

22

Colección
Ciencias Sociales

Desafíos bajo el dominio del capital

Efectos en el trabajo, la riqueza y la producción

Compiladores:

Aura González Serna, Carlos Esteban Fernández Gómez



Universidad
Pontificia
Bolivariana

338.9
D441

Desafíos bajo el dominio del capital: efectos en el trabajo, la riqueza y la producción – Medellín: UPB, 2022 – 192 p.
ISBN: 978-628-500-064-5

1. Desarrollo sostenible – 2. Minería – Aspectos ambientales – Colombia
-- 3. Investigación – Territorios – Colombia

CO-MdUPB / spa / rda
SCDD 21 / Cutter-Sanborn

© Luz Stella Carmona Londoño
© Carlos Esteban Fernández Gómez
© Walter Mauricio Gallego Medina
© Aura González Serna
© Alexander Jaimés Pereira
© Carlos Alberto Londoño Estrada
© Olaf Pineda Núñez
© Edvânia Tôrres Aguiar Gomes
© Saúl Fernando Uribe Tabora
© Mariana Zerbone Alves de Albuquerque
© Editorial Universidad Pontificia Bolivariana
Vigilada Mineducación

Desafíos bajo el dominio del capital. Efectos en el trabajo, la riqueza y la producción

ISBN: 978-628-500-064-5

DOI: <http://doi.org/10.18566/978-628-500-064-5>

Primera edición, 2022

Escuela de Ciencias Sociales
Facultad de Trabajo Social

CIDI. Grupo: Territorio. Proyecto: Hoja de Ruta con enfoque territorial [características y particularidades en su diversidad] para el diseño e implementación de un "Centro Colombiano, Cultural e Investigativo de Patrimonio Minero en la zona de influencia del Programa de Reconversión Minera del Suroeste Cercano Antioqueño "RECMINERA" (Reconversión Ecológica y Cultural Minera.). Proyecto: Retórica, semiótica y comunicación de las formas de la diversidad. Radicado: 724C-03/22-12.

Gran Canciller UPB y Arzobispo de Medellín: Mons. Ricardo Tobón Restrepo

Rector General: Pbro. Julio Jairo Ceballos Sepúlveda

Vicerrector Académico: Álvaro Gómez Fernández

Decano de la Escuela de Ciencias Sociales: Omar Muñoz Sánchez

Directora Facultad de Trabajo Social: Silvia María Castañeda Rivillas

Coordinación (e) editorial: Maricela Gómez Vargas

Gestora Editorial: Eliana María Urrego Arango

Coordinación de Producción: Ana Milena Gómez Correa

Diagramación: Ana Mercedes Ruiz Mejía

Corrección de Estilo: Sol Tamayo

Foto Portada: Imagen de jcomp en Freepik

Dirección Editorial:

Editorial Universidad Pontificia Bolivariana, 2022

Correo electrónico: editorial@upb.edu.co

www.upb.edu.co

Telefax: (57)(4) 354 4565

A.A. 56006 - Medellín - Colombia

Radicado: 2192-28-04-22

Prohibida la reproducción total o parcial, en cualquier medio o para cualquier propósito sin la autorización escrita de la Editorial Universidad Pontificia Bolivariana.

6. Urbanización en el Valle de Aburrá y los límites de los modelos de planeación

Carlos Esteban Fernández Gómez¹
Luz Stella Carmona Londoño²

-
- 1 Licenciado en Filosofía y Letras y Magíster en Desarrollo - Universidad Pontificia Bolivariana. Correo electrónico: carlosesteban.fernandez@upb.edu.co
 - 2 Ingeniera Forestal y Magíster en Estudios Urbano Regionales – Universidad Nacional de Colombia. Doctora en Geografía – Universidad Federal de Pernambuco. Correo electrónico: luz.carmona@upb.edu.co

Resumen

A partir de una metodología crítica e histórico-geográfica presentamos los límites de la planeación urbana en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, donde se encuentra ubicada la segunda ciudad más grande de Colombia: Medellín. En primer lugar, describimos el proceso de construcción de la ciudad metropolitana, con especial énfasis en los planes que guiaron cada época hasta finales del siglo XX. Luego, analizamos las teorías que tratan de persuadir sobre “el modelo correcto” en una discusión entre ciudad difusa y ciudad compacta. Nos apoyamos en la idea de ciudad “com-fusa” para señalar que la producción del espacio no sigue modelos idealistas. Por último, volvemos al caso concreto de Medellín y del Valle de Aburrá para plantear las formas com-fusas de su construcción reciente. A partir de este análisis, el cual hace parte de una investigación de maestría ³, afirmamos que el proceso de urbanización y las estrategias de planeación que ignoran la realidad histórico-geográfica del territorio, así como el desconocimiento de las relaciones de poder político-económicas que la rodean, es lo que ha llevado a la construcción y expansión insostenible de la metrópoli de Medellín. El territorio requiere menos planificación desde una postura idealista y más desde una mirada crítica y reflexiva.

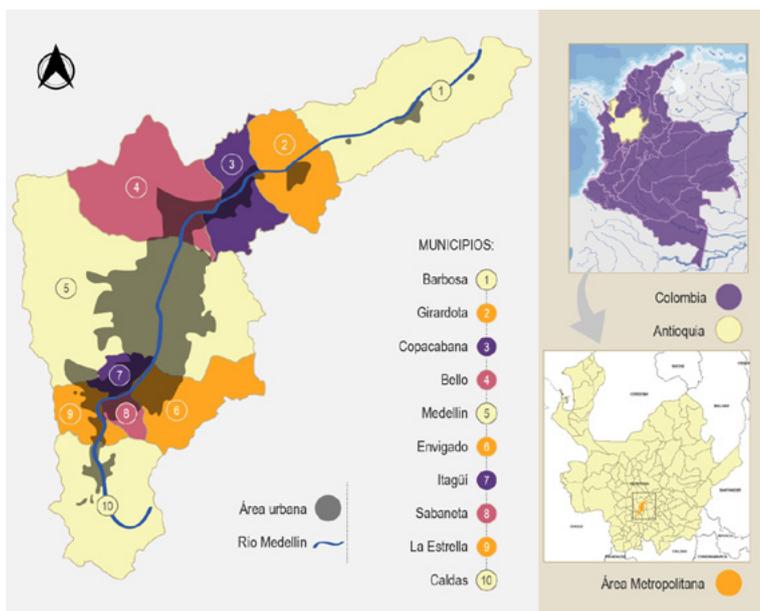
Palabras clave: proceso de urbanización, planeación urbana, ciudad “com-fusa”, Valle de Aburrá, Medellín

3 Informe final de investigación titulado “Posturas teórico-políticas del desarrollo sostenible frente a la crisis ambiental: ilustración a partir de la contaminación del aire en el Valle de Aburrá, 2006-2018” realizado por Carlos Esteban Fernández Gómez, bajo la orientación de Luz Stella Carmoña Londoño, como requisito para recibir el título de Magíster en Desarrollo de la Universidad Pontificia Bolivariana. Este trabajo fue realizado gracias a una beca de formación investigativa del Centro de Investigación para el Desarrollo y la Innovación, CIDI, y al Grupo de Investigación Territorio a través del proyecto con radicado 849B-07/17-12. Acceso libre al informe: <http://hdl.handle.net/20.500.11912/8262>

6.1 Introducción

La región del Valle de Aburrá, ubicada en la cordillera central de los Andes y en el centro-sur del departamento de Antioquia, se extiende en dos secciones: la primera, de sur a norte, entre los municipios de Caldas y Bello, con unos 30 kilómetros de longitud y un ensanchamiento máximo de 8 kilómetros; la segunda, orientada hacia el noroeste, entre los municipios de Bello y Barbosa, por unos 35 kilómetros y es más estrecha. Este valle fue formado por la erosión del río Aburrá-Medellín, está marcado por una topografía pendiente y una localización que le impide tener variaciones térmicas estacionales. La figura 1 presenta la localización de este valle interandino estrecho y los municipios que tienen jurisdicción administrativa y política sobre él.

Figura 1. Localización y división político-administrativa del AMVA.



