

Políticas públicas medioambientales y transformación urbana: Medellín en el contexto neoliberal (1980-2020)

Deva Menéndez García.

Estudiante del Doctorado en Historia, Historia del Arte y Territorio, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, España.

Correo electrónico: devamenendez@geo.uned.es

Daniel Carmona Cardona.

Magíster en Derecho Constitucional, Universidad de Sevilla, Sevilla, España.

Correo electrónico: dcarmonaca@correo.iue.edu.co

Isabella Tobón Franco.

Especialista en Derecho Administrativo, Institución Universitaria de Envigado, Envigado, Colombia.

Correo electrónico: itobon@correo.iue.edu.co

Recibido: 12 de agosto de 2024. | **Aprobado:** 19 de febrero de 2025. | **Publicado:** 8 de septiembre de 2025.

Cómo citar este artículo:

Menéndez, D., Carmona, D. y Tobón, I. (2025). Políticas públicas medioambientales y transformación urbana: Medellín en el contexto neoliberal (1980-2020). *Revista Ciudades, Estado y Política*, 12(1), 69-90. 10.15446/rcep.v12n1.116203

Resumen

Este trabajo analiza el impacto del neoliberalismo en el diseño urbano y la sostenibilidad de Medellín, centrándose en la transformación de la ciudad bajo políticas neoliberales desde la década de 1980. A partir de la revisión de los principales instrumentos de planeación del Área Metropolitana de Medellín —como la Ordenanza Departamental n.º 34 de 1980, el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano (PIDM) 2008-2020 y el Acuerdo Metropolitano 40 de 2007—, se evalúa la planeación del Valle de Aburrá como centro conurbado y la efectividad de sus políticas públicas ambientales. Asimismo, se examina la interacción entre los sectores público y privado en proyectos urbanos estratégicos, como Metroplús y el Parque Arví. Los hallazgos evidencian una fragmentación social, territorial y ambiental, así como una estética urbana orientada al turismo ecológico, cuyos efectos en la sostenibilidad y la equidad social resultan cuestionables. Se concluye que estos elementos han sido instrumentalizados como herramientas de neoliberalización urbana, lo que pone en entredicho su verdadera contribución a la justicia ambiental y social.

Palabras clave: diseño urbano, gestión pública, neoliberalismo, medioambiente, política pública.

Environmental Public Policy and Urban Transformation: Medellín in the Neoliberal Context (1980–2020)

Abstract

This study analyzes the impact of neoliberalism on urban design and sustainability in Medellín, focusing on the city's transformation under neoliberal policies since the 1980s. Drawing on a review of key planning instruments for the Metropolitan Area of Medellín—such as Departmental Ordinance No. 34 of 1980, the Integrated Metropolitan Development Plan (PIDM by its acronym in Spanish) 2008–2020, and Metropolitan Agreement No. 40 of 2007—the research evaluates the planning of the Aburrá Valley as a conurbated center and the effectiveness of its environmental public policies. It also examines the interaction between public and private sectors in strategic urban projects such as Metroplús and Parque Arví. The findings reveal social, territorial, and environmental fragmentation, along with an urban aesthetic geared toward ecotourism, whose effects on sustainability and social equity are questionable. The study concludes that these elements have been instrumentalized as tools of urban neoliberalization, casting doubt on their true contribution to environmental and social justice.

Keywords: urban design, public management, neoliberalism, environment, public policy.

Políticas Públicas Ambientais e Transformação Urbana: Medellín no Contexto Neoliberal (1980-2020)

Resumo

Este artigo analisa o impacto do neoliberalismo no design urbano e na sustentabilidade em Medellín, com foco na transformação da cidade sob políticas neoliberais desde a década de 1980. Ao revisar os principais instrumentos de planejamento da Área Metropolitana de Medellín —como a Portaria Departamental nº 34 de 1980, o Plano Integral de Desenvolvimento Metropolitano (PIDM) 2008-2020 e o Convênio Metropolitano 40 de 2007—, avalia-se o planejamento do Vale do Aburrá como centro conurbado e a eficácia de suas políticas públicas ambientais. O estudo também examina a interação entre os setores público e privado em projetos urbanos estratégicos, como o Metroplús e o Parque Arví. Os resultados revelam fragmentação social, territorial e ambiental, bem como uma estética urbana voltada para o ecoturismo, cujos efeitos sobre a sustentabilidade e a equidade social são questionáveis. A conclusão é que esses elementos foram instrumentalizados como ferramentas da neoliberalização urbana, o que questiona sua verdadeira contribuição para a justiça ambiental e social.

Palavras-chave: desenho urbano, gestão pública, neoliberalismo, meio ambiente, política pública.

Introducción

El diseño urbano es el resultado de las políticas públicas que lo auspician y orientan. En consecuencia, tiene repercusiones en los ámbitos económico, sociológico, ideológico y ambiental. Como propone Harvey (2007), toda política público-territorial es producto del sistema económico al que históricamente ha servido. Así, la trama urbana —como producto político— ha servido como referente para interpretar las ideologías y políticas que la han sostenido, y viceversa.

Desde esta perspectiva, la llegada del capitalismo industrial transformó las ciudades, evidenciando la necesidad de que el Estado legislara sobre unas urbes que se poblaron de nuevas clases sociales, formas de ocio, sistemas de transporte y actividades económicas y culturales. Según estudios de Sierra (2019), a partir de la década de 1980 se produjeron profundos cambios en las ciudades, que evidenciaron un nuevo orden territorial, espacial y social: el orden neoliberal.

La hipótesis de partida del presente trabajo toma como punto inicial la implantación de políticas neoliberales en los distintos Estados latinoamericanos desde los años ochenta, en las que Colombia también participó de manera directa (Monreal, 2016). Durante este periodo, una parte del continente se vio obligada a implementar ajustes que derivaron en la liberalización de sus economías. Los resultados del proceso fueron diversos, y sus aciertos y desaciertos continúan siendo objeto de análisis. Sin embargo, uno de los efectos más evidentes fue la intensificación de la fragmentación y la segregación social y territorial, así como el deterioro ambiental que esto generó en las ciudades (Monreal, 2016).

En consecuencia, siguiendo a Harvey (2007), las urbes latinoamericanas presentan hoy índices alarmantes de metropolización de la periferia, lo que ha dado lugar a nuevos modelos de urbanización, distintos a los que existían en décadas anteriores. En el caso colombiano, uno de los procesos más destacados por su intensidad se presentó en la ciudad de Medellín. Su problemática urbana, en el marco del sistema neoliberal, ha sido ampliamente abordada por Gelacio-Panesso, Martínez y Wolf-Amaya (2019), así como por Alzate-Navarro (2023). Según estos autores, los cambios en la ciudad estuvieron impulsados por un crecimiento demográfico derivado del éxodo rural y los desplazamientos forzados ocurridos durante las últimas décadas del siglo xx. Dichos procesos dieron lugar a un fenómeno de conurbación que buscó unificar un territorio geográfica y socialmente mixto y complejo.

