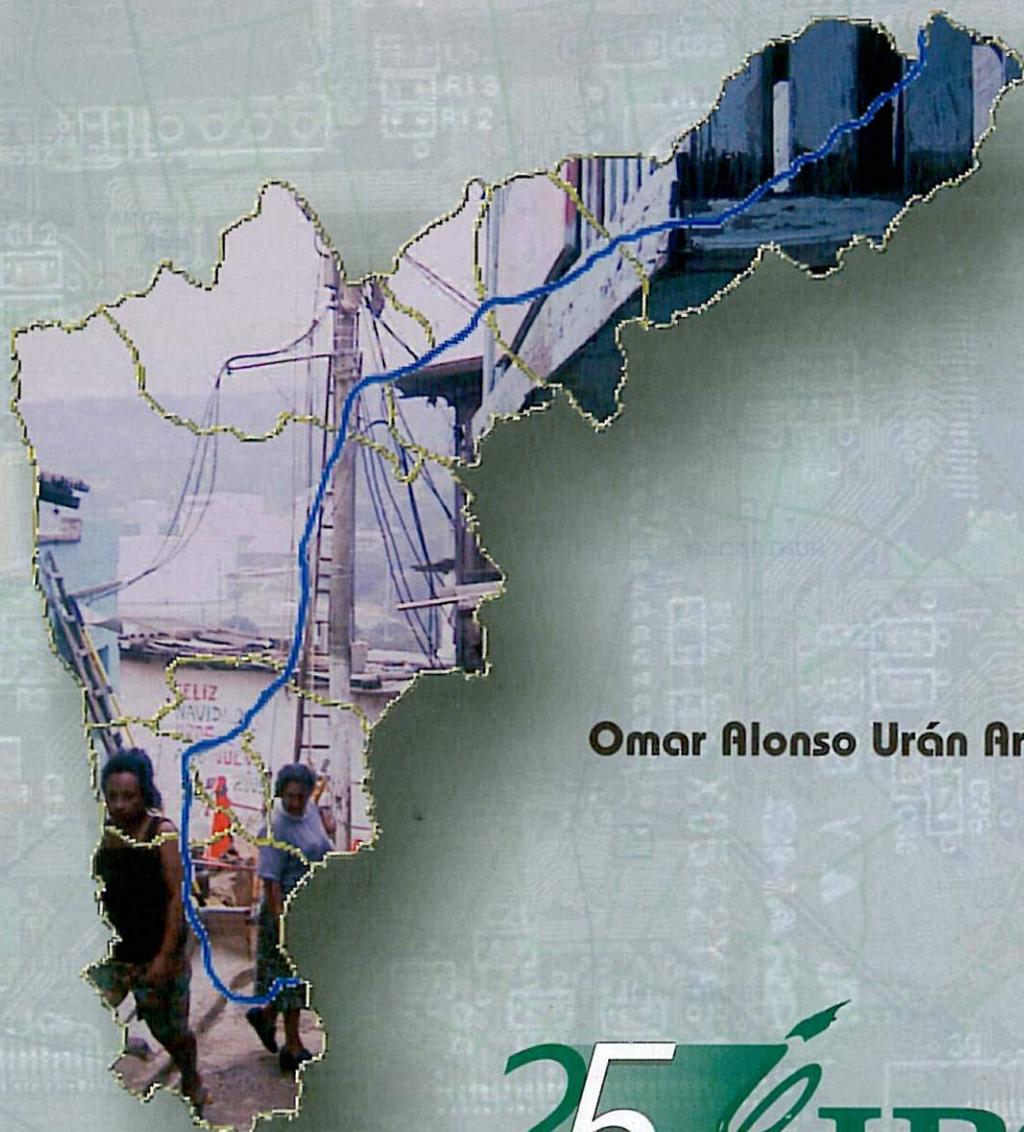


Cuadernos de democracia y ciudadanía
No. 5

Proyecto político de ciudad y desarrollo urbano y regional

**Aproximaciones al caso
de Medellín y el Valle de Aburrá**



Omar Alonso Urán Arenas

25 años  **IPC**
de la Corporación de Promoción Popular

Comprometidos con la Democracia, la Justicia y los Derechos Humanos

Proyecto político de ciudad y desarrollo urbano y regional

Aproximaciones al caso
de Medellín y el Valle de Aburrá

Escuela de Gobierno
Cultura Política y Políticas Públicas

Instituto Popular de Capacitación -IPC

Autor

Omar Alonso Urán Arenas

Sociólogo y Magíster en Estudios Urbano-Regionales

307.76

U721 Urán Arenas, Omar Alonso

Proyecto político de ciudad y desarrollo urbano y regional : aproximaciones al caso de Medellín y el Valle de Aburrá / Omar Alonso Urán Arenas. – Medellín : Instituto Popular de Capacitación, IPC., 2006.

57 p. : il., color, mapas, gráf. (Cuadernos de Democracia y Ciudadanía ; no.5)

Incluye anexos

ISBN: 978-958-97830-5-4

1. SOCIOLOGÍA URBANA – MEDELLÍN (ANTIOQUIA). 2. CIUDAD. 3. DESARROLLO URBANO. 4. DESARROLLO REGIONAL. I. Tit. Serie

PRIMERA EDICIÓN
INSTITUTO POPULAR DE CAPACITACIÓN -IPC
(DE LA CORPORACIÓN DE PROMOCIÓN POPULAR)
CARRERA 45 D N° 60-16
PBX: (57)(4) 284 90 35 / FAX: (57)(4) 254 37 44
A.A. 9690 - CORREO ELECTRÓNICO: ipc@ipc.org.co
PÁGINA WEB: www.ipc.org.co
MEDELLÍN - COLOMBIA, NOVIEMBRE DE 2006

CORRECCIÓN DE REDACCIÓN Y ESTILO:

CÉSAR AUGUSTO MUÑOZ RESTREPO

COMUNICADOR SOCIAL-PERIODISTA

CON EL APOYO DE:

TROCAIRE, IRLANDA

DISEÑO, DIAGRAMACIÓN, IMPRESIÓN Y CARÁTULA:

L. VIECO E HIJAS LTDA.

PBX: (57)(4) 255 9610

CORREO ELECTRÓNICO: lviecoehijasltda@une.net.co

NOTA: CUALQUIERA DE LOS CONCEPTOS AQUÍ RECOGIDOS PUEDE SER RETOMADO O TRANSCRITO,
CITANDO EL AUTOR Y LA INSTITUCIÓN EDITORA RESPECTIVA.

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	7
1.1. Perspectiva democrática y proyecto político de ciudad.	7
1.2. El territorio como dialéctica entre espacio y sujeto(s).	9
2. URBE Y CIUDAD: LA NECESARIA DISTINCIÓN	11
2.1. "La ciudad son los hombres" (y las mujeres, diríamos hoy).	13
2.2. Sobre cultura política y cultura urbana.	14
2.3. Instituciones políticas y proyecto urbano.	17
2.4. Ciudad y Nación.	20
2.5. El Desarrollo urbano como proyecto político.	24
3. PROYECTO POLÍTICO y DESARROLLO URBANO - MEDELLÍN Y EL AREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ	26
3.1. La configuración y sentido del trazado urbano fundacional de la ciudad.	26
3.2. El proceso de crecimiento urbano y la lógica de ocupación y uso del suelo: de la aldea a la urbe, y de la urbe a la metrópoli conurbada.	28
ANEXO 1	
BREVE HISTORIA DE LA EVOLUCIÓN ESPACIAL URBANA DE MEDELLÍN	43
ANEXO 2	
EJES Y PROYECTOS DE ACTUACIÓN ESPACIAL SEGÚN EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL VIGENTE	48
BIBLIOGRAFÍA	55

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Perspectiva democrática y proyecto político de ciudad.

La Ciudad no debe ser pensada sólo para conocer su historia y lograr desentrañar cualquiera de sus componentes y sus lógicas internas (sus llamados problemas) sino para dilucidar toda posibilidad de su desarrollo futuro en lo cual la asunción no es solo ineludible sino indispensable. (Viviescas, 2003)

Esta frase introductoria de Fernando Viviescas, parte tácitamente de asumir que el ser humano, antes que regirse exclusivamente por reglas y convenciones científicas es un ser-político, un *zoon politikon*. De allí, que no le sea suficiente el mero describir-explicar lo urbano, sino que reclame también compromiso con el devenir de la ciudad, con su proyecto de futuro. Esta perspectiva analítica asume de suyo un sesgo, un *bias* pragmático vs. la pretendida objetividad-lógica del positivismo cientifista, la cual, como ya se ha demostrado desde la filosofía negativa hegeliana -pasando por la sociología fenomenológica y el análisis estructural de redes- sólo existe en razón del mundo de vida circundante, de la posición estructural e interés vital del sujeto que observa el mundo, lo que de alguna manera nos recuerda a Heisenberg y su Principio de Indeterminación, así como a Einstein y su Teoría de la Relatividad.

El sujeto que observa, analiza, describe y explica la ciudad y su desarrollo urbano es a su vez un sujeto que precisa vivir y sentir este particular mundo social y biofísico, al cual no es inmune y del cual seguramente no saldrá intacto. Afección que provoca por lo menos un asumirse, un situarse frente al destino de la ciudad, tanto en términos de desencantarse y despre-ocuparse de la misma como de comprometerse y pre-ocuparse por su futuro. Mucho más cuando se trata de estudios e investigaciones sobre desarrollo urbano y gobierno de la ciudad, en tanto que los resultados y conclusiones de estos trabajos derivan en la crítica o apoyo -explícito o no- a determinado tipo de acciones individuales y políticas públicas.

De lo anterior, asumimos que la opción político-normativa con la cual se asume este trabajo está orientada por principios y valores democráticos, y que sí existen inconsistencias y tensiones conceptuales, estas deben ser tratadas en función de apuntalar un proyecto político democrático de ciudad, de avanzar en la búsqueda de un futuro digno y sustentable para la mayoría de seres humanos, de las ciudadanas y ciudadanos que moran en la urbe. En esto tan simple consiste nuestra actitud pragmática: nuestra acción investigativa está claramente interesada y orientada por un proyecto político democrático de ciudad que por lo menos garantice los siguientes criterios y necesidades:

- La más amplia dignidad material y reconocimiento subjetivo de sus ciudadanos y ciudadanas.
- El ejercicio del pensamiento crítico y la creatividad.
- La autonomía alimentaria de población.
- La producción y acumulación sostenible de riqueza, incluido el capital social.
- La no existencia de monopolios u oligopolios cerrados en los ámbitos del mercado y la producción.
- La más amplia y libre movilidad e intercomunicación de los(as) ciudadanos(as).
- El uso y consumo sustentable de sus recursos naturales.

En este mismo orden incorporamos al concepto de ciudad la reflexión que Sergio Boisier realiza en cuanto el concepto de región como algo que va mas allá de la meramente demarcación espacial o geográfica, asumiéndolo como territorio, espacio de sentido y poder, muy en especial en cuanto a su relación con otras regiones o ciudades, lo cual implica, para su despliegue y permanencia en el tiempo, espacio de un proyecto político:

Todas las regiones se encuentran en cualquier momento articuladas entre sí por relaciones de dominación y dependencia, jerárquicamente ordenadas. Se trata de la suboptimización de algunas partes del sistema mediante el uso de formas diversas de dominación que son expresión de la apropiación desequilibrada del poder político. En algunas ocasiones se frena el crecimiento económico y en otras se le estimula, pero se le pone al servicio de los intereses de la región que domina. Por eso, en función del desarrollo, se trata de romper esas relaciones de dominación, lo cual supone acumular poder político. Eso último se logra a través de la transferencia de poder político incorporada en un proyecto nacional descentralizador, mediante la creación de poder político a través del consenso político, el pacto social, la cultura de la cooperación y la capacidad de crear colectivamente un proyecto de desarrollo, de ahí la importancia del concepto de proyecto político regional como instrumento de creación de poder político. (Boisier, 1995).

Proyecto político que, según Boisier, debe responder por lo menos a los siguientes interrogantes: ¿qué producir y dónde vender y distribuir?, ¿qué perfil productivo regional elegir?, ¿cómo agregar progreso técnico a la producción regional?, ¿en qué cerrarse y en qué abrirse al mundo?, ¿qué proyectos desarrollar y cómo financiarlos?, ¿con qué recursos humanos se cuenta y cómo emplearlos?, ¿cuál es la imagen corporativa y cómo se promueve?

Esta reflexión sitúa al investigador(a) en una situación crítica de agente de transformación/conservación de la realidad, en tanto la observancia de una ética y unos principios democráticos, así como la respuesta a los anteriores interrogantes, implica un asumir y promover una línea de discurso y acción. Ello vuelve y se demuestra una vez más en el pensamiento complejo, en cuanto el individuo, como agente, no puede separarse de la estructura de la cual hace parte, aunque subjetivamente busque diferenciarse de la misma. Esta concepción la podemos encontrar incluso en los últimos trabajos de un pensador de

la escuela francesa de la regulación en cuanto a la *governance*, cuando manifiesta que “Los procesos de regulación y *governance* constituyen los objetos que llegan a ser regulados o gobernados por y a través de un tipo de auto-organización autorreferencial”, lo cual refiere al momento subjetivo de la regulación y la *governance*, incluso cuando se trate a la regulación como un proceso más sistémico-estructural y a la *governance* como un proceso más subjetivo y político: “...en ambos hay un interés en la constitución de la identidad, los intereses y la acción”. (Jessop, 1999)

De suerte tal que al preguntarse por la relación entre proyecto político de ciudad y desarrollo, la configuración urbana se despliega no solamente en un dispositivo teórico-metodológico, sino también en la proyección subjetiva resultado, por un lado, de la particular experiencia que de la ciudad y la urbe tiene el sujeto que se interroga y pre-ocupa por esta cuestión, y por el otro lado, de las opciones ideológicas asumidas y del particular espíritu de la época (*ZeitGeist*) en el cual se está envuelto, el cual se caracteriza hoy, en lo fundamental, por la dialéctica existente entre la globalización de la producción y los procesos culturales, con su incertidumbre frente a un futuro unívoco y armónico de la humanidad versus un cierto reposicionamiento de las ciudades como centralidades políticas y lugares de re-asunción de valores locales que buscan garantizar o re-construir el sentido de vida, la reproducción material y simbólica de sus pobladores.

1.2. El territorio como dialéctica entre espacio y sujeto(s).

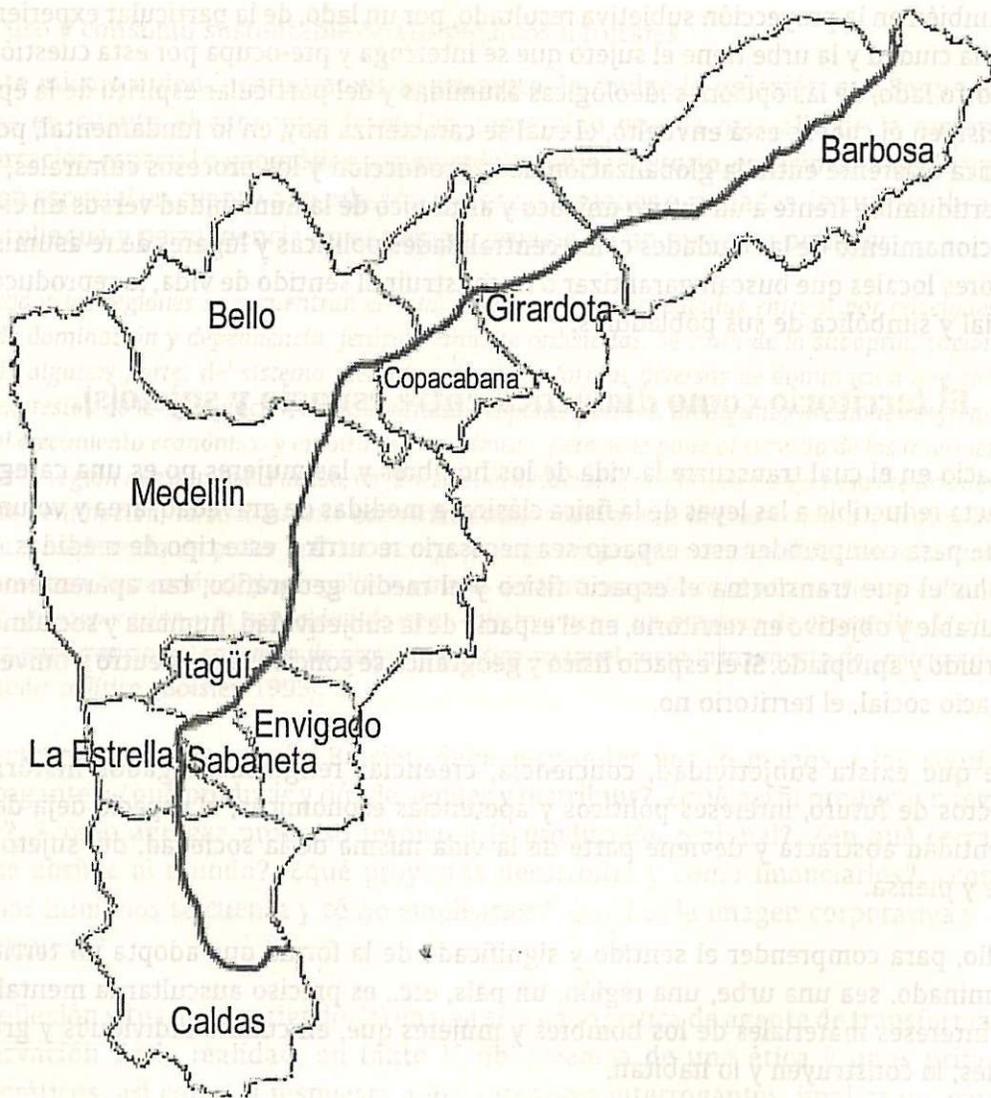
El espacio en el cual transcurre la vida de los hombres y las mujeres no es una categoría abstracta reductible a las leyes de la física clásica, a medidas de gravedad, área y volumen, aunque para comprender este espacio sea necesario recurrir a este tipo de medidas. Y es este *plus* el que transforma el espacio físico y el medio geográfico, tan aparentemente mensurable y objetivo en territorio, en el espacio de la subjetividad, humana y socialmente construido y apropiado. Si el espacio físico y geográfico se concibe como neutro y universal, el espacio social, el territorio no.

Desde que exista subjetividad, conciencia, creencias religiosas, legados históricos, proyectos de futuro, intereses políticos y apetencias económicas, el espacio deja de ser una entidad abstracta y deviene parte de la vida misma de la sociedad, del sujeto que siente y piensa.

Por ello, para comprender el sentido y significado de la forma que adopta un territorio determinado, sea una urbe, una región, un país, etc., es preciso auscultar la mentalidad y los intereses materiales de los hombres y mujeres que, en cuanto individuos y grupos sociales, lo construyen y lo habitan.

El territorio nos exige tener un método que integre en el espacio las prácticas simbólicas de identidad y diferencia, los intereses económicos de acumulación y supervivencia, y los ejercicios políticos de cooperación, dominación y resistencia. En esta dirección seguimos a Estébanez, Puyol & Méndez. (1988) en cuanto afirman que “Las estructuras territoriales

deben interpretarse como el resultado material y acumulativo de las actuaciones desarrolladas por unos agentes espaciales determinados, generadoras de conflictos en función del distinto uso que cada uno de ellos está interesado en otorgar al espacio".



2. URBE Y CIUDAD: LA NECESARIA DISTINCIÓN

“Vosotros mismos sois la ciudad, allí donde decidáis asentaros... son los hombres los que forman la ciudad, no los muros y los navíos sin ellos”

Tucides. Traducción de Thomas Hobbes citada por Joseph Rykwert (1985)

“La filosofía nace en la Pólis, Pólis debe ser tomado aquí en un sentido esencial: una colectividad humana que tiende a autogobernarse y autoinstituirse”.

Cornelius Castoriadis.

¿Por qué es necesario distinguir entre urbe y ciudad? A simple vista esta distinción parece innecesaria, sin embargo cuando observamos el despliegue físico y material de grandes conglomerados, verbo y gracia las áreas metropolitanas, asalta la pregunta por cómo se rige, evoluciona y gobierna esta estructura dominada paisajísticamente por calles y edificaciones. ¿Podiera esta estructura denominarse ciudad?, ¿acaso no sería mas correspondiente llamarla urbe?, ¿es acaso indistintito el uso de las dos categorías?