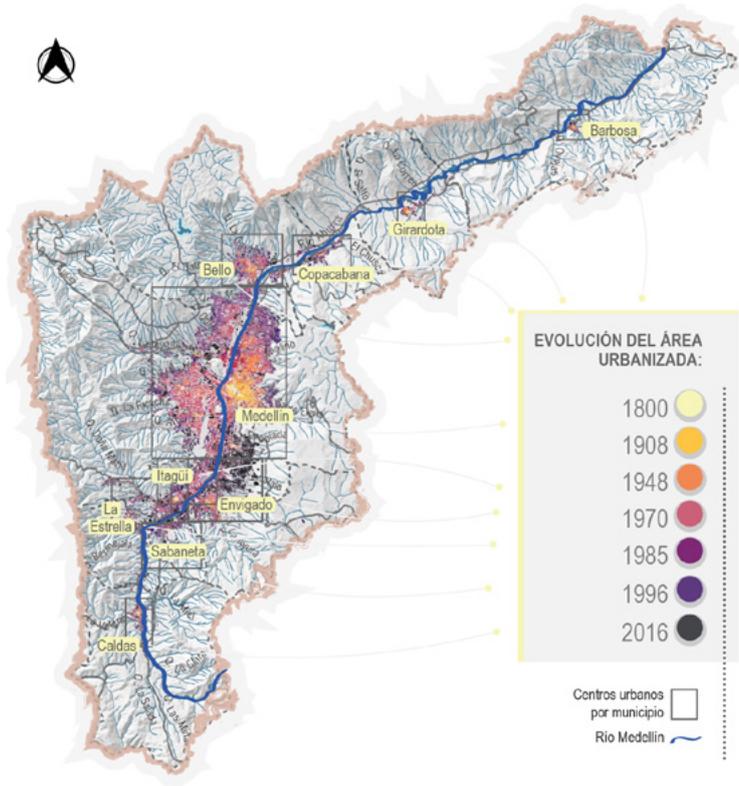
Elaboración propia a partir de mapas de la región.

Este valle sirvió como emplazamiento a la ciudad de Medellín y otras pequeñas ciudades, las cuales posteriormente dieron paso a lo que hoy en día se conoce como el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA), ente político-administrativo que abarca una extensión de 1.152 km², con 340 km² de área urbana y 812 km² de área rural. Este territorio ha tenido un crecimiento urbano polinuclear, con núcleo dominante en Medellín y crecimiento concentrado, contenido por una delimitación geográfica que lleva a la conurbación (Schnitter, Giraldo y Patiño, 2006). El incremento poblacional ha sido intenso. Mientras que en 1951 la sumatoria oficial de pobladores era de 526.756 habitantes, los datos del último censo proyectan que para el 2022 la población del territorio será de 4.081.939 personas (DANE, 2019), lo cual representa un incremento del 775 %.

Otro componente particular del AMVA es la distribución entre la población urbana y rural, las cuales corresponden al 95% y 5%, respectivamente. La densidad promedio dentro de los perímetros urbanos es de 205 habitantes por hectárea, una de las más altas del mundo; vale la pena señalar que estas densidades no están distribuidas de modo equilibrado en las diferentes zonas del territorio (AMVA y EAFIT, 2018, pp. 125, 220). A causa de estos hechos geográficos y demográficos, el Área Metropolitana tiene un especial interés por elaborar cartografías para presentar la historia de las formas en las cuales las zonas urbanas del Valle crecieron entre los siglos XIX, XX y XXI, como la presentada en la figura 2. Estas ofrecen datos valiosos para reflexionar sobre las problemáticas urbanas que se presentaron y que aún persisten en la región (AMVA y UPB, 2007; AMVA y EAFIT, 2018; AMVA y UNal, 2018).

En este capítulo presentaremos los límites que ha tenido la planeación urbana en el territorio a partir de una metodología crítica e histórico-geográfica. En primer lugar, describiremos el proceso de construcción de la ciudad metropolitana, con especial énfasis en los planes que guiaron cada época hasta finales del siglo XX. Luego, analizaremos las teorías que tratan de persuadir sobre “el modelo correcto” en una discusión entre ciudad difusa y ciudad compacta. Nos apoyaremos en la idea de ciudad “com-fusa” para señalar que la producción del espacio no sigue modelos idealistas. Por último, volveremos al caso concreto de Medellín y del Valle de Aburrá para plantear las formas com-fusas de su construcción reciente.

Figura 2. Crecimiento urbano entre el siglo XIX y el XXI.



Elaboración propia a partir de AMVA y EAFIT, 2018, p. 183.

6.2 Contextualización histórica del Valle de Aburrá

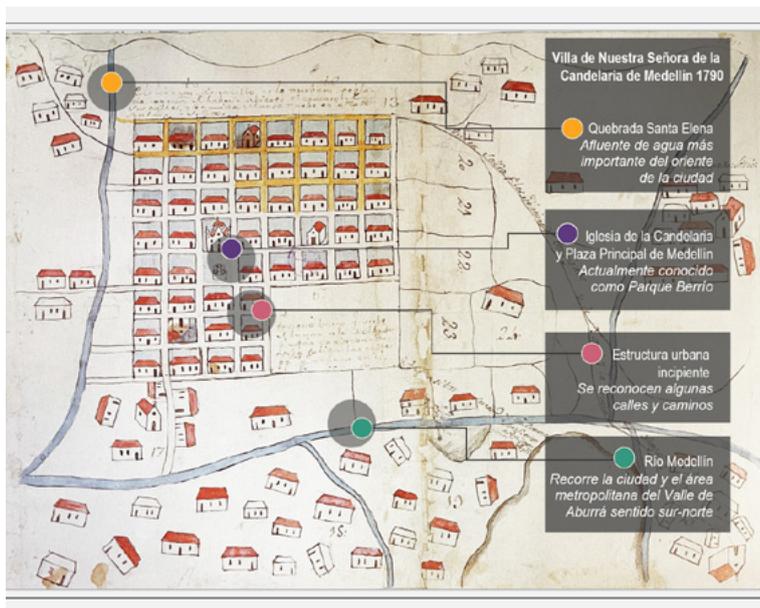
Desde el siglo V a. C., el Valle de Aburrá fue una zona habitada por diversas culturas indígenas que compartían la lengua muisca, quienes posteriormente serían agrupados como los Aburráes. Los colonizadores europeos llegan por primera vez al territorio en 1541.

Los registros de la historia oficial afirman que Jerónimo Luis Tejelo, siguiendo órdenes de exploración dadas por el Mariscal Jorge Robledo, ve por primera vez lo que hoy es el Valle de Aburrá. Lo llama Valle de San Bartolomé de los Alcázares, nombre que mantiene hasta 1616, cuando Francisco de Herrera Campuzano funda el resguardo de indígenas El Poblado de San Lorenzo de Aná, en lo que actualmente es el Parque del Poblado, ubicado en la zona sur del municipio de Medellín. Unas décadas más tarde, en 1649, el padre Juan Gómez de Ureña manda a construir la Iglesia de la Candelaria, cerca del encuentro entre el río Aburrá y el riachuelo de Aná –el actual río Medellín y la quebrada Santa Elena–. A partir de ese momento se conoce el asentamiento como Nuestra Señora de la Candelaria de Aná.

En 1671 ocurre un cambio sustancial: Juan Bueso de Valdé, Teniente Gobernador, funda oficialmente la Villa Nueva del Valle de Aburrá de Nuestra Señora de la Candelaria por medio de un decreto del gobernador Francisco de Montoya y Salazar. Dado que el título de “Villa” confería un papel especial dentro de la organización colonial, hubo algunas reticencias. En 1675 se funda la Villa de Nuestra Señora de la Candelaria de Medellín mediante una Real Cédula, portada por el gobernador y capitán general de la provincia de Antioquia, Miguel de Aguinaga y Mendigoitia, quien establece todo el Valle de Aburrá como una sola jurisdicción. Un siglo más tarde, en 1785, comienza el despliegue económico y social de la Villa debido a la influencia del oidor y visitador Juan Antonio Mon y Velarde (Álvarez, 1996; Sañudo Vélez, 2010).

La figura 3 da cuenta del despliegue en el espacio de esta época. En el costado izquierdo, de arriba abajo, se halla la quebrada Santa Elena, y en la parte baja, de izquierda a derecha, el río Medellín. Allí ya se encuentra una estructura urbana con numeraciones, donde se reconocen calles y caminos entre las aglomeraciones de viviendas, así como terrenos vacíos y de particulares claramente delimitados. En el centro de la estructura cuadriculada se localiza la Iglesia de la Candelaria y la Plaza Principal de Medellín, conocida actualmente como el Parque Berrío.

Figura 3. Mapa de la Villa de Nuestra Señora de la Candelaria de Medellín, atribuido a José María Giraldo (maestro pintor), 1790.



Elaboración propia a partir de Jaramillo y Perfetti, 1993.

En 1813, el gobernante Juan del Corral declara a Medellín como “Ciudad”, motivado por la importancia comercial que había adquirido y por el proceso de independencia que vivía todo el país. Luego, para 1826, Medellín obtiene el título de capital de Antioquia, el cual le había pertenecido a Santa Fe de Antioquia desde 1584. En 1870, se convierte en la segunda ciudad más poblada del país, posición que hasta ahora mantiene. En todo este proceso, entre los siglos XVII y XIX, había un relativo equilibrio en la cantidad de habitantes de los núcleos urbanos del Valle. Sin embargo, a finales del siglo XIX y comienzos del XX, ese equilibrio se pierde. La brecha de desarrollo y crecimiento se abre y Medellín toma ventaja; crece en sentido exponencial, relegando los demás municipios y en muchos casos deteniendo sus propias dinámicas que, en gran medida, dependían del ritmo y de las exigencias del gran centro urbano (Schnitter *et al.*, 2006).