En términos prácticos, dicha unificación tomó relevancia con la promulgación de la Ordenanza Departamental n.º 34 de 1980, que dio origen al Área Metropolitana del Valle de Aburrá, la primera entidad pública de este tipo en el país. Actualmente, dicha área agrupa a diez municipios: Barbosa, Girardota, Copacabana, Bello, Medellín, Envigado, Itagüí, Sabaneta, La Estrella y Caldas (Schnitter *et al.*, 2006).

Así se transformó la zona metropolitana de Medellín, destacándose el abandono del centro tradicional en favor de áreas de nueva construcción (Gelacio-Panesso et al., 2019). Este proceso ha sido entendido como un fenómeno multicausal que se ha prolongado hasta la actualidad y que responde a los patrones del modelo neoliberal, así como a la expansión y crecimiento de la zona sur del valle —integrada por Envigado, Itagüí y Sabaneta—. Por su parte, Alzate-Navarro (2023) analizó la estructura reciente del urbanismo en Colombia y sus resultados dan cuenta de un modelo de gestión privada que evidencia un retraimiento del Estado. Este modelo “favoreció procesos de redensificación, disminuyó las políticas de fomento a la autoconstrucción y promovió procesos de renovación en sectores populares, con impacto en la organización socioespacial y ambiental” (Alzate-Navarro, 2023, p. 21).

Para el 2024, la revisión bibliográfica realizada arrojó luz sobre un estado de la cuestión caracterizado por tres dinámicas principales. En primer lugar, la introducción de la dispersión periurbana como catalizadora de la aparición de grandes proyectos inmobiliarios alejados del centro tradicional. En segundo término, el crecimiento desbordado de las áreas populares, que dio lugar a sectores con una marcada informalidad, falta de servicios y ausencia del Estado. En tercer lugar, la proliferación de urbanizaciones cerradas con una tendencia hacia desarrollos verticales, de alto impacto visual y ambiental, especialmente en zonas de montaña y áreas rururbanas¹.

Estas tres dinámicas configuraron el proceso de neoliberalización de la ciudad, respaldado por las políticas públicas impulsadas por la Alcaldía de Medellín, que desempeñó un papel destacado tanto en el municipio como en su Área Metropolitana. En este contexto, los debates en torno a las políticas públicas —su definición, configuración, usos, significados y relación con los procesos políticos y económicos— adquirieron relevancia fundamental, al implicar cuestionamientos sobre los modelos de ciudad (Harvey, 2007) y, por tanto, sobre el derecho a la ciudad (Lefebvre, 1968).

En relación con este último concepto, emergió también la noción del derecho a un medioambiente sano y su articulación con las políticas públicas ambientales. Siguiendo a Toro (2022), estas políticas cumplirían funciones preventivas, conservadoras y promocionales, y una parte importante de los problemas ambientales urbanos “tendrían su razón de ser en fallos institucionales o en la debilidad de los gobiernos” (p. 13). En el caso de Medellín, Brand (2001) analizó las reformas del Estado y el desmonte de las políticas e instituciones públicas de bienestar en las últimas décadas, y propuso el ejemplo de una ciudad donde lo ambiental se ha reducido a una dimensión meramente estética. En este escenario, la implantación

1 Siguiendo a Cardoso (2012), el término *rururbano* hace referencia a un territorio que, aunque originalmente era totalmente rural, en la actualidad se utiliza para fines urbanos. Se trataría de un espacio de transición entre ambos sistemas.

del proyecto neoliberal influyó directamente en la formulación y aplicación de las políticas públicas ambientales en el Área Metropolitana de Medellín, afectando su sostenibilidad y la garantía de un ambiente sano.

A partir de estas consideraciones, en el presente trabajo se planteó como objetivo general el análisis de las políticas ambientales del Área Metropolitana de Medellín, con el fin de evaluar su eficacia en la promoción de un desarrollo urbano sostenible. Entre los objetivos específicos, se propuso: 1) explorar cómo las estructuras de gobernanza en ciudades neoliberales han facilitado o limitado la implementación de políticas públicas centradas en la sostenibilidad ambiental; 2) identificar y describir casos concretos de integración de políticas ambientales en el diseño y la planificación del Área Metropolitana del Valle de Aburrá; y, 3) evaluar los efectos de dichas políticas ambientales en la calidad de vida urbana en contextos influenciados por el modelo neoliberal.

Metodología

Con el fin de alcanzar los objetivos propuestos, se realizó un análisis exhaustivo de las políticas ambientales implementadas en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, con énfasis en la normativa y la documentación clave que orientó la estructuración y ejecución de dichos instrumentos normativos y de planificación. El estudio incluyó una revisión detallada de documentos legales y normativos fundamentales, entre los que se destacan la Ordenanza Departamental n.º 34 de 1980 —que estableció las bases legales para la gestión territorial del Valle de Aburrá— y el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano (PIDM) 2008-2020, que definió las líneas estratégicas en materia de sostenibilidad, ordenamiento espacial y accesibilidad en la región.

Asimismo, se analizaron acuerdos metropolitanos específicos, como el Acuerdo Metropolitano n.º 40 de 2007, por el cual se adoptó el PIDM, así como otros acuerdos relevantes en torno a la sostenibilidad ambiental, incluyendo el Acuerdo Metropolitano n.º 54 de 2017, relativo a la Política Pública de Turismo Sostenible. Además, se revisaron leyes nacionales como la Ley 128 de 1994 y la Ley 1625 de 2013, junto con resoluciones expedidas por el Área Metropolitana sobre temas de gestión ambiental, con el propósito de comprender su influencia en la configuración de las políticas públicas locales. A partir de estos objetos de estudio, se empleó una metodología de corte cualitativo, con un enfoque interpretativo y un análisis documental en profundidad. Esta estrategia permitió examinar cómo las estructuras de gobernanza reflejadas en los documentos analizados facilitaron o limitaron la implementación de políticas públicas centradas en la sostenibilidad ambiental. A través de este análisis, se buscó comprender las dinámicas de poder y la influencia del modelo neoliberal en la formulación y aplicación de dichas políticas en el contexto urbano de Medellín.