Para aclarar un poco la cuestión remitámonos a hechos concretos, cómo el de la conurbación y conformación de las áreas metropolitanas. Ellas están integradas por varios municipios, que en la mayoría de los casos tienen sus instituciones y autoridades independientes de la administración metropolitana. Si se tomase una fotografía área o satelital de estas áreas metropolitanas se notaría una cierta mancha homogénea que se esparce sobre el espacio geográfico, la cual uno está tentado a denominar inmediatamente como ciudad, dada la continuidad existente en el entramado de calles y avenidas.¹ Sin embargo, cuando uno se adentra un poco más en la dinámica social y política de este conglomerado puede percatarse que existen límites invisibles a simple vista que demarcan las jurisdicciones y autoridades de los diferentes municipios que conforman estas áreas metropolitanas,

1 Al respecto manifiesta Viviescas (2003): *“Las grandes metrópolis se multiplican como también la aglomeración de conciencia humana que es en esencia LA CIUDAD- se potencia la capacidad cognitiva y se amplía y complejiza la tendencia al examen y a la crítica y, en secuencia se dinamiza la perspectiva imaginaria por alcanzar otros mundos de referencia y de albergue para la existencia de los hombres y mujeres. Lo cual le permitan SER a la humanidad en el mundo en urbanización”.*

Por su parte, Naredo (1994) se aproxima a la ciudad como una *“sólida y sentida comunidad de objetivos e interés”*, manifestando que *“Esta dimensión comunitaria constituye así la pieza clave que permitió desde los tiempos antiguos la realización y el mantenimiento de ese instrumento material de vida colectiva que es la ciudad”.*

que en realidad subsisten, adyacentes unos a otros, con diferentes lógicas y procesos de participación política y ciudadana, que claramente diferencian un municipio del otro, en especial, a través de los planes de gobierno y desarrollo. Se trata, a pesar de conformar estos municipios una entidad fisico-espacial relativamente homogénea, de procesos políticos diferenciados, no obstante su necesaria y obligada interrelación.

Dado lo anterior, no podemos afirmar de manera inmediata que cualquier área metropolitana es una ciudad, aunque sí podemos afirmar que se trata una gran conglomerado urbano, de una gran urbe. Remitiéndonos un poco a los orígenes de la Ciudad-Estado, en la cual la noción de ciudad incluía el entorno rural del cual derivaba su sustento básico, podemos afirmar que toda ciudad comporta una fase, una realidad urbana, mas, no necesariamente toda urbe comporta una ciudad, en cuanto voluntad política colectivamente organizada. Y aunque entre ambas realidades existen momentos de convergencia e identidad, es necesario mantener claro el movimiento dialéctico que los diferencia, ello en la misma dirección que se identifican y diferencian cuerpo y mente, economía y cultura.

Pero, ¿por qué enfatizamos en este trabajo el momento de la diferencia entre urbe y ciudad?² Porque observamos que la común confusión entre ambas categorías dificulta un análisis más riguroso de la relación entre procesos fisico-espaciales y procesos socio-políticos. La urbe propiamente dicha nos remite a la realidad material, al resultado tangible de la acción humana, concretizada en la modificación concentrada del paisaje geográfico y que se caracteriza por un particular aglomerado de calles y edificaciones que representan en el espacio la particular evolución de la cultura y la economía humana. Un espacio consistente en lugares de producción y consumo, una espacialidad que es reconocida porque es una producción que a sí misma se consume (Dodge & Kitchin, 2001: 30). Por su parte, la ciudad se refiere al devenir subjetivo de la construcción y puesta en juego de una identidad colectiva con base en un referente histórico y espacial compartido. Podemos asumir la ciudad como una comunidad política, real o imaginada, que, parafraseando a Jessop (1999), en cuanto a la noción de Estado, precisa de “un conjunto de instituciones, organizaciones, fuerzas sociales y actividades socialmente incorporadas, socialmente reguladas y estratégicamente selectivas, involucradas en la realización de la ‘voluntad colectiva’.”

Por ello, a pesar de las diferencias intersubjetivas y materiales existentes se enfatiza que estas diferencias se dan en el interior de un horizonte de vida y destino mayoritariamente compartido por quienes habitan el espacio ocupado por la ciudad. Estas diferencias e identidades entre las personas y grupos sociales que conforman (y disputan) la ciudadanía, en cuanto al uso y apropiación del espacio, en conjunción con las determinantes del medio geográfico, dan como resultado una particular morfología y arquitectura, lo cual hace que una urbe se diferencia de otra, aunque compartan ciertos patrones espaciales, económicos y culturales.

2 Esta diferencia entre urbe y región también nos remite a lo que Helmsing (1998) señala en cuanto a la discusión y distinción entre espacio y región. “...mientras Hiernaux & Lindon (1997) reconceptualizan la regionalización como un proceso descendente, que es inherente a alguna división espacial del trabajo, partiendo para ello de que la globalización crea y articula espacios que son territorialmente discontinuos, Scott & Storper (1992) redefinen el desarrollo regional examinando la interacción entre el sistema espacial de producción y las respuestas territoriales. La región es definida así como un agregado de plantas y de firmas que hacen parte de una trayectoria común que implica toda la coordinación regional de actores, incluyendo el gobierno”.

2.1. “La ciudad son los hombres” (y las mujeres, diríamos hoy).

Es en esta dirección que entendemos la diferencia y complementariedad entre Ciudad y Urbe. La ciudad, en cuanto polis, es fundamentalmente una construcción política, cimentada en una serie de relaciones históricas que dan base a la configuración simbólica de un nosotros(as), el cual, a pesar de las contradicciones y tensiones que se dan en su interior, se percibe como proyecto y horizonte de futuro compartido o deseado. Por su parte, la urbe³ es la huella que en el espacio deja la ciudad, el entramado que sirve o ha servido de protección a la comunidad política. Su diseño y trazado corresponde a la concepción del mundo, de las relaciones entre los humanos, y de estos con la naturaleza, que una determinada formación social tiene en un tiempo y un espacio específicos.

De allí, que aunque diferentes, urbe y ciudad establecen una relación dialéctica entre sí. Es por ello que a partir de la forma urbana es posible inferir hipótesis sobre la ideología o visión del mundo que tienen los distintos grupos y clases sociales que integran la ciudad, especialmente los grupos dominantes y dirigentes. De manera similar, el grado de articulación, conflicto o desacople entre los diferentes grupos, tanto en cuanto a sus intereses como en cuanto su proyecto político imaginado, dejará su impronta en el espacio, principalmente en términos de integración, segregación o fragmentación del territorio urbano.

Areverse a leer la urbe a modo de palimpsesto es atreverse a indagar por los diferentes proyectos políticos de ciudad o región que sobre este espacio han existido, buscando indagar la coherencia entre proyecto político y proyecto de desarrollo urbano, en términos de la sostenibilidad social, económica y ambiental de este territorio.

De allí que una cabal comprensión de las ideologías e imaginarios políticos, especialmente de las clases sociales con mayor contradicción o conflicto entre sí, es de vital importancia para entender las contradicciones que suceden en el espacio urbano, y de manera similar, siguiendo a Henry Lefebvre (1981)⁴, comprender cómo estas clases y grupos sociales racionalizan las contradicciones que emergen del espacio urbano es importante para vislumbrar la sostenibilidad de sus proyectos políticos.

3 En cuanto al origen de la palabra Urbe, Rykwert (1985, p. 154) la sitúa durante la edad de hierro: “los autores clásicos se sintieron atraídos por la idea de derivar la palabra Urbs, ‘ciudad’, de Urvum, la curva de la reja del arado, o de Urvo, aro en redondo, y también de Orbis, una cosa redonda, un globo, el universo.” Toda esta reflexión, a propósito de los ritos de demarcamiento espacial que significaban el territorio más propio de la ciudad, su adentro y su afuera.

4 En el trabajo *La Producción del Espacio* (1981), citado y desarrollado por Cuervo y Gonzáles (1997: 100 – 110), Lefebvre realiza un gran esfuerzo por construir una “economía política de la producción del espacio”, para lo cual propone una diferenciación central entre contradicciones del espacio y contradicciones sociales en el espacio, partiendo de asumir que el espacio natural geográfico es un bien escaso que a su vez es geolocalizable.

2.2. Sobre cultura política y cultura urbana.

Partiendo de las premisas arriba definidas, podemos afirmar que cada formación social construye a partir de su devenir histórico sus prácticas, sus reglas de acción colectiva y toma de decisiones políticas que cristalizan en variadas formas institucionales, tanto en ámbitos simbólicos como organizativos. A este conjunto de prácticas e instituciones que regulan y orientan el ámbito de lo público y de las decisiones colectivas es lo que hemos dado en llamar *cultura política*. Traducido a la realidad contemporánea, ello tiene que ver fundamentalmente con la relación entre las formas y contenidos de la organización política explícita del poder (administración pública, partidos, movimientos sociales, grupos de presión) y las formas más implícitas y veladas del mismo (redes y grupos de interés que ejercen su influencia de manera velada a través de instrumentos de gestión privada). De una u otra manera, la cultura política se traduce en acciones y decisiones que impactan de manera directa o indirecta la configuración del espacio urbano y su entorno regional.

El espacio urbano así configurado, a la vez que es resultado de las acciones y decisiones políticas de la ciudad (y de quienes se oponen a ella), ejerce a su vez una gran influencia en la vida cotidiana de quienes allí habitan o de quienes derivan su economía de las actividades allí localizadas. Los pobladores de la urbe deben adaptar sus actividades y comportamientos a las restricciones y posibilidades que caracterizan este espacio, el cual puede bien facilitar la comunicación, tránsito y movilidad, o por el contrario, obstaculizar, interponer barreras (o no construir los puentes y avenidas necesarias) para que una particular clase de habitantes no se comuniquen con los otros. De esta manera, la configuración del espacio urbano influye

A propósito de este enfoque, Cuervo & González (100) afirman: *"si el espacio fuese un medio neutro en el cual las relaciones sociales se inscriben sin interferencia alguna, el estudio del espacio social podría abordarse de la forma como Castells, Lipietz o Pradilla lo proponen, es decir, como despliegue, particularización o implantación. Sin embargo, las relaciones entre la sociedad y sus espacios no son tan simples ni transparentes. Es indispensable, por tanto, descifrar sus peculiaridades. Varias consideraciones son propuestas por Lefebvre: la ambivalencia, la arquitectónica, la polivalencia y la pluralidad."*

1. La ambivalencia: el espacio social es obra y producto. Como producto la urbe es racionalizable, estandarizable en su producción temporal y en su encadenamiento a la especialidad. Como obra, cada urbe es única e irrepetible *"Es resultado de un procedimiento cuyo propósito esencial es comunicar, expresar, sentir"*.

2. La arquitectónica, parte de asumir que *"el tiempo se inscribe en el espacio y, como resultado, el espacio adquiere una temporalidad propia, que no es idéntica a la de aquellos fenómenos que le sirvieron de elementos constitutivos"*. (103)

3. La polivalencia, pluralidad de valores y contenidos que se le pueden asignar al espacio social, *"Producto que se utiliza, se consume, pero también medio de producción"*. (103)

4. La diversidad, *"no hay un espacio social sino varios espacios sociales e incluso una multiplicidad indefinida al interior de la cual el término 'espacio social' denota el conjunto no enumerable. En el transcurso del crecimiento y del desarrollo ningún espacio desaparece. Lo mundial no anula lo local... Los espacios sociales se compenetran y/o superponen"* (Lefebvre, 1981:103-104).

La producción del espacio social respondería a la interacción de tres grandes planos: la práctica espacial, las representaciones del espacio y los espacios de representación.

1. La práctica espacial se asocia al aspecto funcional de la producción del espacio y la reproducción social.

2. Las representaciones del espacio, es el espacio concebido por los individuos y sus convenciones colectivas, ciencias o ideologías, que alimentan la práctica espacial.

3. Los espacios de representación, *"vivididos mas que concebidos, no se restringen por la coherencia, tanto menos que por la cohesión... Tienen en la historia su origen, de un pueblo y de cada uno de los individuos que hacen parte de él... El espacio de representación se vive, se habla; tiene un nudo o centro afectivo, el ego, la cama, la casa, la plaza, la iglesia, el cementerio. Contiene los lugares de la acción y de la pasión, los de las situaciones vividas, por lo tanto tiene implícitamente el tiempo. De suerte que puede recibir varias calificaciones: lo direccional, lo situacional, lo relacional, porque él es esencialmente cualitativo, fluido, dinámico"* (Lefebvre, 1981:50-53).

Este último aparte se relaciona fuertemente con el concepto clásico de ciudad como lugar, más que meramente urbe, espacio geográfico.

enormemente en la comunicación, los hábitos y prácticas culturales y económicas de sus pobladores, lo que de hecho sirve para diferenciar una ciudad (en cuanto urbe) de otra.

Asuntos como el transporte público, la distribución y tamaño de los centros políticos y de los centros de mercado, de los lugares de recreación y deporte, entre otros, a pesar de las posibilidades y restricciones físico-geográficas del entorno, denotan a su vez una distribución territorial del ejercicio del poder, del grado de integración o exclusión de una formación social determinada. Por ello, es precisamente que la teoría y ejercicio del urbanismo no es una actividad meramente arquitectónica, figurativa y políticamente neutra, al contrario, el ejercicio del urbanismo es una de las maneras más concretas (en conjunto con el diseño de los regímenes de producción y acumulación de capital económico) a través de las cuales se expresa un proyecto político de desarrollo territorial, proyecto que ejercido y sostenido en el tiempo tiene a su vez la capacidad de moldear la cultura regional y sus prácticas concretas de territorialización y ser-en-el-mundo.

El espacio urbano así configurado, a partir de acciones políticas concientes e interesadas y hechos históricos acumulativos que se combinan en el presente, ejerce su particular influencia en los hábitos y costumbres de las personas que allí moran. Al hecho general de que la urbe sea el espacio de la aglomeración humana, en contraste a lo rural como espacio de su dispersión, se suma la particular manera por la cual la forma física urbana determina los flujos y movimientos, conexiones y desconexiones y de sus habitantes. Una urbe construida con amplios y generosos espacios públicos (parques, unidades deportivas, aceras peatonales, plazas de mercado, etc..) va produciendo un tipo de cultura urbana diferente de aquella otra urbe caracterizada por el carácter cerrado o privado de sus espacios de mercado, vivienda, encuentro o recreación. De manera similar al existir grandes barreras físicas (naturales o artificiales) que no faciliten la movilidad y acceso de unas partes de la urbe a la otra, va generando una serie de problemas de segmentación socio-espacial, muchas veces de exclusión, que redundan en grandes dificultades para generar procesos amplios de integración política de la ciudad.

Esta cuestión es mucho más importante en la medida que la mancha urbana se va expandiendo y densificando, tanto por procesos de crecimiento endógeno, como por procesos de inmigración, que es lo más frecuente. ¿En qué medida los nuevos pobladores se integran a la ciudad, la asumen como propia y pueden ejercer sus derechos políticos ciudadanos? o por el contrario, ¿hasta qué punto los(as) inmigrantes solo les interesa la urbe como un espacio de supervivencia y explotación económica individual, escasamente familiar, y no se sienten convocados por la construcción y sostenibilidad colectiva de la ciudad y su territorio urbano-rural?

Investigaciones realizadas desde diferentes perspectivas y latitudes (Stienen, 2003) van mostrando que en la mayoría de las veces, en la urbe contemporánea, los(as) inmigrantes, bien sean del propio país o de fuera del mismo, tienden a mantener fuertes vínculos con sus relativos de sus lugares de origen, a la vez que construyen fuertes vínculos de solidaridad con sus similares en la urbe en la cual residen, incorporando y adaptando estrategias de

supervivencia en un medio que se caracteriza por la velocidad, la multitud y el anonimato. Se van configurando y fortaleciendo de tal manera unos hábitos y prácticas de sobrevivir, de ser y estar en el espacio urbano, compartidas por un amplio número de grupos sociales que podemos caracterizar como cultura urbana. Es decir, una serie de símbolos y códigos compartidos que al dar cuenta de la realidad del hecho urbano, facilitan la interacción y supervivencia individual (o del grupo familiar inmediato) pero que no necesariamente dan cuenta de las necesidades y retos de supervivencia de lo público, de la ciudad misma en cuanto proyecto histórico.

De esta manera, se configura una situación que es crítica para el futuro de la ciudad, y depende en gran medida de cómo, bajo que parámetros y condiciones evoluciona la cultura urbana y cómo se relaciona y afecta ésta la cultura ciudadana, en cuanto decir y hacer político de los pobladores que se asumen como miembros activos en el destino de la ciudad. Esta evolución-configuración de la cultura urbana y su relación con la ciudad puede proyectarse y parametrizarse teniendo cómo referencia dos situaciones o escenarios extremos, entre los cuales pueden darse diversas situaciones intermedias.

En primer lugar, tenemos un escenario profundamente egoísta de "sálvese quien pueda", en el cual cada individuo, hombre o mujer, se asume como solo en el mundo y en confrontación con los(as) otros(as), en lucha permanente por sobrevivir en el espacio urbano, por maximizar las oportunidades que este espacio le brinda y por sortear de la mejor manera posible los riesgos y costos que implica habitar allí. En este escenario poco importan las normas colectivas, incluyendo las políticas y las de cuidar/comportarse bien en la urbe (urbanidad). En este caso, la ciudad solo es una idea vaga, que se asocia en lo fundamental al espacio de la aglomeración urbana, no teniendo sentido más allá de los edificios, las calles y el tránsito, en los cuales aparecen y desaparecen los rostros de los transeúntes, cuales íconos/fantasmas que recuerdan la humanidad que somos pero que no logran vincularnos a su historia o proyecto alguno compartido. En este escenario, el *habitus*, la cultura urbana, evoluciona de manera contraria a los requerimientos de un proyecto político sostenible de ciudad, en tanto que tiende a desaparecer el tejido social y político que le da sustento a la misma.

En segundo lugar, tenemos el "escenario de la urbanidad", un espacio en el cual la cultura urbana incorpora una serie de códigos y normas de comportamiento en (y cuidado de) la urbe, que además de ayudar a sobrevivir al individuo en el ambiente urbano hacen posible que este ambiente urbano se transforme y sea menos agresivo y amenazante contra el individuo mismo. Se trata de una situación en la cual, si bien, sigue existiendo un imperativo de supervivencia individual, el individuo incorpora a sus expectativas los costos (individuales y colectivos) de una actuación completamente desregulada y sin principios de solidaridad y economía de escala. En este sentido, individuos y grupos sociales incorporan y aceptan normas colectivas porque calculan que sus beneficios serán mayores que si actúan sin normas o coordinación alguna. En este escenario, la cultura urbana evoluciona de tal manera que facilita y hace posible la emergencia y sostenibilidad de proyectos colectivos de ciudad, no necesariamente basados en principios absolutos de identidad colectiva, pero

si en acuerdos y consensos políticos temporales, que a partir del monitoreo y evaluación pueden ser profundizados o replanteados.

De lo expuesto anteriormente, es posible deducir que la cultura urbana puede tener una definición general y diversas concreciones específicas. La definición general se acerca a todas aquellas prácticas y códigos de comportamiento que posibilitan al individuo interactuar, ser y estar en el ambiente urbano. Por su parte, las definiciones específicas son de carácter relativo, referidas a cada urbe en particular, por lo que requieren de la investigación concreta de cada situación dada. En este sentido, la definición general de cultura urbana debe estar acompañada de una definición específica si se quiere comprender la relación entre cultura urbana y proyecto político de ciudad en un contexto espacial e históricamente determinado.

En esta dirección, planteamientos políticos y consignas tales como "todas y todos somos ciudad", suponen la construcción o existencia de una cultura urbana favorable, una actitud proclive al cumplimiento y seguimiento de pactos y acuerdos, y ello en gran medida, como le hemos dicho más arriba, porque el mismo proyecto urbano deviene en gran parte como contenedor y contenido del proyecto y acuerdo político de ciudad, el cual a su vez expresa la manera como los individuos y grupos sociales que residen en la urbe se relacionan con el poder público, es decir, las prácticas de deliberación pública, elección de representantes, movilización ciudadana, establecimiento de alianzas y coaliciones, entre otras, que denotan el sentido de la cultura política, en cuanto conjunto de prácticas y códigos que develan el ser-en-la-ciudad, el ser sujeto de poder.