Podría afirmarse que Medellín tenía una ventaja física frente a los demás núcleos urbanos por estar ubicado en la parte central y más amplia del valle; no obstante, este no puede plantearse como el único factor determinante. Otro elemento importante para la consolidación de la centralidad de esta ciudad en el Valle de Aburrá fue tener la ventaja político-económica, producto de haber recibido el título de “Villa” desde el siglo XVII, y de las relaciones de poder desiguales que esta implicaba con los demás poblados. La concentración de capital se daba allí, especialmente a partir del siglo XIX, debido a las alianzas entre élites y poderes públicos, así como por las reinversiones de los excedentes de la minería, el café y el comercio de tierras en el resto de Antioquia (Poveda Ramos, 1988; Arango Restrepo, 1988; Poveda Ramos, 1996; Valencia Restrepo, 1996). Estos elementos fueron los que impulsaron el desarrollo industrial, el cual fue clave para que la región resistiera la Gran Depresión de los años 30, producto de la caída de la bolsa de Estados Unidos en 1929 conocida como el *Big Crash*.

Durante las primeras décadas del siglo XX se inauguraron y consolidaron trapiches, tejares y ladrilleras, empresas de gaseosas, compañías de alimentos, manufacturas, empresas de servicios, y más, con nombres que aun hoy son relevantes en la región⁴. A lo largo del siglo XX, la industria fue el nuevo frente de reproducción de capital en el territorio. Sus demandas financieras fueron suplidas, a partir de la década de los cuarenta, por el Banco Industrial Colombiano (hoy Bancolombia) y por la Compañía Suramericana de Seguros. Así, el siglo XXI llega regido por unas nuevas dinámicas en las cuales estos servicios financieros serían claves.

La transmutación de los capitales ha pasado, de este modo, de la minería al café, luego a las industrias y de ahí a los servicios financieros. Tanto en el Valle de Aburrá como en muchas ciudades de América Latina, la industrialización en el siglo XX alimentó un complejo antagonismo entre el campo y la ciudad, lo cual fomentó

4 Cristalería Peldar, Fábrica de Galletas y Confites Noel, Compañía Nacional de Chocolates Cruz Roja, Familia (antes Urigo), Postobón, Industrias Metalúrgicas Unidas (Imusa), Compañía Colombiana de Tejidos (Coltejer), Fabrica de Hilados y Tejidos del Hato (Fabricato), Cementos Argos, Coltabaco (ahora en el mercado eléctrico a través de Celsia), Empresa Siderúrgica de Medellín (ahora Valores Simesa), Pintuco (ahora Grupo Orbis) y otros.

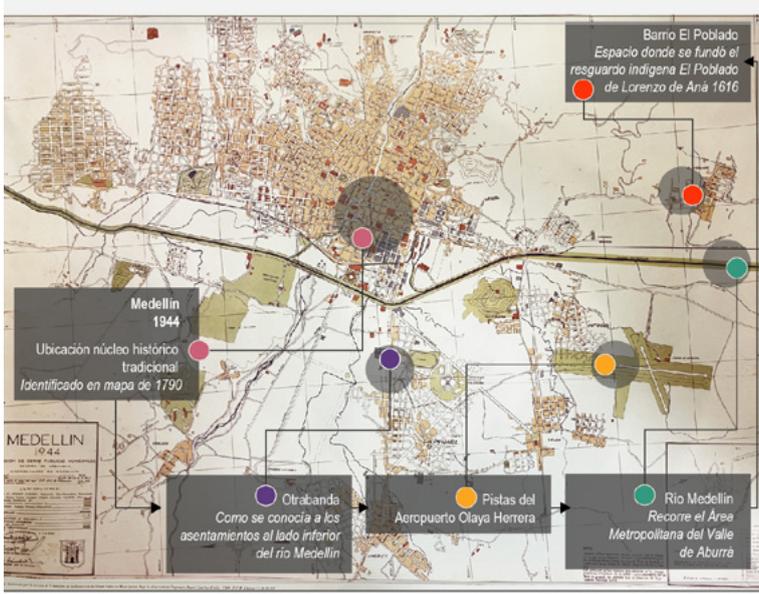
los fenómenos de violencia social que vivieron las naciones de la región. La transición de asentamientos indoamericanos a poblados coloniales ibéricos, y de estos a ciudades –primero republicanas, luego modernizadas y finalmente neoliberales–, es un patrón compartido en Latinoamérica (Rivera Pabón, 2016).

6.3 Migración, masificación y fragmentación en la metrópoli del Valle de Aburrá durante la segunda mitad del siglo XX

Medellín, consolidada como centro comercial e industrial del Valle, crece desde su núcleo central hacia la ladera nororiental. Al otro extremo está el núcleo suroriental de El Poblado que se mantiene separado del central y, a la vez, comienzan a aparecer nuevos barrios en Otra Banda, al occidente del río Medellín: Belén, La América, Robledo y, al noroccidente, San Cristóbal. Las demás cabeceras municipales, tanto al sur como al norte, se mantienen separadas y cada una sigue sus procesos, pero a una velocidad más lenta que la de Medellín (AMVA y UPB, 2007, pp. 14-15).

En la figura 4 puede reconocerse el espacio de mayor urbanización en el núcleo histórico tradicional. En la sección media se encuentra ubicada la misma zona que se representa en la anterior figura 3, y más abajo, cortando la imagen en dos, de izquierda a derecha, el río Medellín, que para ese entonces ya se encontraba canalizado en aquel tramo. Toda la zona inferior al río es lo que era conocido como Otra Banda. Asimismo, hacia la esquina superior derecha –el sur de la ciudad– se encuentra El Poblado y, cruzando el río, la amplia zona marcada en verde donde se encuentran las dos pistas del Aeropuerto Olaya Herrera.

Figura 4. Medellín 1944. Elaborado por la sección de Urbanismo de la Dirección de Obras Públicas Municipales, bajo la dirección del Ingeniero Daniel Sánchez Grillo.



Elaboración propia a partir de Jaramillo y Perfetti, 1993.

El éxodo rural hacia las ciudades, producto de la violencia y de la pobreza en el campo, que se incrementó por la monopolización de las tierras por parte de “nuevos empresarios agrarios modernos” (Rivera Pabón, 2016), hizo que la explosión demográfica de las primeras décadas del siglo XX se convirtiera en una explosión urbana, tanto de forma planeada como de forma irregular. La época de la Violencia había llegado a Colombia en 1948, comúnmente asociada al asesinato de Jorge Eliécer Gaitán, ignorando muchos otros elementos (Sánchez, 2009). Esa guerra civil entre conservadores y liberales fue el motivo principal de expulsión de campesinos hacia las ciudades hasta mediados de la década de los sesenta.

En ese contexto se hacía evidente una clara diferenciación entre dos tipos de ciudades: la formal/normalizada y la informal/anómica (Romero, 2011). A pesar de que los servicios públicos se hacían cada vez más deficientes, las distancias más largas, el aire más contaminado y los ruidos más ensordecedores, ambas ciudades ofrecían promesas de protección, bienestar y consumo para sus pobladores. Nadie estaba dispuesto a renunciar a la ciudad y, por lo tanto, el crecimiento continuó a un ritmo descontrolado.

La ciudad había tratado de seguir el Plan Piloto de Medellín, que formularon, en 1950, José Luis Sert y Paul Lester Weiner, en el que se propusieron algunas directrices para la planeación urbana de la ciudad: la canalización y rectificación del río, el control de los asentamientos en las laderas, el montaje de la zona industrial de Guayabal, la construcción de la zona deportiva del estadio Atanasio Girardot y del Centro Administrativo La Alpujarra (Sañudo Vélez, 2010). La apuesta dominante estaba en la planeación de la ciudad moderna, basada en la higiene, la circulación y la belleza (Castrillón Aldana y Cardona Osorio, 2014)

Aun así, la explosión urbana y demográfica desbordó el Plan. La población se triplicó, las zonas suburbanas que estaban alrededor de las vías principales cobraron un nuevo carácter urbano, la estrategia de “erradicación de tugurios” se transformó en la localización planificada de asentamientos obreros y populares en las zonas nor y suroccidental del Valle, y los asentamientos irregulares siguieron creciendo. Debido a estos factores, el Plan no logró adaptarse a tiempo para enfrentar las problemáticas. Esto propició que la ciudad adquiriera “un gran dinamismo que va dando como resultado una construcción fragmentada o por partes respondiendo a los diferentes procesos urbanos, legales o ilegales” (AMVA y UPB, 2007, p. 17).