Resultados

Los resultados obtenidos se organizaron en torno a tres líneas argumentales principales. La primera se sustentó en una lectura de las políticas públicas de Medellín desde una doble perspectiva: por un lado, la de un Estado ausente e insuficiente; por otro, la de las injerencias históricas del sector privado en la gestión urbana de la ciudad. La segunda línea argumental se centró en la planificación del marco metropolitano, en particular en lo relativo al instrumento de creación de un Entorno Regional Sostenible y un Ordenamiento Espacial y de Accesibilidad. Por último, se realizó un análisis de los proyectos contemplados en el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano 2008-2020, con énfasis en su impacto sobre la construcción y valorización del concepto de turismo sostenible.

La dimensión normativa de las políticas públicas en la planeación metropolitana

El crecimiento del Valle de Aburrá comenzó a finales del siglo xix y se consolidó durante la primera mitad del siglo xx, en un momento en que América Latina se integraba de manera más estable a la economía mundial. En este contexto, y siguiendo las ideas de Gómez (2012), la división internacional de la cadena de manufactura situó al sur del continente como principal proveedor de materias primas. Esta situación dio lugar a un incremento demográfico en las ciudades y, en consecuencia, a una mayor demanda de infraestructura para albergar a la creciente población.

Este fenómeno condujo inevitablemente a un proceso de modernización de la estructura urbana y vial, el cual alcanzó su punto culminante en los años 60 y 70, con hitos como la construcción del edificio Coltejer (Gómez, 2012). No obstante, esta modernización no fue producto de una planificación ni de una intervención estatal articulada, sino del interés de promotores urbanos privados. Figuras como Carlos E. Restrepo y Pedro Nel Ospina, junto con personajes como Carlos Coroliano Amador y Ricardo Olano, impulsaron la idea de que el progreso urbano dependía del liderazgo de reconocidos empresarios. Bajo la ideología burguesa predominante en América Latina, insistieron en nociones como el “progreso” y la “civilización” (Gómez, 2012).

En el contexto normativo del siglo xx, tampoco se contemplaba una colaboración armoniosa entre las iniciativas pública y privada. Más allá del Instituto de Fomento Municipal (INSFOPAL), no existían entes descentralizados con autonomía administrativa. La gestión del territorio colombiano se centralizaba en la capital de la república, y la Carta política de 1886 no brindaba autonomía administrativa a las entidades territoriales, lo que relegaba buena parte del progreso periférico a empresarios e inversionistas (Estupiñán, 2012).

Como plantea Estupiñán (2012), fue la iniciativa privada la que impulsó el desarrollo antioqueño y convirtió Antioquia en Medellín. Así, el crecimiento de esta ciudad desbordó los límites del Valle de Aburrá y convirtió ese territorio —dividido en municipios— en una zona unificada por una idiosincrasia común y por factores económicos que favorecieron su integración.

Desde esta perspectiva, los resultados obtenidos evidenciaron que el Valle de Aburrá constituye un caso de estudio especialmente valioso en materia de integración territorial y producción normativa. Cada municipio se consolidó como un ente autónomo, con autoridades administrativas independientes entre sí. No obstante, el fenómeno de conurbación ya era evidente (Área Metropolitana, 2019), lo que hizo necesario integrar el territorio tanto física como administrativamente.

Bajo estas premisas, el 27 de noviembre de 1980 se constituyó jurídicamente el Área Metropolitana del Valle de Aburrá. El análisis de esta figura permitió concluir que entidades de este tipo se convirtieron en instrumentos jurídicos de gran relevancia como antes de planificación territorial, orientados a la organización y coordinación del desarrollo conjunto. Estaban dotados de personería jurídica, autoridades propias, autonomía administrativa y patrimonio independiente (Presidencia de la República de Colombia, 1979).

Así, se comprendió que las áreas metropolitanas fueron establecidas con la responsabilidad de elaborar planes integrales de desarrollo y programas de inversiones sectoriales. Su financiación provenía de la contribución por valorización, las tasas generadas por los servicios públicos metropolitanos y otras fuentes de ingreso definidas por la normativa vigente (Congreso de la República, 2013).

Sin embargo, el funcionamiento de esta figura administrativa estaba fuertemente limitado por las características del marco legal colombiano establecido en la Constitución de 1886. Pese a la reforma constitucional de 1968 y a la expedición de la Ley 61 de 1978, el Estado colombiano no logró una presencia efectiva en todo su territorio, lo que derivó en una pérdida de capacidad para gestionar y planificar sus provincias, dando paso al crecimiento no planificado.

En términos prácticos, se evidenció que, desde sus orígenes, el municipio —como figura administrativa— no contaba con la capacidad de gestión de recursos necesaria para que un área metropolitana resultara verdaderamente relevante y no fuera simplemente una elucubración jurídica. Asimismo, se puso de relieve que la división administrativa de 1886 mostraba una fuerte reticencia a la descentralización: figuras como gobernadores y alcaldes dependían directamente del poder ejecutivo, eran designados por el nivel central y sus recursos de funcionamiento estaban determinados por decisiones tomadas en la capital del país. En conse-

cuencia, la planificación territorial no respondía a un conocimiento *in situ*, sino que se aprobaba desde la distancia impuesta por el poder central.

Posteriormente, la Constitución política de 1991 estableció un marco de descentralización favorable para las áreas metropolitanas, en un contexto coincidente con la presidencia de César Gaviria, tradicionalmente considerado el introductor del modelo neoliberal en el país. Con este cambio constitucional, el régimen legal se modificó, y la Ley 128 de 1994 estableció un entorno normativo capaz de desarrollar el objetivo de planificación del crecimiento, en coherencia con el espíritu de esta figura. La norma constitucional de 1991 hizo explícitos tanto el sustrato sociológico de las áreas metropolitanas —es decir, sus formas específicas de relación— como su finalidad (Consejo de Estado, 2018). Una vez transcurrida la primera década del siglo XXI, se promulgó la Ley 1625 de 2013, mediante la cual se consolidó el papel de las áreas metropolitanas como autoridades ambientales y entidades de planificación territorial en temas como calidad del aire, recursos hídricos, gestión del riesgo y manejo de residuos sólidos. En este marco, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá actuó como autoridad ambiental en lo relacionado con permisos de vertimientos y emisiones, centros de diagnóstico automotor, concesiones de agua, ocupación de cauces y aprovechamiento forestal.

Planeación en el marco metropolitano

Como lo evidenciaron los resultados, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá no nació muerta; sin embargo, transcurrieron diez años hasta que formuló un proyecto del PIDM. Este comenzó a gestarse en 2001, mediante el Acuerdo Metropolitano 18 de ese año, pero no se concretó sino hasta 2008 con la adopción del PIDM *Metrópoli hacia la integración regional sostenible*.