2.3. Instituciones políticas y proyecto urbano.

Gran parte de este conjunto de prácticas y códigos cristalizan en normas, reglas de juego, explícita y jurídicamente formuladas, que regulan los acuerdos, tensiones y conflictos entre ciudadanos(as), grupos y clases sociales. Esta cristalización normativa es el basamento de las instituciones y la institucionalidad que sirve de marco integrador de la ciudad y sirve de soporte al desarrollo urbano.

Estas instituciones pueden analizarse desde dos perspectivas interdependientes: una, que las asume como reglas de juego, prácticas y normas que regulan el comportamiento e interacción entre los individuos, bien sean estas de carácter social, económico o político (North, 1995); y otra, que las asume como organizaciones que regulan y recrean la conservación (y cambio) de los diferentes ámbitos que componen la sociedad (Castoriadis, 1996).

Las primeras, tienden a confundirse con la cultura misma, en tanto muchas veces devienen códigos inconscientes o que aparecen como dadas y naturales a los individuos. Podemos citar como ejemplo de ellas el uso del dinero y el matrimonio. Las segundas, por su parte, tienden a reconocerse por su visibilidad y materialidad, entre ellas, tenemos por antonomasia la organización político-estatal y las religiones eclesiales.

Cabe resaltar que lo que caracteriza una institución de otra práctica cultural o tipo de organización social, es que su desaparición o cambio significa a su vez un cambio, incluso refundación, del vínculo social, de la sociedad misma que sirve de referente y marco de integración a la ciudadanía. Desde este punto de vista, y siguiendo a Castoriadis, las instituciones emergen de realidades y situaciones históricas concretas, que a su vez, instituyen, dan cuerpo a una nueva realidad social, sea esta política, cultural o económica. Así, todo cambio social para poder ser duradero en el tiempo e institucionalizarse, necesita generar sus propias organizaciones institucionalizadoras (Lin 2001: 192),⁵ en doble sentido de normas y reglas de juego compartidas como en el de organizaciones que regulan la vida de los individuos, sus grupos y organizaciones en la sociedad.

La institución tiene a su vez otra doble lectura: cómo evidencia del poder instituyente de la sociedad es sinónimo de capacidad de cambio, pero desde otra perspectiva, es sinónimo de conservación del poder y las tradiciones. Sin embargo, lo cierto es que las instituciones realmente existentes dan cuenta de una realidad histórica, de la mentalidad, de la hegemonía ético-política, del estado de conflicto/consenso, del balance de fuerza y poder de los diferentes grupos que integran la sociedad.⁶

En esta dirección, la pregunta por instituciones propiamente urbanas nos remite a las prácticas de espacialización y territorialización de una determinada sociedad, así como a la necesidad de tener en cuenta las dependencias públicas, incluso mixtas y privadas, que tienen como tarea diseñar, construir y evaluar las formas del espacio urbano.

5 Organizaciones institucionalizadoras (*Institutionalizing organizations*) "are one special type of organizations whose purpose or mission is to train an indoctrinate actors with values and skills in performing rituals and behaviours associated with the prevailing institutions. They also differ from other organizations in that they process actors but do not employ or keep them." Estas organizaciones son tanto importantes para mantener un orden social como para construir uno nuevo. Lin, analiza en particular el caso de la revolución china, en lo que llama una institucionalización alternativa, y la estrategia educativa empleada para formar nuevos cuadros dirigentes que sostuvieran política y técnicamente la estrategia trazada por el partido, bien fuera en el ámbito económico como en el político administrativo.

6 Esta discusión se ha asumido en los años recientes por la Escuela de la Regulación, al tratar de explicar esa "caja negra" que desde su formalismo económico era el Estado. Discusión que los ha llevado a buscar la relación entre sistema social e integración social desde una perspectiva que se interroga el por qué la sociedad acepta o adopta ciertos mecanismos de regulación económica y por qué estos mecanismos se transforman. Todo ello, conlleva a una interesante discusión entre proyecto hegemónico e instituciones, tal como a continuación lo reseña Perkmann (1996):

"... institutions are, on the one hand, the material basis for a hegemonic formation and, on the other, since they are joint places of power, knowledge and spatial structure (De Certeau 1984), they both selectively constrain and enable the adoption of certain modes of calculation and procedures. Hegemony becomes the "reverse side" of regulation, a correspondence which Bertramsen (1991) has conceptualized in terms of Lockwood's distinction between "social integration" and "system integration". The concept of the "mode of development" represents this unity. Hegemony precariously secures the "social structure" upon which regulation is based in a specific historical conjuncture: the process of regulation therefore acquires the character of an ensemble of hegemonic practices. To put it in another way, such a "successful" link between hegemonic practices (as sedimented in institutional forms) and mode of regulation can be conceptualized in terms of the Gramscian "historical bloc". Basically, this refers to the degree of correspondence between the strategic dimension of a social formation and the (perceived) economic processes which escape from full intelligibility and controllability. A generalized example of this link between strategic and structural dimension is the ongoing restructuring of industrialized economies. The "unity" of institutional re-organization (i.e. competition state, decentralization of industrial relations and productivity regimes through innovation) cannot be perceived without considering the articulation of different projects, the relational positions between different actors involved one to each other and towards what is meant to be economic reality and finally the changing nature of actor's selfidentities within this process. This perspective, therefore, can offer an interesting means to investigate the often discussed problem of institutionbuilding and institutional change (Boyer/Hollingsworth 1995). Underlying regulation theory with antifoundational politics possibly leads to a reformulation of the conditions for stability and crisis of social formations. Economic processes, like other objects, are (and have to be) interpreted socially, and through that they are given a certain meaning, valid only in this specific context. The break down e. g. of a mode of development, like Fordism, therefore depends heavily on the discursive construction of the crisis and the emergence of competing projects. An explanation of a crisis cannot concentrate on a naturalizing interpretation of economic parameters as if there were an economic system which has to reproduce itself. Social crisis is not directly linked to accumulation dynamics though its interpretation is a very important factor. The crisis of the Fordist mode of development, therefore has to be conceived as crisis both of the fordist regulation and the fordist hegemonic project".

A este respecto se destaca cómo institución el espacio colectivo que rige la vida municipal, trátase de la forma más arquetípica, como lo era la asamblea de ciudadanos en la ciudad griega, o de la forma más contemporánea fundamentada en órganos colegiados como los Concejos municipales. Estas instituciones constituyen por excelencia la base de la integración política de la ciudad, la manera cómo la cual trata de resolver la dialéctica existente entre el conflicto de intereses particulares y la necesaria integración social y política de la misma. Estudiar la composición y evolución de los Concejos municipales no solo da cuenta de las relaciones políticas y de poder allí existentes, sino también de los particulares imaginarios y de las apuestas con las cuales las ciudades tratan de solucionar su proyecto político de futuro.

Las ciudades se caracterizan por ser gobernadas de manera colectiva, democrática, no monárquica o hereditaria. Esto es lo que las diferencia de ser meramente urbe, objeto enajenado por el poder otro. Una ciudad gobernada bajo métodos dictatoriales o plutocráticos es la negación de sí misma. Por ello, las reglas de la democracia son claves para entender la institucionalidad urbana, entre las cuales destacamos la alternancia del poder, la cual es clave para entender el papel y significado de otra institución como lo son las alcaldías. El alcalde o alcaldesa, posibilita canalizar las energías colectivas; está investido(a) de la confianza y legitimidad para orientar la ciudad hacia el futuro y ejercer el control-poder para mantener la unidad de la misma.

Pero cuando los(as) ciudadanos(as) no perciben que sus expectativas se realizan, que son defraudados y el futuro de la ciudad no se realiza, el primero o primera en ser responsabilizado es el alcalde o alcaldesa, y según el régimen municipal y electoral que la ciudad tenga, este(a) puede ser retirado(a) de su cargo y revocado(a) de su mandato, sin que se afecte substancialmente la estabilidad política de la ciudad, porque para ello existen otras instituciones que al ser contrapesos también balancean en épocas de crisis.

A la par de la evolución de los Concejos municipales se han ido desarrollando otras instituciones de carácter técnico y burocrático, las cuales en su mayoría han sido integradas por el Estado. Entre ellas destacamos como fundamentales las oficinas de catastro e impuestos, así como las de planeación urbana y obras públicas, a las cuales históricamente han estado vinculadas las funciones de vivienda, vías, parques públicos y aguas.

Pero no podemos dejar de lado la relación histórica existente entre el crecimiento de la urbe y el establecimiento de la iglesia monoteísta, en la doble acepción de la palabra: 1) Edificio, templo que sirve para celebrar colectivamente culto al dios respectivo, y algunas veces servir de morada de sus sacerdotes. 2) Congregación, conjunto de personas que comparten unas prácticas y creencias religiosas, y que en la mayoría de las veces se organizan de manera jerárquica. El edificio-iglesia, muy en especial los grandes templos (catedrales, mezquitas y sinagogas), emerge a condición de contar con un gran número de personas que pueden concurrir a ella y sostenerla. Es muy extraño encontrar grandes templos religiosos en áreas que no sean o que hayan sido urbanas.

No es de extrañar que a la par de la centralización del poder colectivo, en la urbe se vaya dando una reducción de dioses y religiones correlativa a la concentración de la población y de las actividades de producción, intercambio y residencia. La congregación, el conglomerado ciudadano precisa de sentidos y esperanzas que la pragmática política no permite y que solo la religión (incluyendo las ideologías) puede satisfacer. La relevancia de este hecho se percibe en el hecho que la mayoría de ciudades-urbe renombradas tienen una iglesia, un templo que las identifique y en la cual se celebran los más importantes ritos de transición vida-muerte. En la mayoría de los casos no se concibe una ciudad sin iglesia, éstas hacen parte de su historia y su presente urbano (físico y paisajístico) como de su devenir cultural.

En razón de lo anterior, podemos también afirmar que “la iglesia”, en su doble acepción, constituye un ejemplo clave de institución urbana por fuera del ámbito estatal, que al lado de instituciones como el Concejo Municipal, la Alcaldía y la burocracia-técnica estatal, es necesario tenerla en cuenta al momento de estudiar la dialéctica, la lógica y dinámica entre urbe y ciudad.⁷

2.4. Ciudad y Nación.

De la antigua Ciudad-Estado griega a la moderna ciudad inscrita dentro de un Estado-Nación (en tránsito a nuevas formas de ordenamiento político supra-nacional y descentralización regional), las nociones de Estado y ciudadanía se han transformado bastante y con ellas también las instituciones que posibilitan el vínculo social y la transformación físico-espacial de su territorialidad.

En la modernidad capitalista, la Nación constituye el horizonte político del vínculo social, la comunidad imaginada que posibilita la ampliación espacial de la ciudadanía (a despensas, en la mayoría de las veces, de la negación, vía guerra, de otras ciudadanías, de otras comunidades políticas, de otras formaciones sociales con sus propias lógicas espaciales de territorialización y urbanización).

El Estado-Nación para poder perdurar como entidad político-territorial centraliza la potestad para otorgar los derechos de ciudadanía, a la vez que asume la función de planear y construir el espacio urbano. La relación más o menos tangible y directa entre ciudadanía y urbe se debilita enormemente, asunto que se radicaliza en aquellos Estados con regímenes fuertemente centralistas como los latinoamericanos, herederos de la tradición hispano-católica. El hecho es que la ciudad se vacía profundamente de su contenido político (en cuanto proyecto de vida colectiva, social, cultural y económicamente expresado) y deviene fundamentalmente en una realidad físico-espacial urbana que precisa “crecer para

⁷ Otra práctica que también podemos considerar como una institución cultural-urbana que deja su impronta en el espacio es la prostitución. Por un lado, sin la urbe, sin la aglomeración, sin el anonimato que ella proporciona, el intercambio sexual mediado por dinero sería casi imposible. Por otro lado, esta práctica va generando unos nichos espaciales, unos lugares en los cuales la mayoría de ciudades acepta el ejercicio de esta actividad y los incorpora legítimamente al paisaje urbano.

desarrollarse”, para mantener activa la economía. El espacio urbano deja de ser el ámbito de la política para transformarse fundamentalmente en una “maquina de producción y consumo” que acelera la rotación y acumulación del capital-dinero, vaciando de paso su entorno biótico y cultural.

En el Estado-Nación moderno y capitalista, la “ciudad” se redimensiona fundamentalmente en cuanto aglomeración que concentra la población, en la cual sus ciudadanos(as) importan principalmente en dos direcciones: en primer lugar, como mercado, tanto de fuerza de trabajo como de consumos de bienes básicos; y en segundo lugar, en cuanto se constituyen como mercado electoral, quienes con sus votos legitiman el orden político nacional.

La ciudad deja de tener autonomía, tanto en lo económico como en lo político. En lo económico, instituciones como los bancos centrales imponen las condiciones mediante las cuales los Estados municipales deben relacionarse con los mercados financieros, dificultando con ello la planeación de los recursos financieros para el desarrollo social y urbano de la ciudad; de la misma manera, las políticas laborales se imponen a las ciudades y condicionan sus posibilidades de desarrollo económico. En lo político, la centralización y rigidez de la normatividad sobre ordenamiento territorial y procesos electorales hacen que municipios y ciudades no puedan adecuarse ágil y eficientemente al cambio de sus realidades políticas y espaciales.

En el Estado-Nación moderno la balanza ciudad-urbe se inclina fuertemente por esta última. Las instituciones que rigen la vida política y ordinaria de los(as) ciudadanos(as) no cuentan la mayoría de veces con su opinión, devienen opacas e ininteligibles, sólo comprensibles por expertos analistas macroeconómicos y político-territoriales. Al vaciarse de contenido político, de contenido ciudadano, la urbe deja de representar el lugar del nosotros y nosotras y deviene en un no-lugar marcado por el desafecto y la indiferencia.⁸

Pero esta nueva realidad urbana que marca el Estado-Nación moderno no deja de ser paradójica, dialéctica y conflictiva. El Estado-Nación precisa de grandes urbes que faciliten su ejercicio de dirección y control político-económico, de grandes “masas” de trabajadores(as), consumidores(as), “ciudadanos(as)” y soldados que lo auto-representen y le alienten en su vocación de poder y expansión espacial. Grandes masas que precisan de rápidas e inmensas obras de infraestructura que faciliten su movilidad, que reduzcan la fricción de la distancia en función del tiempo-productividad industrial, a la vez que la necesaria demolición de lo existente y la construcción de “modernos” y enormes artefactos espaciales (autopistas, plazas de concentración, viviendas populares, centros de exposiciones, plataformas y superficies de mercado al por menor-*retail*, etc.) que generen el empleo necesario para mantener la calma política y el sistema económico funcionando. Patrón de producción y acumulación que la Escuela francesa de la Regulación ha caracterizado como capitalismo fordista.

8 Vaciamiento político que hoy en día marca gran parte de las crisis de convivencia y habitabilidad de las urbes contemporáneas y que precisamente está obligando a repensar la relación política entre Ciudad y Nación en un contexto de regionalización supra-nacional, lo que no es otra cosa que deconstruir, derogar y diseñar la institucionalidad que vincule simultáneamente al individuo ciudadano-ciudadana a sus espacios cotidianos de vida y poder en esas tres escalas territoriales.

Pero esta vida y producción en serie, rápida y masificada, que solo concibe la ciudad como urbe y a ésta última la reduce funcionalmente en razón de la producción y distribución de mercancías, termina pasando también su cuenta de cobro: los individuos, hombres y mujeres, terminan extrañándose en la urbe y no re-conociéndose en la ciudad, y con ello debilitando los lazos políticos que les vinculan al Estado-Nación. Ya múltiples estudios (Harvey, 1998; Menking, 2001), han mostrado como la construcción de “modernos” y enormes artefactos espaciales tienen como co-relato la destrucción del tejido social y de territorialidades comunitarias en favor de no-lugares controlados policívemente o de nuevos territorios controlados por grupos manifiestamente delincuenciales.⁹

A estos efectos sociales y políticos también se suman otros de carácter ambiental, que en últimas también devienen económicos y políticos. Nos referimos al aumento de la contaminación (por gases, sólidos, líquidos, ruidos e imágenes) y al incremento en el consumo de energía y materias primas, todo lo cual pone en entredicho la habitabilidad y sostenibilidad de la urbe, haciendo que la que una vez fuera concebida como una eficiente máquina de producción-consumo sea percibida ahora como un no-lugar inadecuado para la vida y el trabajo, la cual precisa nuevamente transformarse si se desea que siga existiendo en cuanto unidad territorial.

Los discursos ético-políticos, las sensibilidades culturales y las realidades tecno-económicas de los nuevos tiempos ponen a la urbe fordista en entre dicho. Por el lado del discurso tenemos el triunfo de las ideas contra la “sociedad de masas”, amorfa e indiferenciada en un gran proyecto nacional-universalista orientado al futuro y a favor de proyectos más pequeños, individuales y colectivos, que han revalorizado los espacios de la diferencia, la cotidianidad y el tiempo presente.

Por el lado de las sensibilidades tenemos la resignificación y el rescate de lo natural, de lo orgánico, de lo tradicional, del encuentro y la fiesta colectiva -vs. la gran seriedad de la parada militar-, del propio cuerpo como territorio de poder y de disfrute -vs. el cuerpo como una máquina fuerza de trabajo que sólo espera la muerte-. Mafessoli (2004).

Por el lado de las realidades tecno-económicas tenemos la conjunción de la revolución electrónico-digital con la desconcentración industrial, la producción flexible y la desregulación laboral, lo que de facto transforma el paisaje urbano en la medida que se abandonan y demuelen las grandes y tradicionales factorías. Grandes contingentes de ex-obrero(as) y ex-empleados(as) salen a las calles con la presión de reconvertir y valorizar su experiencia, se aumenta el trabajo a domicilio, las pequeñas empresas de trabajo a terceros y una fuerte presión a emigrar en busca de mejores oportunidades. Como consecuencia, los restos de ciudad que aún quedan se observan obligados a repensarse en todas sus dimensiones, tanto para atraer como para generar capitales, lo que cada vez va a depender más de que tan a gusto y comprometidos se sientan los(as) ciudadanos(as) con el destino de su urbe y su proyecto de vida.

9 En el sentido estricto del latín “*de-linquere*”, de dejar, des-ligarse y disolver explícitamente el vínculo social que ata a la comunidad política.

Por su parte, y en gran medida ligado a lo anterior, el Estado-Nación se observa sometido a grandes presiones internacionales y tensiones internas que lo obligan a desconcentrar y supra-delegar funciones institucionales a favor de grupos de presión y entidades internacionales y a re-descentralizar ciertos ámbitos de decisión política a favor de las regiones, ciudades y comunidades locales. Es en esta dirección que un autor como Jessop (1999, 191) se permite expresar que:

...hay una tendencia general hacia la desnacionalización de la existencia del Estado. Esta tendencia estructural se refleja empíricamente en el "vaciamiento" del aparato estatal nacional mediante la reorganización territorial y funcional mediante la reorganización territorial y funcional de las antiguas y nuevas capacidades del Estado a los niveles subnacional, nacional, supranacional y translocal. Un aspecto de esta reorganización es la pérdida parcial, de jure, de la soberanía de los Estados nacionales en ciertos campos a medida que los poderes de diseño de políticas se transfieren hacia arriba, a cuerpos supranacionales, y sus reglas y decisiones se vuelven obligatorias para los Estados nacionales.¹⁰

Esta serie de cambios y transformaciones, tanto en el plano de lo nacional, como en el supranacional, obligan a repensar la idea de ciudad en cuanto proyecto político y a la urbe misma como condición de posibilidad y límite de este proyecto, ambas con su historia social y geográfica.

Es pertinente volver a anotar que cuando nos referimos a "Proyecto político de ciudad" nos referimos a un proyecto colectivo, construido de la manera más deliberativa posible, en el cual se enuncian de manera explícita los objetivos comunes, las estrategias y metas para lograrlos, sin que ello signifique la desaparición de tensiones y conflictos entre grupos y clases sociales, pero si la existencia de un marco político desde donde plantearlos y buscarle solución.