En tanto que en la ciudad formal se seguía un camino de planeación racional funcionalista, en la ciudad informal, había un proceso de ocupación por medio de la autoconstrucción. Esto produjo un fenómeno de fragmentación y atomización del suelo en el cual las viviendas se transformaron a sí mismas para crear nuevos espacios habitacionales y comerciales (Bazant, 2010). De este modo, las ciudades y sus sociedades se polarizaron cada vez más. Las élites de las clases populares –los obreros industriales– no se reconocían como parte de esa sociedad anómica y tendieron a entrar a la sociedad normalizada. Esta clase media creció exponencialmente a causa

de la industrialización y la popularización del ejercicio profesional. La sociedad entera se masificó y, con ella, las funciones que se requerían. El auge del consumismo así como las posibilidades económicas y financieras de ese sector hicieron que se diferenciara de las clases populares, quienes vivían cerca o por debajo de la línea de supervivencia.

El modo de vida de la sociedad rural que anteriormente habitaba el Valle fue reemplazado por un modo de vida urbano. Esta sociedad urbana no se representa solo por la mancha urbana, sino por un cambio en el modo de pensar, vivir y actuar (Lefebvre, 2022). En este territorio comienzan a darse simultáneamente usos rurales, urbanos e industriales. Estas no interactúan en igualdad de condiciones, no apuntan a unos mismos intereses ni poblaciones. La coexistencia entre necesidad, trabajo y disfrute hace que se generen formas diferenciadas de relacionamiento con los demás y con el entorno.

Para la década de los ochenta, la ciudad metropolitana del Valle de Aburrá contaba con una gran apuesta por la comunicación vial, ya que se encontraba profundamente fraccionada por la violencia urbana. Este período está marcado por las directrices que el Plan Vial de Medellín (1969-1971) expresó en su momento. Había un gran interés por consolidar la Metrópoli Medellín Integrada, la ciudad metropolitana de varios municipios conurbados, a través del sistema arterial del río como un corredor multimodal de paso libre con puentes de enlace de trébol.

La ciudad había continuado expandiéndose, al ocupar los “vacíos” de la zona plana, la zona centro oriental y centro occidental crecieron hacia la ladera alta, y aparecieron proyectos de vivienda de interés social en la zona nororiental y noroccidental. Mientras esto sucedía, la zona sur se seguía poblando de un modo diferente, al seguir las cercanías del río y al alejarse cada vez más del núcleo central de la ciudad. Esto hizo que los tiempos de desplazamiento aumentaran a causa de la distancia y, con ellos, un mayor incentivo para adquirir un vehículo privado.

En esta época se popularizaron las urbanizaciones cerradas y los centros comerciales, los cuales plantearon una nueva forma de habitar la ciudad. La escalada de la violencia urbana en el Valle de Aburrá por estas décadas parecía una explicación razonable para el cambio hacia este tipo de comportamientos. El fenómeno del narcotráfico fue tanto la mayor expresión del crimen organizado como la creación de un nuevo canal de ascenso social, de nuevos

valores y formas de vida que permearon profundamente la cultura antioqueña, lo que modificó la vivencia y la noción de ciudad. La segregación y las desigualdades socio-espaciales continuaron profundizándose (Abramo, 2013).

La estratificación socioeconómica produjo una clara diferenciación entre zonas privilegiadas y zonas populares en la región, se profundizó la segregación socio-espacial entre la ciudad formal y la informal. Este modelo, recomendado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), y juiciosamente aplicado y mantenido en Colombia, fue regulado bajo la Ley 142 de 1994. Esta divide a la población en seis niveles según las características físicas de las viviendas y las condiciones materiales de su entorno inmediato y no a partir de los ingresos del hogar, como sucede en otros territorios. Esta clasificación ha permeado las relaciones sociales, los estereotipos de los imaginarios culturales de los habitantes y es uno de los motivos por los cuales en Colombia no se habla de “clases” sino de “estratos”⁵.

El suelo urbano, especialmente el ubicado en algunos sectores de la ciudad conurbada y de las zonas suburbanas cercanas, se volvió atractivo para la inversión de grandes capitales, tanto locales como extranjeros, en la última década del siglo XX. El Valle de Aburrá entró a hacer parte de unos procesos globales de reestructuración económica centrados en los espacios urbanos. Debido a esto, el movimiento y la circulación del capital inmobiliario produjo una intensificación de la especulación del suelo, una fragmentación y jerarquización del territorio, y una segregación del tejido social. Las ciudades intermedias que buscaban atraer capitales extranjeros a sus economías –como Medellín– fueron y son especialmente sensibles frente a estos procesos (Dillon, Cossio y Pombo, 2010).

5 El Sisben, por otra parte, es el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales. Actualmente, el Sisbén IV, con renovación aprobada en 2016 y aplicada a partir del 2021, es una herramienta elaborada por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) para reflejar la situación socioeconómica de los ciudadanos más en detalle. En éste se presentan 4 grupos y 51 subgrupos: 5 subgrupos para la población en pobreza extrema; 7 subgrupos de población en pobreza moderada; 18 subgrupos de población vulnerable; y 21 subgrupos de población no pobre, no vulnerable.

6.4 Urbanización de los territorios desde lo teórico

La ciudad formal del Valle de Aburrá comenzó un proceso de suburbanización, es decir, una expansión intensiva de su territorio hacia zonas que anteriormente estaban en los límites de la frontera urbano-rural. En este contexto, especialmente fuerte a partir de la primera década del siglo XXI, aparece el enfrentamiento entre los modelos de planeación urbana como estrategia para solucionar los problemas que se habían creado por la construcción misma de la ciudad en el siglo anterior. Las discusiones públicas entre la ciudad compacta y la ciudad difusa se vuelven populares y aumentan las apuestas por hallar un modelo ideal, basado en casos exitosos de otros territorios.

Estos enfoques estaban claramente influenciados por los movimientos arquitectónicos y urbanísticos dominantes del siglo XX: la Ciudad Jardín de Howard y la Ciudad Radiante de Le Corbusier. Por una parte, Ebenezer Howard presentó su idea de Ciudad Jardín en 1898. Buscaba una reforma social para construir sociedades cooperativas desde la organización local y una mezcla entre las mejores características de la ciudad con las mejores del campo. Aun así, una adaptación de su idea, solo interesada en la forma, se convirtió en el modelo urbano esencial para la ciudad del siglo XX. Se dio el predominio de la vivienda unifamiliar con una amplia parcela para cada una, combinaciones de estas para crear diversas agrupaciones o “unidades vecinales” de casas o pequeños edificios, con plazas verdes y espacios semipúblicos. Se pretendía mantener la densidad media-baja y el contacto con la naturaleza (Urban Networks, 2016).

Por otra parte, Le Corbusier planteó la Ciudad Radiante: una nueva urbe industrial con una ordenación basada en la circulación libre para automóviles y en la expansión de la vegetación en áreas de alta densidad. La ciudad se debía separar en las zonas de los negocios, la residencial, la industrial y el gran centro cívico. Este fue el ejemplo más dramático del urbanismo anti-ciudades. Los leales a la Ciudad Jardín se horrorizaron con la gran aglomeración de la Ciudad Radiante, pues defendían un estilo de vida provinciano y tranquilo. Aun así, la propuesta de Le Corbusier no era otra cosa que una “Ciudad Jardín vertical” para perdurar a lo largo del tiempo, en

la cual solo el 15 % del total de la superficie sería construida (Llano y Lizancos, 1997; Castrillón Aldana y Cardona Osorio, 2014). De este modo, el Plan Piloto Medellín de Sert y Wiener buscaba lograr una síntesis de Ciudad Jardín Radiante, muy popularizada en la época de la segunda posguerra.

En ese contexto se desenvuelve la confrontación en visión y ejecución que proponían Robert Moses y Jane Jacobs para el desarrollo urbano de Nueva York, Estados Unidos, entre las décadas de los 30 y los 60 del siglo XX. Aquel fue un claro enfrentamiento entre dichos modelos en el marco de una ciudad que marca tendencias en ciudades de todo el mundo. Moses impulsó un modelo semejante a la Ciudad Radiante de Le Corbusier y la Ciudad Jardín de Howard, mientras que Jacobs planteaba la necesidad barrios variados, diversos y solidarios. El modelo de Moses propició la expansión urbana y el gasto energético descontrolado al fomentar grandes vías, lo cual fragmentó la ciudad y produjo anti-ciudades suburbanizadas en los alrededores. La propuesta de Jacobs, centrada en la mezcla de usos primarios del suelo, las manzanas pequeñas, la conservación de edificios antiguos y la concentración humana suficientemente densa, apostaba por ciudades que fomentaran la convivencia y se construyeran democráticamente a partir de las necesidades de sus ciudadanos. (Jacobs, 2011)

Ante esa descripción, no sorprende que el modelo de ciudad compacta se afirmara como la propuesta incluyente, interesada en lo colectivo y en los espacios públicos en los cuales los ciudadanos se desarrollan como seres sociales. El transporte público y los espacios peatonales, así como los equipamientos sociales y culturales, son elementos que privilegia este modelo para pensar el diseño de una ciudad a escala humana que pueda ser habitada y habitable. Es el modelo que la mayoría de los países desarrollados dicen buscar (OECD, 2012). Consecuentemente, el modelo de ciudad difusa es señalado como el modelo excluyente marcado por la necesidad del uso del vehículo privado para reclamar el derecho a la ciudad, así como por la privatización o semi-privatización de los espacios de encuentro y desarrollo social: centros comerciales, parques temáticos cerrados, clubes, unidades campestres con zonas naturales y de entretenimiento, entre otros.