En dicho plan se estableció el marco de actuación metropolitana en torno a los hechos metropolitanos y al medio ambiente urbano. Para ello, se definieron tres ejes de articulación: 1) competitividad regional; 2) cohesión social y 3) sostenibilidad. Estos ejes buscaban desarrollarse a través de los siguientes objetivos metropolitanos:

- Mejorar la calidad de vida y forjar un ambiente sano.
- Consolidar altos niveles de gobernanza en el Valle de Aburrá.
- Afianzar la institucionalidad, la autoridad y la legitimidad del sistema político de alcance metropolitano.
- Consolidar el modelo de ocupación en el Valle de Aburrá y el sistema regional de ciudades.

A su vez, estos objetivos se llevarían a cabo mediante Proyectos Estratégicos Metropolitanos, denominados de la siguiente manera: 1) Sinergia; 2) Entorno regional sostenible; 3) Ordenamiento espacial y accesibilidad; 4) Desarrollo sociocultural y calidad ambiental y 5) Gobierno metropolitano y alianza regional.

No obstante, más allá del horizonte definido por el PIDM, se identificaron una serie de acuerdos relevantes en materia ambiental, expuestos a continuación (tabla 1) (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2007). Aunque se trataba de documentos aislados, fue posible afirmar que dichos acuerdos y sus impactos se integraron en las líneas del PIDM vinculadas con los proyectos *Entorno regional sostenible* y *Ordenamiento espacial y accesibilidad*, considerados ejes articuladores del plan de ordenamiento. Por ello, resultó esencial detenerse en el análisis de estos ejes.

Tabla 1. Acuerdos metropolitanos en materia ambiental

Acuerdo metropolitano	Tema	Impacto ambiental
Acuerdo 40 del 28 de noviembre de 2007	Adopción del Plan Integral de Desarrollo Metropolitano 2008-2020.	Promueve la integración regional sostenible y la planificación territorial para el desarrollo ambientalmente responsable.
Acuerdo 22 del 24 de octubre de 2013	Declaración del proyecto Parque del río Medellín como hecho metropolitano.	Revitaliza áreas urbanas y naturales a lo largo del río Medellín, promoviendo espacios verdes y el uso sostenible del suelo.
Acuerdo 5 del 14 de marzo de 2014	Declaración de la construcción sostenible como hecho metropolitano.	Fomenta prácticas de construcción que reducen el impacto ambiental, mejorando la eficiencia energética y el uso de recursos.
Acuerdo 17 del 22 de agosto de 2014	Declaración de la zoonosis como un problema de salud pública.	Reconoce la zoonosis como una cuestión ambiental y de salud pública, promoviendo acciones para su control y prevención.
Acuerdo 2 del 8 de abril de 2016	Declaración de la seguridad, convivencia y paz como hecho metropolitano.	Impulsa la seguridad y la convivencia pacífica, factores esenciales para el desarrollo sostenible y la cohesión social.
Acuerdo 13 del 31 de octubre de 2016	Declaración del bienestar animal como hecho metropolitano.	Resalta la importancia del bienestar animal en el contexto socioambiental, influyendo positivamente en la salud pública y la convivencia.
Acuerdo 54 del 23 de noviembre de 2017	Por el cual se adopta la Política Pública de Turismo Sostenible de Medellín 2018-2028.	Promueve un turismo que respete el medio ambiente, conserve los recursos naturales y fomente prácticas sostenibles, minimizando el impacto ambiental negativo.

Fuente: elaboración propia, a partir de Área Metropolitana (2021) y Concejo de Medellín (2017).

Como autoridad en materia ambiental y de planeación metropolitana, resultaba fundamental exponer cómo se abordó la sostenibilidad regional. Este proyecto tuvo como objetivo “articular la gestión metropolitana con la planificación e intervención urbano-regional en la región central de Antioquia, bajo criterios de equilibrio ambiental, territorial, económico y social” (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2007, p. 122). Su alcance se enfocó en promover un ordenamiento productivo del territorio orientado a la reducción de la pobreza, mediante estrategias como —de manera destacada— el turismo sostenible.

Ordenamiento espacial y accesibilidad

En materia de planificación urbana, se estableció el Proyecto de Ordenamiento Espacial y Accesibilidad, cuyo objetivo principal fue implementar el modelo de ocupación del territorio bajo el concepto de “región de ciudades” (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2007). Su alcance abarcó las *Directrices metropolitanas de ordenamiento territorial*, los *Proyectos estratégicos de urbanismo*, el *Plan de ordenación y manejo de la cuenca del río Aburrá*, el *Perfil habitacional del valle de Aburrá*, el *Plan Maestro de Espacios Públicos Verdes Urbanos de la Región Metropolitana del Valle de Aburrá* y el *Plan Maestro de Movilidad*.

A partir de estas premisas, los resultados obtenidos evidenciaron que, durante las primeras décadas del siglo *xxi*, Medellín inició un proceso de reconversión de su imagen y de sus sectores económicos. La ciudad comprendió que su desarrollo debía alinearse con las exigencias del mercado global y las nuevas dinámicas económicas, enfocándose en la oferta de turismo y en el crecimiento inmobiliario (Brida *et al.*, 2021). Sin embargo, este proceso también llevó a la ciudad a enfrentarse a nuevas dinámicas de planificación urbana y a la creación de normativa asociada al desarrollo de la ciudad (Medellín Cómo Vamos, 2020).

Por ejemplo, anteriormente el desarrollo metropolitano se había impulsado por iniciativa del sector privado *paísa*²; sin embargo, cuando el impulso privado decayó, el crecimiento de la ciudad se estancó. En este contexto, solo fue posible hablar de planeación reciente y de crecimiento a partir de 2007, con la inversión de la Alcaldía de Medellín en infraestructura pública y el renacimiento de la iniciativa privada, especialmente con la explosión del sector inmobiliario.

Para la primera década del siglo *xxi*, la iniciativa pública y la iniciativa privada convergieron en las líneas de desarrollo establecidas en el *pidm*. A este punto, resultaba pertinente plantear si se habían cumplido los objetivos y proyectos de desarrollo metropolitano y cómo estos se habían conjugado con la planificación urbana y la sostenibilidad ambiental. Además, fue relevante proceder con la eva-

2 El término *paísa* es una denominación socioantropológica para referirse a los habitantes de las regiones colombianas de gran parte de Antioquia.

luación de la interacción público-privada en el marco del desarrollo del Valle de Aburrá durante la vigencia del primer PIDM.

Análisis de los proyectos del PIDM 2008-2020: entorno regional sostenible, ordenamiento espacial y accesibilidad

El rápido crecimiento, el cambio climático y la falta de presencia estatal en diversas áreas, junto con otros problemas, habían generado fuertes presiones sobre la capacidad de los territorios para sostenerse. Estas presiones se manifestaron en múltiples formas, desde la degradación ambiental y la sobreexplotación de los recursos naturales hasta la proliferación de asentamientos informales y la fragmentación socioespacial. En este sentido, para abordar las problemáticas mencionadas y evaluar la efectividad de las políticas implementadas en respuesta a ellas, se llevó a cabo un análisis de los proyectos incluidos en el PIDM 2008-2020, con especial atención a las iniciativas relacionadas con el entorno regional sostenible y el ordenamiento espacial y la accesibilidad.

