no motorizado, especialmente en relación con el uso de la bicicleta como alternativa de movilidad urbana sostenible.

Los municipios con mayor proximidad funcional a los nodos urbanos principales presentan mayores niveles de infraestructura ciclista. En este sentido, Sincelejo y

Corozal cuentan con aproximadamente 9,5 km de ciclorrutas, mientras que Montería y Cereté poseen cerca de 30 km de infraestructura ciclista.

Sin embargo, en los municipios de menor densidad poblacional se observa una ausencia significativa de infraestructura para movilidad alternativa, lo que evidencia desigualdades territoriales en la promoción de modelos de transporte sostenible.

5.4 Infraestructura peatonal y calidad del espacio público

En términos de infraestructura urbana, se registran avances en la pavimentación de vías y en la construcción de andenes en algunas ciudades del sistema urbano, particularmente en Montería y Cereté.

Así pues, aún persiste un porcentaje considerable de vías sin pavimentar y con infraestructura peatonal insuficiente, lo que incrementa la vulnerabilidad de los peatones y limita las condiciones de accesibilidad universal. Desde la perspectiva de la planificación urbana, el fortalecimiento de la infraestructura peatonal constituye un componente fundamental para mejorar la seguridad vial y garantizar un uso más equitativo del espacio público.

5.5 Seguridad vial y dinámica de la accidentalidad

El análisis de los indicadores de seguridad vial muestra un incremento en las víctimas mortales asociadas a accidentes de tránsito dentro del sistema urbano Sincelejo–Montería. Durante el año 2023 se registraron índices aproximados de 2,4 víctimas por cada 100.000 habitantes en Sincelejo y 3,6 en Montería, lo cual evidencia la necesidad de fortalecer las políticas de prevención y seguridad vial.

Entre los factores asociados a esta problemática se identifican: deterioro de la infraestructura vial, señalización insuficiente, deficiencias en iluminación vial, limitada cultura ciudadana en materia de tránsito

A pesar de estas dificultades, se registran avances asociados a la construcción de corredores viales de doble calzada, especialmente en los tramos:

- Sincelejo – Corozal
- Sampués – Sahagún
- Cereté – Montería

En fin, Estas intervenciones han contribuido a mejorar la eficiencia de la movilidad intermunicipal.

5.6 Accesibilidad urbana y acceso a la educación superior

Con relación accesibilidad territorial evidencia desigualdades significativas en los tiempos de desplazamiento hacia las instituciones de educación superior (IES) dentro de la ciudad de Montería.

Los resultados muestran que:

El 31 % de los barrios presenta tiempos de desplazamiento entre 42 y 72 minutos algunos sectores requieren más de 120 minutos para acceder a estos equipamientos

El índice de accesibilidad calculado evidencia que: el 23,9 % de los barrios presentan valores entre 1,39 y 1,66, 40,5 % entre 1,67 y 1,81, 26 % entre 1,82 y 1,94

Estos resultados reflejan brechas importantes entre los tiempos ideales y los tiempos reales de desplazamiento, lo cual evidencia limitaciones estructurales en el sistema de movilidad urbana.

En conjunto, los resultados permiten afirmar que las debilidades en la infraestructura de movilidad constituyen uno de los principales factores que limitan la integración funcional del sistema urbano Sincelejo–Montería, afectando tanto la eficiencia del transporte como la equidad territorial en el acceso a servicios urbanos.