El fenómeno de la suburbanización intensificada es una presentación extrema de esa ciudad difusa que no concibe las funciones

de la ciudad como bienes comunes sino como servicios y bienes de consumo. Aun así, las motivaciones que impulsan al modelo de ciudad difusa tienden a ser altamente aceptadas por ciudadanos contemporáneos de todo el mundo: habitar en mejores condiciones ambientales y paisajísticas, en zonas con fácil movilidad vehicular pero con aislamiento del ruido, de la contaminación y de la congestión de la ciudad (Gaviria Gutiérrez, 2009, pp. 67-69). Este modelo de ciudad difusa es, en pocas palabras, el modelo de suburbios norteamericano a través del *urban sprawl*⁶.

El *urban sprawl* se manifiesta de diferentes formas, pero el caso más común lo constituyen las ciudades periféricas de poca densidad y mucha extensión que se encuentran próximas a ciudades centrales. Esto se debe a que todas ellas buscan las características y comodidades de lo urbano a la vez que evitan sus costos y problemas. En este contexto se consolidan dos grandes categorías para comprender la discusión: los beneficios que las zonas suburbanas “halan” (*pull out*) de los centros de las ciudades y lo que “empujan” (*push out*) fuera de ellos por problemas internos de la misma ciudad. (Nechyva y Walsh, 2004, pp. 183-184)

Para detener el proceso del *sprawl* de la ciudad difusa, aparece el “crecimiento inteligente” (*smart growth*) como la gran propuesta que busca consolidar un modelo que permita mejorar la economía, los vecindarios y el medio ambiente. Esta propuesta, acordada por políticos y empresarios conservadores, profesionales humanistas y movimientos cívicos ambientales, retoma ideas de la coordinación del crecimiento regional, del desarrollo sostenible, de la preservación y conservación histórica y del nuevo urbanismo (Gavinha y Sui, 2003, pp. 3-4), es decir, es el modelo general de la ciudad compacta contemporánea. Los diez principios básicos del crecimiento inteligente son:

6 Si bien la traducción al español más aceptada de esta idea es “expansión urbana”, se queda corta. *Sprawl* trae consigo una clara connotación negativa vinculada a que, a través de esa acción, se está tomando más espacio del socialmente asignado y del que realmente se necesita, lo cual afecta a quienes están alrededor.

1. Usos mixtos del suelo.
2. Aprovechar las ventajas del diseño de edificios compactos.
3. Crear una amplia variedad de opciones de vivienda.
4. Crear vecindarios peatonales.
5. Fomentar comunidades distintas, atractivas y con fuerte sentimiento local.
6. Preservar los espacios abiertos, suelos agrícolas, la belleza natural, y las zonas ambientales cruciales.
7. Reforzar y dirigir el desarrollo hacia las comunidades existentes.
8. Proporcionar alternativas variadas de transporte.
9. Hacer que las decisiones de desarrollo sean predecibles, justas y a los costos más eficientes.
10. Promover la colaboración entre la comunidad y los responsables en las decisiones de desarrollo.

Estos principios del crecimiento inteligente tradicionales se complementan con la presentación de unos atributos físicos que las ciudades tienen para indicar si son más o menos compactas (Angel, Arango-Franco, Liu y Blei, 2018). Este modelo evidencia que la densidad de la población es el tema central para acercarse a su relación con las emisiones y el cambio climático. Este estudio afirma que la forma de la ciudad es tan relevante como la densidad para entender esas relaciones, debido a que una ciudad físicamente compacta permite reducir las distancias de viajes dentro de ella misma, el número de kilómetros recorridos por cada vehículo, el consumo energético y la emisión de gases de efecto invernadero.

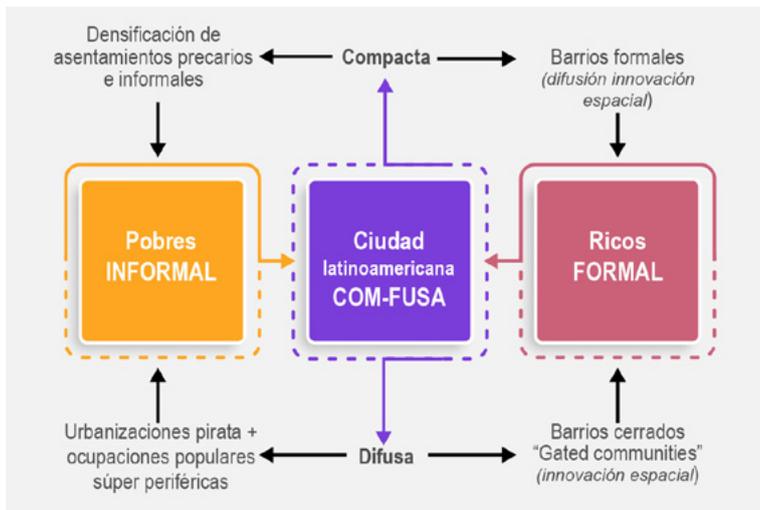
El modelo de ciudad compacta reemplaza el modelo de ciudad difusa en la diplomacia internacional, del mismo modo que la economía circular verde reemplaza a la economía lineal marrón (PNUMA, 2011; Ellen MacArthur Foundation, 2013). Estos discursos, alineados con el desarrollo sostenible, parecen apropiados para enfrentar la crisis ecológica global, pero solo se enfocan en controlar algunas manifestaciones que impiden la reproducción del sistema y no en tener en cuenta las raíces de los conflictos socio-ambientales. Esto se evidencia al no reconocer que el problema está enmarcado en la depredación y la contaminación intensificadas por el sistema

capitalista contemporáneo. Se ignora que allí está el núcleo de la tendencia a la producción ilimitada y al desperdicio, al fomento de megaciudades a costa de los territorios rurales, y a la transición a tecnologías más limpias solo si se incrementan las ganancias en relación con las tecnologías existentes (Galafassi, 2004; Foladori, 2018).

El dominio en la discusión pública y académica en torno a la ciudad difusa y la compacta da por sentado la contraposición entre dichos modelos idealistas. Además, presume que hay una racionalidad colectiva neutral que busca inocentemente la Verdad definitiva y universal, exclusivamente técnica, independiente de los intereses y las relaciones de poder. Ignora, en gran medida, la influencia del modelo económico neoliberal sobre los procesos territoriales. Debido a esta, el funcionamiento del mercado del suelo en las grandes ciudades latinoamericanas promueve, de forma simultánea, una estructura de ciudad compacta y difusa, produciendo lo que Abramo (2012) llama la ciudad “com-fusa”, un juego de palabras resultado de la unión entre el comienzo de “compacta” y el final de “difusa”. Las particularidades histórico-geográficas de esta región han hecho que la producción y reproducción del capital inmobiliario, tanto en el mercado formal como informal, no encaje claramente ninguno de los dos modelos.

Por una parte, Abramo (2012) propone que, en el mercado informal, el motor de esta reproducción parece estar en la precarización de la vida, marcada por las tensiones entre el aumento de tiempos de desplazamiento desde zonas periféricas (ciudad difusa) y el incremento de costos de compra o alquiler de habitaciones en zonas centrales densificadas (ciudad compacta). Por otra parte, en el mercado formal parece funcionar a partir de la depreciación ficticia del *stock* inmobiliario, donde algunos capitales pueden promover efectos en cascada que suelen ir de lo alto de la pirámide social hacia abajo. Estos producen incentivos o desincentivos sobre ciertos bienes inmuebles a través de la “innovación espacial” para los más lejanos y menos densos (ciudad difusa), y a través de la imitación de proyectos exitosos y de la lógica de “estar con los semejantes”, para los bienes en zonas más compactas y densas. La figura 5 sintetiza estas relaciones.

Figura 5. Estructura com-fusa de las ciudades latinoamericanas.



Elaboración propia a partir de Abramo, 2012, p. 66.

De este modo, se mantiene el dinamismo del mercado a través de una retroalimentación entre la estructura difusa y compacta, es decir, a través del ciclo de homogenización-diferenciación-homogenización. El uso del suelo com-fuso en la ciudad neoliberal —a la vez precarizadora y hedónica— garantiza unas altas tasas de rentabilidad al crear un uso tanto intensivo como extensivo del suelo, tanto en lo formal como en lo informal. En ambos casos, el resultado ha sido una sociedad en la cual la desigualdad social y la segregación socio-espacial se han incrementado a causa de los procesos del libre mercado.