Proyecto Entorno Regional Sostenible

El proyecto Entorno Regional Sostenible tuvo como objetivo principal articular la gestión metropolitana con la planificación e intervención urbano-regional en la zona central de Antioquia, siguiendo criterios de equilibrio ambiental, territorial, económico y social. A través de él, se buscaba crear un ordenamiento productivo del territorio que contribuyera a la reducción de la pobreza, promoviendo, entre otros aspectos, el turismo sostenible (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2007). En primer lugar, enfatizó la necesidad de integrar la gestión metropolitana con la planificación e intervención urbano-regional, promoviendo un equilibrio entre el crecimiento económico y la preservación del medio ambiente. A nivel económico, el proyecto buscaba fomentar el desarrollo de actividades productivas sostenibles, como el turismo ecológico y la agricultura urbana, conceptos frecuentemente mencionados. Estas actividades no solo contribuirían a la diversificación económica de la región, sino que también promoverían la inclusión social y la reducción de la pobreza.

Para lograr estos objetivos, se establecieron líneas de acción específicas dentro de los proyectos estratégicos del PIDM. Estas estrategias incluyeron la promoción de rutas turísticas ecológicas que destacaran los paisajes naturales y la riqueza cultural del Valle de Aburrá, así como la creación de infraestructuras turísticas que respetaran el entorno natural y fomentaran prácticas económicamente sostenibles, como el turismo ecológico. En el corazón de las estrategias planteadas para el PIDM 2008, el turismo sostenible era esencial para alcanzar estos objetivos, transformando la relación de los ciudadanos con su entorno y fomentando un modelo de crecimiento inclusivo y responsable.

Sin embargo, muchas de las estrategias se orientaron más hacia la creación de atractivos turísticos y el crecimiento de grandes proyectos inmobiliarios que hacia la recuperación ambiental (Gelacio-Panesso *et al.*, 2019). Aunque se hablaba de la ciudad verde o, como algunos turistas la denominaron, de una “ciudad entre la selva”, se hizo evidente que la búsqueda de estos espacios estuvo dirigida principalmente a atraer visitantes y no necesariamente a la protección y restauración del medio ambiente (Echeverry y Vieira, 2022). En este contexto, fue posible afirmar que el propósito ideal inicial se había desdibujado, poniendo en duda la efectividad de las políticas en términos de sostenibilidad y conservación ambiental.

El PIDM, con su enfoque en la integración regional sostenible, delineó un marco para que las ciudades del Valle de Aburrá se convirtieran en destinos atractivos, no solo por su infraestructura y servicios, sino también por su “experiencia verde”. Ejemplos notables de este enfoque incluyeron el desarrollo del Parque Arví, inaugurado en 2011, que se convirtió en uno de los principales referentes turísticos en el valle. A pesar de sus beneficios económicos, como la generación de empleos y emprendimientos locales, también trajo desafíos significativos en materia de turismo y sostenibilidad. El flujo de visitantes resultó en una considerable generación de residuos y basura, perjudicando el ecosistema del propio parque. Tal como señala Gómez (2012), su relativo éxito llevó a la especulación inmobiliaria y al incremento del valor del suelo, lo que afectó a la comunidad local, que comenzó a enfrentar mayores costos de vida sin, necesariamente, recibir todos los demás beneficios asociados (Zuleta, 2021).

El análisis de casos como el presentado constató que, en el contexto de ciudades como Medellín, la adopción de términos como “turismo ecológico” fue una apuesta por el desarrollo de políticas públicas enfocadas en mantener una fachada de ciudad verde, ecológica, con proyección hacia la sostenibilidad y alineada con las nuevas demandas turísticas neoliberales (Echeverry y Vieira, 2022). Esta estrategia, aunque en apariencia loable, también planteó interrogantes críticos: ¿Constituyó realmente una solución efectiva a los problemas ambientales de la ciudad? O, más bien, ¿fue parte de una estética urbana diseñada para atraer turistas sin abordar de manera sustantiva las problemáticas ambientales subyacentes? De igual forma, valió la pena plantear si, verdaderamente, el Valle de Aburrá contaba con espacios susceptibles de ser considerados atractivos ecológicos o si, por el contrario, solo se trataba de una estrategia de *marketing* urbano, lo que, de ser así, reforzaría la idea de una ciudad producto del neoliberalismo.

Sumado a lo anterior, se encontraron otros casos en los que la falta de planificación resultó en desarrollos turísticos que no siempre reflejaron los principios de sostenibilidad esbozados en el PIDM. Por ejemplo, en áreas donde el crecimiento urbano, acelerado y desordenado, la presión sobre los recursos naturales y la infraestructura dificultaron la consolidación de un turismo verdaderamente soste-

nible. Este fue el caso del corregimiento de El Manzanillo, ubicado en el municipio de Itagüí. En esta zona, debido a la falta de regulación y vigilancia urbanística, los habitantes construyeron según su propio criterio, sin considerar adecuadamente los impactos ambientales ni la capacidad de carga del suelo. Este desarrollo descontrolado llevó a un significativo deterioro ambiental, afectando la calidad del suelo y provocando problemas como la erosión, la pérdida de cobertura vegetal y la contaminación de las fuentes hídricas locales. Como resultado de estas prácticas, actualmente el suelo de la vereda El Manzanillo está clasificado como “no apto” para actividades agrícolas o para el desarrollo de nuevos proyectos urbanísticos sostenibles (Alcaldía de Itagüí, 2023). Asimismo, el abandono estatal de ciertas zonas, fuera de los circuitos turísticos como el barrio El Naranjal, se manifestó en la falta de intervención en señalización vial, mantenimiento de vías, andenes y alumbrado público. Así, la omisión del reconocimiento de las realidades locales y específicas pudo haber conducido a intervenciones ineficaces o contraproducentes, frustrando la posibilidad de alcanzar una conservación genuinamente efectiva y equitativa.

