

Ratio Juris

PUBLICACIÓN SEMESTRAL DE LA FACULTAD DE DERECHO

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA LATINOAMERICANA

Vol. 21, N.º 42, Enero - Julio pp. Medellín, Colombia, 2026. ISSN 1794-6638 / ISSNc: 2619-4066

DOI: 10.24142/raju



PREPRINT

Los siguientes artículos son el preprint previo al proceso final de revisión de estilo, maquetación y versión final con todas las correcciones. Pero antes de que pasen al proceso final y luego de haber pasado por la revisión de los editores, el comité científico, el editorial, y la revisión por pares doble ciego, se procede a colocarlos a disposición del público en general, especialmente dirigido a la comunidad científica, para que haga observaciones finales a los artículos, atendiendo la puesta de la revista de mantener la ciencia abierta y, por tanto, la revisión abierta luego de pares, razón por la cual se podrán realizar observaciones, solicitudes y comentarios al correo: editor.ratiojuris@unaula.edu.co. indicando el nombre del artículo, página, y párrafo o texto que deba ser revisado.

PREPRINT

The following articles are preprints prior to the final process of style review, layout, and version with all corrections. But before they move to the final process and after having undergone review by editors, the scientific committee, the editorial board, and double-blind peer review, they are made available to the general public, especially aimed at the scientific community, for final observations on the articles, in accordance with the journal's commitment to maintaining open science and, therefore, open review after peer review. For this reason, observations, requests, and comments can be made to the email: editor.ratiojuris@unaula.edu.co. indicating the name of the article, page, and paragraph or text that needs to be reviewed.

PREPRINT

Os seguintes artigos são preprints anteriores ao processo final de revisão de estilo, diagramação e versão final com todas as correções. Mas antes de passarem para o processo final e após terem passado pela revisão dos editores, do comitê científico, do editorial e pela revisão por pares duplo-cega, eles são disponibilizados ao público em geral, especialmente direcionados à comunidade científica, para que façam observações finais aos artigos, atendendo ao compromisso da revista de manter a ciência aberta e, portanto, a revisão aberta após a revisão por pares, motivo pelo qual podem ser feitas observações, solicitações e comentários para o e-mail: editor.ratiojuris@unaula.edu.co, indicando o nome do artigo, página e parágrafo ou texto que deve ser revisado.

Artículo de investigación.

“Derecho a la Ciudad y urbanismo social: una lectura crítica del Modelo Medellín desde el Hábitat III Alternativo”

Right to the City and Social Urbanism: A Critical Reading of the Medellín Model from the Alternative Habitat III

Direito à Cidade e urbanismo social: uma leitura crítica do Modelo Medellín a partir do Habitat III Alternativo

Carmen Yurany Pedroza Valdés,¹

Francisca Santamaría Cáceres ²,

María José Sepúlveda Arellano ³,

Iriana Zegarra Etchebaster ⁴

Recibido: 14 de octubre de 2025 -Aceptado: 20 de mayo de 2026 -Publicado: 30 de junio de 2026

DOI: 10.24142/raju.v21n42a4



Fotografía: María Jose Sepulveda Arellano

¹ Arquitecta cum laude de la Universidad Santo Tomás, Especialista en Gerencia de Construcciones de la Universidad de Medellín. Integrante del equipo técnico del Programa MIHábitat y postulante a la Maestría en Planificación Urbana y Regional de la Universidad de Buenos Aires (UBA).. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8491-9791>. CvLAC: https://scienti.minciencias.gov.co/cvlac/visualizador/generarCurriculoCv.do?cod_rh=0001905036. Google Scholar: <https://scholar.google.com/citations?hl=es&user=uq2hFXsAAAAJ>. Correo electrónico: nanypedrozaarq@gmail.com

² Arquitecta y docente asociada de la Universidad UNIACC. Postulante a la Maestría en Planificación Urbana y Regional de la Universidad de Buenos Aires. Arquitecta en Fajre y Asociados. ORCID: 0009-0001-7653-5058. Google Scholar: <https://scholar.google.com/citations?hl=es&user=pvLKGrlAAAAJ> Correo electrónico: francisca.santamaria@uniacc.edu

³ Trabajadora e Investigadora Social de la Universidad Tecnológica Metropolitana, Chile. Asociada a la Consultora de Arquitectura e Ingeniería Patagonia Arquing, Valparaíso. Postulante a la Maestría y Especialización en Planificación Urbana y Regional de la Universidad de Buenos Aires (UBA) <https://orcid.org/0000-0003-0380-8278> Google Scholar: <https://scholar.google.com/citations?hl=en&user=hG2tRIEAAAAJ> . mariajose.sepulvedar@gmail.com

⁴ Arquitecta y postulante a la Maestría en Planificación Urbana y Regional de la Universidad de Buenos Aires. ORCID: 0009-0003-6662-9194. Google Scholar: https://scholar.google.com/citations?user=HzpkBBkAAAAJ&hl=es#d=gsc_md_prod&t=1779897138641&u=%23t%3Dgsc_md_pro_ed Correo electrónico: iriana.zegarra@gmail.com

Resumen

El presente trabajo examina críticamente el urbanismo social en Medellín durante las primeras décadas del siglo XXI —conocido como "Modelo Medellín"— a la luz del concepto de Derecho a la Ciudad y las advertencias del Manifiesto de Quito (2016). Motivado por la constatación de que la Nueva Agenda Urbana omite causas estructurales de la desigualdad (financiarización del suelo, especulación, desplazamientos), el artículo se pregunta si las intervenciones de movilidad y transporte, emblemáticas del modelo, materializan o limitan dicho derecho. A partir de un análisis que contrasta la narrativa institucional con los efectos territoriales documentados por diversos autores, se identifican logros significativos en conectividad y calidad de vida, pero también tensiones profundas: la valorización del suelo generada por la inversión pública ha desencadenado procesos de gentrificación y presión inmobiliaria que amenazan la permanencia de los habitantes originales. La participación ciudadana, aunque relevante en los Proyectos Urbanos Integrales (PUI), operó principalmente como legitimación del Estado sin incidir en decisiones estructurales sobre el suelo. Se concluye que el Modelo Medellín, pese a sus avances, constituye una versión tecnocrática del Derecho a la Ciudad que, al descuidar mecanismos redistributivos y de gestión del suelo, termina reproduciendo exclusiones. El artículo propone condiciones necesarias para que futuras políticas urbanas materialicen efectivamente el derecho a permanecer y a decidir sobre la ciudad.

Palabras clave: Derecho a la ciudad; urbanismo social; Medellín; gentrificación; participación ciudadana.

Abstract

This paper critically examines social urbanism in Medellín during the first decades of the 21st century —known as the “Medellín Model”— in light of the concept of the Right to the City and the warnings of the Quito Manifesto (2016). Motivated by the observation that the New Urban Agenda omits structural causes of inequality (land financialization, speculation, displacement), the article asks whether the mobility and transport interventions emblematic of the model realize or limit said right. Based on an analysis that contrasts the institutional narrative with the territorial effects documented by various authors, significant achievements in connectivity and quality of life are identified, but also deep tensions: land value capture generated by public investment has triggered gentrification processes and real estate pressure that threaten the permanence of original inhabitants. Citizen participation, although relevant in the Integral Urban Projects (PUI), operated mainly as state legitimation without influencing structural decisions on land. It is concluded that the Medellín Model, despite its advances, constitutes a technocratic version of the Right to the City which, by neglecting redistributive and land management mechanisms, ends up reproducing exclusions. The article proposes necessary conditions for future urban policies to effectively materialize the right to remain and to decide about the city.

Keywords: Right to the city; social urbanism; Medellín; gentrification; citizen participation.