6.5 Construcción de Medellín y el Valle de Aburrá como ciudad com-fusa

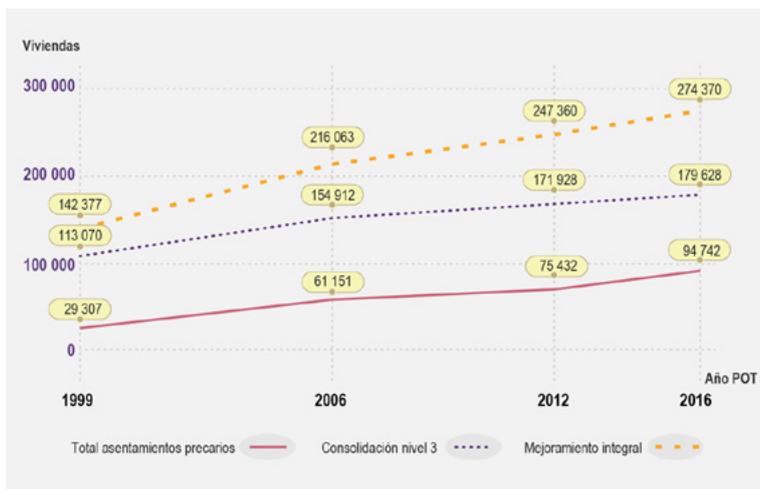
Los procesos de construcción de la metrópoli de Medellín han seguido las presiones de la ciudad com-fusa, tanto en la ciudad formal

como en la informal, especialmente a partir de la primera década del siglo XXI. La ilusión por construir un nuevo plan que controle el crecimiento y organice el territorio siempre ha sido una promesa incumplida de los planes, tanto públicos como privados, sin importar si se habla de ciudad compacta, ciudad inteligente, ciudad innovadora, ecociudad u otras.

Por una parte, la ciudad informal del Valle, con sus asentamientos precarios, se mantuvo en un significativo crecimiento de viviendas totales a pesar de los esfuerzos realizados bajo el discurso denominado Urbanismo Social (Quinchía Roldán, 2013). En el caso específico de Medellín llegan a contarse 274.370 viviendas para el 2016 ubicadas en zonas de mejoramiento integral y de consolidación nivel 3⁷; esto equivale a un estimado de 700.000 habitantes (AMVA y EAFIT, 2018, p. 237). A través de la figura 6 se puede visualizar el proceso histórico de incremento de estos habitantes. Así, la curva de “consolidación nivel 3” tiende a estabilizarse, lo que quiere decir que el porcentaje de nuevos habitantes en esta clasificación disminuye constantemente en cada una de las secciones temporales analizadas. Aun así, la curva del “mejoramiento integral de barrios” —es decir, de quienes están en peores condiciones—, tuvo una etapa de estabilización entre 2006-2012, pero un nuevo incremento porcentual entre 2012-2016.

7 “Mejoramiento Integral (MI): Déficit crítico de la espacialidad privada, la pública y el equipamiento colectivo, condiciones muy precarias en el urbanismo y ocupación ilegal del suelo. El objetivo es la regularización del asentamiento y el mejoramiento integral de todos los elementos o atributos del territorio. [...] Consolidación en Nivel 3 (CN3): Déficit crítico de la espacialidad pública y el equipamiento colectivo. Reconoce en el espacio privado niveles aceptables de consolidación que pueden responder a dinámicas propias de los pobladores, pero una necesaria intervención del Estado en los sistemas de infraestructuras, espacio público y equipamiento social, acción de generación de nuevas dotaciones urbanas.” (Departamento Administrativo de Planeación, 2005, p.21)

Figura 6. Asentamientos informales en Medellín con base en evaluación y diagnóstico POT (2014) e instalaciones residenciales EPM (2016).



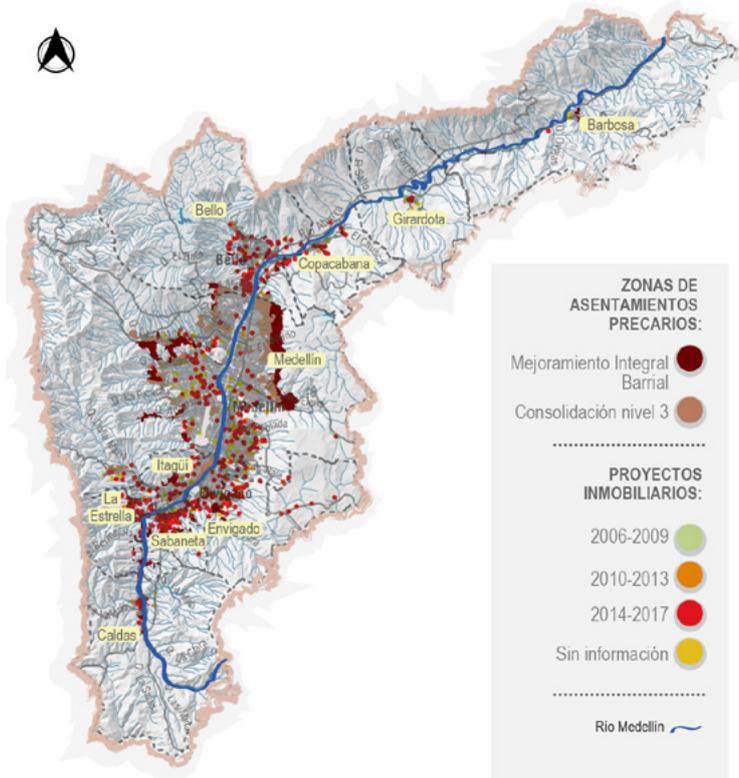
Elaboración propia a partir de AMVA y EAFIT, 2018, p. 236.

Asimismo, la figura 7 da cuenta del despliegue espacial de estos asentamientos precarios en el Valle de Aburrá, a través del cual se reconoce que las zonas de Mejoramiento Integral de Barrios tienden a ubicarse en las zonas más periféricas del territorio. También presenta el acelerado proceso de urbanización de la ciudad formal, a partir de la densificación de las zonas urbanas y la construcción sobre las zonas suburbanas y rurales. El crecimiento exagerado de las licencias otorgadas, el cual pasó de 3.441 en el 2005 a 19.036 en 2016 (AMVA y EAFIT, 2018, p. 244), da cuenta de este fenómeno y es una expresión del poder social, político y económico que la industria constructora ha consolidado en el territorio.

Es interesante reconocer la ausencia de las licencias de construcción en las zonas de asentamientos informales. El acceso al suelo urbano para grandes sectores sociales se dio y se da a través de la ciudad informal, donde se han consolidado formas particulares de producir el hábitat. La consolidación de las zonas de la ciudad informal mejor localizadas, más antiguas, se densifican a través de la autoconstrucción y reciben los beneficios de nuevos equipamientos sociales, espacios

públicos e infraestructura. Siguen la lógica de la ciudad compacta. Aun así, el asentamiento en zonas súper-periféricas se mantiene como la alternativa para que nuevos pobladores se acerquen a las promesas de la vida urbana contemporánea y sigan la lógica de la ciudad difusa y la expansión urbana informal (Abramo, 2013).

Figura 7. Zonas de asentamientos precarios y proyectos inmobiliarios aprobados en el Valle de Aburrá.



Elaboración propia a partir de AMVA y EAFIT, 2018, p. 235, 245.

La profesora Gaviria Gutiérrez (2009) realiza un análisis sobre el fenómeno de suburbanización que se intensificó en las primeras dos décadas del siglo XXI y que afecta especialmente las laderas altas del Valle de Aburrá, el altiplano del Valle de San Nicolás y el Valle del río Cauca en el occidente cercano. Estas tres zonas cumplen funciones ambientales claves para toda la población antioqueña pero, a la vez, son altamente vulnerables. La muestra más evidente de este proceso está marcada por la aparición de un gran número de urbanizaciones campestres o semi-campestres y de centros comerciales en lo que era, hasta hace unos pocos años, la zona periférica de la ciudad; su borde urbano-rural. Este proceso se inserta en la estrategia de organización territorial conocida como Los Tres Valles (Universidad del Rosario y Comisión Tripartita, 2012).

Las inversiones en infraestructura vial requeridas por esta suburbanización, así como los costos de la expansión de los servicios públicos domiciliarios, terminan por demandar más recursos de los que reciben las administraciones locales por los impuestos prediales. Esto sucede debido a la monofuncionalidad de las actividades en las zonas de suburbanización; es decir, a los pocos intercambios comerciales que un “municipio dormitorio” posibilita, pues se tiende a unidades cerradas de las que los habitantes salen en las mañanas y vuelven al final de las tardes (Gaviria Gutiérrez, 2009, pp. 72-74). La figura 8 da cuenta del gran impacto que este tipo de urbanización extensiva genera sobre el territorio a partir de alteraciones en la hidrografía, la contaminación del suelo y del aire, el deterioro de los equilibrios ecosistémicos, entre otros.