En este sentido, el "Proyecto político de ciudad" es más que una simple maniobra táctica para lograr gobernabilidad política, o un mero ajuste institucional para lograr cierta *governance* de los agentes sociales. Tampoco se trata de la regulación, en su sentido sistémico-estructural más abstracto, ligado mas bien a explicar la dialéctica de la producción y acumulación del capital que a explorar hipótesis de solución a los problemas del presente y los interrogantes del mañana.

El "Proyecto político de ciudad" es un intento por mantener o construir una comunidad territorial de sentido compartido, que precisa de la argumentación técnico-científica y moral o formativa. Es de esta manera que el "Proyecto político de ciudad" es más que una

10 Este mismo autor, refiriéndose a las ciudades en el marco de la Unión Europea, expresa que: "...hay un mayor papel de los Estados regionales o locales en el desarrollo económico y, de otro, en el desarrollo de vínculos transnacionales entre autoridades regionales o locales, que incluyen lo que a veces se llama "paradiplomacia" [...] o política "intermística... Las ciudades y las regiones están ahora comprometidas en sus propias formas de política económica exterior en campos tan diversos como la política industrial, la investigación y el desarrollo, la transferencia de tecnología, el desarrollo del mercado y del turismo, los mercados de trabajo, etc... Al tratar de reforzar su influencia política en estos aspectos, también buscan desarrollar una masa crítica de agencias diversas involucradas en la descentralización económica a diferentes niveles administrativos: la ciudad, la red de ciudades, el área administrativa, la región, el Estado y el nivel de la Unión Europea." (Jessop, 1999, 192)

estrategia de dominación perteneciente a un grupo o persona en especial. Se trata de un proyecto que, si bien precisa autoridad, ésta surge a raíz de la legitimidad del gobierno entre los(as) ciudadanos(as) y no del engaño o la dominación, pudiéndose derivar dicha legitimidad de la capacidad hegemónica del grupo gobernante para generar sentidos compartidos y lograr la difusión y asimilación de ciertos valores éticos y culturales.¹¹

2.5. El Desarrollo urbano como proyecto político.

"Una mayor diversidad de usos en un territorio concreto, es decir, una mixticidad y una densidad mayores de la residencia, los servicios y las actividades económicas, los equipamientos, etc., proporcionan el contexto adecuado para que aumenten los intercambios de información y, en consecuencia, se creen los canales de flujos energéticos sustentadores de la organización compleja. En este mismo sentido se manifiesta un aumento de la diversidad de la red asociativa." Salvador Rueda (1994)

Como hemos venido sosteniendo, la forma urbana expresa y contiene relaciones de poder. El trazado de las calles y avenidas, la demarcación de barrios y distritos, la arquitectura y emplazamiento de las diferentes edificaciones denotan las clases sociales, las asimetrías y convergencias entre las mismas, los elementos que las unen y las diferencian, lo conflictivo o cooperativo de su ser ciudad en el mundo.

En este orden de ideas, cualquier plano urbano nos deja ver en gran parte las huellas de la historia política de la ciudad. En el mismo sentido, cualquier plan maestro u orientador de desarrollo urbano, nos deja observar la mentalidad y visión política de sus impulsores, mientras que cualquier plan de ordenamiento territorial construido de manera democrática y participativa nos deja ver las tensiones y conflictos (tanto de intereses como de enfoques) presentes entre las diferentes clases y grupos sociales que habitan el territorio.

Pero el proyecto urbano no se limita sólo a la forma y estructura física de la ciudad, integra también una estrategia para producir sus medios de vida, generar y acumular riqueza, lo mismo que unas normas, procedimientos e instituciones para regular sus conflictos y reproducirse como ciudad, vale decir, como formación social.

Desde esta perspectiva, en la ciudad todo proyecto urbano está inscrito dentro de un proyecto político, y por lo tanto comporta los intereses económicos de determinados

11 Para en análisis de la relación entre BH y hegemonía no hay que olvidar, según Portelli (1995), dos premisas: a) La hegemonía es obra de una clase fundamental y ésta es indispensable en todo el período histórico, es decir que la clase dirigente debe ser considerada desde un punto de vista internacional; b) Si el BH representa una situación histórica determinada, el análisis puede referirse a una situación reducida o extensa, tanto en lo geográfico como en lo histórico. Por eso se puede analizar el bloque urbano, no bloque histórico local. (Gramsci analizó el papel de los jacobinos durante la revolución francesa y mostró la hegemonía burguesa en París; también está el intento de BHL entre burguesía y clase obrera de Italia del norte, el bloque de Mezzogiorno). Para Portelli, *"En un sistema realmente hegemónico, el bloque ideológico es factor de hegemonía en un doble sentido: en su mismo seno, en la medida en que los representantes de la clase dirigente orientan a los de los otros grupos sociales, pero sobre todo en el nivel del bloque ideológico al posibilitar a la clase dirigentes controlar otras capas sociales por intermedio del bloque ideológico."* Pag. 72.

"La disgregación del bloque histórico sustituye la atracción "espontánea" por la "coacción" más o menos lavada e indirecta, "hasta llegar a las medidas de policía propiamente dichas y a los golpes de estado". Si el desarrollo y la homogeneidad del bloque ideológico son las principales pruebas de la hegemonía del grupo dirigente, su desmoronamiento y la utilización de la coacción son los signos del debilitamiento de la hegemonía y del pasaje a la dictadura" Pag. 73.

grupos sociales, así como su concepción ideológica y cultural sobre la sociedad y el mundo, todo ello englobado dentro de un marco institucional de restricciones y oportunidades. Es desde este punto de vista que el análisis propiamente político e ideológico nos puede dar pistas bastante importantes para analizar y comprender los éxitos, fracasos y frustraciones del diseño y planeamiento del desarrollo urbano, en cuanto las facilidades o dificultades para construir consensos políticos y hegemonías ético-culturales que determinan en gran medida la viabilidad financiera y social de los diferentes programas y proyectos que se propone un proyecto político regional.

Pero también, de manera inversa, consensos y hegemonías existentes se pueden ver amenazadas o devenir insostenibles en la medida que diferentes proyectos previamente aceptados no logren llenar mínimas expectativas y requerimientos del desarrollo y reproducción de la ciudad, principalmente en cuanto a la posibilidad de acceder a medios de vida por gran parte de la población. De allí, que en gran medida exista en la historia de la humanidad una alta correlación entre cohesión política de la ciudad y desarrollo urbano.

Pero las relaciones políticas, económicas y ambientales de la ciudad no se circunscriben a los límites de su malla urbana, ellas se extienden en lo inmediato a su entorno regional, del cual derivan recursos naturales y hacia el cual vierten bienes y servicios, lo mismo que sus deshechos; en lo más mediato la ciudad esta inmersa en relaciones político-administrativas del orden nacional, a la vez que de una manera menos visible, pero tal vez más importante, está imbricada en una serie de relaciones culturales, sociales y comerciales con otras ciudades de su propio país y del mundo, que en últimas, son las que más aportan a la dinámica y vitalidad de la ciudad.

Según esto, la proyección del desarrollo urbano de una ciudad está obligada, para ser sostenible, a plantearse como un proyecto de desarrollo territorial urbano-regional, el cual debe trazarse acciones y estrategias políticas y económicas en los ámbitos nacionales e internacionales, lo que necesariamente obliga al contacto, a la construcción y al mantenimiento de vínculos y alianzas con otras personas y organizaciones. De donde el proyecto político (y las coaliciones necesarias para el éxito del mismo) no solo implican actores locales, sino también actores nacionales e internacionales que de una u otra manera se perciben incluidos y beneficiados por este proyecto político de desarrollo territorial. Se trata por tanto, no de un proyecto político urbano-regional autárquico, sino de un proyecto político relativamente autónomo imbricado en relaciones globales y supra-nacionales de poder.

En este orden de ideas, para comprender la construcción y perdurabilidad de un proyecto político urbano-regional de desarrollo territorial en el mundo actual, no es suficiente con tener en cuenta los actores y agentes locales trátense de personas individuales, instituciones, partidos políticos, organizaciones sociales o empresariales. Es necesario tener en cuenta el contexto supra-nacional y los intereses particulares que allí se desenvuelven, sean geopolíticos, empresariales o sociales.

3. PROYECTO POLÍTICO y DESARROLLO URBANO-MEDELLÍN Y EL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ

Notas preliminares:

En el orden de lo que hemos expuesto más arriba, y en particular para acercarnos a la comprensión del caso de Medellín, se hace necesario tener en cuenta los siguientes elementos:

- La configuración y sentido del trazado urbano fundacional de la ciudad.
- El proceso de crecimiento urbano y la lógica de ocupación y uso del suelo.
- La relación entre planeamiento físico y las dinámicas económicas, sociales y culturales de la sociedad.
- Los actores y agentes políticos y económicos y su relación con el desarrollo urbano-regional de la ciudad: entre la legalidad y la ilegalidad.
- Conflicto armado y su impacto en la configuración de la urbe y el desarrollo de la ciudad contemporánea.
- La configuración físico-espacial actual de la urbe y las relaciones de poder (conflicto y cooperación) que allí se expresan.

3.1. La configuración y sentido del trazado urbano fundacional de la ciudad.

El trazado original de la ciudad en 1616 corresponde a una antigua y pragmática tradición surgida en el periodo clásico helenístico, cuando la antigua Grecia estableció una serie de colonias en lo que hoy es Italia. Nos referimos a la tradición del *plano de milesio*, el cual dio origen a la noción de cuadrícula y que fundamenta en una concepción práctica y religiosa el trazado urbano. Es tradición religiosa, en tanto en sus orígenes existe la búsqueda por establecer una relación fuerte entre los nuevos pobladores con sus antepasados, su tierra de origen, el cosmos y las estrellas, en particular con el sol y el *azimut*.¹² Es tradición

12 Nos referimos en particular a la relación entre el *mundus*, como centro geográfico y simbólico de la ciudad y la salida del sol reflejada en la orientación de las calles, lo cual estudia bien Rykwert (1985) en la tradición de la ciudad etrusca que después retomaron los romanos.

práctica, en la medida que su diseño busca responder a necesidades de higiene, orientación geográfica y estandarización de la urbanización en los procesos de colonización.¹³

Este trazado, que es la primera forma esquemática que adquiere la urbe, deja ver muy bien la estructura y lógica de poder que rige la ciudad. Tenemos como emplazamiento más significativo la plaza o parque central que sirve de asiento a la iglesia, a la alcaldía, al cabildo municipal, a la policía, a los negocios y familias más notables. Es un espacio que igualmente sirve para los actos más sagrados, como las procesiones y otros ritos litúrgicos, como para otros actos más profanos como lo son el establecimiento temporal de plazas de mercados y encuentros políticos. La plaza central combina lo religioso, lo político y lo comercial. No solamente es centro físico urbano, es el centro político y simbólico como núcleo de la identidad ciudadana e histórica de sus pobladores.

En esta primera configuración socio-espacial de la ciudad, la clase social dominante se encuentra habitando el centro de la urbe, mientras que los grupos sociales subordinados tienden a ocupar la periferia de la misma. Esta clase social dominante encarna a su vez los símbolos y valores que nuclea y articula la ciudad, en especial en aquellos espacios-tiempos de celebración y conmemoración religiosa y "patria", en los cuales, al lado de los grupos sociales subordinados, ocupa y recorre los principales parques y calles de la urbe en un acto ritual de legitimación de su poder, en cuanto se busca integrar la sociedad existente, tanto en lo político como en lo cultural.

De esta manera, la configuración temprana del trazado urbano de la ciudad es funcional al poder central de la corona española, en tanto norma estándar que facilita la colonización y administración de la Colonia, así como permite la visibilidad y legitimación de las élites económicas religiosas locales. Estamos hablando de una forma urbana pre-capitalista, en un momento en el cual la urbe todavía no es concebida como mercado o máquina de producción y las actividades económicas centrales son agropecuarias y mineras, es decir, por fuera del ámbito urbano.

13 "El trazado milesio no sólo se práctico en el Asia Menor, como puede observarse en Cryne (fundada entre el 630 y 624 ac.C.) y en Lidia, ciudades que tenían calles en línea recta con cruces en ángulo recto; también se aprecia en Nápoles y Paestum, que fueron colonias griegas establecidas en Italia en el siglo VI. El modelo milesio de ciudad tenía calles y manzanas uniformes, espacios abiertos rectangulares que se utilizaban como Ágora o como templo. Puede decirse que este trazo vino a racionalizar el establecimiento de ciudades, estableciendo un método pragmático de planificación urbana en un período de fuertes colonizaciones. Mediante este método los arquitectos de Alejandro Magno construyeron cerca de 70 ciudades y, posteriormente, los mismos romanos recurrieron a él en sus centros de colonización para veteranos del ejército. También fue utilizado este planteamiento en la Francia meridional del siglo XIV, en Irlanda en el siglo XVII e, incluso, los españoles lo utilizaron en el establecimiento de sus ciudades coloniales del nuevo mundo. Con todas sus debilidades, el trazado de milesio, que no consideraba las especificidades de la tierra, las fuentes, los ríos, los bosques, proponía una mínima estructura de orden para un asentamiento en una primera etapa colonizadora, pero, además, creaba un ámbito de identidad en los forasteros que, al habitar estas estructuras urbanas, no se sentían ajenos a las nuevas ciudades". (Lezama, 1998)

3.2. El proceso de crecimiento urbano y la lógica de ocupación y uso del suelo: de la aldea a la urbe, y de la urbe a la metrópoli conurbada.

La aldea en Medellín empezó siendo villa, tierra de colonos con aires de nobleza, como lo era el apellido del cual toma nombre la ciudad: Medellín. A esta villa correspondió el modelo urbano cuadrangular etrusco, con su simbólica de fundar ciudad donde se articulan poder, religión y memoria histórica. Su localización geográfica entre regiones mineras, agrícolas y ganaderas facilitó el que deviniera en centro comercial, en puerto seco.

La demanda de repuestos para maquinaria minera y la actividad agrícola estimuló el crecimiento de talleres metalúrgicos y mecánicos. Con la consolidación en los primeros años del siglo XX del sector de Guayaquil como puerto seco de la ciudad, en el cual confluyen las terminales de carga y de pasajeros, la urbe se descentra, emergen nuevos ejes y concentraciones de actividades que hacen perder peso al centro tradicional histórico ubicado en el Parque de Berrío.

En el caso de la aparición del sector de Guayaquil (a propósito del mismo nombre de la ciudad-puerto de Ecuador), se trata de la emergencia y consolidación espacial de actividades propiamente urbanas (comerciales y manufactureras) sobre aquellas de carácter básicamente agropecuarias que antaño sustentaban la villa.

La escasez de bienes de capital (maquinaria pesada) y de repuestos durante las dos guerras mundiales, estimuló la transformación de pequeños talleres en medianas y grandes industrias, con el concurso del capital acumulado por la red existente de comerciantes y banqueros.

Durante el transcurso de las décadas de 1920 y 1930 la acelerada transformación de la actividad productiva, de pequeños talleres y medianas industrias a grandes plantas industriales de más de 500 obreros(as), así como la creciente ocupación del suelo para actividades comerciales, significó una inflexión radical en el modo de diseñar y construir la urbe.

El precio del suelo de las partes céntricas de la ciudad aumenta, a la vez que se densifican y diversifican las actividades que allí se realizan. Así, junto a la residencia de los patricios y notables de la ciudad se establecen agencias de ventas y distribución de mercancías, bares y negocios de licor, actividades urbanas que atraen y movilizan gran cantidad de personas de todas las clases, lo cual, además de deteriorar las condiciones ambientales de las residencias establecidas, hace perder "distinción" de clase a sus moradores.

Después de la segunda mitad del siglo XX se acelera el proceso de relocalización del lugar de residencia de las clases dominantes de la ciudad. Así, de estar concentradas en un pequeño sector de la villa, con ayuda del desarrollo vial y automotriz, pasan a localizarse de manera

difusa en una amplia zona campestre en las afueras del sur-orienté de la urbe. Por su parte, la industria tiende a localizarse igualmente en el sur del valle, pero concentrándose en el eje del río y extendiéndose hacia el norte del valle. La urbe empieza a describir una división del suelo económicamente funcional y socialmente segregacionista.

Por un lado, la preocupación por disminuir el tiempo de transporte entre los centros de producción fabril con el lugar de residencia sus trabajadores(as) y con sus puntos de distribución en la urbe, presiona por un diseño vial-urbano que permita el desplazamiento rápido y masivo de personas y mercancías, a lo cual se responde con la construcción de grandes avenidas que atraviesan, destruyen y reconfiguran gran parte de la malla urbana del centro, así cómo con la rectificación del río y la construcción de grandes avenidas en sus franjas laterales.

Para el tratamiento de estas necesidades de desarrollo urbano-industrial se impone una mirada poco considerada con el legado arquitectónico, así como poco preocupada por la incorporación del río y sus quebradas afluentes, a la vida cotidiana de los habitantes. La construcción de la "Avenida de la Playa" (centro de la ciudad), precisamente sobre la playa y lecho de la quebrada Santa Elena, sintetiza esta doble despreocupación, justificada de una manera funcional por el crecimiento del parque automotor y por el acelerado proceso de contaminación de la quebrada.

Tapar la quebrada y construir sobre ella una avenida es una decisión práctica, que sin embargo borra gran parte de la memoria de la ciudad y acelera el proceso de emigración de las clases altas del centro histórico de la urbe, a la par que invisibiliza y dificulta por mucho tiempo el tratamiento a los problemas ambientales de su principal quebrada.

Por otro lado, la mayoría del asentamiento y construcción de vivienda popular se concentrarán en el norte de la urbe, bien sea de manera planificada por el Estado, o de manera ilegal, por invasiones y urbanizaciones piratas, en tanto que los sectores medios de empleados y profesionales tienden a localizarse al occidente y sur-occidente de la urbe, y la clase económica dominante se concentra en el sur-orienté. Todo ello se incorpora a la administración y planeación de la ciudad bajo la denominación de estratos socio-económicos. Desde esta perspectiva, la ciudad aparece claramente dividida y segregada en el espacio urbano, lo cual no necesariamente se desprende de la planeación económica funcional de la urbe, sino en lo fundamental, de cuestiones culturales relativas al mantenimiento del estatus y al cerramiento de los círculos familiares y de amistad de la clase tradicional dominante.

La nueva zonificación económica funcional de la urbe, articulada a la nueva y creciente segregación socio-espacial de la misma, produce un cambio radical en el experimentar la urbe y dificulta el sentirse ciudadano(a) de la misma. La ciudad se transforma, más que de lugares, a un sistema de flujos, en el cual el ciudadano no habita sino que transita, pero con claros circuitos establecidos que mantienen las fronteras entre las clases sociales y dificultan su mixtura. Urbe fluida y ciudad escindida es la resultante.

Así que todo ese espíritu cívico vivido y promovido por la emergente elite económica durante las décadas de 1920 y 1940, y que dio origen a expresiones como “La bella villa” o “La tacita de plata”, va a ser difícil de sostenerse en una ciudad en la que crecientemente sus ciudadanos(as) se disgregan y las responsabilidades sobre el espacio público son transferidas casi en su totalidad a la municipalidad. El Estado municipal aumenta su importancia en la administración de la urbe y con ello el nivel de recursos humanos y financieros a su disposición.

Los resultados de la planeación metropolitana iniciada en la década de 1950, tiene como unos de sus mayores resultados el que destruye gran parte de la urbe descentrada emergente en el decenio de 1920; grandes avenidas cortan y transforman sus centros. El centro histórico es atravesado por la nueva Avenida la Playa como por la Avenida Oriental, en tanto que Guayaquil es posteriormente semidestruido por la ampliación de la Avenida San Juan y la construcción del Centro Administrativo de La Alpujarra.

Se trata de una urbe que se reconoce cada vez menos en su centro histórico y simbólico, que le apuesta a concebirse en sí misma como máquina industrial, como cadena de montaje, donde más que un centro religioso, que recuerde la antigua ciudad española, lo que más importa es el circuito, el flujo interrumpido de materias primas, obreros(as), productos, mercancías y dinero, y para ello se requiere construir grandes vías vehiculares y férreas.