Resumo

Este trabalho examina criticamente o urbanismo social em Medellín durante as primeiras décadas do século XXI — conhecido como “Modelo Medellín” — à luz do conceito de Direito à Cidade e dos alertas do Manifiesto de Quito (2016). Motivado pela constatação de que a Nova Agenda Urbana omite causas estruturais da desigualdade (financeirização do solo, especulação, deslocamentos), o artigo pergunta se as intervenções de mobilidade e transporte, emblemáticas do modelo, materializam

ou limitam tal direito. A partir de uma análise que contrasta a narrativa institucional com os efeitos territoriais documentados por diversos autores, identificam-se avanços significativos em conectividade e qualidade de vida, mas também tensões profundas: a valorização do solo gerada pelo investimento público desencadeou processos de gentrificação e pressão imobiliária que ameaçam a permanência dos habitantes originais. A participação cidadã, embora relevante nos Projetos Urbanos Integrales (PUI), operou principalmente como legitimação estatal sem incidir em decisões estruturais sobre o solo. Conclui-se que o Modelo Medellín, apesar de seus progressos, constitui uma versão tecnocrática do Direito à Cidade que, ao descuidar de mecanismos redistributivos e de gestão do solo, acaba reproduzindo exclusões. O artigo propõe condições necessárias para que futuras políticas urbanas materializem efetivamente o direito a permanecer e a decidir sobre a cidade.

Palavras-chave: Direito à cidade; urbanismo social; Medellín; gentrificação; participação cidadã.

Metodología

Se enmarca en un estudio de caso (Medellín) con enfoque cualitativo y crítico. Para ello se recurre a una revisión de literatura académica (Lefebvre, Harvey, López-Morales, Costes), documentos institucionales (planes de desarrollo, normativa urbana) y estudios técnicos (Ruiz & Sarmiento sobre Metrocables). La estrategia analítica consiste en contrastar la narrativa institucional del modelo — presente en discursos de alcaldes y documentos oficiales— con los efectos territoriales documentados por otros autores, particularmente en materia de valorización del suelo, gentrificación y limitaciones de la participación ciudadana.

Objetivo general

El objetivo general consiste en examinar críticamente el urbanismo social en Medellín durante las primeras décadas del siglo XXI (denominado Modelo Medellín) a la luz del concepto de Derecho a la Ciudad y las advertencias del Manifiesto de Quito (Hábitat III Alternativo). El artículo se pregunta si las intervenciones de movilidad y transporte emblemáticas del modelo materializan o limitan dicho derecho. A partir del análisis contrastivo entre narrativa institucional y efectos territoriales, identificando logros en conectividad y calidad de vida, pero también tensiones como la gentrificación y la presión inmobiliaria.

Objetivos específicos

Los objetivos específicos son: (1) describir el contexto político-institucional que hizo posible el urbanismo social en Medellín, incluyendo cambios normativos, planificación territorial y alianzas institucionales; (2) analizar los alcances y límites de la participación ciudadana en los Proyectos Urbanos Integrales (PUI), particularmente mediante talleres de imaginarios y pactos ciudadanos; (3) evaluar los impactos positivos (reducción de tiempos de viaje, mejora de espacio público) y negativos (valorización del suelo, gentrificación, turistificación) de las intervenciones de movilidad, especialmente los Metrocables.

Hallazgos

Primero, las intervenciones de movilidad (Metrocables líneas K y J) generaron mejoras cuantificables: reducción de tiempos de viaje, ahorro estimado de 11 millones de dólares anuales,

creación de 125.000 m² de espacio público y reducción de 17.000 toneladas de CO₂ anuales. Segundo, estas mismas intervenciones actuaron como generadoras de “capital espacial”, incrementando el valor del suelo y desencadenando procesos de gentrificación y turistificación en barrios como Santo Domingo Savio y la Comuna 13. Tercero, la participación ciudadana en los PUI fue insuficiente para evitar la desposesión por renovación urbana, y la Política Pública de Protección de Moradores (reglamentada en 2021) tiene un marco jurídico débil y no incide en el modelo de desarrollo. Cuarto, el modelo se aproxima más a una interpretación tecnocrática del derecho a la ciudad (Costes, 2014) que, a un movimiento social, al utilizar el concepto como legitimación discursiva sin transformar estructuras de producción de desigualdad. Quinto, la ausencia de mecanismos de captura pública de plusvalías y regulación del suelo es la principal deuda pendiente.

Pregunta transversal de investigación

¿las intervenciones de movilidad y transporte del Modelo Medellín materializan o limitan el derecho a la ciudad, particularmente el derecho a permanecer en el territorio, a la luz de las críticas del Hábitat III Alternativo? Esta pregunta se deriva de la tensión señalada en el resumen entre la narrativa institucional de inclusión y los efectos documentados de valorización y presión inmobiliaria.



Fotografía: Maria Jose Sepulveda Arellano

1. Hábitat III alternativo, derecho a la ciudad y elección del “Modelo Medellín”

Cuando hablamos de ciudad, no hablamos solamente de calles, edificios o infraestructuras, como sostiene Lefebvre, es una obra colectiva, un producto social en constante disputa, donde convergen la vida cotidiana, la memoria, desigualdad y la posibilidad de transformar lo existente (Lefebvre, 1978). Desde esta mirada, el derecho a la ciudad surge no como un derecho individual, sino como una demanda política colectiva para recuperar la capacidad de decidir sobre el espacio urbano, disputar su sentido y transformar las relaciones sociales que lo sostienen.

Este derecho se orienta a dar ciudad a quienes históricamente fueron privados de ella (poblaciones desplazadas, empobrecidas, invisibilizadas o situadas en los márgenes). Dar ciudad implica más que incluir, es reconocer que el espacio urbano es producto de prácticas sociales que deben ser democratizadas, y que la permanencia, movilidad y participación no pueden quedar subordinadas al

valor de cambio. Harvey (2004) retoma a Lefebvre para afirmar que la urbanización contemporánea opera como un mecanismo de “*acumulación por desposesión*”, donde grupos privilegiados capturan los beneficios del desarrollo urbano a costa de procesos de expulsión directa o indirecta. En este marco, el derecho a la ciudad se vuelve una herramienta conceptual y política para disputar esta tendencia.

El sentido de derecho a la ciudad ha ido cambiando con el tiempo, y es así como Costes (2014) identifica dos interpretaciones centrales en su uso contemporáneo. La primera de carácter movimientista, entiende el derecho como un llamado a la movilización social, desde abajo, orientado a confrontar la gobernanza urbana neoliberal y las estructuras que producen desigualdad socioespacial. Esta lectura mantiene la radicalidad del planteo original de Lefebvre. La segunda interpretación, en cambio, es más selectiva y tecnocrática, convierte el derecho a la ciudad en un recurso discursivo para legitimar políticas urbanas sin cuestionar las dinámicas estructurales que las originan. Esta versión “renovada” del derecho lo transforma en un instrumento de gestión, perdiendo su potencial crítico y emancipador.

Es esta tensión la que está en la génesis del Manifiesto de Quito (2016), el cual es resultado de un proceso de articulación crítica paralela al Hábitat III original, advierte que la NAU evita mencionar causas estructurantes de desigualdad como lo son la especulación inmobiliaria, la financiarización de suelos, los desplazamientos sistemáticos y la mercantilización de bienes urbanos fundamentales. Al omitir estos elementos, la NAU promueve un urbanismo centrado en la forma y la infraestructura, pero débil para enfrentar las relaciones de poder que producen las injusticias. Frente a esto, el Manifiesto recupera el derecho a la ciudad como una “*exigencia justiciera*” y un “*instrumento democratizador*”, orientado a equilibrar las relaciones urbano-sociales y garantizar permanencia, igualdad y valor de uso (Manifiesto de Quito 2016)

En este marco conceptual, Medellín adquiere relevancia como caso de estudio. Durante las primeras décadas del siglo XXI, la ciudad implementó un conjunto de intervenciones urbanas que Bustillo, Canén y Fernández (2018) identifican como el “Modelo Medellín”, sistematizado y formalizado ante el BID en 2009 como experiencia replicable a escala internacional. El reconocimiento externo del modelo, su circulación en redes globales de gobernanza urbana y su identificación como “ejemplo” en políticas de innovación y cohesión social lo convierten en un buen caso para examinar las tensiones entre discurso y práctica del desarrollo urbano.