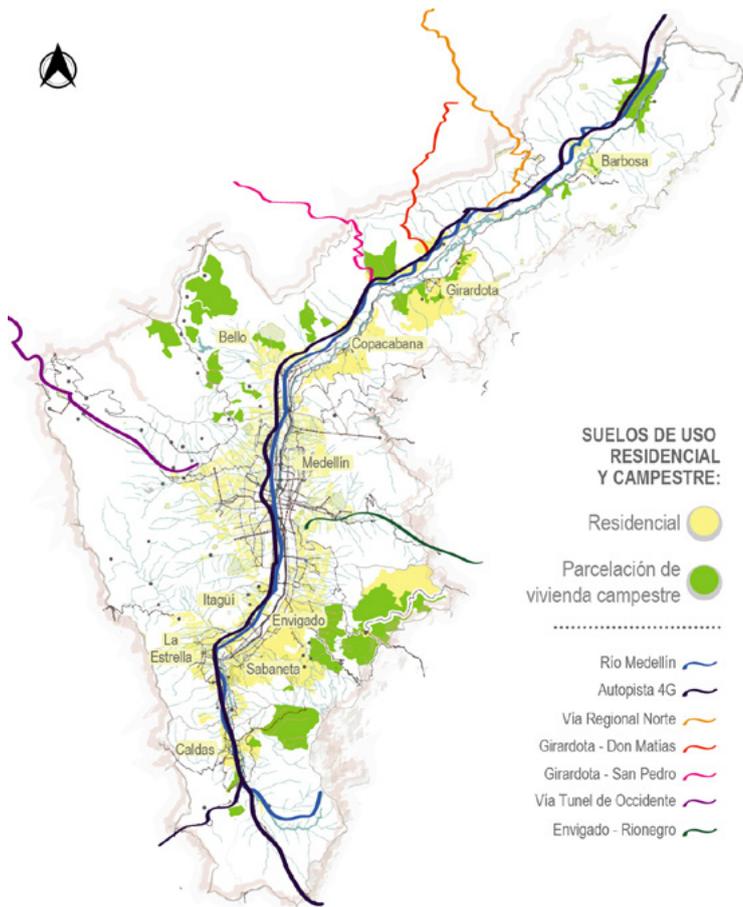
Figura 8. Proceso de suburbanización en el Alto de Las Palmas, Medellín.



Obtenido a través de Google Maps, 2022.

A partir de estas dinámicas territoriales, aparece el proceso de suntuarización del suelo rural, en el cual el campesino tradicional es desplazado por habitantes de clase media y alta de la ciudad, y el territorio cambia sus usos para nuevos fines recreativos y de segundas residencias, facilitados por megaproyectos viales como el Túnel de Occidente y la avenida Las Palmas. El nuevo Túnel Aburrá-Oriente, el cual conecta a Medellín con el Valle de San Nicolás, probablemente intensificará este fenómeno en los próximos años (Fernández Gómez y Pineda Núñez, 2020). Así, mientras el valor del suelo incrementa y beneficia los capitales urbanos, la economía campesina y la competitividad agrícola de la zona se ven gravemente afectadas. Las funciones de los habitantes tradicionales se modifican y los campesinos comienzan a ejercer las tareas de mayordomos o empleadas domésticas. La figura 9 da cuenta de las extensas zonas que, a lo largo de todo el valle, sirven como parcelaciones de viviendas campestres formales.

Figura 9. Uso del suelo residencial en el AMVA.



Elaboración propia a partir de AMVA y UNaL, 2018, figura 58.

Para controlar este tipo de fenómenos, la planeación urbana retorna a unos modelos de clasificación de los usos del suelo en el territorio nacional, regulados en Colombia a partir de la Ley 388 de

1997, la cual opta por el suelo como marco ordenador del territorio⁸. Esta ley clasifica el suelo en suelo urbano, suelo de expansión urbana, suelo rural, suelo suburbano y suelo de protección (Congreso de Colombia, 1997, art. 34°-38°). Cada una de estas clasificaciones delimita una zona que tiene funciones sociales, ambientales y económicas necesarias para que la región se mantenga estable y se pueda cumplir con los principios del ordenamiento territorial: la función social y ecológica de la propiedad, la prevalencia del interés general sobre el particular, y la distribución equitativa de las cargas y los beneficios (Congreso de Colombia, 1997, art. 2°).

Aun así, en el Valle de Aburrá parece que las proporciones entre las clasificaciones del suelo se están desequilibrando. Muestra de esto es que, entre 1992-2005, hubo un promedio de aumento de suelo urbano de 88 hectáreas por año pero, entre 2005-2015, un promedio de 492 hectáreas por año, lo cual da como resultado 5166 hectáreas de nuevo suelo urbano entre 1992 y 2015 (AMVA y EAFIT, 2018, p. 152). Medellín, Envigado y Bello han sido los municipios que más participación en la expansión de suelo urbano tienen en estos períodos, casi siempre sobre las zonas de laderas altas de sus territorios. Las dinámicas de la ciudad com-fusa neoliberal han hecho que se incumplan los principios del ordenamiento territorial y que prevalezca la función económica, el interés particular y la distribución inequitativa de cargas y beneficios.

Todos estos planes y modelos se han adaptado al Modelo Medellín, el cual apunta a la cooperación entre Estado, empresa y universidad. Aun así, es relevante señalar que la capacidad estatal para controlar las dinámicas del mercado es considerablemente limitada, en especial en territorios como el estudiado, en los cuales la reproducción del capital se da, intensamente, a través del mercado inmobiliario. Actualmente, grandes empresas del territorio incursionan o invierten en este mercado: Grupo Argos, Bancolombia, Valores Simesa, Fabricato, entre otros. En el territorio metropolitano, por su uso de suelos com-fuso, el mercado formal inmobiliario tiende a

8 Hay algunas reflexiones que plantean que no debería ser el suelo el que produzca el marco del ordenamiento territorial, sino el agua. La Alcaldía de Medellín, el AMVA, CORNARE y CORANTIOQUIA se han acercado a este tipo de propuestas a través del Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca Hidrográfica (POMCA) del río Aburrá en 2007 y en 2018.

apoyar y presentar estrategias de ciudad compacta en unos municipios, y ciudad difusa en otros para mantener altas rentas a través de ambas configuraciones espaciales. Mientras que Medellín, Sabaneta e Itagüí tienden a compactarse, Envigado, Caldas y Bello tienden a extenderse. Estos estudios, planes y modelos, de gran influencia en el territorio, guardan un silencio sistemático en lo que respecta a una explicación conceptual de las causas de estos fenómenos y su influencia en los usos del suelo.

Dicho punto ciego se reproduce y escala desde instituciones financieras internacionales como el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional y el Banco Interamericano de Desarrollo hasta llegar a estudios nacionales y locales como BIO2030, el POT 2014 y el PEMOT, a partir de mecanismos y formas de conocimiento aparentemente neutrales y respetadas por no tener una postura ideológica. Aun así, se plantea que el conocimiento —especialmente el que incide en las políticas públicas— siempre tiene una postura ideológica (Lander, 2008). El silencio de estos planes sobre los porqués de estos fenómenos es fuertemente ideológico.

Vale la pena una mención particular a Densurbam, un modelo recientemente creado para la toma de decisiones informadas a partir de las capacidades de soporte de territorios específicos del Área Metropolitana. Este modelo pretende articular las estrategias del PEMOT con los ODS a partir de un amplio número de variables y, así, poder realizar una planificación del territorio desde la capacidad de soporte urbano-ambientales. En Densurbam hay una corta sección en donde se referencian los conceptos de bienes comunes de Elinor Ostrom, de justicia de John Rawls, de urbanismo de David Harvey y del derecho a la ciudad de Henry Lefebvre (AMVA y EAFIT, 2018, pp. 530-532). A pesar de que su presencia no parece modificar sustancialmente el enfoque general del estudio y el modelo que se crea, esta es una entrada interesante para realizar debates de base con las explicaciones estructurales que está dando la institución metropolitana.

6.6 Consideraciones finales

Con motivo de esta compleja dinámica territorial, el crecimiento urbano insostenible del Valle de Aburrá ha abandonado la construcción en las zonas seguras ante fenómenos geológicos, con buena accesibilidad y conectividad; zonas como en las que sus cascos urbanos se construyeron inicialmente. La nueva ocupación formal e informal, de carácter extensivo e intensivo a la vez, se realiza en las laderas altas del Valle o en las fronteras con el Valle de San Nicolás y el occidente cercano. Debido a todos los elementos anteriormente presentados, las preguntas que retan a la metrópoli del Valle de Aburrá son semejantes a las que muchas otras ciudades del mundo enfrentan; no obstante, el valle estrecho en el que se construyó la segunda ciudad más grande de Colombia hace que estas cuestiones sean especialmente urgentes para este territorio. ¿Qué tipo de transformaciones económicas y políticas serían necesarias para que la construcción de la ciudad en el siglo XXI no dependa de la gentrificación sistemática ni se conviertan en otro plan ignorado por las dinámicas del capital global financializado?