Pero el diseño y la construcción requieren evaluar opciones diferentes y tomar decisiones, y es en las decisiones donde se combinan los intereses económicos con la tradición y formación cultural. La ciudad pudo haber solucionado su necesidad de movilidad masiva sin haber destruido gran parte de su estructura física histórica, sin embargo la decisión tomada fue construir cuatro grandes avenidas¹⁴ que rodean y atraviesan el centro histórico, provocando su colapso simbólico y funcional, dada la congestión vehicular y las crecientes dificultades para el tránsito peatonal.

Esto denota una mentalidad, que apostándole a la transformación, a la modernización urbana, tomó como discurso de legitimación del progreso el “empuje paisa”, sin establecer una solución de continuidad que permitiera reconstruir el vacío simbólico que se creara con el debilitamiento del centro histórico y con lo que él representara como plaza de reunión y congregación, tanto de la feligresía como de la ciudadanía.

En este proceso, los pequeños grupos comunitarios y la aristocracia más tradicional y conservadora fue derrotada ante la maquinaria constructora, en la cual se articulan las redes industriales (metalúrgicas y cementeras) con las financieras e inmobiliarias. Sin embargo, se trata claramente de un momento en el cual la ética regional conservadora, con su discurso del trabajo y del progreso, se articula de manera pragmática con la actitud modernista y comercial de los liberales.

14 Nos referimos a la inicialmente Avenida Bolívar, la Calle Colombia, luego la Avenida de La Playa y posteriormente la Avenida Oriental.

Este transcurso por consolidar la nueva urbe, este tránsito de villa a metrópoli, se da desde mediados de la década de 1950 hasta mediados del decenio de 1970, época que coincide con el último período del Frente Nacional, en los gobiernos de Misael Pastrana Borrero y Alfonso López Michelsen, los cuales ante el visible inicio de la desaceleración de la industria, le apuestan a la construcción de grandes obras públicas y de vivienda como jalonadores de la actividad productiva.

En esta apuesta interesa, claramente, construir más urbe que ciudad. Sin embargo, el proyecto político regional no pasa de ser un discurso mítico e ideológico inadecuado a las nuevas realidades metropolitanas, inmersas en una lógica cada vez menos pueblerina y caracterizadas por el crecimiento urbano acelerado, el anonimato, un comportamiento menos ligado a las costumbres y más impregnado por las lógicas globales de consumo cultural.

Los nuevos pobladores se asumen más en un destino individual y menos colectivo, la idea de una ciudad de “la eterna primavera”, “la tacita de plata”, lo mítico de “la raza”, no dejan de ser más que imaginarios realmente débiles, ausentes de un proyecto concreto de futuro que proporcione un sentido de horizonte compartido a los(as) habitantes de la urbe metropolitana. En estos años, de mediados de la década de 1950 a finales de la de 1970, el proyecto urbano-regional se redujo a un proyecto vial, sin una visión clara sobre el desenvolvimiento cultural, económico y tecnológico, que permitiera integrar social y espacialmente los nuevos migrantes, atraídos por las oportunidades de la urbe o expulsados del sector rural por la violenta disputa sobre su tierra.

No es casual que desde mediados del decenio de 1970, a la par que se semidestruye la urbe histórica y se construyen las nuevas vías rápidas (que rápidamente se ralentizan) y se adecúa la plataforma básica de servicios públicos, la nueva urbe crece de manera no planificada en las laderas y bordes del Valle del Aburrá: por un lado, pobres inmigrantes sin un lugar preciso en el mercado laboral y arrojados a una economía del rebusque y sobrevivencia diaria, y por otro lado, la reunión de comerciantes y traficantes económicamente emergentes con la clase tradicional y aristocrática del notablato paisa viviendo en un mismo sector de la ciudad, caracterizado por su ostentación y falta de lugares y espacios públicos.

Sólo las urbanizaciones construidas para ese entonces (década de 1970) a través de instituciones nacionales (tipo Instituto de Crédito Territorial – ICT, ya desaparecido) preservaron amplios espacios de uso público. El otro tipo de construcción, la mayoritaria: las invasiones, el loteo pirata, la especulación inmobiliaria, la parcelización, las urbanizaciones privadas y la edificación aislada, fueron produciendo una urbe desconectada, altamente densa, refugiada en el ámbito privado y con grandes dificultades para encontrar lugares de encuentro y ejes de actuación colectiva.

En todo esto se deja ver un imaginario urbano, que desde las élites dominantes, invita a la población a sumarse a los tiempos modernos, entendidos más en su acepción de modernización del espacio y asimilación de nuevas tecnologías, que de promoción de un espíritu autónomo y cosmopolita. La memoria poco importa. La élite con sus deseos

y necesidades de construir asume un modelo norteamericano de urbe pensada para el automóvil y con grandes rascacielos -como muestra de poder- que para poder construirse precisa destruir gran parte de la primera urbe, de su trazado, parques y edificios. Por su parte, las crecientes corrientes migratorias, provenientes en su mayoría de poblaciones campesinas pertenecientes a la propia región, vienen de dejar atrás sus territorios y espacios de vida para asentarse en una urbe de la cual no tienen memoria y que se les figura como un espacio para conquistar. La élite, en línea directa con sus intereses de acumulación rápida y poco riesgo, destruye y desconoce la memoria espacial-física de esa ciudad existente hasta entonces. Los(as) inmigrantes, por su parte, no reconocen este nuevo espacio ni son invitados a integrarse y construirlo de manera colectiva y organizada, mas bien aparecen compitiendo de manera individual por apropiarse de un poco del mismo, sin dejar hitos o mojones claros que los identifique como parte de una misma ciudad.

En este período (1950 a 1990), la urbe crece y se transforma de manera acelerada, pero la ciudad política se debilita y disminuye, tanto así que los inicios de la década de 1990 constituye el período de mayor crisis social, política y económica que haya vivido en su historia. La emergente urbe empieza a reconocerse como una gran metrópoli pero se extraña como ciudad con la mutación de sus centralidades históricas y la falta de poder simbólico aglutinante de las nuevas construcciones.

Pero además de las mutaciones en la configuración y distribución del espacio urbano, la ciudad empieza a padecer las dificultades de movilidad y congestión propias de las grandes urbes, además de la intensificación y emergencia de nuevos problemas y conflictos relativos a los cambios sociales y culturales que la propia dinámica del crecimiento urbano inducen, y en particular, el crecimiento segregado y zonificado de urbes como la de Medellín y el Área Metropolitana.

Entre los conflictos y problemas sociales típicos atribuibles al crecimiento urbano encontramos: el déficit y carencia de vivienda para la clase trabajadora, la insuficiente infraestructura y oferta educativa para los sectores populares, la multiplicación de sitios de expendio de licor y oferta de actividades sexuales, la densificación y deterioro del centro urbano tradicional, el no pleno empleo, la generación de un ejército industrial de reserva y el aumento de la criminalidad.

Entre los conflictos y problemas sociales atribuibles al modo particular de crecimiento urbano de Medellín y el Área Metropolitana encontramos una marcada segmentación de las territorialidades y espacios de hábitat de sus pobladores, un deterioro creciente de la pequeña actividad económica de barrio a favor de la construcción de grandes emplazamientos y superficies comerciales en los lugares centrales (y la subsiguiente generación de espacios muertos para la vida social y comunitaria en grandes áreas del centro de la ciudad), un crecimiento rápido y descontrolado de la indigencia, la conexión de los pobladores a servicios públicos básicos, incluso en zonas de alto riesgo, con la simultánea ausencia del Estado como agente regulador del orden civil y su paulatino reemplazo por diferentes grupos de justicia privada (pro y contra-estatales).

Ahora, la cuestión es ¿cómo ha respondido la ciudad, en especial su clase dominante, sus élites políticas y económicas a estas problemáticas?

Antes de la década de 1950, es clara y directa la vinculación de los empresarios a la dirección política de la ciudad, muy en especial en lo que concierne a la planificación y mantenimiento del espacio público. La historia de la Sociedad de Mejoras Públicas da cuenta de ello. Luego, a partir de esta década, la responsabilidad se traslada de manera más fuerte hacia el aparato administrativo y tecno-burocrático del Estado local. Para que se consolide este hecho confluyen varios factores:

- El establecimiento de los acuerdos del Frente Nacional que ponen fin a la violencia política entre conservadores y liberales.
- Tener un plan piloto de desarrollo urbano a mediano y largo plazo que recoge los consensos locales fundamentales y los integra a la visión de zonificación funcional imperante en la época.
- El haber agrupado en una única empresa pública (Empresas Públicas de Medellín - EPM) las diferentes empresas prestadoras de los servicios públicos (energía, agua potable y telefonía básica), con una visión altamente técnica y poco politizada en su alta dirección, lo que garantizaba a la élite empresarial estabilidad en su gestión y calidad en la prestación de servicios para su actividad industrial.

Estos tres factores, de orden político nacional y local, propician un entorno económico y político favorable a la burguesía regional que le exige menos tiempo de atención a la gestión urbana local y le posibilita más tiempo y espacio para otras actividades y negocios en el ámbito nacional.

En el decenio de 1950, la burguesía regional logra dotar a la ciudad de una plataforma productiva y de prestación de servicios públicos altamente independiente de los vaivenes de la política local. En especial, se trata del caso de las Empresas Públicas de Medellín, organismos que termina absorbiendo grandes funciones de planeación y regulación del Municipio mismo, hasta el punto de que la imagen que tiene el ciudadano sobre la calidad y eficiencia de la burocracia municipal termina confundándose con el desempeño de las EPM.

Con ello, se afirma que hasta mediados de la década de 1980 la ciudad fue regida en lo fundamental por acuerdos y planes realizados en el decenio de 1950. Luego entonces emerge dramáticamente esa otra urbe-ciudad que no estaba contemplada en los planes pilotos de desarrollo y que de manera ilegal se venía consolidando en las laderas, pero pagando cumplidamente sus servicios públicos.

Revisando la prensa escrita y estudios desarrollados entre 1970 y mediados de 1980, es casi una constante la despreocupación por el proceso irregular de ocupación del suelo urbano y la segregación socio-espacial, pero si es evidente el recurrente pronunciamiento por el aumento de la delincuencia y el deterioro del centro de la ciudad.

Podemos afirmar, que durante este período, la respuesta de la élite local a los nuevos problemas sociales derivados del crecimiento urbano fue casi nula. Sin temor a equivocarnos, se pudiera plantear un desconocimiento de los mismos. Solo a finales de la década del 70, con el inicio de la apertura económica y la recesión económica mundial, es que la burguesía regional empieza a preocuparse por el creciente desempleo, la desindustrialización, el contrabando y sus consecuencias en lo que respecta al aumento de actividades económicas informales y delictivas. Pero en si, no era una preocupación por las condiciones de vida de la población en general. El modelo de ocupación del suelo permanece incuestionado y produciendo sus efectos perversos sobre la cultura e identidad política de la ciudad.

Es a partir de la irrupción del narcotráfico, como fenómeno económico, cultural y socialmente relevante, que las élites de la ciudad se ven obligadas a pensar y proyectar la urbe de otra forma, a tener en cuenta esa otra ciudad de las comunas, que el estado local con su inercia había tratado de mantener socialmente provistas y políticamente aquietadas, pero sin logra realmente colmar sus expectativas de inclusión social y económica en la ciudad publicitada.

Pero antes de adentrarse en los cambios ocurridos a partir de la década de 1980, es importante hacer una breve digresión de cómo los partidos políticos comprendieron y gestionaron esta ciudad en acelerado crecimiento.

La creación del Frente Nacional, más la promulgación de la Ley que creó las Juntas de Acción Comunal en 1958, generaron las condiciones para tratar de asimilar a los campesinos desplazados a la ciudad, neutralizando en gran medida su potencial de protesta o insubordinación, a la vez que despolitiza y des-ideologiza los partidos tradicionales en lo relativo a la gestión urbana y convirtiendo la disputa por el acceso al Estado, no en una disputa entre proyectos políticos, sino entre ambiciones burocráticas.

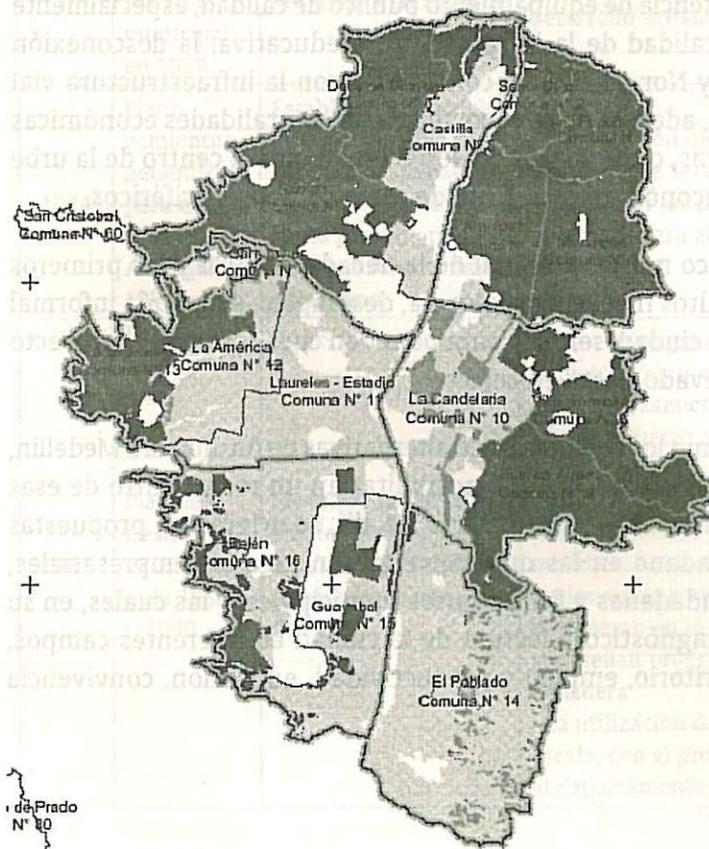
La Junta de Acción Comunal se convierte en un poderoso instrumento, que desde el Estado nacional, se vincula a una estrategia barata de urbanización y crecimiento urbano, en la medida que a través de la auto-construcción comunitaria (mingas y convites) el estado se ahorra la mano de obra, proveyendo en lo fundamental materiales de construcción. Pero a su vez se trata de una poderosa herramienta de cooptación e instrumentalización política de los migrantes y pobladores pobres urbanos, en la medida que gran parte de los recursos y el éxito de la actividad comunitaria depende de la adscripción política y logro de votos para un partido u otro.

De manera que en una urbe en acelerado crecimiento, las huestes migratorias conforman un valioso mercado electoral a cambio, no de proyectos políticos o ideologías, sino de la oportunidad de poder establecerse en el suelo urbano. De allí, que es posible comprender la aparente paradoja de un Estado, que a través de sus empresas públicas y la acción de diferentes entes municipales desconocen las normas mismas de planeación y estimulan la ocupación ilegal de espacios en zonas de riesgo, en la medida que dotan a estos de servicios públicos básicos y a través de las JAC se construyen sus vías de acceso y otros equipamientos colectivos.

Y si bien los partidos políticos mediante el acuerdo del Frente Nacional, y en un contexto en el que los gobernadores y alcaldes son designados desde la presidencia, no necesitaban disputarse tan férreamente el electorado, si lo era para sus integrantes, sobre todo para aquellos nuevos y emergentes provenientes de la provincia. Ser alguien en el partido y en el Estado precisa de un amplio apoyo y respaldo popular, y para alguien que viene nuevo a la ciudad, este respaldo difícilmente lo encontrará en la población tradicional ya consolidada; será también en los emigrantes y desplazados que encontrará su base electoral y para ello será necesario efectuar transacciones de votos por servicios, tanto comunitarios como personales.

Observando la evolución espacial de Medellín, podemos ver como hacia el norte, tanto occidental como oriental, se ha ido conformando una periferia, que a modo de herradura rodea la ciudad y concentra gran parte de la problemática urbana:¹⁵ vivienda en zonas de alto riesgo geológico e hidráulico, altas concentraciones de población pobre, altas tasas de violencia intrafamiliar, bajos niveles de educación, alta presencia de bandas delincuenciales y grupos de justicia privada. Esta periferia que se ha ido conformando en herradura ha sido el espacio para que los partidos tradicionales, a cambio de favores comunitarios e individuales, sostengan sus clientelas.

Mapa DICE: Qué ciudad tenemos y hemos construido



- Periferia o borde altamente crítica y conflictiva. Con baja presencia del Estado y tendencia al agravamiento; concentran mayor poblamiento y pobreza.
- Capacidad de respuesta en lo social (salud, educación, etc.) con polarización de acceso a las oportunidades entre las zonas.
- En las zonas 1,2 y 3 existe buena capacidad de organización comunitaria pero la infraestructura disponible es menor a la demanda.
- En las zonas 4,5 y 6 ocurre lo contrario.

15 Ver mapa síntesis del Diagnóstico Integrado de Ciudad para la Equidad (DICE).

Por su parte, un análisis histórico de la votación, desde mediados de la década de 1980 hasta 2003, muestra como los votos por el Partido Liberal, en lo que se refiere a Concejo y Juntas Administradoras Locales se concentran en el norte de la ciudad (coincidiendo fuertemente con la herradura descrita), mientras que el Partido Conservador concentra su votación en la parte central y sur de la ciudad. No es de extrañar entonces que la informalidad e ilegalidad haya sido funcional a lo electoral y que una estrategia coherente de desarrollo urbano se dificulte o se haya aplazado, dado sus altos costos políticos para quienes la agencien.

De alguna manera, los partidos políticos tradicionales se acostumbraron a gestionar la informalidad: en la construcción, en el transporte, en las ventas ambulantes, en la venta de licores, etc., pero han carecido de proyectos y estrategias claras que vinculen ciertamente estos agentes informales al desarrollo sostenible de la ciudad. De ahí, que cuando el conflicto allí latente se canaliza a través del narcotráfico, la ciudad se enfrenta cara a cara con su realidad histórica y tiene pocos medios y mecanismos para hacerle frente. Ello explica, en gran parte, el por qué de la necesidad de la intervención de la nación a través de la Consejería Presidencial Para Medellín a finales del decenio de 1980.

En este marco, si algo puso sobre la palestra pública la Consejería Presidencial Para Medellín¹⁶ fue la profunda fractura social existente, expresada en términos de deuda social acumulada y traducida en la inexistencia de equipamiento público de calidad, especialmente en la Zona Nor-oriental, la baja calidad de la infraestructura educativa, la desconexión vial entre las Zonas Nor-oriental y Nor-occidental comparada con la infraestructura vial desarrollada en el sur de la ciudad, además de la inexistencia de centralidades económicas y espaciales en las propias comunas, que además de descongestionar el centro de la urbe sirvieran para dinamizar la vida económica y cultural de estos sectores periféricos.

Esta crisis de la ciudad, con su pico más alto a final de la década de 1980 y los primeros cinco del 90, en la que coinciden altos niveles de violencia, desempleo, economía informal y desorganización del centro de la ciudad, serviría para poner en cuestión todo el proyecto y modelo de desarrollo urbano llevado hasta entonces.

Precisamente, serían escenarios como los seminarios de alternativas de futuro para Medellín, convocados por la Consejería Presidencial, los que posibilitarían un reencuentro de esas dos ciudades y una mirada crítica a su historia. A partir de allí, se originaron propuestas como las Mesas de Trabajo Ciudadano en las que convergieron gremios empresariales, universidades, organizaciones ciudadanas y funcionarios municipales, y las cuales, en su mayoría, harían un trabajo de diagnóstico y lectura de la ciudad en diferentes campos, tales como espacio público y territorio, empleo y productividad, educación, convivencia ciudadana y cultura.

16 Creada en 1990 por el entonces presidente César Gaviria Trujillo, para afrontar directamente desde el Estado nacional la grave crisis de violencia e ingobernabilidad que vivía la ciudad, teniendo como primera consejera a María Emma Mejía.

El trabajo de estas Mesas de Trabajo Ciudadano dieron pie a la organización y proceso de formulación del Plan Estratégico para Medellín y el Área Metropolitana, en un intento de pensar y proyectar la ciudad desde una perspectiva urbano-regional, que involucrara más dimensiones que la meramente físico-espacial, y que incluso pensara esta de una manera diferente. De esta manera surge un escenario, en el cual, por primera vez se discute de manera pública la estrategia y modelo de desarrollo económico del Área Metropolitana y sus correlatos en el campo de la educación, la cultura ciudadana, la gestión pública y el medio ambiente. Se trató de un primer intento por buscar un proyecto político de desarrollo urbano-regional, en el que tanto la élite empresarial como los representantes de las organizaciones sociales y comunitarias pudieran converger en su esencia, pero el cual, sin embargo, no vinculó suficientemente a los partidos políticos, lo que dificultó su tránsito por los Concejos municipales de Medellín y el Área Metropolitana y en la Asamblea Departamental,¹⁷ lo que hizo que el proyecto fracasara en su etapa de gestión.