Montoya Restrepo (2014) destaca que el urbanismo social no solo se concibió como un conjunto de intervenciones físico - espaciales, sino también como una estrategia de posicionamiento urbano asociada a la construcción de una imagen de Medellín como una ciudad innovadora, participativa y socialmente integrada. A su vez, Velasquez (2011, citado en Montoya), describe Medellín como un laboratorio viviente del nuevo paradigma metropolitano, donde infraestructura, innovación, discurso político y proyección internacional se articulan en un entramado complejo.

Dentro de este marco, el modelo Medellín puede entenderse como un dispositivo urbano situado en un campo de tensiones, entre innovación y desigualdad, entre participación simbólica y disputas territoriales. Entre narrativas de inclusión y mecanismos de urbanización.

Su circulación como modelo internacional y su incorporación en agendas multilaterales lo convierten en un caso para analizar cómo se articulan y tensionan las nociones del Derecho a la ciudad con las políticas contemporáneas del desarrollo urbano. Estas claves conceptuales permiten comprender el trasfondo político y discursivo en el que se inscribe la política del urbanismo social, que será presentada en el siguiente punto.

2. Política de Urbanismo Social en Medellín

Durante las décadas de 1980 y 1990, la ciudad de Medellín alcanzó una visibilidad internacional marcada por el conflicto del narcotráfico consolidando una imagen urbana profundamente estigmatizada, instalándose como un caso paradigmático de deterioro urbano y fragmentación social. El marco político cultural del periodo del Urbanismo Social luego consolidado como “Modelo Medellín” está marcado por un momento de quiebre, el establecimiento de un nuevo contrato social donde se recuperaba el Estado y desde la voluntad institucional y la ciudadana se buscaba recuperar Medellín y transformarla para brindar un hábitat digno a los ciudadanos “más humildes” de la Medellín informal y popular que se había expandido durante los años marcados por la violencia y la corrupción. Sin embargo, esta voluntad se acompañaba también por un fuerte componente de internacionalización de la ciudad. Donde convivieron una estrategia interna a nivel local y una estrategia de marketing a nivel global.

El nuevo contrato social que fue principio y fundamento de la estrategia interna tuvo como respaldo una serie de cambios estructurales que pusieron la planificación como instrumento central para dar respuesta a la “deuda histórica”. A este factor se suma que tras la caída del cártel se inició un proceso de recuperación estatal marcado por la implementación de la política de descentralización a nivel nacional. La Constitución de 1991 amplía el alcance de la planificación territorial a municipios y departamentos y prioriza el gasto público social. Este marco jurídico e institucional permitió que gobiernos locales comiencen a desarrollar políticas urbanas más integrales, vinculando inversión pública, ordenamiento territorial con el objetivo de alcanzar la anunciada justicia social.

El surgimiento de una cultura local de la planificación caracterizada por la sostenibilidad y articulación entre objetivos y logros de las gestiones municipales forjaron un sello distintivo de la ciudad bajo el concepto de Urbanismo Social. Los gobiernos municipales de Luis Pérez Gutiérrez (2001-2003), Sergio Fajardo (2004-2007) y Alonso Salazar (2008-2011) se articularon en un ciclo de políticas urbanas que articularon las periferias con el centro (instalación del primer Metrocable) e intervinieron estas zonas históricamente excluidas mediante una importante inversión pública en infraestructura. Por ejemplo, entre 2004 y 2011, las partidas destinadas a programas Plan de Ordenamiento Territorial aumentaron significativamente de 90 a 600 millones de dólares, y una proporción creciente se dirigió a intervenciones para lograr equilibrio urbano y reducción de brechas territoriales.

Bustillo, Canén & Fernández (2018) señalan que las claves del urbanismo social en Medellín se articulan en torno a:

1. Descentralización y ordenamiento territorial como política integrada.
2. Voluntad política de equidad territorial, orientada a priorizar la inversión en zonas

con bajos índices de calidad de vida.

3. Diseño presupuestal orientado al desarrollo urbano mediante asignaciones crecientes a inversión social.
4. Estructura de financiamiento robusta, apoyada en la sinergia entre el municipio y las empresas públicas.
5. Institucionalización de capacidades urbanas, especialmente a través de la EDU.
6. El Proyecto Urbano Integral (PUI) como instrumento central, capaz de desplegar operaciones de gran escala en las zonas más conflictivas, articulando movilidad, espacio público, equipamientos y gestión comunitaria.

3.1 Las condiciones que hicieron posible el modelo

Para entender la ciudad de medellín, según el exalcalde Sergio Fajardo Valderrama, era necesario comprender sus dos grandes problemas: “una sociedad profundamente desigual y una violencia arraigada, con raíces muy hondas. El primero es muy profundo, es de la sociedad colombiana, de la sociedad latinoamericana, así como de muchos otros países en el mundo: la desigualdad social”. Con el Plan de Desarrollo agrupamos en cinco grandes líneas estratégicas los compromisos de trabajo para transformar la ciudad y solucionar sus dos grandes problemas.

El 15 de julio de 2007, The New York Times, dedicó varias páginas a la transformación de Medellín y exaltó “el paso de la miseria a la belleza” que ha dado nuestra ciudad. Algo está pasando en Medellín(...). La ciudad vivía partidas invisibles que no aparecían en ningún mapa, líneas tajantes entre unos y otros. El miedo definía dónde se podía caminar y dónde no, por lo que se puede apreciar en documentos municipales de la época, Medellín estaba partida en trozos que no se hablaban entre sí; el miedo definía la movilidad, las relaciones y los límites

1. **Medellín gobernable y participativa.** Vigorización de las relaciones de solidaridad y la cultura de convivencia, con gobernabilidad y corresponsabilidad.
2. **Medellín social e incluyente.** Creación de condiciones para que las personas tengan acceso real a salud, educación, recreación, deporte y atención de la vulnerabilidad de forma tal que mejoren sus condiciones y puedan con ello aprovechar las oportunidades.
3. **Medellín, un espacio para el encuentro ciudadano.** Construcción del espacio público y la vivienda como hábitat digno en los distintos territorios urbanos y rurales.
4. **Medellín productiva, competitiva y solidaria.** Recuperación del espíritu emprendedor y de generación de riqueza con trabajo productivo, para crear una sociedad innovadora, que favorezca el nivel de vida de los ciudadanos, en el marco de la economía global.
5. **Medellín integrada con la región y con el mundo.** Proyección internacional desde una perspectiva integral, para mejor aprovechamiento de las oportunidades y distribución más equitativa de los beneficios en negocios y cooperación internacionales.

En este contexto, la voluntad política fue determinante. La administración municipal de 2004, encabezada por Sergio Fajardo, tomó la decisión explícita de priorizar la inversión pública en las

zonas más vulnerables de la ciudad, aquellas que concentraban los índices más altos de pobreza, exclusión y violencia. Fajardo insistía en que “no hay intervención social sin la mano articulada de la seguridad pública”; por eso, el urbanismo social se diseñó como una estrategia que dependía de la coordinación simultánea entre obras urbanas, programas sociales y acciones de control territorial lideradas por la Policía Metropolitana, la Secretaría de Gobierno y los programas de reinserción. Así, la intervención urbana no era concebida como una acción aislada, sino como parte de un ciclo ético, político y social que buscaba romper la relación histórica entre desigualdad y violencia.