6. Discusión.

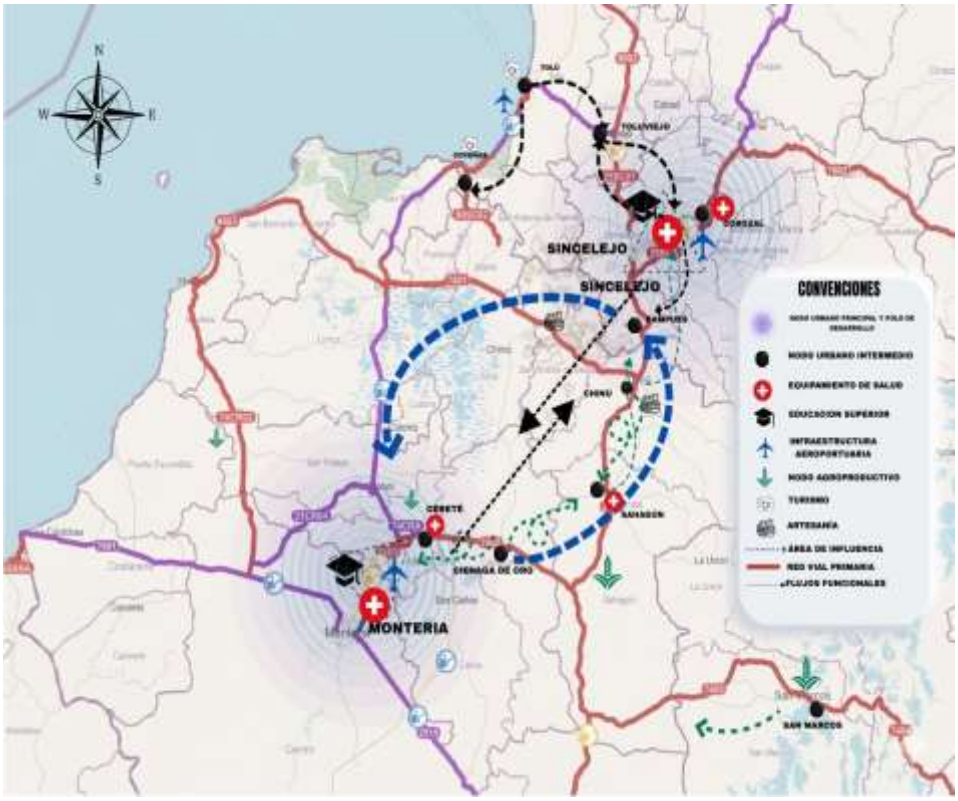
El análisis del sistema urbano regional Sincelejo–Montería permite comprender las dinámicas territoriales propias de los **sistemas urbanos intermedios en Colombia**, caracterizados por procesos de articulación funcional aún incompletos entre ciudades principales y municipios periféricos. Los resultados obtenidos evidencian la existencia de

estructuras urbanas fragmentadas, en las cuales los municipios del corredor regional mantienen relaciones funcionales con los nodos principales como Sincelejo y Monteria, pero sin alcanzar niveles consolidados de integración territorial.

Este comportamiento coincide con los planteamientos desarrollados en el libro *Sistemas urbanos regionales y subregionales en Colombia*, donde se sostiene que los sistemas urbanos del país deben entenderse como **estructuras territoriales compuestas por ciudades y asentamientos interrelacionados mediante flujos económicos, sociales y de movilidad**, cuya cohesión depende en gran medida de la intensidad de las interacciones funcionales entre los diferentes niveles de la jerarquía urbana (Montoya & Avendaño, 2025). De acuerdo con estos autores, el análisis de los sistemas urbanos a escala subnacional permite identificar las desigualdades territoriales que persisten entre los nodos principales y los municipios secundarios que conforman las redes urbanas regionales.

En el caso del eje Sincelejo–Montería, la investigación evidencia que la red vial constituye el principal mecanismo de articulación territorial entre los municipios de la Sabana Sucreña y del Bajo Sinú. Sin embargo, esta infraestructura presenta **limitaciones en términos de continuidad, cobertura y capacidad**, lo que reduce su potencial para consolidar un sistema urbano regional plenamente integrado. En este sentido, diversos estudios sobre sistemas urbanos en Colombia señalan que la conectividad territorial constituye uno de los factores determinantes para la consolidación de corredores urbanos regionales, especialmente en territorios donde las ciudades intermedias cumplen funciones de articulación entre áreas rurales y mercados regionales (Montoya & Avendaño, 2025).