Proyectos relacionados con ordenamiento espacial y accesibilidad

El PIDM de 2008 se fundamentó en el “Ordenamiento espacial y la accesibilidad” como uno de sus ejes centrales. Entre los puntos estratégicos clave del PIDM se destacó la implementación de directrices que definieron un modelo de ocupación para suelos urbanos, rurales, de expansión urbana y la articulación del sistema de transporte público. Estas directrices fomentaron una ciudad dispersa y policéntrica, estableciendo criterios y objetivos comunes para la determinación de usos del suelo y densidades de vivienda (Toro, 2022). Asimismo, uno de sus principales objetivos fue mejorar la accesibilidad y la movilidad en las ciudades del Valle de Aburrá. Esta estrategia se centró en aliviar la congestión en su área central, equilibrar la concentración de inversiones del sector público y desarrollar servicios de alta funcionalidad y calidad para los habitantes de las zonas periféricas. A pesar de ello, un porcentaje elevado de la movilidad pública de la ciudad continuó en manos de concesiones privadas, quienes mantuvieron un servicio ineficiente y una flota de vehículos poco accesible, antigua y contaminante. Estas consideraciones han llevado a que, aun actualmente, la compra de vehículos en Medellín continúe en aumento, tal como lo evidenciaron los incrementos registrados entre 2021 y 2022 (Mercado, 2022). Simultáneamente, según datos de la propia alcaldía, el 55 % de los trayectos diarios seguía realizándose en transporte particular (Alcaldía de Medellín, 2018).

Paralelamente, el análisis de casos como el siguiente arrojó luz sobre las relaciones de causalidad respecto a lo anteriormente expuesto. Entre 2004 y 2007 se desarrolló el Sistema Integrado de Transporte Público del Valle de Aburrá (SITVA) conforme a la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo del Conpes 3260 de 2003. El propósito era integrar el Metróplús como un componente clave del sistema de transporte,

aprovechando los incentivos nacionales disponibles. Para ello, se solicitó al Gobierno nacional extender la jurisdicción del AMVA y el área de influencia del transporte masivo para incluir al municipio de Envigado (Alcaldía de Medellín, 2017).

Hasta hace pocos años, el Valle de Aburrá no estaba integrado administrativamente y, en particular, Envigado siempre había sido una excepción. Este municipio del sur del Valle de Aburrá se había caracterizado por mantener su independencia económica y administrativa respecto de sus vecinos. Aunque desde 2007 el Área Metropolitana fungía como autoridad en materia de transporte, tras una consulta municipal en 2016 —mediante el Acuerdo Metropolitano 07 del 26 de julio de 2016— la Junta del Área Metropolitana decidió incorporar a Envigado dentro de los territorios bajo su autoridad administrativa. Como parte de esta integración, se consolidó la apuesta metropolitana por la integración del transporte masivo en el Valle de Aburrá, o al menos en su sector sur.

Valga aclarar que el proyecto Metroplús no fue de autoría exclusiva del Área Metropolitana, sino que fue un proyecto conjunto entre las administraciones municipales del sur del Valle de Aburrá y la empresa Metroplús. Sin embargo, hizo parte de la planeación urbana propuesta a través del PUDM, por lo que fue importante revisar su apuesta por la integración del transporte masivo y la planeación de la ciudad. El proyecto Metroplús, desarrollado por etapas, contempló la construcción de corredores troncales y pretroncales en el sur del Área Metropolitana, específicamente en los municipios de Envigado, Itagüí y Sabaneta. Para el municipio de Envigado, incluyó tramos como la Troncal Sur (1.7 km) y los tramos 2A (0.95 km) y 2B, con obras de pavimentación, renovación de redes de servicios y construcción de andenes (figura 1).

El conflicto se originó cuando se anunció la construcción de una infraestructura vial que atravesaría el Túnel Verde, un área reconocida por su valor paisajístico y ecológico. Los residentes de Envigado, conscientes del impacto ambiental que tendría la obra, organizaron una serie de protestas contra los diseños propuestos y la eventual desaparición del corredor arbóreo ubicado en el principal sector de influencia del proyecto. Entre los principales argumentos esgrimidos se destacó la violación directa de la Ley 99 de 1993 y de la Resolución n.º 130As-1210-7152. Los demandantes presentaron pruebas científicas que demostraban el impacto negativo de la construcción sobre la biodiversidad del Túnel Verde, argumentando que la tala de árboles y la fragmentación del hábitat afectarían gravemente a las especies locales y a los corredores biológicos esenciales, contraviniendo así los principios de conservación y sostenibilidad establecidos por la normativa ambiental. Igualmente, se enfatizó que el proyecto vulneraba derechos colectivos, como el derecho a un ambiente sano y la conservación del patrimonio natural. Todo esto en el contexto de una acción de grupo con medidas cautelares, que llegó hasta el Consejo de Estado, el cual falló, mediante la sentencia con radicado 05001-23-33-

000-2013-00941-02, a favor de los accionantes y ordenó la restructuración de los permisos ambientales asociados al proyecto (figura 2).

Figura 1. Trayecto Metroplús a través del Túnel Verde de Envigado



Fuente: elaboración propia, a partir de imagen satelital Copernicus.

Figura 2. Túnel Verde de Envigado



Fuente: Archivo personal de los autores.

En este contexto, y como resultado de la integración de Envigado al Área Metropolitana como autoridad administrativa y ambiental tras el fallo del Consejo de Estado, la responsabilidad de emitir los respectivos permisos ambientales recayó en el Área Metropolitana, mediante la Resolución Metropolitana n.º D. 00-000740 del 5 de abril de 2019. A pesar del cambio de autoridad ambiental y los nuevos permisos otorgados, el proceso fue objeto de otras múltiples acciones constitucionales, como la acción de tutela con radicado 11001-03-15-000-2021-00041-00, que nuevamente falló a favor de la comunidad, obligando a la autoridad administrativa y al municipio de Envigado a replantear su estrategia al respecto. El municipio, a pesar de la aprobación de los actos administrativos expedidos, decidió no tener en cuenta el diálogo propuesto por la comunidad afectada por el proyecto, optando por proceder con la tala de los árboles y la ejecución de los diseños previamente establecidos. De esta forma, no solo se evidenció la falta de planeación, sino también una ideologización neoliberal del proceso. Hasta el año 2024, han transcurrido más de una década sin que se haya concluido el proyecto en el municipio de Envigado, y sin que se haya iniciado la ejecución de los tramos restantes.

Ejemplos como el anterior refuerzan la idea de una ciudad que no abandonó su modelo de crecimiento neoliberal, en la que las administraciones no intervinieron de manera efectiva, o lo hicieron en beneficio del sistema. Además, se planeó en función del *marketing* urbano, en lugar de hacerlo con el propósito de satisfacer las necesidades ciudadanas, incluidas las ambientales. En consecuencia, concluimos que el esquema de crecimiento neoliberal no fue una cuestión del pasado, sino que continuó siendo parte del presente del Valle de Aburrá. Por ello, documentos como el PIDM se erigieron como herramientas del propio sistema.