Dimensión	Elemento	Función / Aporte al modelo
Normativa	Ley 388 (1997)	Proporcionó la base legal para que Medellín pudiera estructurar proyectos integrales como los PUI, al reconocer el derecho a una ciudad ordenada, equitativa y funcional.
	POT 1999	Fue el primer instrumento técnico que permitió identificar zonas vulnerables a intervenir; sirvió como plataforma normativa para estructurar los primeros PUI.
Bajo la alcaldía de Sergio Fajardo	Plan de desarrollo 2004-2007	Da nacimiento oficial al modelo PUI como estrategia principal para intervenir integralmente barrios marginados; establece criterios de articulación interinstitucional.
	POT 2006 Medellín	Refuerza legalmente el modelo PUI, integrando la planificación multiescalar, espacio público y movilidad como base del urbanismo social.
Institucional	EDU (2002)	Ejecutó directamente los PUI y diseñó su metodología de intervención; articuló gestión técnica, participación social y ejecución física del proyecto.
	Departamento Administrativo de Planeación (DAP)	Participa en la identificación de áreas de intervención, priorización territorial y aprobación técnica de los PUI como parte del marco general de ordenamiento.
	EPM	Aporta financiación y ejecución de infraestructura en los PUI (espacio público, bibliotecas, redes), reforzando su dimensión de inclusión y cohesión urbana.
	Metro / Metrocable	Las estaciones del Metrocable fueron epicentro para definir los PUI. Mejoran accesibilidad, reducen tiempos de viaje y conectan los barrios intervenidos con la ciudad formal.
Política	Alcaldía (2004–2007)	Decisión de intervenir las laderas; estrategia “Medellín la más educada”.
	“Del miedo a la esperanza”	Narrativa política de transformación y recomposición de confianza.
Seguridad	Policía Metropolitana	Intervención coordinada para reducción de violencia.
	Programas de reinserción	Integración social de jóvenes y actores armados.
	Cultura Ciudadana	Transformación de comportamientos colectivos.
Social y simbólica	Taller de Imaginarios (2003–2004)	Construcción de imaginarios: Buscaban entender las ideas, emociones y representaciones mentales que los habitantes tenían sobre su ciudad, especialmente sobre proyectos grandes como el metro y el tranvía, que a veces generaban resistencia.

	Procesos participativos	Arquitectura que inspiraba los sueños, lectura del territorio; construcción de apropiación.
--	-------------------------	---

El elemento crucial fue la construcción de diagnósticos rigurosos. Medellín elaboró, por primera vez, una lectura integral de sus desigualdades territoriales mediante indicadores como el Índice de Desarrollo Humano (IDH), el Índice de Calidad de Vida (ICV), la tasa de homicidios, la cobertura de servicios públicos y los niveles de conectividad. Esta cartografía de la desigualdad permitió identificar zonas críticas con precisión técnica, priorizar intervenciones y justificar, de manera transparente, la inversión pública. En términos de política urbana, esto significó pasar del asistencialismo disperso a una planificación estratégica basada en evidencia.

A ello se sumó la participación comunitaria, un pilar que no solo legitimó las intervenciones, sino que permitió que la lectura del territorio incluyera las aspiraciones y necesidades de sus habitantes. Las metodologías participativas (talleres de imaginarios, Pactos Ciudadanos, encuentros barriales, recorridos con líderes comunitarios) funcionaron como dispositivos de construcción colectiva, donde la comunidad no solo opinaba, sino que orientaba prioridades, identificaba problemáticas y proponía soluciones. Esta dimensión participativa permitió que los proyectos no fueran percibidos como imposiciones técnicas, sino como acuerdos sociales contruidos desde abajo.

Propósito del modelo: Cambio de paradigma “Del miedo a la esperanza”

El Urbanismo Social persigue, al menos, dos propósitos que se entrelazan.

Por un lado, un cambio de paradigma interno: pasar de la estigmatización de las laderas a su integración simbólica y funcional, llevar “lo mejor” de la arquitectura y el espacio público a “donde vive la gente más humilde” busca producir un mensaje claro de reconocimiento y dignificación. El urbanismo social se basa en parte en una interpretación del «derecho a la ciudad», el concepto desarrollado por Henri Lefebvre y en el contexto colombiano, fuertemente influenciado por el pensamiento del geógrafo-urbanista Jordi Borja. En el caso

de los proyectos realizados en territorios marginales, los urbanistas y los políticos prestan especial atención a la participación ciudadana durante su concepción y ejecución. Estos procesos participativos tienen como objetivo desarrollar el sentido de pertenencia en las comunidades donde se llevan a cabo estas nuevas construcciones.

Este Urbanismo no solo buscó mejorar la infraestructura de los barrios populares; aspiró a transformar la manera en que Medellín se pensaba a sí misma. Durante décadas, las laderas y periferias habían sido percibidas como territorios del miedo, espacios de riesgo o zonas sin futuro. La política urbana de Fajardo y su equipo se propuso revertir esa percepción, construyeron una narrativa pública que afirmaba: *“lo mejor es para quienes nunca lo han tenido”*. El mensaje era claro: la ciudad debía ser una sola. Y esa idea conectaba directamente con los debates internacionales del derecho a la ciudad y la justicia espacial, autores como Lefebvre, Harvey y Soja **ya habían advertido que no existen ciudades democráticas sin redistribución material y sin reconocimiento simbólico**. Medellín asumió esa lectura, aunque la adaptó a su propio contexto, y lo hizo convirtiendo los proyectos urbanos en símbolos de esperanza, conveniencia y oportunidad.

El cambio de paradigma surge en este momento exacto: cuando la ciudad, en lugar de resignarse a las condiciones históricas, decide enfrentarlas. No desde la retórica ni desde la nostalgia, sino desde la convicción de que la transformación debía comenzar por lo más básico: reconstruir la confianza. Por eso, las primeras acciones se centraron en reducir la violencia, restaurar el orden civil, abrir espacios públicos seguros y permitir que la comunidad volviera a caminar su propio territorio. Sin seguridad, no había espacio para la esperanza; sin presencia estatal, no había posibilidad de imaginar un futuro distinto.

Pero el cambio no ocurrió solo por una estrategia de control. La administración comprendió que la esperanza no se construye únicamente eliminando la amenaza, sino creando presencia, oportunidades y dignidad. Y allí nació el Urbanismo Social: una manera distinta de planificar la ciudad que reconocía que las comunas de ladera no eran el problema, sino el punto de partida para la reconstrucción colectiva. La premisa era simple: **si la ciudad había sido capaz de producir miedo, también debía ser capaz de producir esperanza.** Ese giro conceptual (de un urbanismo defensivo a un urbanismo de expansión social) implicó romper con la lógica tradicional de la planificación, que priorizó las zonas centrales y relegaba las periferias. Medellín decidió invertir sus prioridades: llevar la mejor arquitectura, la mejor infraestructura y los mejores equipamientos culturales a los lugares donde nunca habían llegado. No era solo una obra pública; era una declaración política. Era reconocer que la dignidad no debía ser un privilegio territorial.

El cambio de paradigma también estuvo acompañado por un giro en el lenguaje. Se dejó de hablar de “intervenir” los barrios y se empezó a hablar de transformarlos, “dignificarlos”, “abrir oportunidades”, “construir ciudadanía”. El miedo había configurado una ciudad cerrada, desconfiada, dividida; la esperanza aspiraba a construir una ciudad abierta, participativa, integrada. No se trataba solamente de mejorar el entorno físico, sino de reconstruir la idea misma de lo que significaba ser ciudadano en Medellín. Este tránsito del miedo a la esperanza no fue lineal ni perfecto; tampoco estuvo exento de tensiones, pero marcó un antes y un después porque cambió la manera como Medellín se pensaba y se mostraba al mundo. Permitió que la política pública dejará de actuar desde la reacción y comenzara a actuar desde la creación. Y sobre todo, instaló un principio ético fundamental *“la ciudad debe ser el lugar donde la vida digna sea posible para todos, no un mapa de exclusiones heredadas”*.

¿Cómo se incorpora a la ciudadanía según el proyecto?

Uno de los pilares más transformadores del Urbanismo Social en Medellín fue entender que la ciudad no podía seguir planificándose desde arriba, como si los habitantes fueran simples usuarios de obras terminadas, la premisa era otra, radical en su sencillez: este modelo debía construirse con la gente y no para la gente, y esa idea, que parecía aspiracional al comienzo, se convirtió en una metodología concreta que atravesó todo el proceso de transformación urbana.