Principales planes de desarrollo de Antioquia, Medellín y el Área Metropolitana (1950 - 2002)			
Año	Plan	Objetivos centrales	Estrategias principales
1950	Plan Piloto de Medellín, plasmado como Acuerdo municipal en 1959.	Sentar las directrices generales sobre usos del suelo y transporte.	<ul style="list-style-type: none"> - Zonificación del espacio urbano a partir de los criterios funcionales de producir, habitar, recrearse y circular. - Construcción del plano regulador (Plan Piloto) del desarrollo urbano de Medellín.
1974	Lineamientos generales para el Desarrollo de Antioquia, 1974.	Establecer un modelo de desarrollo físico-espacial del departamento y sentar las bases para el ordenamiento territorial del mismo.	<ul style="list-style-type: none"> - Constitución de polos de desarrollo y Centros Administrativos y de Servicios Regionales (Caser). - Establecer los lineamientos generales de desarrollo territorial para el Oriente antioqueño y el Área Metropolitana.
1983	Plan de Desarrollo de Antioquia 1983 - 1990.	Elevación del nivel de empleo y el mejoramiento de la calidad de vida de la población.	<ul style="list-style-type: none"> - Una estrategia de industrialización que promueva la industria como sector líder del departamento, con base en el reforzamiento de la industria existente y con un mayor esfuerzo de diversificación hacia nuevas ramas industriales. - La conquista del trópico antioqueño para reincorporarlo a la economía departamental y nacional. Esto implica modificar la estructura productiva del agro y desviar hacia las zonas tropicales los excedentes de población que se generan en la zona Andina. Complementariamente, se diseñan programas de apoyo estatal a la agricultura de ladera. - La utilización de los recursos naturales en mayor escala, con el propósito de obtener altos beneficios para el departamento.

17 Mas desarrollos al respecto, ver: (Betancur, Stienen & Urán, 2000).

Principales planes de desarrollo de Antioquia, Medellín y el Área Metropolitana (1950 - 2002)			
Año	Plan	Objetivos centrales	Estrategias principales
1985	Plan De Desarrollo Metropolitano del Valle de Aburrá: para la consolidación de la metrópoli. 1985	Hacia un mayor desarrollo humano, acompañado de un mejoramiento real de la calidad de vida para toda la población.	<ul style="list-style-type: none"> - Integración de las acciones para el mejoramiento de la calidad de vida y para el racional aprovechamiento y equitativa distribución de los recursos y oportunidades en la región metropolitana. - Promoción y desarrollo de actividades productivas diversificadas, con énfasis en su capacidad de generación de empleo. - Acciones sobre el uso del suelo metropolitano (urbano y rural), para que efectivamente cumpla una función de interés social. - Acciones para el mejoramiento sustancial de los sistemas de vías, transporte y comunicaciones en la región metropolitana. - Incremento en la dotación de servicios colectivos prioritariamente en las comunidades más desprotegidas. - Fortalecimiento de las comunidades existentes en la región y puesta en marcha los mecanismos necesarios para lograr una participación ciudadana efectiva.
1997	Plan Estratégico para Medellín y el Área Metropolitana. 1997.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Elaborar un proyecto de ciudad de amplio consenso. 2. Identificar aquellos objetivos que permitan mejorar la competitividad económica y la calidad de vida de la ciudad. 3. Establecer un sólido sistema de cooperación entre los sectores público y privado. 4. Facilitar y estimular la promoción de la ciudad y la comunicación con los ciudadanos. 	<p>Línea 1: Medellín y el Área metropolitana: ciudad educadora, que además sustenta su desarrollo sobre la base de la "cualificación" del talento humano.</p> <p>Línea 2: Medellín y el Área Metropolitana: epicentro de políticas sociales y culturales en América Latina.</p> <p>Línea 3: Ciudad metropolitana, descentralizada, participativa y centro internacional de la convivencia.</p> <p>Línea 4: Medellín y el Área Metropolitana: Centro logístico y de servicios avanzados en la Región Andina como base de una dinámica industrial.</p> <p>Línea 5: Ciudad Metropolitana, accesible, acogedora, integrada y con calidad ambiental.</p>

Principales planes de desarrollo de Antioquia, Medellín y el Área Metropolitana (1950 - 2002)

Año	Plan	Objetivos centrales	Estrategias principales
2002	Proyecto Metrópoli 2002-2020: Plan integral de desarrollo metropolitano del Valle de Aburrá. 2002.	<p>1. Mejoramiento de las condiciones socioculturales de la población asentada en el Valle de Aburrá. Mejoramiento sustancial del hábitat metropolitano.</p> <p>2. Fortalecimiento de las instituciones y las organizaciones sociales para alcanzar la gobernabilidad.</p> <p>3. Transformación de la estructura económica para generar empleo digno, productivo y competitivo.</p> <p>4. Definición de las bases par un desarrollo sostenible que alcance, tanto a los habitantes del Área Metropolitana como a los del resto del departamento.</p> <p>5. Reconocimiento de la interacción del Valle de Aburrá con ecosistemas vecinos y la definición de la planificación de la región como parte integrante de toda una ecorregión estratégica para el desarrollo del país.</p> <p>6. Fortalecimiento de la autoridad ambiental, de tal manera que se ejerza el derecho constitucional de gozar de un ambiente sano, protegido en su diversidad e integridad por el Estado.</p>	<p>Ordenamiento territorial Para establecer los criterios de desarrollo urbano, ambiental, social y de movilidad y transporte en la región metropolitana se cuenta con los siguientes Proyectos: Plan maestro de movilidad - Apoyo a los municipios para la revisión, ajuste y complemento a los POT. -Formulación e implementación de las directrices de ordenamiento territorial metropolitanas - Lineamientos de Ordenamiento Territorial para Antioquia (LOTA) Planificación para el desarrollo Revisar, ajustar y evaluar el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano "Proyecto Metrópoli 2002-2020" y articularlo con los planes sectoriales, zonales y especiales del Valle de Aburrá. Se hace referencia a los siguientes Proyectos: - Plan de seguridad, justicia y convivencia - Planes estratégicos de la Zona Norte, Sur y Medellín - Revisión y ajuste del "Proyecto metrópoli 2002-2020" - Desarrollo del proceso prospectivo para el Municipio de Medellín - Formulación e Implementación del Plan Turístico para el Valle de Aburrá - Formulación e implementación del Sistema de Planeación Simulado. Planificación corporativa - Para definir e implementar la estrategia de administración más conveniente para el Parque de las Aguas . Entre los Proyectos se destaca el Plan Maestro del Parque de las Aguas, que oriente la gestión institucional y el desarrollo futuro del parque. Planificación ambiental Se generan directrices, políticas e instrumentos que permitan liderar, dirigir y coordinar acciones interregionales, intersectoriales e interinstitucionales en la aplicación de la inversión. En este campo se tienen los siguientes proyectos: - Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca del Río Aburrá - Plan Maestro de Zonas Verdes Urbanas - Microzonificación Sísmica de Municipios (Caldas, La Estrella, Sabaneta, Copacabana, Girardota y Barbosa) Desarrollo social: una región integrada socialmente Generar las condiciones económicas, sociales, políticas, culturales y ambientales para lograr el acceso de la población en situación de pobreza, vulnerabilidad desigualdad y exclusión social a los servicios básicos.</p>

Es a partir, propiamente del proceso colectivo adelantado por la Consejería Presidencial para Medellín, y en especial del Plan estratégico para Medellín y el Área Metropolitana, que la ciudad empieza a pensar de otra manera su desarrollo, que toma conciencia de su particular situación histórica y espacial en el concierto de las ciudades en la época de la globalización.

Pero esta conciencia no obedece a un mero proceso intelectual. Es el resultado complejo de una serie de factores de orden material, entre los que sobresalen: la violencia armada y el inusitado número de homicidios; la existencia de un pequeño, pero constante movimiento de organizaciones ciudadanas y de diferentes ONG articuladas a centros de pensamiento e investigación universitaria; la progresiva desindustrialización, el creciente desempleo y la caída de la demanda interna (lo que obligó a los gremios a repensar sus estrategias de competitividad y la sostenibilidad de la ciudad); y por último, el desencanto y malestar con la manera como los partidos políticos tradicionales habían venido gestionando la ciudad.

Aunque el Plan estratégico para Medellín y el Área Metropolitana tuvo dificultades para gestionarse ante el Concejo de Medellín, y fue muy poco lo que de él se incorporó en la alcaldía conservadora de Juan Gómez Martínez, en el período 1997 - 2000, sí marcó una agenda de trabajo (en especial en lo referente a infraestructura y espacio público, convivencia y participación ciudadana, orientación económica de la ciudad y cadenas productivas) y consolidó unas redes de intercambio y cooperación entre distintos actores privados (empresariales y sociales) que emergerían como actores políticos en los siguientes períodos electorales.

Durante el transcurso de los últimos diez años han convergido una serie de factores económicos, sociales y físico-espaciales que ha obligado a replantearse el modelo de desarrollo territorial (económico y social) procedente desde la década de 1950.

Por un lado, el modelo de ocupación del suelo del Plan Piloto ya se ha copado y ha mostrado sus aspectos positivos y negativos. Entre los positivos, están aquellos asociados a la movilidad metropolitana y a la zonificación de la gran industria; entre los negativos, se encuentra la configuración de grandes zonas como barrios-dormitorio, la congestión y saturación del centro de la ciudad y su ruptura a causa de las grandes vías que la atraviesan. Igualmente, el Plan Piloto no fue capaz de prever o estructurar formulas de tratamiento para la progresiva ocupación para vivienda de las laderas que rodeaban la urbe y que hoy hacen parte de ella. Como se mencionó anteriormente, la excepción fue hecha por las EPM, que ante la disponibilidad y bajos costos del agua y la energía eléctrica en la región, decidió extender sus servicios a zonas que desde la Secretaría de Planeación eran consideradas de alto riesgo, formalizando de esta manera lo que era ilegal y ubicando al Municipio en una aporía en cuanto al tratamiento urbanístico y administrativo de estos espacios, consolidando un patrón de desarrollo urbano que apenas empieza a ser reconocido en toda su magnitud.

La preponderancia de la planeación en aquellos aspectos físico-espaciales no logró dejar al Estado local con instrumentos para prever y gestionar el cambio social y cultural que el crecimiento y densificación urbana implicaban, en especial en aquellas comunas desintegradas de la ciudadanía tradicional, de sus espacios de encuentro y de sus costumbres. Y es en estas comunas populares de reciente y rápida conformación, donde una cultura urbana, bastante alejada de aquella otra, todavía, bastante pueblerina de antes de la del decenio del 50. Son nuevos ciudadanos que no miran sólo hacia sus raíces "paisas", sino que cada vez con mayor velocidad son incorporados al circuito global de circulación simbólica y mercantil. Gran parte de esta insuficiencia se deja ver en la precariedad inicial con la cual el Estado y la sociedad trataron en la década del 80 el fenómeno del narcotráfico y la reducción de todo lo que le rodeaba a un hecho meramente criminal, sin leer el mensaje sociológico y cultural de fondo que este hecho conllevaba.

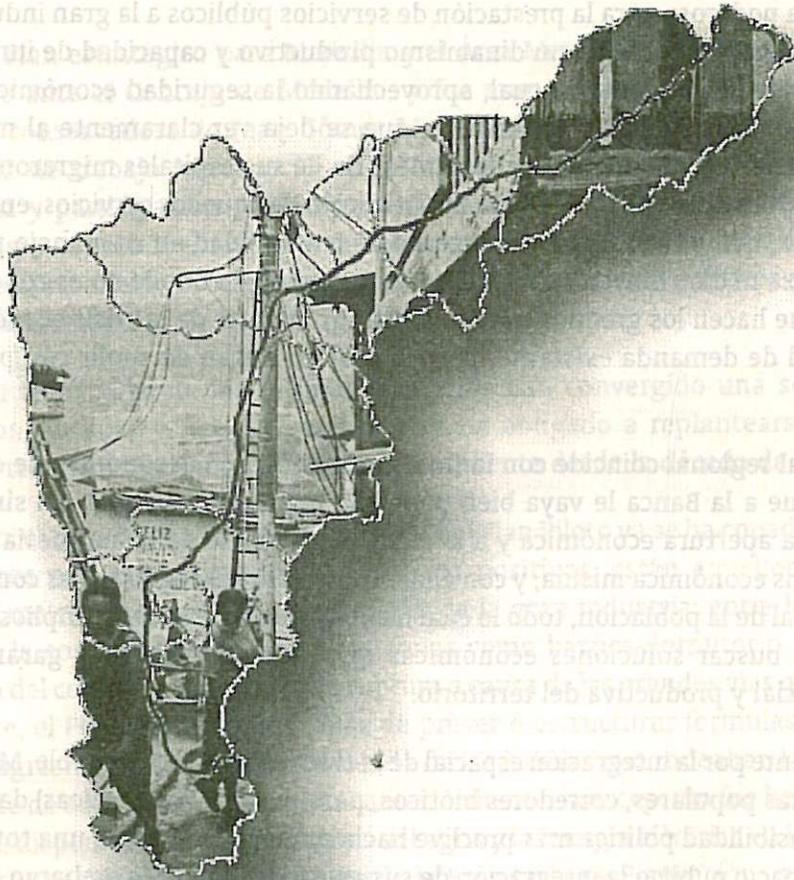
Finalmente, encontramos que las condiciones planteadas por el Frente Nacional, el proteccionismo y el proceso de sustitución de importaciones, así como la consolidación de una plataforma poderosa para la prestación de servicios públicos a la gran industria, le quitó durante más de dos décadas, un dinamismo productivo y capacidad de innovación a la burguesía industrial regional, la cual, aprovechando la seguridad económica que le proveía el entorno devino en clase rentista, lo que se deja ver claramente al momento de iniciarse la apertura económica, cuando la mayoría de sus capitales migraron hacia el sector financiero, presionan al Estado por la privatización de aquellos servicios, en especial la seguridad social, que ofrecían unas altas tasas de rentabilidad en su manejo pero que no generan riqueza ni distribuyen el ingreso en la sociedad, de donde no es coherente el planteamiento que hacen los gremios cuando sitúan gran parte de la crisis económica en la poca capacidad de demanda existente, pero la cual no tratan de suplir con proyectos productivos.

La crisis industrial regional coincide con la financiarización de la economía, de donde se puede explicar que a la Banca le vaya bien pero a la región le vaya mal. En síntesis, la respuesta que a la apertura económica y a la crisis industrial le da la burguesía regional profundiza la crisis económica misma, y con ella, el deterioro del ingreso y las condiciones de seguridad social de la población, todo lo cual ha obligado al Estado y a amplios sectores de la sociedad a buscar soluciones económicas que generen riqueza y garanticen la sostenibilidad social y productiva del territorio.

La búsqueda reciente por la integración espacial de la ciudad (Metro, Metrocable, Metroplus, grandes bibliotecas populares, corredores bióticos, parques y plazas públicas) dan cuenta de una nueva sensibilidad política más proclive hacia mirar la urbe como una totalidad, a procurar en el espacio público la integración de sus ciudadanos(as). Sin embargo, para que ello suceda de manera satisfactoria es necesario contar con un correlato en términos de orientación económica y cultural de la ciudad, y es sobre todo en la orientación económica donde aún subsisten grandes precariedades y falta de consenso en la estrategia que se debe adoptar, vislumbrándose dos alternativas: aquellos que optan por un modelo de maquila manufacturera, respaldada en un puerto seco (para lo cual la conexión vial terrestre y

aérea es algo de primer orden), y quienes eleigen un modelo basado más en las ventajas competitivas derivadas del conocimiento tecnológico y de la consolidación de *clusters* productivos en sectores diversificados.

Actualmente, las consecuencias espaciales de estas tendencias apenas se notan. Lo cierto es que en la urbe se están multiplicando las pequeñas y medianas empresas, algunas como maquiladoras y otras como empresas autónomas innovadoras, lo cual está demandando una nueva infraestructura de servicios, diferente a la que las EPM construyera en las décadas del 59 y 60 para la gran industria regional de carácter fordista, y que en gran parte, tal como evoluciona el mundo, deberá estar basada en servicios digitales y electrónicos y en nuevas y más eficientes fuentes de energía.



ANEXO 1

BREVE HISTORIA DE LA EVOLUCIÓN ESPACIAL URBANA DE MEDELLÍN

Tomado del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín - Documento técnico de soporte. Medellín, 29 de octubre de 1999.

Poblamiento prehispánico

No es fácil determinar las características de la ocupación del Valle de Aburrá en épocas anteriores a la conquista. Investigaciones arqueológicas sugieren que durante quince siglos, este experimentó la sucesión de diversos pueblos y culturas, existiendo registros datados de hace 2.500 años. Sus pobladores iniciales fueron grupos de agricultores que poseían una desarrollada alfarería. Con la llegada de los españoles la población nativa existente en ese momento fue desplazada de sus tierras y sometida a trabajos intensivos en agricultura y minería que motivaron su rápida disminución.

Este proceso milenario de ocupación del valle y de su zona central que coincide con la jurisdicción territorial de Medellín, ha estado acompañado de la transformación continua del paisaje natural y ha dejado huellas y vestigios que apenas ahora se comienza a reconocer y valorar.

Fundación y posterior crecimiento

El Valle de Aburrá fue visitado por primera vez por los españoles el 24 de agosto de 1541 por Jerónimo Luis Tejelo, un lugarteniente del Mariscal Jorge Robledo. No obstante, después de vencer la resistencia de los pobladores y permanecer en este sitio por

algunos días, los españoles siguieron su marcha hacia el occidente sin realizar fundación alguna.

En 1574 el segundo gobernador de Antioquia, Gaspar de Rodas, comenzó la colonización del valle iniciando trabajos de agricultura y recibió en posesión todo el territorio de lo que hoy es el sector urbano de Medellín. Debido a las buenas condiciones naturales, el Valle de Aburrá pronto vino a convertirse en la principal zona de abastecimiento de los centros mineros del norte y el occidente del departamento, atrayendo numerosa población.

El primer poblamiento en lo que hoy es Medellín, se hizo al parecer en 1616 en el lugar actual de El Poblado, al fundar Francisco de Herrera Campuzano la población de "San Lorenzo de Aburrá", creando un resguardo de 300 indígenas y unos cuantos españoles. En los años siguientes se intensificó la colonización, pero las disposiciones de las Leyes de Indias, que dificultaban la adquisición y explotación por los blancos de las tierras de los indígenas, motivaron el traslado del poblado -30 años después- a una zona ubicada en el ángulo formado por el río Medellín y la quebrada Santa Elena, cerca al sitio del actual cementerio de San Lorenzo.

En 1649 se inició la construcción de la iglesia de La Candelaria en el sitio de Aná, y en

1659 fue reconocida como parroquia con el nombre de Nuestra Señora de la Candelaria de Aná, contando sólo con 700 vecinos. El crecimiento posterior fue grande pero disperso, razón por la cual desde 1670 los vecinos del caserío pidieron la creación en "Villa" de aquel poblado, facultad obtenida mediante la Real Cédula del 22 de noviembre de 1674, que permitió la fundación de la Villa de Nuestra Señora de La Candelaria. Ésta se realizó el 2 de noviembre de 1675.

El primer censo de población realizado en 1675 que abarcó todo el Valle de Aburrá, dio como resultado una población de 3.000 habitantes localizados en los sitios de Aná, El Poblado, Guayabal, La Culata (San Cristóbal), Itagüí, Hatoviejo (Bello), La Tasajera (Copacabana) y Hatogrande (Girardota) [Luis Latorre Mendoza (1972) "Historia e historias de Medellín", pags. 12-25].