Figura 1. El sistema regional Sincelejo-Montería



Fuente: Elaboracion Propia

Desde la perspectiva del sistema de ciudades colombiano, estos territorios pueden interpretarse como **corredores urbanos emergentes**, en los cuales las capitales departamentales funcionan como nodos articuladores de servicios especializados —educación, salud, comercio y administración pública— mientras que los municipios intermedios desempeñan funciones complementarias relacionadas principalmente con actividades agropecuarias y comerciales. Este tipo de configuración territorial ha sido identificado en diferentes regiones del país, donde la interacción entre ciudades intermedias y centros urbanos menores genera estructuras urbanas policéntricas en proceso de consolidación (Montoya & Avendaño, 2025).

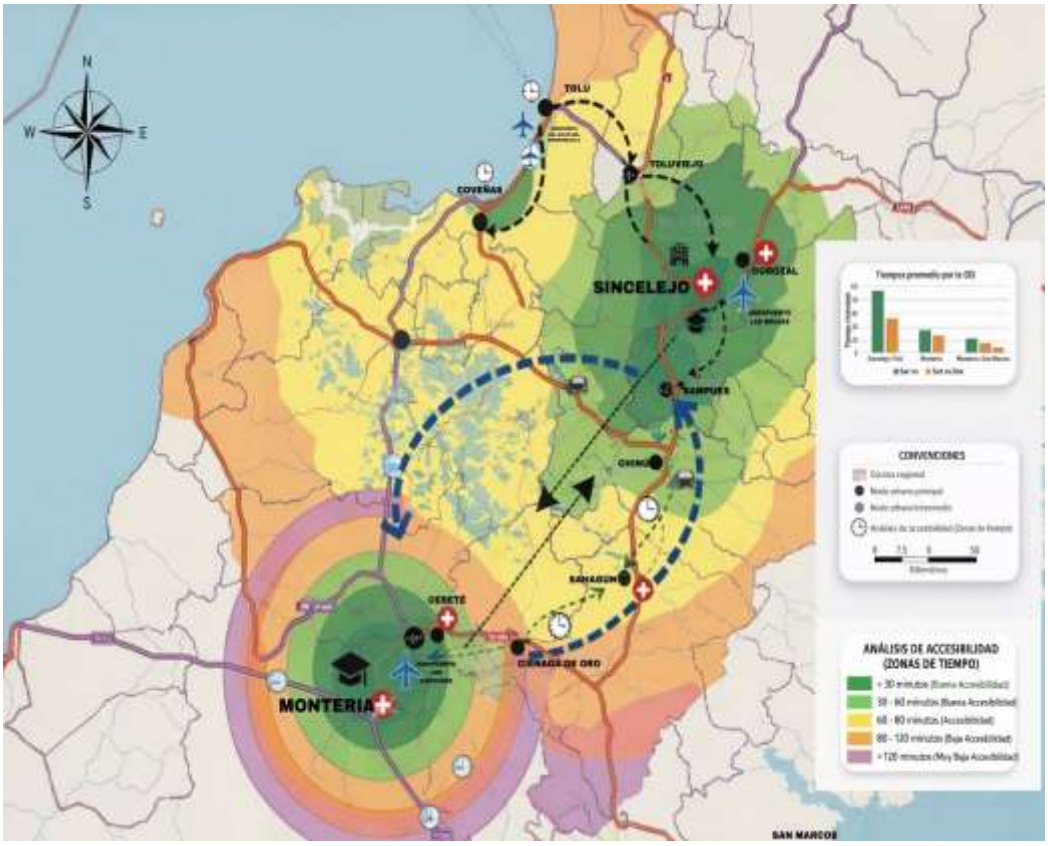
En este contexto, municipios como **Chinú, Sahagún y Sampués** cumplen un papel relevante dentro del sistema regional, ya que actúan como espacios de transición territorial entre los departamentos de Sucre y Córdoba. No obstante, los resultados de la