Desde las primeras etapas, antes incluso de definir diseños o presupuestos, se convocó a la ciudadanía a participar en talleres de imaginarios. Allí, los habitantes de las comunas ponían en palabras aquello que históricamente les había sido negado: cómo soñaban su barrio, qué heridas necesitaban sanar, qué querían conservar, qué querían transformar. Estos talleres no eran ejercicios simbólicos; eran la base conceptual de los Proyectos Urbanos Integrales, las obras, los parques, los corredores peatonales, los centros culturales y hasta las escaleras eléctricas se pensaron escuchando lo que la

comunidad decía que necesitaba, y no simplemente lo que los técnicos consideraban conveniente.

A esta dimensión participativa se sumó otra igualmente importante: la inclusión social directa, especialmente a través de programas de reinserción y reconciliación, en un contexto marcado por años de conflicto urbano, el proyecto entendía que no era posible transformar el territorio sin transformar también las trayectorias de quienes habían hecho parte de la violencia. Los programas de reinserción juvenil, los procesos del antiguo CEDESOS y los proyectos de oportunidades económicas, talleres de emprendimiento, formación laboral, creación de microempresas, abrían caminos para que esas personas entraran nuevamente a la vida cívica. La ciudad no podía construirse excluyendo a quienes habían sido parte de su fractura; debía hacerlo reconociéndose como ciudadanos capaces de aportar al tejido social. De manera paralela, Medellín asumió la educación como una estrategia de transformación cultural. La idea de “una ciudad más educada” no se limitó a construir colegios, sino a formar ciudadanía. La comunidad empezó a aprender qué significaban el espacio público, la corresponsabilidad, el cuidado mutuo, se promovieron campañas, mensajes, prácticas cotidianas que buscaban transformar la relación entre las personas y su entorno urbano. Un ejemplo emblemático es la cultura Metro. Las frases que aún hoy se repiten “dejar salir es entrar más rápido”, “cuidalo que es de todos”, no surgieron como slogans publicitarios, sino como un ejercicio pedagógico que invitaba a la ciudadanía a ver el sistema de transporte como un bien colectivo que debía cuidarse entre todos.

Esta pedagogía urbana generó efectos duraderos, la gente no solo utilizaba los nuevos espacios; se apropiaba de ellos. Los parques biblioteca se convirtieron en lugares de encuentro; las estaciones del Metrocable dejaron de ser puntos de tránsito y se volvieron nodos de vida comunitaria; los corredores peatonales permitieron que barrios antes desconectados empezaran a reconectarse en múltiples sentidos: físico, social y simbólico. La comunidad empezó a reconocerse como parte del proyecto, y no como espectadora de una obra pública.

La incorporación de la ciudadanía también se reflejó en la manera como la administración municipal tomó decisiones. Las mesas de trabajo, los Pactos Ciudadanos, las asambleas barriales y los encuentros comunitarios se volvieron espacios para la deliberación y para la corresponsabilidad, la ciudadanía opinaba, proponía, discutía y se comprometía. En muchos casos, la sostenibilidad del proyecto dependió de esa participación: sin la comunidad cuidando el parque, la biblioteca, el puente o la escalera, ninguna obra hubiera tenido el impacto que tuvo.

3. Medellín diez años después: resultados y tensiones

A diez años de la consolidación del denominado Modelo Medellín, resulta pertinente analizar cómo las intervenciones urbanas implementadas, en particular las relacionadas con movilidad y espacio público, dialogan con las tensiones planteadas por el Derecho a la Ciudad y por el Hábitat III Alternativo. La expansión de infraestructura, la producción de narrativas de transformación y los procesos de reposicionamiento urbano configuran un escenario complejo donde coexisten avances, contradicciones y disputas territoriales.

Diversos autores destacan que estas transformaciones se han articulado simultáneamente con procesos de innovación, marketing urbano y reconfiguración espacial (Bustillo, Canén & Fernández, 2018; Montoya Restrepo, 2014). En el marco de estas tensiones, resulta necesario observar distintas dimensiones del modelo, tanto discursivas como materiales, que permiten comprender sus alcances y contradicciones. A continuación se abordan algunos de los ejes centrales que configuran la

experiencia de Medellín y que permiten situar críticamente desde el Derecho a la Ciudad.

A. Derecho a la Ciudad y Hábitat Alternativo: valorización, expulsión y déficit habitacional

La lectura del derecho a la ciudad presentada en el punto dos de este trabajo permite evaluar críticamente la experiencia de Medellín. Como plantea Costes (2014), hoy existen dos interpretaciones del derecho, una radical orienta a la movilización social ya la transformación de las lógicas urbanas que producen desigualdad, y otra tecnocrática, más superficial, que utiliza el concepto para legitimar políticas sin alterar las estructuras que generan exclusión, Analizar el modelo Medellín desde esta perspectiva revela una tensión entre ambas lecturas.

Por un lado las intervenciones de movilidad e infraestructura mejoran la accesibilidad en barrios históricamente marginados, estas acciones dialogan con la dimensión redistributiva del derecho, en la medida en que amplían las condiciones de conectividad y presencia estatal, avanzando en el principio de “dar ciudad” a sectores excluidos señalado por Lefebvre y retomado por Harvey. En este sentido, el modelo incorpora elementos que pueden leerse como ampliación de derechos urbanos. Por otra parte, tal como advierte el Manifiesto de Quito (2016), la financiarización del territorio y la valorización del suelo son procesos centrales en la producción de desigualdades contemporáneas. En Medellín estos mecanismos se vinculan estrechamente con el reposicionamiento urbano descrito por Bustillo, Canén y Fernández (2018) y con las estrategias de marca ciudad analizadas por Montoya Restrepo (2014). Las mejoras en movilidad y espacio público incrementan el atractivo inmobiliario, generando presiones sobre los precios del suelo y procesos de desplazamiento indirecto que afectan especialmente a hogares de bajos ingresos. Estas dinámicas contradicen el principio de permanencia esencial para el derecho a la ciudad.

A partir del marco conceptual desarrollado previamente, puede sostenerse que Medellín se aproxima principalmente a la lectura tecnócrata del derecho descrita por Costes, integra su lenguaje, pero sin cuestionar las estructuras que producen la desigualdad espacial. El modelo combina inclusión material con procesos de valorización que limitan la permanencia y refuerzan tensiones territoriales. **Aunque mejora el acceso, no transforma las condiciones que generan expulsión o vulnerabilidad urbana.**

B. Cambio de Paradigma y City Branding

La consolidación de la política transformadora de Medellín como “Modelo” tiene detrás una política que puso al centro la inversión pública para generar infraestructura y acceso a servicios a las comunidades que habían quedado al margen durante el periodo donde la administración de la ciudad estaba tomada por las dinámicas del narcotráfico. En ese sentido, no expresa lo que el Hábitat III alternativo señala sobre la tendencia a utilizar conceptos como resiliencia para categorizar a una población, y así justificar la destrucción de aquel Estado de Bienestar que asegura el acceso a derechos sociales básicos bajo un discurso aparentemente positivo. Sin embargo, en Medellín se han dado las condiciones necesarias para orientar su transformación hacia un modelo funcional para la inversión privada y del capital global en una ciudad “competitiva e incluyente” (Montoya Restrepo, 2014)

“En este modelo de gestión, que se conoce como marketing urbano y que se materializa en publicidad oficial, participación de la ciudad en eventos, concursos y certámenes internacionales, y que en Medellín se ha venido adelantando de la mano del US como táctica publicitaria, la ciudad se “convertirse en una mercancía, un producto que debe ser vendido en aquellos mercados en los cuales tiene opciones, es decir, en donde puede ofrecer ventajas comparativas, en términos de infraestructuras, de telecomunicaciones, de costos de instalación, atractivos turísticos o de oferta cultural y de entretenimiento” (Duque, 2011, p. 31, como se citó en Montoya Restrepo, 2014).