El crecimiento posterior, aunque lento, fue concentrándose en Medellín a expensas de la ciudad de Santa Fe de Antioquia, la cual había sido fundada en 1541 por Robledo, y gracias a su posición estratégica en el contexto económico de la época adquirió enorme importancia económica y administrativa, habiendo sido proclamada capital de la provincia en el año de 1584. El posterior proceso de decadencia de los centros mineros y de la importancia económica de Santa Fe de Antioquia benefició el crecimiento de Rionegro y Medellín, y generó la competencia de estos centros por la primacía departamental (Rionegro fue capital provisional de hecho entre 1820 y 1822). Dicha competencia se definió a favor de Medellín - ya el principal centro de abastecimiento, y elevada a la categoría de ciudad en 1813-, al ser declarada capital de la provincia en 1826. Con la creación en

1830 del departamento de Antioquia, este centro fue ratificado como capital.

Evolución del desarrollo

En la evolución histórica de la ciudad pueden señalarse algunas fases y momentos, cuyo desarrollo ha determinado la configuración y estructura espacial del conjunto urbano, los cuales, para efectos de este análisis, se hacen coincidir con las fechas sobre las que existen registros cartográficos.

1770: En esta época, cuando Medellín tenía 7.442 habitantes, el perímetro urbano se hallaba delimitado por las actuales calles de El Palo, Cúcuta, Maturín y la quebrada Santa Elena. El centro de la ciudad lo constituía la plaza, presidida por la Iglesia de La Candelaria. El trazado -conforme con las Leyes de Indias- es muy regular y se orientaba hacia los cuatro puntos cardinales, con Ayacucho y Calibío como ejes iniciales generadores de la conformación urbana. Ha comenzado también un desarrollo espontáneo a lo largo de los caminos que salían de la ciudad.

1847: En esta época Medellín cuenta con 18.805 habitantes. El desarrollo de la parte central de la ciudad se dirige hacia el occidente, con la iniciación de la construcción de la Iglesia de San Benito en un lugar todavía despoblado y malsano que empezaría a estructurar el barrio del mismo nombre. Hacia el oriente, el polo de atracción lo constituye la Iglesia de San Francisco (hoy de San Ignacio); hacia el norte, el crecimiento que por muchos años se detuvo al pie de la quebrada Santa Elena, cruza esta barrera y continúa en dicha dirección. El desarrollo es aún concéntrico respecto a la plaza original y su escala sigue siendo peatonal. Los límites de la ciudad son

claras barreras físicas: el río y las quebradas La Loca, La Palencia y Santa Elena.

1889: El inicio de la construcción de la Catedral de Villanueva se convierte en un hecho generador para la continuación de la expansión hacia el norte. La ciudad, con 42.445 habitantes, cuenta ya con algunos servicios y equipamientos comunitarios importantes: plaza de mercado, Casa Municipal, Palacio Episcopal, Universidad de Antioquia, Escuela de Minas. Los servicios administrativos tienden a dispersarse. Continúa el crecimiento en sentidos norte, sur, y especialmente hacia el oriente, a lo largo del camino hacia el Nare. Los límites siguen siendo los mismos. En 1885 la ciudad cuenta con 37.237 habitantes, ubicados en 8 fracciones: Aguacatala (entre Medellín y Envigado), Aná (Robledo), Belén (con existencia civil propia desde 1814), Bello (fundado en 1676), La Granja (La América), Piedras Blancas, San Cristóbal (La Culata) y San Sebastián (caserío situado en el camino entre Medellín y Santa Fe de Antioquia).

Por la misma época, los distritos de Barbosa, Caldas, Copacabana, Envigado, La Estrella, Girardota e Itagüí cuentan con una población de 35.992 habitantes para un total en el Valle de Aburrá de 73.008.

1908: A comienzos de este siglo, cuando la ciudad contaba con 62.341 habitantes, empezaron a configurarse los barrios El Salvador y Boston, al oriente de la ciudad. El desarrollo hacia el norte llegaba hasta la quebrada El Ahorcado, cercana al Cementerio de San Pedro. A pesar de que el occidente continuaba teniendo restricciones para el desarrollo a causa de las inundaciones, la calle San Juan cruzó el río, facilitando la expansión futura hacia La América y Belén. Alrededor de la plaza

de mercado (construida en 1890) y de la Estación del Ferrocarril comenzó a generarse en Guayaquil un nuevo polo de desarrollo, alterando la atracción dominante de la Plaza de Berrío. La calle Carabobo conecta ambos polos y desencadena un desarrollo comercial semejante al que aparecería posteriormente en las calles de Bolívar, Palacé y Junín.

Si bien el primer asentamiento de "invasión" se había producido en 1840 con una población de esclavos emancipados, esta tendencia se perfila por el año 1910, cuando la ciudad comienza a recibir algunos flujos de inmigrantes de escasos recursos que motivaron el surgimiento de tramos espontáneos (La Pola, Ratón Pelao y Trincheras).

1932: De esta época es la conformación de los barrios nor-orientales (Los Angeles, Prado, Aranjuez y Buenos Aires) cuyo desarrollo impuso la retícula a la difícil topografía de los cerros. Al sur se encuentran el barrio Colón y El Poblado, y hacia el occidente se da un desarrollo a lo largo de las vías que conectaban los antiguos poblados de Belén, La América y Robledo con el centro, superando así plenamente la ciudad la barrera del río. En el centro el parque de Bolívar y la Catedral consolidaron un tercer polo de atracción, comunicado con el Parque de Berrío a través de las carreras Junín y Palacé, vías donde se da una concentración de comercio que contribuyó a conformar la primacía que hasta hace pocos años tuvo el centro representativo de la ciudad.

El censo de 1928 mostró una distribución espacial de 83.955 habitantes en Medellín, 8.459 en La América, 4.717 en Belén, 4.242 en Robledo, 4.135 en El Poblado, 3.767 en Prado y 1.781 en Guayabal. Igualmente, por fuera de los límites urbanos se localizaban

3.881 habitantes en San Cristóbal, 3.198 en San Sebastián y 1.781 en Mazo.

Hacia 1932 el servicio de tranvía eléctrico -inaugurado en 1921- se ha extendido para conectar el centro con los barrios de La América, Buenos Aires, Sucre, Aranjuez, Robledo, El Poblado, Belén y el municipio de Envigado. La ciudad cuenta con un total de 136.000 habitantes y presenta movimientos constantes de población entre los mencionados sectores y el centro, al igual que entre éste y los barrios nor-orientales. La estructura urbana presenta una situación equilibrada, y se soporta fundamentalmente en un conjunto de ejes viales estructurantes del desarrollo interno y las comunicaciones regionales y un sistema equilibrado de centralidades que comprende el centro tradicional y los núcleos generadores de los barrios mencionados.

Por esta época comienza la aparición de la industria y de las migraciones campo-ciudad, y con ella la marcada presión de la urbanización hacia las laderas. El desarrollo industrial de Medellín y el Valle de Aburrá, sustentado con capitales y mercados locales y facilitados por el relativo aislamiento geográfico de esta región en momentos de fuerte competencia extranjera, empieza a determinar las características más sobresalientes de la configuración urbana y consolida la hegemonía de Medellín en el contexto departamental. A la vez, marcó el inicio de la estrecha relación del desarrollo físico y económico del conjunto de municipios de esta región.

1950: Después de 1932, con el auge de la producción industrial (en el año 1945 Medellín era considerada "la ciudad industrial" de Colombia), aumenta notablemente la población y se intensifica el proceso de

urbanización debido a la violencia imperante en el campo. Con ella aparecen la proliferación de barrios populares, desarrollos piratas y asentamientos precarios, inicios de deterioro físico y ambiental. *A la vez, comienza a demarcarse claramente la segregación espacial de la población por clases socioeconómicas.*

El Plan Piloto propone unos "usos futuros", con base en la clasificación y separación de funciones imperante en la cultura urbanística de la época: habitar, trabajar, recrearse y circular. Este principio dio origen a las determinaciones de zonificación especializada con usos excluyentes que negaban las áreas de uso mixto. El suelo no asignado a estas 4 funciones se destinaria a las actividades rurales de agricultura, pastoreo y reservas forestales.

1970: A comienzos de los años 70 es ya evidente en Medellín el resultado del proceso de urbanización experimentado por el Valle de Aburrá, entre las décadas de los años 40 y 60. En 1970 la ciudad alcanza el millón de habitantes. Sin embargo, comienza a disminuir su participación en la población total subregional ya que pasa del 74.62% en 1964 al 71.90% en el año 1973. La población total en este año es de 1' 151.762 habitantes de los cuales el 93.35% son urbanos a pesar de que la tasa de crecimiento había bajado ya al 4.1%. Las características de la migración que experimentó en la década del 60 intensifica el fenómeno de invasiones y "urbanización pirata", caracterizado por la venta de terrenos sin dotación de servicios públicos y obras de urbanismo. De esta forma surgen alrededor de 40 barrios. Ya en la década del 70 se intensifica la magnitud y precariedad de las invasiones, configurándose alrededor de 50 asentamientos y la ocupación de retiros de algunas quebradas, principalmente La

Iguaná, La Rosa y La Granizala. Comienza también el deterioro ambiental de las microcuencas de la ciudad.

Hacia esta década se han implementado muchas de las recomendaciones del Plan Piloto. Se ha acentuado el crecimiento de la ciudad en sentido norte-sur, desbordando los límites municipales, con el río como eje de comunicación vial. Es evidente el inicio de la conurbación con los municipios de Bello, Envigado e Itagüí.

1985-1999: Desde principios de los años 80 se evidencia el comienzo del agotamiento en la ciudad de la tierra apta para la urbanización. Esta carencia es más dramática para las posibilidades de los sectores populares. De 1.513 hectáreas aptas para vivienda de interés social en 1981, se pasó a 620 en el año 1984 y 257 en el año 1990. Por este agotamiento progresivo y la intensificación de las dificultades de acceso a la vivienda, se generó la tendencia de localización de la población de menores ingresos en terrenos con riesgo geológico, especialmente en laderas, y se multiplicó la invasión de las riberas de las quebradas.

En el año 1992 se habían identificado como "subnormales" 70 barrios por presentar precarias condiciones de habitación, déficit de servicios públicos y problemas de tenencia. En ellos existían aproximadamente 37.000 viviendas habitadas por 185.000 personas. Para finales de 1998 estas cifras se han incrementado, acercándose a las 50.000 viviendas y 250.000 habitantes, ubicados en 104 sectores de desarrollo incompleto e inadecuado.

En 1985 Medellín cuenta con 1'480.382 habitantes, de los cuales el 96.69% era urbano, y había consolidado sus relaciones metropolitanas. En los años siguientes se intensifican muchos de los problemas del desarrollo interdependiente no planificado del Valle de Aburrá, el cual presenta hoy una población total de 2'945.023 habitantes de los cuales 1'956.125 (66%), están localizados en Medellín. Esta participación es mayor (72%) en la aglomeración central que conforma con los municipios de Bello, Envigado, Itagüí y Sabaneta.

En 1985 comienza la construcción del sistema de transporte público masivo del Valle de Aburrá (Metro), el cual inicia operaciones a fines de 1995 interconectando inicialmente los cuatro municipios conurbados y complementando su cobertura en la ciudad con la línea B que, a lo largo del corredor de la quebrada La Hueso y con varias estaciones intermedias, conecta el centro-occidente de la ciudad con el río y el centro.

Empieza a perfilarse en el año 1985 la tendencia -iniciada en el sector de El Poblado (donde hoy se ha arraigado como la tipología dominante) y extendida luego a numerosos sectores de la ciudad- de construcción de urbanizaciones cerradas y solicitud de cerramiento de urbanizaciones o conjuntos de vivienda originalmente abiertos, tendencia protocolizada y regulada mediante Acuerdo municipal en el año 1988, que ha impactado negativamente la forma de construir ciudad y la experiencia y formas de apropiación ciudadana del espacio público.

ANEXO 2

EJES Y PROYECTOS DE ACTUACIÓN ESPACIAL SEGÚN EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL VIGENTE

1. SISTEMA DE CENTRALIDADES

En el modelo propuesto, el territorio municipal se organiza como un sistema de centros jerarquizados que procuran consolidar a largo plazo una estructura territorial policéntrica, en equilibrio dinámico a partir del centro tradicional y representativo y el corredor metropolitano de servicios en formación, conectados a través de los principales ejes articuladores urbanos y rurales y supramunicipales. Las centralidades constituyen polos de concentración de actividad económica, amplia gama de equipamientos y servicios, que les proporciona autonomía relativa para convertirlos así en elementos estructurantes del territorio municipal, urbano y rural. Su jerarquía y tamaño están determinados por las funciones que desempeñan en el conjunto en cuanto a tipo de equipamiento y su cobertura, los usos y su intensidad, las dimensiones del espacio público, las características de sus dotaciones complementarias y el tipo de amoblamiento.

Las centralidades se proponen como un sistema integrado, dinámico y complementario al conjunto del Valle de Aburrá. Para Medellín el sistema de centralidades se plantea como la política central que estructure la oferta de equipamientos y servicios, a la vez que contribuya a generar equilibrio social y funcional en el territorio. Hacen parte del sistema estructurante general, en un primer nivel, el corredor del río que viene configurándose como centro de actividades y servicios metropolitanos y el centro tradicional y representativo de la ciudad, que se superpone con el anterior en el costado oriental del río, alrededor de los cuales se espera graviten los centros zonales y barriales de su amplia zona de influencia, localizada a ambos costados del río; en un segundo nivel están los centros de equilibrio propuestos para el norte y el sur.

2. PROYECTOS QUE CONTRIBUYEN A LA CONSOLIDACIÓN DE LA PLATAFORMA COMPETITIVA METROPOLITANA

2.1. Proyectos regionales.

- Túnel a occidente (en terminación)
- Túnel a oriente (sin definición)
- Variante a la Pintada (sin definición)
- Rehabilitación de la línea férrea (sin definición)
- Tren Suburbano (Tren de Cercanías) (sin definición)
- Puerto seco en el Valle de Aburrá (sin definición)
- Terminal de carga (sin definición)
- Terminar el corredor multimodal del río Aburrá (en proceso)
- Relocalización del sitio de disposición final de basuras (terminado)
- Localización de la planta norte de tratamiento de aguas residuales (en proceso)
- Mejoramiento de la infraestructura de telecomunicaciones (en proceso)

2.2. Proyectos locales.

- **Museo de Ciencia y Tecnología (Parque Explora) (en construcción):** Adecuación del espacio de la sede principal del proyecto educativo “Museo Interactivo de Ciencia y Tecnología” enmarcado en el Plan Estratégico, localizado en el sector de redesarrollo vecino a la Universidad de Antioquia, el Planetario y el corredor metropolitano de servicios del río. Incluiría espacios públicos articulados a la estación del Metro y los otros grandes equipamientos vecinos, salas para exposiciones temporales, laboratorio y talleres pedagógicos y de divulgación científica; su desarrollo sería gradual a partir de la adecuación de una plaza con calidad ambiental como espacio público y el amoblamiento requerido para facilitar su utilización múltiple, y contribuir a la vitalidad del sector. Posteriormente se irían adicionando los desarrollos constructivos complementarios.
- **Bulevar y ciudadela de la salud (sin definición):** Proyecto dirigido a consolidar en condiciones de alta calidad urbanística y con dotación de usos complementarios el sector central donde se localizan algunos de los equipamientos de atención e investigación en salud más representativos de la ciudad, como son el Hospital San Vicente de Paúl, la Facultad de Medicina de la Universidad de Antioquia y la Clínica León XIII del Seguro Social. Incluye el tratamiento de recuperación del Bulevar Juan del Corral -con la localización de vivienda y servicios- a través del cual se vincula el sector al centro tradicional.

- **Centro de negocios en el sector de la Alpujarra (sin definición):** Orientado a promover la localización de actividades empresariales y comerciales modernas en el sector de La Alpujarra II, contiguo al centro cívico y administrativo, aprovechando la oportunidad que ofrece el sector de generar nuevos desarrollos y su localización estratégica cerca del borde del río y su proximidad al Palacio de Exposiciones, al edificio sede de Empresas Públicas y al Teatro Metropolitano. Forma parte del proyecto más amplio denominado “Recomposición del espacio urbano de La Alpujarra”.

2.3. Proyectos de recuperación de calidad ambiental, urbanística o resignificación urbana.

- **Conformación de bordes de protección (en proceso):** Orientado a proteger ambiental y paisajísticamente los bordes superiores de las laderas oriental y occidental de la ciudad mediante la configuración de unos cordones verdes que actúen como contenedores del desarrollo urbano. Hacia este objetivo se procurará canalizar acciones del “Plan Siembra” de reforestación, el cual se encuentra actualmente iniciando su ejecución. Este proyecto está liderado por Corantioquia y Empresas Públicas y contará con participación de la comunidad y generación de empleo.
- **Valoración y recuperación ambiental de los cerros tutelares (en proceso):** Proyecto tendiente a focalizar las futuras acciones a emprender sobre los cerros tutelares (El Picacho, El Volador, Nutibara, La Asomadera y Pan de Azúcar) para su recuperación como hitos ambientales y aprovecharlos como componentes del espacio público de la ciudad, con el objetivo común de convertirlos en espacios educadores. Las actuaciones sobre ellos incluyen la reforestación, el control a su indebida apropiación y la dotación de los elementos necesarios para utilizarlos racionalmente en actividades recreativas y de esparcimiento, de acuerdo con las características propias y las potencialidades de cada uno de ellos.
- **Integración urbana del río (sin definición):** Proyecto orientado a detectar oportunidades específicas de intervención en el corredor del río, tendientes a elevar su calidad espacial y paisajística, y su adecuada integración con los desarrollos urbanísticos y las centralidades aledañas, incluyendo las estaciones del Metro y mejorando la integración entre los costados oriental y occidental de la ciudad.
- **Museo de Antioquia (terminado):** Proyecto de intervención urbana en el sector de la Iglesia de La Veracruz, ya iniciado con la recuperación del edificio del antiguo Palacio Municipal para albergar la nueva sede del museo. Comprende también la adecuación de una plazoleta de esculturas monumentales del maestro Fernando Botero en su área adyacente. Aspira al rescate del museo, a generar la integración del sistema cultural metropolitano, a continuar la intervención sobre el eje de las avenidas La Playa y de Greiff, a convertirse en generador o detonante de la recuperación de la significación del centro tradicional y representativo y a convertirse en factor clave para la promoción de la ciudad.
- **Proyecto Eje cultural La Playa - Boyacá (sin definición):** Dirigido a fortalecer el componente cultural del centro y a darle a esta vía el carácter de eje integrador de

la ciudad, como parte de la estrategia de consolidación del centro metropolitano. Comprende la actuación detonante del Museo de Antioquia, complementada por unas intervenciones en el entorno del Teatro Pablo Tobón Uribe -para reforzar su carácter- y en el borde del río, para vincularlo peatonalmente al costado occidental e integrar al mismo su actividad cultural.

- **Recomposición del espacio urbano de La Alpujarra (acciones parciales):** Proyecto dirigido a completar, mejorar, armonizar y vincular efectivamente los desarrollos urbanísticos de los sectores conocidos como La Alpujarra 1 y La Alpujarra 2, donde se localizan las principales actividades representativas e institucionales de la ciudad. El área de intervención propuesta está limitada por la Calle San Juan, la Avenida 33, la Carrera Bolívar y el río. La formulación de este proyecto incluirá acciones de mejoramiento del espacio público del Centro Administrativo y su conexión peatonal -a través de la Avenida del Ferrocarril- con el sector complementario aledaño al río, creando allí nuevos espacios públicos integradores de sus grandes equipamientos de ciudad (Teatro Metropolitano, Palacio de Exposiciones y edificio Sede de Empresas Públicas), y generando desarrollos que refuercen su vocación institucional y cultural. Entre ellos puede incluirse vivienda compatible con los usos de hotelería, centro de convenciones y actividades comerciales y de negocios complementarios que constituyan el "Centro de negocios" que se desea promover en el sector. El proyecto contempla también actuaciones e intervenciones estratégicas sobre el borde del río, con miras a enriquecer su calidad ambiental y de espacio público para la apropiación cotidiana y peatonal, a la vez que quiere mejorar la imagen de la ciudad para convocar inversionistas y visitantes.
- **Espacio cívico de Cisneros - Plaza de Cisneros (terminado):** Dirigido a continuar y complementar el proceso de recuperación de la calidad ambiental y urbanística de este espacio, componente importante de la memoria histórica de la ciudad. El proyecto incluye la adecuación del espacio público central con características de parque cívico, la recuperación y reutilización de los edificios circundantes de valor patrimonial y la promoción de nuevos desarrollos urbanísticos compatibles con las actuaciones previstas para el centro metropolitano y con los objetivos específicos a plantear para el eje de la carrera Carabobo.
- **Plan especial del Centro tradicional y representativo metropolitano (en proceso):** Proyecto orientado a mejorar la calidad urbanística y ambiental del centro y hacia la recuperación de su significación y capacidad de convocatoria para todos los sectores sociales de la ciudad metropolitana, mediante la integración coherente de las diversas intervenciones en gestación o en marcha en su interior o en su periferia inmediata y la protección y potenciación de su patrimonio cultural.