Continuar la búsqueda infinita por un nuevo modelo de planeación urbana e intervención que solucione los conflictos y contradicciones del sistema no es más que una ilusión idealista y funcionalista basada en una muy reevaluada noción de urbanismo moderno (Castrillón Aldana y Cardona Osorio, 2014). La confianza en hallar una solución exclusivamente técnica no solo es ingenua sino, además, complaciente con el sufrimiento de enormes sectores de la sociedad sin los cuales no puede mantenerse el orden establecido con sus pocos ganadores. Ni los modelos de ciudad difusa o compacta, ni un nuevo modelo que empaquete la misma idea de “replicable a cualquier territorio del mundo y fácilmente ejecutable siguiendo un manual”, podrán evitar la incómoda pero inevitable tarea de reconocer los diferentes espacios sociales superpuestos y contradictorios, así como los conflictos y las demandas por la justicia espacial que estos producen (Harvey, 1996; Abramo, 2013; Lefebvre, 2022).

Darle la espalda a la realidad histórico-geográfica del territorio y al análisis de las relaciones de poder político-económicas que la rodean es lo que ha llevado a la construcción y expansión in-

sostenible de la metrópoli de Medellín. Esta ciudad que dice estar comprometida con el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes mientras que, con sus acciones y silencios, fomenta el incremento constante de sus niveles de desigualdad. El territorio requiere menos planificación desde una postura idealista y más desde una mirada crítica y reflexiva. Lo positivo del Modelo Medellín no es su inserción en un modelo basado en la filantropía y la alineación con las instituciones financieras internacionales, sino los avances que sus propias contradicciones han permitido en cuanto a procesos político-económicos de descentralización y al reconocimiento de la dignidad de todos sus habitantes.

6.7 Referencias

- Abramo, P. (2012). La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. *Eure* 28 (114), pp. 35-69.
- Abramo, P. (2013). Mercado informal y producción del hábitat: la nueva puerta de acceso a los asentamientos populares en América Latina. En Bolívar, T. y Erazo Espinosa, J. (Coord.) *Los lugares del hábitat y la inclusión* (pp. 29-58). Quito: FLACSO, CLACSO y Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda.
- Álvarez, V. (1996). Poblamiento y población en el Valle de Aburrá y Medellín 1541-1951. En J. O. Melo (editor) *Historia de Medellín* (pp. 57-84). Medellín: Compañía Suramericana de Seguros.
- AMVA y EAFIT (2018). *Capacidades de soporte urbano-ambientales para el territorio metropolitano del Valle de Aburrá: Densurbam*. Área Metropolitana del Valle de Aburrá y Centro de Estudios Urbanos y Ambientales (urban): Medellín.
- AMVA y UNal (2018). *Atlas Cartográfico 2018-2030*. Área Metropolitana del Valle de Aburrá y Universidad Nacional de Colombia: Bogotá.
- AMVA y UPB (2007). *Estudio de la forma y el crecimiento urbano de la región metropolitana. Fase 1: Mapeificación del crecimiento urbano del Valle de Aburrá*. Medellín: Editorial Artes y Letras

- Angel, S., Arango-Franco, S., Liu, Y., Blei, A. M. (2018). The shape compactness of urban footprints. *Progress in Planing* [artículo aceptado en proceso de publicación]. Recuperado de: <https://doi.org/10.1016/j.progress.2018.12.001>
- Arango Restrepo, M. (1988). El desarrollo de la agricultura. En J. O. Melo (director general) *Historia de Antioquia*. (pp. 225-247). Medellín: Suramericana de Seguros, Editorial Presencia.
- Bazant, J. (2010) Expansión urbana incontrolada y paradigmas de la planeación urbana. *Espacio Abierto Cuaderno Venezolano de Sociología* 19 (3), pp. 475-503.
- Castrillón Aldana, A. y Cardona Osorio, S. (2014). El urbanismo y la planeación moderna. Glocalidades en la formación de la modernidad urbana de Medellín. *Revista Historia y Sociedad* 26, pp. 17-51
- Congreso de Colombia (julio 18 de 1997). *Ley 388 de 1997*. Recuperado de: http://www.minambiente.gov.co/images/normativa/leyes/1997/ley_0388_1997.pdf
- DANE (2019). *Censo Nacional de Población y Vivienda 2018: Colombia*. Recuperado de: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivienda-2018>
- Departamento Administrativo de Planeación (2005). *Conceptos básicos del Plan de Ordenamiento Territorial*. Recuperado de: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3204/1/CartillaPot.pdf>
- Ellen MacArthur Foundation (2013). *Towards the circular economy 1: Economic and business rationale for an accelerated transition*. s.i.: Ellen MacArthur Foundation: sin información. Recuperado de: <https://www.ellenmacarthurfoundation.org/assets/downloads/publications/Ellen-MacArthur-Foundation-Towards-the-Circular-Economy-vol.1.pdf>
- Fernández Gómez, C. E. y Pineda Núñez, O. (2020). Megaproyectos de infraestructura vial en el Oriente Antioqueño y particularidades de Rionegro. Análisis a partir del Túnel Aburrá-Oriente y la Doble Calzada Oriente. En Carmona Londoño, L. S. y González Serna, A. (compiladoras). *Expresiones de conflicto y poder en el Oriente Antioqueño* (pp. 91-121). Medellín: Editorial Universidad Pontificia Bolivariana

- Foladori, G. (2018). Educación ambiental en el capitalismo. En *Pesquisa em Educação Ambiental* 13 (1), pp. 48-57. Recuperado de: <https://doi.org/10.18675/2177-580X.vol13.n1.p48-57>
- Gaviria Gutiérrez, Z. (2009). La expansión urbana sobre las periferias rurales del entorno inmediato a la ciudad metropolitana. *Revista Soluciones de Postgrado EIA* 3, pp. 63-74
- Harvey, D. (1996). *Justice, Nature & the Geography of Difference*. Malden: Blackwell Publishing
- Jaramillo, R.L. y Perfetti, V (1993). *Cartografía urbana de Medellín, 1790-1950*. Medellín: Concejo de Medellín
- Lander, E. (2008). La ciencia neoliberal. *Revista Tabula Rasa* 9 (pp. 247-283). Recuperado de: <https://www.revistatabularasa.org/numero09/la-ciencia-neoliberal/>
- Lefebvre, H. (2022). *La revolución urbana*. Madrid: Alianza Editorial
- Llano, P. de (comisario) y Lizancos, P. (coordinación) (1997). *Le Corbusier: Viaje al mundo de un creador a través de veinticinco arquitecturas* [catálogo de exposición]. Fundación Pedro Barrié de la Maza: La Coruña
- PNUMA (2011). *Hacia una economía verde: guía para el desarrollo sostenible y la erradicación de la pobreza. Síntesis para los encargados de la formulación de políticas*. Recuperado de: www.unep.org/greeneconomy
- Poveda Ramos, G. (1988). Breve historia de la minería. En J. O. Melo (director general) *Historia de Antioquia* (pp. 209-223). Medellín: Compañía Suramericana de Seguros y Editorial Presencia.
- Poveda Ramos, G. (1996). Industrialización y economía, 1890-1950. En J. O. Melo (editor) *Historia de Medellín* (pp. 307-325). Medellín: Compañía Suramericana de Seguros.
- Quinchía Roldán, S. M. (2013). Discurso y producción de ciudad: un acercamiento al modelo de urbanismo social en Medellín, Colombia. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo* 6 (11), pp. 122-139.
- Rivera Pabón, J. A. (2016). Análisis geo-histórico del proceso de urbanización en América del Sur: de la ciudad indoamericana a la ciudad neoliberal. *Revista Perspectiva Geográfica* 21 (1), pp. 151-178
- Romero, J. L. (2011). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores
- Sánchez, G. (2009). Los estudios sobre la violencia: balance y perspectivas. En G. Sánchez y R. Peñarada (comp.), *Pasado y presente de la violencia en Colombia* (pp. 17-32). Medellín: La carreta editores, Universidad Nacional de Colombia.

- Sañudo Vélez, L. G. (2010). Ocio y vida cotidiana en Medellín en el siglo XX. En Domínguez, Eduardo, director. *Todos Somos Historia. Tomo 3: Control e instituciones*, (pp. 79-93). Medellín: Canal Universitario de Antioquia.
- Schnitter, P., Giraldo, M. L. y Patiño, J. M. (2006). La ocupación del territorio en el proceso de urbanización del área metropolitana del Valle de Aburrá, Colombia. *Scripta Nova Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales X* (218), pp. 1-12 (numeración propia). Recuperado de <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-83.htm>
- Universidad del Rosario y Comisión Tripartita (2012). *Tres Valles: el territorio de la economía. Una estrategia de ordenamiento económico-territorial para los valles de Aburrá, Occidente Cercano y San Nicolás de Antioquia*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario.
- Urban Networks (2016). *El modelo original de la ciudad-jardín (Garden City)*. Recuperado de: <http://urban-networks.blogspot.com/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html>
- Valencia Restrepo, J. (1996). La industrialización de Medellín y su área circundante. En J. O. Melo (editor) *Historia de Medellín* (pp. 475-486-325). Medellín: Compañía Suramericana de Seguros.