En las lógicas del Urbanismo social el derecho a la ciudad se plantea desde la gestión pública y se ve limitado porque convoca a las voces de los ciudadanos con un objetivo instrumental/funcional. La estrategia interna parece responder a una conquista principal centrada en la estrategia de consolidar a Medellín desde un fuerte componente de internacionalización de la ciudad. La transformación de la ciudad no solo es modelo desde el cambio físico sino que también se ha convertido en un dispositivo que legitima y exporta un relato exitoso de planificación lo que resulta peligroso porque este modelo de ciudad no puede asegurar la permanencia de los ciudadanos que fueron origen de su transformación.

La ciudad como producto fue vendida y junto al relato de la planificación se consolidó como Modelo de Desarrollo del BID situándose en el circuito internacional de ciudades “exitosas” cuya experiencia se promueve como exportable y replicable, aun cuando sus impactos sociales revelan tensiones profundas entre la imagen proyectada y las condiciones reales de habitabilidad. Lamentablemente, de no desarrollarse los mecanismos de gestión del suelo adecuados para sostener la permanencia de la ciudadanía original, aquella deuda histórica que el Estado buscaba saldar con los “más humildes” mediante la construcción de obras de infraestructura y arquitectura de alta calidad se habrá convertido solo en un discurso útil para la valorización acelerada del suelo en áreas estratégicas que impulsadas por la atracción de inversión, turismo y proyectos de renovación han generado una presión inmobiliaria que encarece los predios y favorece prácticas especulativas. Este escenario termina desplazando a los residentes originales, quienes son excluidos de los beneficios económicos que la propia transformación urbana produce tergiversando lo que en el relato de ciudad inclusiva se entiende como proceso histórico de transformación y justicia social.

C. Alcances y límites de la participación ciudadana

La política de transformación urbana desarrollada en Medellín responde a una cultura de planificación donde el Derecho a la Ciudad cabe en la segunda interpretación señalada en la introducción del texto. No es el derecho a la ciudad movimientista nacido desde la comunidad sino que es un instrumento, un recurso discursivo de legitimación de las acciones del Estado. Sin embargo, ha sido clave para legitimar el Urbanismo Social y de la gestión pública en Medellín.

La escala de acción que incorporó lo que podríamos considerar un principio del derecho a la ciudad fue la de los Proyectos Urbanos Integrales (PUI) cuya vocación era la intervención y el mejoramiento de la vida en los territorios populares e informales de Medellín y la participación ciudadana de los PUI se expresó por ejemplo a través de los Talleres de imaginarios cuyo objetivo era lograr que los ciudadanos diagnostiquen las problemáticas locales y planteen alternativas de solución en compañía de los profesionales del municipio. (Martín, 2013) Estos espacios a su vez sirvieron también para generar una corresponsabilidad entre la ciudadanía y la gestión pública con respecto a los alcances

de las intervenciones. Así la participación operaba más como socialización y pedagogía estatal mientras generaba la aceptación de la comunidad, lo que disminuye los conflictos en contextos como las periferias de Medellín.

La participación del US fue insuficiente para evitar procesos de desposesión por renovación urbana, lo que llevó a una serie de movilizaciones sociales que impulsaron la creación de la Política Pública de Protección de Moradores, incluida en el POT en 2014 y finalmente reglamentada en 2021. Sin embargo, este avance normativo ha demostrado tener un alcance limitado: **su marco jurídico es débil y no logra incidir de manera efectiva en el modelo de desarrollo urbano que continúa reproduciendo desigualdades estructurales al justificar la ejecución de megaproyectos en nombre de la competitividad y la modernización.** Como advierte María Clara Echeverría (2022), las afectaciones sobre las formas de vida, los vínculos comunitarios y las posibilidades de habitar de quienes residen en territorios intervenidos pueden ser “catastróficas”, pues las tramas sociales de estos barrios son interdependientes y constituyen tejidos vitales que no pueden ser reemplazados por soluciones técnicas o reubicaciones fragmentadas.

D. Impactos positivos: movilidad, accesibilidad y servicios urbanos

Las intervenciones de movilidad del Modelo Medellín, particularmente los **Metrocables** articulados con los Proyectos Urbanos Integrales (PUI), generaron impactos positivos directos y cuantificables en la calidad de vida de los habitantes de las laderas nororiental y occidental de la ciudad.

En primer lugar, **se produjo una mejora radical en la conectividad y una significativa reducción de los tiempos de viaje.** Los Metrocables de las Líneas K y J, operando hasta 20 horas diarias, ofrecen una solución eficiente para una topografía de alta pendiente donde el transporte vial era deficiente o inexistente. Según los datos técnicos, estas líneas movilizaron en 2011 un promedio de 40,000 y 20,000 pasajeros diarios respectivamente, lo que evidencia su rápida adopción como medio principal de transporte (Ruiz & Sarmiento, 2015). Los ahorros en tiempo para los usuarios se tradujeron en beneficios económicos estimados en unos US\$11 millones anuales para ambas líneas.

Un factor clave de este éxito fue la integración física y tarifaria con el sistema de transporte masivo (Metro de Medellín), administrado por una única entidad (Metro S.A.). Esto permitió a los usuarios de las laderas acceder con un solo pasaje y medio de pago a toda la red del valle, eliminando trasbordos costosos y complejos. **Esta integración no solo hizo el sistema atractivo desde el punto de vista económico para poblaciones de bajos ingresos, sino que estructuró territorialmente la conexión de barrios periféricos con los centros de empleo y servicios de la ciudad.**

Más allá de la movilidad, los PUI aprovecharon las estaciones de los Metrocables como epicentros para la generación de nuevo espacio público y equipamientos colectivos. En la zona de influencia de la Línea K, por ejemplo, la inversión en el PUI fue 6.6 veces superior a la del Metrocable mismo, generando 125,000 m² de espacio público nuevo y elevando el indicador de 0.65 a 1.48 m²/habitante (Ruiz & Sarmiento, 2015). **Se construyeron bibliotecas-parque, centros de desarrollo empresarial, escenarios deportivos y se mejoraron instituciones educativas y de salud, llevando una infraestructura de alta calidad arquitectónica a territorios históricamente marginalizados.**

Adicionalmente, se obtuvieron **beneficios ambientales y en seguridad**. Al operar con energía eléctrica, los Metrocables evitaron la emisión de aproximadamente 17,000 toneladas de CO₂ anuales en comparación con un transporte basado en buses diesel. La presencia permanente de infraestructura formal, iluminación y vigilancia alrededor de las estaciones contribuyó a una mayor sensación de seguridad para los residentes.

Finalmente, el impacto más profundo quizás sea de orden **simbólico y político**. Como señalan Ruiz y Sarmiento (2015), los Metrocables se convirtieron en un referente mundial de políticas públicas innovadoras. Para las comunidades, estas obras representaron un acto tangible de inclusión y dignificación, donde el Estado "llevó lo mejor" a los sectores más pobres, rompiendo con el estigma y el abandono. Esto reconstruyó, en parte, la credibilidad en las instituciones y generó un sentido de pertenencia renovado, sentando las bases para una participación comunitaria posterior en los PUI.

E. Impactos negativos: valorización, gentrificación y reconfiguración del suelo

Paradójicamente, **los mismos elementos que constituyen el éxito del Modelo Medellín contienen el germen de sus impactos negativos más severos**, relacionados con la valorización especulativa del suelo, la gentrificación y la turistificación. Estos procesos tensionan y, en muchos casos, anulan el derecho a la ciudad para la población original beneficiaria.