investigación muestran que su integración funcional con los centros urbanos principales sigue siendo limitada, debido a la insuficiencia de infraestructura de transporte y a la debilidad de los procesos de planificación regional. Tal como señalan los estudios recientes sobre sistemas urbanos subregionales en Colombia, las ciudades intermedias requieren fortalecer sus redes de infraestructura y sus mecanismos de cooperación territorial para consolidar procesos de integración regional sostenibles (Montoya & Avendaño, 2025).

El análisis también permite identificar patrones de **dependencia funcional hacia las ciudades capitales**, particularmente en el acceso a servicios especializados como educación superior, comercio y servicios de salud. Este fenómeno se relaciona con la concentración de funciones urbanas avanzadas en las capitales departamentales, lo cual genera flujos permanentes de movilidad desde los municipios periféricos hacia los centros urbanos principales. En términos de estructura territorial, esta dinámica corresponde a lo que la literatura sobre sistemas urbanos define como **relaciones jerárquicas de centralidad**, en las que las ciudades con mayor capacidad institucional y económica concentran servicios que estructuran la organización del territorio regional (Montoya & Avendaño, 2025).

Asimismo, los resultados evidencian la existencia de **subredes territoriales de interacción**, especialmente entre municipios que comparten características económicas similares o proximidad geográfica. Este es el caso de las relaciones funcionales entre Sahagún, Sincelejo y Corozal, así como de las dinámicas territoriales asociadas a municipios como Lorica y San Andrés de Sotavento. Estas interacciones reflejan procesos de articulación territorial de escala subregional que, aunque todavía incipientes, pueden interpretarse como etapas iniciales en la consolidación de sistemas urbanos regionales más complejos.

Figura 2. Rangos de accesibilidad nodos regionales eje Sincelejo-Monteria



Fuente: Elaboración Propia

Finalmente, los hallazgos de la investigación permiten reconocer la relevancia de las políticas nacionales orientadas al fortalecimiento del **Sistema de Ciudades en Colombia**, particularmente aquellas relacionadas con la planificación de corredores urbanos regionales y la mejora de la conectividad territorial. En este sentido, el eje Sincelejo–Montería puede entenderse como un **corredor urbano estratégico dentro del Caribe colombiano**, cuyo fortalecimiento dependerá de la consolidación de infraestructuras de movilidad, de la coordinación entre los instrumentos de ordenamiento territorial y de la implementación de políticas de desarrollo regional que promuevan una mayor integración funcional entre las ciudades y los municipios que conforman el sistema urbano.

7. Conclusiónes.

El estudio del sistema urbano regional Sincelejo–Montería permite evidenciar que la articulación territorial entre ambas ciudades y los municipios que conforman su área de influencia presenta avances limitados en términos de integración funcional, conectividad y accesibilidad. A pesar de que Sincelejo y Montería desempeñan el papel de nodos urbanos principales dentro del corredor regional del Caribe colombiano, persisten brechas estructurales en la infraestructura vial, el transporte público y la planificación territorial que condicionan el desarrollo equilibrado del sistema urbano.

Los resultados del estudio muestran que la red vial presenta niveles heterogéneos de cobertura y densidad, lo que genera una fragmentación en la conectividad entre los municipios periféricos y los centros urbanos principales. Esta situación incide directamente en los tiempos de desplazamiento, la eficiencia del transporte intermunicipal y el acceso de la población a servicios especializados como educación superior, salud y comercio. En particular, se evidencia que municipios como Chinú, Sahagún y San Andrés de Sotavento mantienen dinámicas de movilidad hacia Sincelejo debido a la concentración de equipamientos y servicios urbanos en esta ciudad, lo que refleja patrones de dependencia funcional propios de los sistemas urbanos jerárquicos.