Conclusiones

La llegada de nuevas formas de gobernanza, apoyadas en posturas neoliberales adoptadas globalmente, ha reconfigurado profundamente el panorama urbano, centrando sus esfuerzos en dos puntos clave: maximizar la eficiencia económica y reducir la intervención estatal en la planificación. Según Harvey (2007), el neoliberalismo, como proyecto político, se tradujo en una reconfiguración de las ciudades hacia un modelo que prioriza la competitividad económica y la atracción de capital extranjero, a menudo en detrimento de la equidad social. Este enfoque neoliberal se manifestó de manera tangible en la transformación de las ciudades latinoamericanas, donde el debilitamiento de la presencia estatal generó un aumento en la desigualdad y la fragmentación territorial (Sassen, 1991).

En el caso de Colombia, la implementación de políticas neoliberales desde los años ochenta impactó significativamente las dinámicas urbanas. Monreal (2016) señala que estas reformas favorecieron la privatización de servicios y proyectos urbanos, lo que agudizó la segregación social y territorial en ciudades como Medellín, al prio-

rizar la inversión en zonas estratégicas y dejar de lado áreas periféricas vulnerables. Esto estuvo acompañado de un debilitamiento de la planificación pública, lo que permitió la proliferación de desarrollos inmobiliarios privados que respondían a lógicas de mercado más que a necesidades sociales (Alzate-Navarro, 2023).

Particularmente en Medellín, los efectos de estas políticas fueron notables. Gellio-Panesso *et al.* (2019) describen cómo el crecimiento urbano de la ciudad se caracterizó por un marcado desequilibrio, donde áreas, como el sur del Valle de Aburrá, se expandieron bajo modelos de urbanización cerrada y elitista, mientras que las zonas populares se enfrentaron a carencias en infraestructura y servicios básicos. Este patrón de desarrollo exacerbó la segregación espacial y consolidó desigualdades preexistentes, lo que reforzó las dinámicas de exclusión social.

El esquema de crecimiento neoliberal no solo ha sido parte del pasado, sino que sigue vigente en el Valle de Aburrá. Los resultados obtenidos en la presente investigación evidencian que documentos como el PIDM, aunque presentados como herramientas de desarrollo sostenible, se erigieron más bien como instrumentos del sistema neoliberal, priorizando el *marketing* de ciudad sobre las necesidades ciudadanas. Lo mismo ocurrió con proyectos concretos materializados en la ciudad. El Parque Arví y el Metroplús son símbolos de una planeación deficiente, no solo por su ausencia, sino porque nunca estuvieron centrados en las necesidades de la población local. En lugar de priorizar la calidad de vida y el bienestar de los residentes, estos proyectos a menudo se diseñaron para cumplir con objetivos económicos y atraer inversiones.

Asimismo, aunque el PIDM buscaba mejorar la accesibilidad y la movilidad en las ciudades del Valle de Aburrá, la realidad mostró que un porcentaje elevado de la movilidad pública continuó en manos de concesionarios privados, quienes mantuvieron un servicio ineficiente y contaminante. Esto ha llevado a un incremento en la compra de vehículos particulares, perpetuando problemas de congestión y contaminación. Finalmente, ha resultado en una infraestructura que, aunque pretendió solucionar problemas estructurales, no respondió adecuadamente a los problemas cotidianos de la población, como la movilidad efectiva, la reducción de la contaminación y la integración social. La falta de consulta y participación comunitaria en la fase de planificación parece haber sido la principal causa de que las soluciones adoptadas, en muchos casos, resultaran insostenibles. Además, la implementación de estas iniciativas provocó desplazamientos, sembrando la semilla de la gentrificación y exacerbando las desigualdades.

Por el contrario, una verdadera sostenibilidad urbana requeriría un enfoque holístico que considerase tanto el desarrollo económico como las necesidades ambientales y sociales de todos los ciudadanos, asegurando que el crecimiento de la ciudad beneficiara a todos sus habitantes por igual. Esta tendencia dio lugar a un

desarrollo urbano centrado en la creación de una imagen de modernidad y sostenibilidad, enfocada en la atracción de turismo, mientras descuidaba las necesidades reales de la población local. Por todo ello, es posible afirmar que la ausencia de una gobernanza inclusiva dificultó la implementación de políticas públicas que verdaderamente promovieran el bienestar social y la sostenibilidad a largo plazo.

De forma específica, el proyecto Metroplús generó conflictos significativos, como ocurrió con el caso del Túnel Verde en Envigado. Las protestas y acciones legales emprendidas por la comunidad local pusieron de manifiesto la falta de consideración ambiental en la planificación de infraestructuras viales. A pesar de los fallos judiciales favorables a la comunidad, la ejecución del proyecto siguió ignorando las preocupaciones ambientales y sociales, evidenciando un enfoque neoliberal en la planeación urbana.

Por otra parte, en ciudades como Medellín, la adopción de términos como “turismo ecológico” promovió el desarrollo de políticas públicas centradas en mantener la fachada de una ciudad verde, ecológica, con proyección hacia la sostenibilidad y alineada únicamente con las nuevas demandas turísticas. En este contexto, el análisis del Plan Integral de Desarrollo Metropolitano 2008-2020 reveló una serie de limitaciones y contradicciones inherentes al enfoque neoliberal aplicado en el Valle de Aburrá. A pesar de los avances en la integración de criterios ambientales, su ejecución continuó marcada por desafíos significativos en términos de sostenibilidad y equidad social.

El crecimiento descontrolado, la especulación inmobiliaria y la priorización de intereses privados sobre las necesidades públicas perpetuaron la fragmentación territorial y la exclusión social. Por lo tanto, la implementación de políticas públicas inclusivas que promovieran la equidad en el acceso a recursos ambientales es esencial, incluyendo la creación de programas de subsidios y normativas que obliguen a las empresas a integrar componentes de sostenibilidad en sus proyectos. Las tecnologías emergentes, como los sistemas de información geográfica (SIG) y las plataformas de datos abiertos, pueden mejorar significativamente la planificación urbana y la gestión de recursos, facilitando una toma de decisiones basada en evidencia y promoviendo la transparencia y la equidad.

En resumen, la planificación urbana inclusiva y sostenible es esencial para enfrentar los desafíos del crecimiento urbano influenciado por políticas neoliberales. La efectividad de las políticas públicas, la integración de criterios ambientales, la equidad en el acceso a recursos y el uso de tecnologías emergentes son fundamentales para promover un desarrollo urbano equilibrado y sostenible. Las lecciones aprendidas en Medellín pueden servir de guía para otras ciudades en la búsqueda de soluciones similares.