Desde la perspectiva de la "gentrificación genérica" en América Latina (López-Morales, 2015), la inversión pública masiva en infraestructura de movilidad y espacio público actúa como un generador de "**capital espacial**". Este concepto se refiere a la ventaja que otorga el acceso a una localización bien conectada y dotada de servicios y ambiente mejorado. Mientras el Estado invierte para crear este capital en barrios vulnerables, son actores privados (desarrolladores inmobiliarios, fondos de inversión, clases medias y altas) quienes están en mejor posición para internalizar y capitalizarlo económicamente. Como afirma López-Morales, esto genera una disputa por la apropiación del capital espacial donde los originales pobladores, de menor poder económico, suelen perder.

Este mecanismo opera a través de la lógica de la "brecha de renta" del suelo (López-Morales, 2015; Smith, 1979). **Las intervenciones públicas reducen el déficit de accesibilidad y calidad urbana, lo que incrementa drásticamente el valor potencial (y posteriormente real) del suelo**. Se abre así una brecha entre el valor actual (aún bajo por su historia marginal) y el valor potencial futuro. Agentes inmobiliarios, anticipando esta plusvalía, comienzan a presionar el mercado, comprando propiedades, promoviendo nuevos desarrollos o negocios de mayor renta, lo que expulsa de manera directa o indirecta a los residentes de menores ingresos que no pueden afrontar el aumento de impuestos, alquileres o costos de vida.

En Medellín, estas dinámicas comienzan a manifestarse como gentrificación y turistificación. Barrios como Santo Domingo Savio (Línea K) o la Comuna 13 (escaleras eléctricas) han entrado en los circuitos del turismo global como "ejemplos de transformación". Esto atrae visitantes, hostales, restaurantes y comercios orientados a este nuevo público, modificando la economía y el uso del suelo local. Simultáneamente, se observan presiones inmobiliarias en sectores pericéntricos mejor conectados. **El propio artículo sobre los Metrocables reconoce que en la Línea J el avance del PUI y sus beneficios sociales fueron más lentos o nulos en las primeras estaciones, mientras que**

la inversión en espacio público se concentró en la estación final, adyacente a la expansión de "Ciudadela Nuevo Occidente" (Ruiz & Sarmiento, 2015), lo que sugiere una priorización de la lógica de expansión urbana formal sobre el mejoramiento integral profundo.

Desde la mirada del Derecho a la Ciudad y el Hábitat III Alternativo, este fenómeno representa la **materialización de las advertencias sobre la financiarización del territorio** (Manifiesto de Quito, 2016). La **"acumulación por desposesión"** de la que habla Harvey (2004) se ejecuta aquí de forma sutil: el Estado desposee simbólicamente a las comunidades de su capital espacial recién creado, al no implementar mecanismos robustos (como la captura pública de plusvalías o regulación estricta del mercado de suelo) que aseguren su permanencia. El derecho a la ciudad, entendido como derecho a permanecer y a no ser expulsado, queda vulnerado.

Así, se configura una paradoja central del modelo: **las infraestructuras que dignifican y conectan terminan haciendo deseables esos territorios para el mercado, poniendo en riesgo el arraigo de quienes las hicieron necesarias**. La pregunta crítica, entonces, ya no es sólo si el modelo mejoró el acceso, sino **para quién se garantiza a largo plazo el derecho a habitar esos espacios mejorados**. La ausencia de instrumentos efectivos de gestión del suelo que contengan la especulación convierte el "éxito" urbanístico en un potencial motor de nueva exclusión, contradiciendo la promesa inicial de justicia social e integración urbana.

4. Conclusiones: Derecho a la ciudad y Urbanismos Social en Medellín

1. Análisis dialéctico del "Modelo de Medellín"

El análisis del urbanismo social en Medellín desde el marco del Derecho a la Ciudad y el Hábitat III Alternativo revela una experiencia profundamente dialéctica y ambivalente. Por un lado, el modelo demostró la capacidad del Estado para implementar políticas urbanas transformadoras que mejoran materialmente las condiciones de vida en territorios históricamente marginados, reduciendo brechas de accesibilidad, generando espacio público de calidad y reconstruyendo la credibilidad institucional (Ruiz & Sarmiento, 2015). Por otro lado, estas mismas intervenciones han funcionado como dispositivos de valorización del suelo que, en ausencia de mecanismos redistributivos efectivos, han desencadenado procesos de gentrificación y desplazamiento que contradicen la promesa de justicia social (López-Morales, 2015).

2. La paradoja fundamental: Inclusión que genera exclusión

La principal contradicción identificada es que las herramientas de inclusión se han convertido en catalizadores de exclusión por valorización. Los Metrocables, las escaleras eléctricas y los parques-biblioteca -símbolos de la "transformación social"- no solo mejoraron la movilidad y dignificaron el espacio, sino que también incrementaron el "capital espacial" de esos territorios, haciéndolos atractivos para dinámicas de mercado (especulación inmobiliaria, turistificación, alquileres de corto plazo) que amenazan la permanencia de la población original. Esto configura una paradoja dolorosa: se mejora el acceso al centro mientras se debilita la posibilidad real de permanecer en el territorio propio.

3. El modelo como dispositivo de "city branding"

El análisis confirma que el urbanismo social operó simultáneamente como política de transformación interna y como estrategia de marketing urbano global. Medellín transitó de ciudad estigmatizada por el narcotráfico a "modelo exportable" de innovación urbana, posicionándose en circuitos internacionales como caso ejemplar del BID y la Nueva Agenda Urbana (Montoya Restrepo, 2014). Sin embargo, esta convergencia entre urbanismo social y city branding ha tendido a simplificar las complejidades y tensiones internas, priorizando la imagen de éxito sobre la garantía de derechos permanentes.

4. Participación ciudadana: entre la legitimación y la transformación.

La participación ciudadana en los Proyectos Urbanos Integrales (PUI) mostró avances significativos en términos de concertación y corresponsabilidad, particularmente a través de dispositivos como los Talleres de Imaginarios. No obstante, esta participación se enmarcó principalmente en una lógica instrumental y de validación, más orientada a socializar proyectos ya definidos que a transformar las estructuras de decisión y distribución del poder urbano. La limitada incidencia en mecanismos clave como la gestión del suelo y la captura de plusvalías revela que el derecho a la ciudad en Medellín se aproxima más a la interpretación tecnocrática identificada por Costes (2014) que a la visión movimientista y radical del concepto.

5. La deuda pendientes: mecanismos de permanencia

El análisis evidencia una **ausencia crítica de instrumentos de gestión del suelo que aseguren la permanencia de la población beneficiaria original**. Mientras la inversión pública generó plusvalías significativas, no se desarrollaron mecanismos robustos de captura pública de esas plusvalías ni regulaciones efectivas contra la especulación inmobiliaria. Esta omisión estructural explica por qué, diez años después, aquellos para quienes se diseñó el modelo enfrentan crecientes presiones de desplazamiento, contradiciendo el principio fundamental del derecho a la ciudad: el derecho a permanecer y a no ser expulsado (Manifiesto de Quito, 2016).

6. Lectura desde el Hábitat III alternativo

Desde la perspectiva crítica del Hábitat III Alternativo, el caso Medellín **confirma las advertencias sobre cómo las agendas urbanas contemporáneas tienden a omitir las causas estructurales de la desigualdad, particularmente la financiarización del suelo y la mercantilización de la vivienda**. El modelo logró avances notables en la dimensión física y de infraestructura, pero mostró limitaciones profundas para transformar las relaciones de poder y las lógicas económicas que producen exclusión socioespacial. En este sentido, Medellín ejemplifica tanto las posibilidades como los límites de un urbanismo centrado en la forma y la infraestructura, cuando no va acompañado de transformaciones estructurales en la distribución de la riqueza urbana.

7. Viabilidad del derecho a la ciudad : condiciones necesarias

A partir de este análisis, pueden identificarse tres condiciones esenciales para que políticas como el urbanismo social materialicen efectivamente el derecho a la ciudad:

★ **Integración de mecanismo distributivos:** Cualquier intervención que genere valorización debe incorporar instrumentos obligatorios de captura pública de plusvalías y regulación del mercado de suelo.