Asimismo, el estudio identifica limitaciones en la implementación de políticas de movilidad urbana sostenible, especialmente en lo relacionado con la operación del transporte público y la infraestructura destinada a modos de transporte alternativos. En este contexto, la expansión del transporte informal y la ocupación intensiva de la red vial generan impactos negativos en la eficiencia del sistema de movilidad urbana.

En consecuencia, se hace necesario fortalecer los instrumentos de planificación territorial y promover estrategias de desarrollo regional orientadas a mejorar la conectividad y la integración funcional del corredor urbano Sincelejo–Montería. Esto implica impulsar inversiones en infraestructura de transporte, consolidar redes de movilidad intermunicipal y articular las políticas de ordenamiento territorial con los objetivos de sostenibilidad establecidos en la Agenda 2030. De esta manera, el fortalecimiento del sistema urbano regional podría contribuir significativamente al

mejoramiento de la competitividad territorial y a la calidad de vida de los habitantes de la región Caribe.

Referencias

Alguacil, J. (2006). Calidad de Vida y Praxis Urbana Nuevas iniciativas de gestion ciudadana en la periferia social de Madrid. Madrid: ETSA.

Caceres, C., & Ahumada, G. (2018). Evaluacion de brechas de equipamiento urbano entre barrios de Viña del Mar, Chile: una metodologia para la identificacion de desiertos urbanos. Investigaciones Geograficas, 1-22.

Caceres, C., & Ahumada, G. (2020). Acceso a equipamiento urbano y calidad de vida. Bitacora, 263-275.

Cortes, M. (1992). EL EQUIPAMIENTO URBANO DE LA EDUCACION SUPERIOR EN LA ZMCM. Gestion y estrategia, 21-27.

Discoli, C., San Juan, G., Martini, I., Dicroce, L., Barbero, D., & Esparza, J. (2010). Metodologia para la evaluacion de la calidad de vida urbana. Bitacora, 95-112.

Doriwala, H., & Shah, N. (2010). Gis- Based Analysis of Facility Provision Accessible to Different Socio.Economic Groups in Surat City. World Applied Sciences Journal, 740-745.

Fossi, V., Rodriguez, A., Gomez, M., Marin, R., Martinez, R., & Viloria, N. (1999). FORMULACION DE NORMAS DE EQUIPAMIENTO URBANO. Caracas: UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR.

Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente. Buenos Aires: Infinito.

Henriquez, M., Arrieta, H., Gonzalez, M., & Marcucci, A. (2014). ANALISIS DE LA DISTRIBUCION DE LOS EQUIPAMIENTOS URBANOS DEL SECTOR SALUD EN EL MUNICIPIO DE MARACAIBO. GT, 43-57.

henriquez, M., Garcia, A., Gonzalez, M., & Marcucci, A. (2014). ANALISIS DE LA DISTRIBUCION DE LOS EQUIPAMIENTOS URBANOS DEL SECTOR SALUD EN EL MUNICIPIO MARACAIBO. Gt, 43-57.

HIGGS, G. (2005). A Literature Review of the Use of GIS-Based. Health Services & Outcomes Research Methodology, 119-139.

Jimenez, W., & Gonzalez, J. (2014). Calidad de vida urbana: una propuesta para su evaluacion. Revista de Estudios Sociales, 159-175.

Montoya G., J., & Avendaño, J. (2025). Sistemas urbanos regionales y subregionales en Colombia. Bogota: Centro Editorial, Facultad de Ciencias Humanas.

Noguera, J. (2011). La ordenacion urbanistica: conceptos, herramientas y practicas. Barcelona: UPC.

RIMISP, C. L. (2017). Manual POD Moderno plan de Ordenamiento Departamental. Bogota: RIMISP.

Thornton, L., Pearce, J., & Kavanagh, A. (2011). Using Geographic Information Systems (GIS) to assess the role of the built enviroment in influencing obesity: a glossary. International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity, 1-9.