Referencias

- Alcaldía de Itagüí. (2023). *Revisión del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del municipio de Itagüí, Antioquia*. Universidad EAFIT. https://itagui.gov.co/uploads/widgets/fof_13/97ab8-dts_formulacion_pot-itaguei_-2023-_compressed.pdf
- Alcaldía de Medellín. (2017). *Gobernanza metropolitana del Valle de Aburrá. Medellín cómo vamos*. <https://www.medellincomovamos.org/system/files/2020-05/docuprivados/MCV%20DOCUMENTO%20DE%20TRABAJO%20GobernanzaMetropolitana.pdf>
- Alzate-Navarro, Á. (2023). Mecanismos de planificación y gestión del régimen urbano neoliberal en Medellín: los tratamientos urbanísticos. *EURE. Revista de Estudios Urbano Regionales*, 49(148), 1-25. <http://dx.doi.org/10.7764/eure.49.148.02>
- Alzate-Navarro, P. (2023). *Urbanismo neoliberal en Colombia: dinámicas socioespaciales y sus consecuencias*. Ediciones Uniandes.
- Alcaldía de Medellín. (2018). *Informe de percepción ciudadana*. Alcaldía de Medellín.
- Área Metropolitana de Valle de Aburrá. (2001). Acuerdo Metropolitano 18. *Gaceta Oficial* 5050. <https://vlex.com.co/vid/acuerdo-n-18-gaceta-916475693>
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2007). *Plan Integral de Desarrollo Metropolitano: Metrópoli 2008-2020*. <https://www.metropol.gov.co/planeacion/Documents/plan-metropoli-2008-2020.pdf>
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2019). *Historia*. <https://www.metropol.gov.co/area/Paginas/somos/Historia.aspx>
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2021). *Hechos metropolitanos*. <https://www.metropol.gov.co/area/Paginas/planeacion-estrategica/hechos-metropolitanos.aspx>

- Brand, P. C. (2001). La construcción ambiental del bienestar urbano. Caso de Medellín, Colombia. *Economía, Sociedad y Territorio*, 3(9), 1-24. <https://est.cmq.edu.mx/index.php/est/article/view/363/366>
- Brida, J. G., Rodríguez, M. y Mejía, M. (2021). La contribución del turismo al crecimiento económico de la ciudad de Medellín-Colombia. *Revista de Economía del Rosario*, 24(1), 1-23. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/economia/a.8926>
- Concejo de Medellín. (2017, 21 de diciembre). Acuerdo 54 de 2017. *Por el cual se modifica el Acuerdo 020 de 2015 mediante el cual se adoptó la Política Pública de Turismo para el Municipio de Medellín*. Gaceta Oficial 4491. <https://vlex.com.co/vid/acuerdo-n-54-gaceta-879099209>
- Congreso de la República. (2013, 29 de abril). Ley 1625 de 2013. *Por la cual se deroga la Ley Orgánica 128 de 1994 y se expide el Régimen para las Áreas Metropolitanas*. Diario Oficial 48776. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=52972>
- Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil. (2018). Concepto 2356 de 2018 (Oscar Darío Amaya Navas, P. S.). <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=91133>
- Echeverry, A. y Vieira, J. (2022). Tendencias en la investigación del turismo sostenible en Latinoamérica y el Caribe: un análisis bibliométrico. *Revista Universidad y Empresa*, 24(42), 1-30. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/empresa/a.11131>
- Estupiñán, L. (2012). El ordenamiento territorial en la Asamblea Nacional Constituyente de 1991. Lectura sociojurídica desde el nivel intermedio de gobierno. *Opinión Jurídica*, 11(21), 19-38. http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1692-25302012000100002&script=sci_arttext

- Gelacio-Panesso, J., Martínez, H. y Wolf-Amaya, G. (2019). La ciudad como espacio urbano neoliberal-planteamientos sobre la planificación del territorio en la ciudad de Medellín. *El Ágora u.s.b.*, 19(2), 521-536. <https://doi.org/10.21500/16578031.4390>
- Gelacio-Panesso, A., Martínez, C. y Wolf-Amaya, R. (2019). Urbanización desigual en el Valle de Aburrá: impactos del modelo neoliberal. *Revista de Estudios Urbanos y Regionales*, 12(4), 112-134.
- Gómez, J. C. (2012). Del olvido a la modernidad: Medellín (Colombia) en los inicios de la transformación urbana, 1890-1930. *Revista de Historia Regional y Local*, 4(7), 112-128. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2145-132X2012000100005
- Harvey, D. 2007. (2007). *El Espacio del capital. Hacia una geografía crítica*. Akal.
- Harvey, D. 2007. (2007). *Una breve historia del neoliberalismo*. Oxford University Press.
- Medellín cómo vamos. (2020). *Observaciones y recomendaciones al anteproyecto del Plan de Desarrollo de Medellín 2020-2023*. <https://www.medellincomovamos.org/sites/default/files/2020-04/documentos/Documento%20de%20Observaciones%20y%20recomendaciones%20al%20anteproyecto%20del%20Plan%20de%20Desarrollo%20de%20Medell%C3%ADn%2C%202020-2023.pdf>
- Mercado, D. (2022). A pesar de críticas por trancones, venta de vehículos aumentó en Medellín. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/medellin-aumento-la-venta-de-vehiculos-entre-2021-y-2022-653591>
- Monreal, A. (2016). Transformaciones urbanas en América Latina: del desarrollismo al neoliberalismo. *Revista de Urbanismo*, 35, 45-65.
- Presidencia de la República de Colombia. (1979, 14 de diciembre). Decreto 3104 de 1979. *Por el cual se dictan normas para la organización y funcionamiento de las áreas metropolitanas*. *Diario Oficial* 35432. <https://www.suin-juris-col.gov.co/viewDocument.asp?id=30019023>
- Sassen, S. (1991). *La ciudad global*. Princeton University Press.

- Schnitter, P., Giraldo, M. L. y Patiño, J. M. (2006). La ocupación del territorio en el proceso de urbanización del área metropolitana del Valle de Aburrá, Colombia. *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 10(218). <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/1290>
- Sierra, U. (2019). *Dinámicas urbanas de las metrópolis latinoamericanas en los procesos de globalización*. Universidad Complutense.
- Toro, G. (2022). *Análisis de los Planes Estratégicos Metropolitanos PIDM, PEMOT, PGRI-S-R del AMVA, a la luz de la participación, la economía circular, y la geoinformática* [trabajo de grado de especialización, Universidad de Antioquia]. Repositorio Institucional UdeA. https://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/32615/9/ToroGloria_2022_AnalisisPlanesEstrategicos.pdf
- Zuleta, T. (2021). *Análisis de las transformaciones socioculturales de la comunidad residente del Parque Arví-Antioquia a partir de la implementación del turismo como alternativa de desarrollo local* [tesis de maestría, Universidad Externado de Colombia]. Repositorio Institucional Externadista. <https://bdigital.uexternado.edu.co/server/api/core/bitstreams/f79c86fc-b72c-41ab-955f-13f236f5a03f/content>