★ **Participación con poder decisorio:** La participación ciudadana debe trascender la consulta y

validación para incluir capacidad real de decisión sobre aspectos estratégicos como usos del suelo, modelos de desarrollo y distribución de beneficios.

★ **Priorización de la permanencia sobre la competitividad:** El diseño de políticas urbanas debe anteponer el derecho a permanecer de los habitantes actuales sobre objetivos de competitividad urbana y atraktividad para inversiones.

8. Reflexión final: ¿Constituye Medellín un "modelo" replicable?

La respuesta es compleja. Sí es un referente valioso de capacidad institucional, innovación técnica y voluntad política para transformar condiciones urbanas extremadamente adversas. Sin embargo, también es una advertencia necesaria sobre los riesgos de un urbanismo que, al priorizar la infraestructura física y el posicionamiento global, descuida los mecanismos que garantizan justicia distributiva y permanencia comunitaria.

La verdadera lección de Medellín no radica en su catálogo de obras exitosas, sino en la tensión irresuelta que revela entre transformación física y justicia social, entre inclusión simbólica y exclusión material, entre city branding y derecho a la ciudad. Esta tensión señala el camino para futuras intervenciones: no basta con "dar ciudad" a quienes fueron excluidos; es necesario garantizar que puedan mantenerla.

El desafío que Medellín plantea a la planeación urbana contemporánea es, en última instancia, el de articular innovación técnica con justicia redistributiva, conectividad física con permanencia comunitaria, proyección global con derechos locales. Solo superando estas dicotomías podrá el derecho a la ciudad dejar de ser principalmente un recurso discursivo para convertirse en una garantía efectiva de vida urbana digna, democrática y sostenible para todos.

Hoy día, cuando se observa la ciudad desde la experiencia cotidiana del medellinense de a pie, estas preguntas dejan de ser meras hipótesis teóricas y se vuelven parte de su día a día, porque sí, las infraestructuras han mejorado notablemente la conectividad: el metro, metroplús, tranvía y metrocable acortan tiempos, las escaleras eléctricas hacen más llevaderas las pendientes imposibles de las laderas, y los corredores peatonales renovados, los parques biblioteca y demás, dan cierta sensación de dignificación del espacio. Pero en paralelo, el trabajador que cada mañana baja desde Santo Domingo o San Javier hacia el centro, o hacia El Poblado, reconoce el beneficio de un transporte más eficiente, pero también es perceptible que los cambios alrededor de su barrio atraen nuevas presencias: turistas que recorren sus calles como si fueran un parque temático, inversionistas que buscan casas baratas para transformarlas en hostales o en apartamentos turísticos, agencias que promocionan "barrios transformados" como si fueran un producto y entre tanto, el costo del arriendo sube, los negocios tradicionales pierden espacio y la vida cotidiana comienza a tensionarse entre la pertenencia histórica y las nuevas lógicas del mercado.

Mientras a el ciudadano común la ciudad le promete integración, simultáneamente los empuja hacia la periferia cada vez más alta o cada vez más lejos, incluso, a otros municipios del área metropolitana, y aunque pueden moverse mejor, el lugar donde pueden vivir dignamente y pagar un arriendo razonable se aleja hacia zonas donde el sistema de transporte metro ya no llega, donde la infraestructura no acompaña y donde los servicios pueden ser precarios. Es una paradoja dolorosa:

se mejora el acceso al “centro” mientras se debilita la posibilidad real de permanecer en el territorio propio. Y es aquí donde aparece esa sensación de que la ciudad está siendo pensada para flujos de turistas, de capital, y de visitantes, más que para las trayectorias vitales de quienes la han sostenido, que el discurso de la movilidad digna convive con una realidad donde la accesibilidad sirve, en ocasiones más para conectar mano de obra con centros de empleo que para garantizar un derecho pleno a la ciudad. Que los espacios transformados se vuelven símbolos globales mientras el habitante local enfrenta precios que ya no puede costear, economías que no se ajustan a su ingreso y decisiones urbanas sobre las que rara vez pudo incidir.

La movilidad mejora, sí, pero ¿la posibilidad de quedarse?, ¿la de construir un proyecto de vida en el mismo barrio?, ¿la de no ser desplazado por un mercado global que nunca pidió? Ahí es donde la pregunta inicial cobra fuerza. Porque lo que está en juego no es solo moverse mejor, sino poder seguir perteneciendo.

El mismo Urbanismo Social que se propuso dignificar lo popular, termina, en algunos casos, abriendo la puerta a procesos de desplazamiento silencioso y a la configuración de nuevos imaginarios de consumo urbano. Así, la ciudad que alguna vez “reparó su deuda social” se expone hoy a la paradoja de que sus herramientas de inclusión se conviertan en catalizadores de exclusión por valorización.

Quizá la pregunta hoy no sea si el modelo fue “bueno” o “malo”, sino qué ajustes son necesarios para que la promesa de derecho a la ciudad deje de ser principalmente estética y simbólica, y se convierta en garantía efectiva de acceso estable al suelo urbano bien servido, a la vivienda digna y a oportunidades para quienes siguen sosteniendo la vida cotidiana de Medellín más allá de los circuitos del turismo y la imagen global.

3. Bibliografía

Ayala Orihuela, M. E., Zozzaro Acosta, A., & Merino Ayala, L. (2015). Medellín, del miedo a la esperanza. Ensayo, Universidad Autónoma de Guadalajara.

<https://codigohabitat.wordpress.com/wp-content/uploads/2015/03/medellc3adn-del-miedo-a-la-esperanza.pdf>

Bustillo, G., Canén, P., & Fernández, L. (2018). Medellín, el rostro no visible de una transformación urbana. Universidad de la República, Comisión Sectorial de Investigación Científica.

Costes, L. (2014). Justicia espacial o competitividad global: La progresiva despolitización del derecho a la ciudad.

EAFIT. (2023, abril 18). Iniciar el camino para enfrentar la gentrificación y la turistificación. EAFIT Noticias. <https://www.eafit.edu.co/noticias/iniciar-el-camino-para-enfrentar-la-gentrificacion-y-la-turistificacion>

Harvey, D. (2004). El nuevo imperialismo

Harvey, D. (2007). Breve historia del neoliberalismo.

Lefebvre, H. (1978). El derecho a la ciudad.

López Morales, E. (2015). Gentrificación y desplazamiento en América Latina: tres factores causales concatenados (WPCC-15003). Contested Cities Working Paper Series.

Manifiesto de Quito. (2016). Manifiesto de Quito – Hábitat 3 Alternativo. Quito, Ecuador.

Mesa Duque, N., Insuasty Rodríguez, A., & Londoño Díaz, D. (2019). Medellín. Un modelo de desarrollo urbano que genera ¿víctimas? En XXXII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. Asociación Latinoamericana de Sociología, Lima.

Montoya Restrepo, N. (2014). Urbanismo social en Medellín: Lecturas críticas sobre la construcción de un modelo urbano.

Muñoz Sepúlveda, M. I. (2017, abril 4). Medellín, Colombia, ¿protección real o real desprotección a moradores? Alianza Internacional de Habitantes. https://fre.habitants.org/nouvelles/habitants_des_ameriques/medellin_colombia_proteccion_real_o_real_desprot_eccion_a_moradores

Ruiz Rincón, E. R., & Sarmiento Ordosgotlia, I. (2015). Claves del éxito en teleféricos y su articulación con planes de desarrollo urbano integral: Metrocables Medellín. Ingeniería de Transporte, 17(1), 21–28.

Smith, N. (1979). Toward a theory of gentrification: A back to the city movement by capital, not people. Journal of the American Planning Association, 45(4), 538–548. <https://doi.org/10.1080/01944367908977002>

Vélez Velasco, C. (2023, febrero 16). La protección a moradores va más allá de una política pública. Mi Comuna Dos. <https://www.micomunados.com/la-proteccion-a-moradores-va-mas-alla-de-una-politica-publica/>