2.4. Proyectos de generación de equilibrio urbano.

- **Sistema de transporte masivo de mediana capacidad (Metroplus) (en construcción):** Proyecto asociado a la expansión del Metro, planteado para iniciarse en el corto o mediano plazo y terminar de implementarse en un plazo superior al horizonte del

plan. Se dirige a optimizar la utilización del Metro, expandiéndolo con un sistema de mediana capacidad, de tipo trolebús, bus articulado u otro similar, a lo largo de algunos de los principales ejes viales estructurantes de la ciudad. El sistema global de transporte masivo así configurado cubriría toda el área urbana, llegando a los sectores periféricos de alta densidad poblacional, conectando centralidades y corredores de transporte complementarios. Algunas de las prioridades de implementación de sus líneas componentes están ya definidas en concertación con el Metro, y las otras estarían ligadas a las que se establezcan para el sistema de centralidades y para las actuaciones de redensificación y expansión del crecimiento urbano. Como elementos componentes de este proyecto se han identificado preliminarmente un anillo exterior integrado al Metro en las estaciones Acevedo, Floresta y Aguacatala, y ocho líneas transversales, a saber: Calle 80 - carrera 65; Aranjuez - Castilla; Palos Verdes - San Cristóbal; Calle Colombia, Calle San Juan, Avenida 33, Calle 30, Calle 10 y Calle 77sur - San Antonio de Prado.

- **Centros de equilibrio norte y sur (sin definición):** Propuesta de generación de dos centralidades nuevas de primer orden articuladas a las estaciones del Metro, orientadas a equilibrar el sistema de centralidades de la ciudad, a consolidar el corredor metropolitano del río, y a constituirse en núcleos conectores del sector oriental y occidental de la ciudad con el río. La centralidad propuesta para el sur consolidaría y mejoraría los desarrollos vecinos a la estación El Poblado. La del Norte, considerada prioritaria, se plantea como una actuación dirigida a dotar de equipamientos y servicios de calidad a la zona norte de la ciudad, integrando ambos costados de la misma y contribuyendo a la articulación de sus centros principales de actividad. Para su localización se presentan dos alternativas: los alrededores de la estación Acevedo -considerando los terrenos de la actual Plaza de Ferias- u otro sitio en las inmediaciones de la Estación Tricentenario. Ambos centros de equilibrio se plantean como de segunda jerarquía en el conjunto de la ciudad, con proyección al Área Metropolitana y albergarían actividades mixtas con presencia de comercio, vivienda y una rica dotación de espacio público.
- **Mejoramiento conexión vial al corregimiento de San Antonio de Prado (terminado):** Proyecto orientado a mejorar el acceso al corregimiento, dotándolo de una conexión eficiente con el Metro y con el corredor multimodal del río. Se tiene previsto avanzar a corto plazo en un proceso de concertación con los diferentes municipios e instancias involucradas en la evaluación de las alternativas existentes, incluyendo la alternativa recomendada de la calle 77 sur desde el municipio de La Estrella, componente del proyecto de interés metropolitano "Macroproyecto Vial del Sur".
- **Espacios públicos en el norte (en proceso):** dirigido a mejorar la situación actual de déficit de espacio público de convocatoria en la zona nororiental de la ciudad, en sitios que cuenten con buena accesibilidad y cobertura de transporte público. En el desarrollo del proyecto se identificaron de manera preliminar siete centralidades de diversa jerarquía que plantean necesidades prioritarias de espacio público. Ellos son: Santo Domingo Savio, Granizal, La Rosa, Moscú, San Blas, Santa Inés y Manrique-La 45. Por prioridades, oportunidad y estudios de prefactibilidad, de estos sitios se preseleccionaron

Santa Inés, Moscú y Manrique-La 45 para realizar estudios de mayor profundidad en aspectos urbanísticos (prediseño), financieros, económicos y jurídicos, que sirvan de soporte para escoger la alternativa final a desarrollar.

2.5. Proyectos de planes parciales de tratamientos estratégicos.

Son proyectos de intervención urbana planteados como pruebas piloto de los instrumentos de la Ley 388 de 1997, con miras a generar nuevos desarrollos en áreas de expansión, una transformación urbanística significativa en sectores de localización estratégica, buena dotación de servicios públicos, transporte y equipamientos y con potencial de aportar a la construcción del "Modelo de ciudad" propuesto por el Plan. Se refieren fundamentalmente a tratamientos de desarrollos, re-desarrollo y renovación urbana, experimentando instrumentos de gestión y desarrollo asociativo público-privado, unidades de actuación urbanística, reparto equitativo de cargas y beneficio, entre otras.

- **Renovación urbana del sector de Naranjal (en proceso):** Plan parcial en marcha, tendiente a generar una positiva transformación funcional, urbanística y ambiental de este sector del borde del río, en la Zona Centro-occidental de la ciudad, ubicada entre la calle 44 (San Juan) y la quebrada La Hueso (calle 47D) y las carreras 63 (Avenida Regional) y la carrera 65. Este proyecto, asumido con criterio social y amplia participación de la comunidad afectada y la ciudadanía en general, servirá de experiencia modelo en la utilización de los instrumentos de la Ley para tratamientos de renovación, replicable en posteriores situaciones similares.
- **Renovación urbana del barrio Corazón de Jesús (sin definición):** Aprovechando la experiencia obtenida en el sector de Naranjal, se propone continuar una transformación de renovación en el Barrio Corazón de Jesús, procurando una efectiva recualificación y utilización del suelo en este sector de localización central estratégica en el núcleo mismo del centro representativo metropolitano que viene configurándose a lo largo del río. Dicho tratamiento debe involucrar la aplicación a este sector de los objetivos estratégicos del plan de "Orientar el crecimiento hacia adentro" y contribuir -como sector de borde del río- a cualificar este eje como sistema primario de la ciudad.
- **Conservación del barrio Prado Centro y re-desarrollo asociado (sin definición):** Plan parcial de este sector de periferia inmediata del centro, tendiente a conservar el valor patrimonial de Prado y a generar una transformación respetuosa en sus bordes norte, sur y occidente -en el área de influencia de las estaciones Prado y Hospital- que contribuya a lograr el objetivo de conservación propuesto y a hacer posible la inversión, utilizando los instrumentos de la Ley 388 de 1997, para el mejoramiento de la dotación de equipamientos y espacio público en el sector de conservación arquitectónica y urbanística delimitado por las carreras 49 (Venezuela) y 50D (Neiva) y las calles 59 (Cuba) y 66 (Manizales).
- **Planes parciales en áreas de expansión (en proceso):** Elaboración de uno o varios planes parciales de desarrollo tendientes a experimentar la figura de las "unidades de actuación urbanística" para generar desarrollos de vivienda de calidad en zonas de expansión,

con suficiente dotación de espacio público, actividades económicas complementarias y equipamientos. Sus prioridades dependen de la concreción de los actores interesados y su voluntad de asociación para estos propósitos.

2.6. Planes parciales dirigidos a mejorar las condiciones de vivienda y hábitat.

- **Mejoramiento integral del sector de Moravia (en proceso):** Proyecto - actualmente en fase de preinversión- dirigido al mejoramiento y la integración espacial y social del barrio de generación espontánea del mismo nombre y a la recuperación ambiental y paisajística de la antigua montaña de basura, en la Comuna 4 de la Zona Nor-oriental de la ciudad. El área de intervención comprende 114 manzanas (42 ha) y cuenta con una población aproximada de 33.000 habitantes, de estratificación socioeconómica 1 y 2, en 6.158 viviendas. Incluirá componentes de reordenamiento, mejoramiento y dotación de espacio público y equipamientos, saneamiento básico y legalización de vivienda y reasentamiento y otras actividades complementarias de seguridad social, paz y convivencia.
- **Mejoramiento integral Primed Fase II (sin definición):** Continuación del programa integral de mejoramiento de asentamientos de desarrollo incompleto de Medellín (PRIMED) iniciado en 1992, el cual tuvo una primera fase entre 1993 y 1998. En esta segunda etapa se pretende cubrir un área de 225.16 hectáreas, atendiendo una población de 57.071 personas (13.000 viviendas) de 12 barrios de las zonas Nor-oriental y Centro-oriental: El Compromiso, Aldea Pablo VI, La Esperanza No.2, La Avanzada, El Carpinelo, María Cano, Carambolas, La Sierra, Villa Lilliam, Villa Turbay, Las Estancias, Ocho de Marzo y Juan Pablo II. El proyecto incluirá acciones de mejoramiento de viviendas, titulación de propiedad, reubicación de familias localizadas en zonas no aptas para desarrollos urbanísticos, mejoramiento del espacio público y dotación de equipamientos, infraestructura vial y servicios públicos. Se financiará con recursos del municipio de Medellín, un préstamo internacional del banco alemán KFW y subsidio nacional (vía INURBE).

BIBLIOGRAFÍA

- APPADURAI, Arjun. 1999. Soberanía sin territorialidad: notas para una geografía posnacional. Nueva Sociedad N° 163, Caracas.
- BERMAN, Marshall. Todo lo sólido se desvanece en el aire. Buenos Aires. Siglo XXI. 1982
- BETANCUR, Soledad; STIENEN, Angela; URÁN, Omar. 2001. Cadenas Productivas y Redes de Acción Colectiva en Medellín y el Valle de Aburrá. En: Economía, Sociedad y Territorio. Vol.III. Num. 10. Diciembre 2001. México.
- BOISIER, Sergio. 1995. En busca del esquivo desarrollo regional: entre la caja negra y el proyecto político. En: Seminario desarrollo de la democracia local en Colombia y la constitución territorial de la ciudadanía. Bogotá.
- BOISIER, Sergio. 2003. ¿Y si el desarrollo fuese una emergencia sistémica? En Ciudad y complejidad. Fabio Giraldo Editor. Ensayo y Error. Fica. Bogota.
- BORDA, Orlando. 200. Acción y espacio: autonomías en la nueva república. Tercer Mundo Editores. Bogotá.
- CAMPO, Orlando. 2003. Del paisaje a la ciudad. Bitácora Urbano/Territorial 7(1) 2003. Universidad Nacional de Colombia - Bogotá.
- CARIOLA, cecilia. 1996. Crisis, pobreza y segregación urbana: el deterioro de las condiciones de vida en los barrios populares. En: la cuestión de los barrios. Compiladoras: Teolinda Bolívar y Josefina Baldó. Monte Avila editores latinoamericana. Fundación polar. Universidad Central de Venezuela.
- CASTELLS, Manuel. La Sociedad Informacional. Barcelona, Alianza. 199
- CASTORIADIS, C. (1996b); "La democracia como procedimiento y como régimen", *Iniciativa Socialista* n° 38.
- CUERVO, Luis; GONZÁLEZ, Josefina. 1997. Industria y Ciudades en la era de la mundialización. Un enfoque socioespacial. Tercer Mundo Editores, Conciencias, CIDER. Bogotá.
- DELGADO, Adriana; CARVAJAL, Luis. 2003. Cultura política y participación: Expansión de la ciudadanía y construcción democrática. Observatorio de cultura urbana del Instituto Distrital de Cultura y Turismo de Bogotá.
- DODGE, Martin & KITCHIN Robin. (2001). Mapping Cyberspace. Routledge. London. *Chapter 2: Geographies of the information society. PP 32 - 51.*
- ECHEVERRI, jaimé; villa gerardo. 1998. Medellín crece al ritmo de su industria. Revista antioqueña de economía y desarrollo. No 55. Medellín, 1998
- GAMBOA, Pablo. 2003. El sentido urbano del espacio público. Bitácora Urbano/Territorial 7(1) 2003. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.
- GRAHAM, Stephen & MARVIN, Simon. (2001). Splintering Urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition. Routledge. Condón. *Prologue and introduction. Pp. 1 - 36.*
- HARVEY, David. La condición de la posmodernidad. Buenos Aires. Amourrtu. 1998
- HELMSING, bert. 1998. Theories of regional industrial development and second and third generation regional policies. Fourth international seminar of the iber-american network of researchers on globalisation and territory. Bogotá, 1998.
- HIERNAUX, Nicolás. 1995. Tiempo, Espacio y Apropiación Social del Territorio: ¿Hacia la Fragmentación en la Mundialización? Diseño y Sociedad N° 5. Primavera. Universidad Autónoma Metropolitana.

- HISSONG, Robin. 1996. Las teorías y prácticas del desarrollo desde la perspectiva de la modernidad. Cider – Universidad de los Andes. Bogotá.
- IBÁÑEZ, Jesús. 1998. Investigación social de segundo orden. En: Nuevos avances en la investigación social II. Cuadernos A Biblioteca Universitaria. Barcelona.
- JESSOP, Bob. 1999. Crisis del Estado de Bienestar: Hacia una nueva teoría del Estado y sus consecuencias sociales. Bogotá : Siglo del Hombre Editores, Universidad Nacional de Colombia,
- JOHNSON, Steven. 2003. Sistemas emergentes: o qué tienen de común hormigas, neuronas, ciudades y software. Turner, Fondo de Cultura Económica. Madrid
- KIRCHNER, Christian. 1997. Interacción entre el orden económico y orden jurídico con especial consideración de la nueva economía institucional. Contribuciones, volumen 55. N° 3 Julio- Sep. Buenos Aires
- KOSTOF, Spiro. 1992. The city assembled: the elements of urban form through history. Thames and Hudson Ltda.
- LEFEBVRE, Henry (1982) *La presencia y la ausencia. Contribución a la teoría de las representaciones*, México, Fondo de Cultura Económica
- LEFEBVRE, Henry. De lo rural a lo urbano. Barcelona, Península .1971
- LEZAMA, José Luis. (1998). Teoría social, espacio y ciudad. El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano. México.
- LIN, Nan. 2001. Social Capital - A Theory of social Structure and Action. Duke University. Cambridge University Press 2001
- MACUHA, Guillermo, 1996. La Calle Como Elemento Principal de Relación. En: La cuestión de los Barrios. Compiladoras: Teolinda Bolívar y Josefina Baldó. Monte Avila Editores Latinoamericana. Fundación Polar. Universidad Central de Venezuela.
- MAFESSOLI, Michel. (2004). El nomadismo, vagabundeos iniciativos. Fondo de Cultura Económica. México
- MALDONADO, Alberto. 2001. AVANCES Y RESULTADOS DE LA DESCENTRALIZACION POLITICA EN COLOMBIA. Dirección de Desarrollo Territorial Departamento Nacional de Planeación. Bogotá Colombia
- MÉNDEZ, Ricardo. 1988. EL ESPACIO DE LA GEOGRAFÍA HUMANA. En: Geografía Humana. Estébanez, Puyol & Méndez. Cátedra. Madrid.
- MÉNDEZ, Ricardo; MOLINERO, Fernando. 1988. Geografía y Estado: introducción a la geografía política. Editorial Cíncel. Madrid.
- MENKING, William. 2001. From Tribeca to Triburbia: A New Concept of the City. In: The Unkown City - Contesting Architecture and social Space. Edited by: Lain Borden, Joe Kerr, Jane Rendell and Alicia Pivaro. Massachusetts Institute of Technology.
- MOLLENKOPF, John. (1992). "How to study Urban Political Power". From: *A Phoenix in the Ashes: The Rise and Fall of the Koch Coalition in New York Cities Politics*. Princeton University Press.
- NARCISO, Pizarro. 1998. Análisis de redes sociales. En: Jesús Ibáñez (coord.). Nuevos Avances en la Investigación Social. La investigación social de segundo orden. 2 ed. Barcelona: Proyecto A. 1998. p.105-106. Tomo II.
- NAREDO, José Manuel, 1994. El funcionamiento de las ciudades y su incidencia en el territorio. Ciudad y territorio. N° 100-101. Barcelona.
- NORTH, Douglass 1995. *Instituciones, Cambio Institucional y Desempeño Económico*. Trad., Agustín Bárcena. México: Fondo de Cultura Económica
- PERKMANN, Markus. 1996. Regulation theory and the role of politics: Reconsidering le statut épistémologique de la théorie de la régulation. La lettre de la régulation. Department of Sociology, Lancaster University,

- PORTELLI, Hugues. 1995. Gramsci y el bloque histórico. México, siglo veintiuno editores,
- PRIGOGINE, Ilya. 1997. ¿Tan sólo una ilusión? Una exploración del orden al caos. Tusquets Editores. Barcelona.
- RUEDA, Salvador. 1994. El ecosistema urbano y los mecanismos reguladores de las variables auto regenerativas. Ciudad y Territorio. Nº 100-101. Barcelona.
- RYKWERT, Joseph. 1985. La idea de Ciudad: antropología de la forma urbana en el mundo antiguo. Hermann Blume ED. Madrid.
- SANTOS, Milton (2000). La naturaleza del espacio, Ariel, España.
- STIENEN, Ángela. 2003. Migrantes Latinoamericanos en suiza y territorios urbanos contestarios. Simposio Emigración Latinoamericana: comparación interregional entre América del Norte, Europa y Japón. The Japan Center for Areas Studies. Osaka, Japon.
- URAN, Omar. 2002. Ciudadanía y Juventud, o de la constitución de las y los jóvenes en ciudadanos. Revista Jóvenes. Nº 16. México.
- URAN, Omar. 2004. Democracia y Ciudadanía, con énfasis en participación comunitaria. IPC. Medellín
- VILLASANTE R., Tomás. 1994. Clientelas y emancipaciones, una introducción metodológica. En, Las ciudades hablan. Nueva Sociedad. Caracas.
- VIVIESCAS M, Fernando. 2003. La complejidad de la ciudad: No es el ángel, son los hombres y mujeres. En: Ciudad y complejidad. Fabio Giraldo Editor. Ensayo y Error. Fica. Bogota.
- WALLERSTEIN, Emmanuel. 1997. El espacio-tiempo como base del conocimiento. Análisis político Universidad nacional de Colombia Nº 32 Sep/Dic
- Cámara de Comercio de Medellín. 1999. La ventaja competitiva de la actividad empresarial antioqueña. Fundación Cámara de Comercio de Medellín.
- Instituto Popular de Capacitación (IPC). 2005. Cultura ciudadana y comportamiento político electoral en Medellín. IPC – Secretaría de Cultura Ciudadana del Municipio de Medellín.
- Plan de Desarrollo Metropolitano del Valle de Aburra: Para la consolidación de la metrópoli. Planeación Metropolitana. Medellín, 1985.
- Plan de Ordenamiento Territorial - Municipio de Medellín. 1999, Documento Técnico de Soporte. Medellín, 29 de octubre.

*Este libro se imprimió en
L. WECO E HIJAS LTDA.,
en el mes de noviembre de 2006*

*La carátula se imprimió en propalcote 250 gramos,
las páginas interiores en propalibros beige 70 gramos.
La fuente tipográfica empleada es Oranda.*



Comprometidos con la Democracia, la Justicia y los Derechos Humanos

INSTITUTO PÓPULAR DE CAPACITACIÓN -IPC
(DE LA CORPORACIÓN DE PROMOCIÓN POPULAR)
CARRERA 45 D N° 60-16
PBX: (57)(4) 284 90 35 / FAX: (57)(4) 254 37 44
A.A. 9690 - CORREO ELECTRÓNICO: ipc@ipc.org.co
PÁGINA WEB: www.ipc.org.co

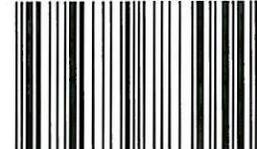
Apoya

TROCAIRE
Working for a Just World

Irlanda



ISBN 978-958-97830-5-4



9 789589 783054