



**UNIVERSIDAD
DE ANTIOQUIA**

1 8 0 3

**EL TRANVÍA DE AYACUCHO Y LOS PROCESOS DE GENTRIFICACIÓN EN
MEDELLÍN: LA TRANSFORMACIÓN URBANA DEL BARRIO ALEJANDRO
ECHAVARRÍA ENTRE LOS AÑOS 2012-2017**

POR:

KENNY ANDRÉS PÉREZ OROZCO

**TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE POLITÓLOGO
MODALIDAD PASANTÍA DE INVESTIGACIÓN**

ASESORA:

MELISSA SALDARRIAGA YEPES

**PROGRAMA DE CIENCIA POLÍTICA
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**

UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA

MEDELLÍN

2019

**EL TRANVÍA DE AYACUCHO Y LOS PROCESOS DE GENTRIFICACIÓN EN
MEDELLÍN: LA TRANSFORMACIÓN URBANA DEL BARRIO ALEJANDRO
ECHAVARRÍA ENTRE LOS AÑOS 2012-2017¹**

Resumen:

El presente artículo expone las conclusiones asociadas al análisis mixto del proceso de transformación urbana que desde el año 2012 se viene presentando en el barrio Alejandro Echavarría de la ciudad de Medellín, teniendo como punto de partida la construcción del Tranvía de Ayacucho como dispositivo gentrificador en la zona.

Para la realización de este análisis se empleó el estudio de caso multidimensional, el cual permitió evidenciar la manera en que los procesos de transformación urbana desarrollados con fines lucrativos para los inversionistas inmobiliarios, generaron el desplazamiento directo o indirecto de la población que tradicionalmente ha habitado dicho territorio, lo que trajo consigo un paulatino recambio poblacional, acompañado de prácticas contragentrificadoras que fueron llevadas a cabo por la población afectada

Palabras clave: gentrificación; transformación urbana; mercado inmobiliario; segregación; Medellín; Tranvía de Ayacucho.

Abstract: This article exposes the conclusions associated to the mixed analysis of the urban transformation process that has been taking place in the Alejandro Echavarría neighborhood of

¹ Investigación realizada con el apoyo financiero del Comité para el Desarrollo de la Investigación (CODI) y del Centro de Investigación de la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad de Antioquia.

Medellín city since 2012, starting with the building of the Ayacucho's Tram as a gentrifier mechanism in the zone.

This way, a multidimensional approach was used, allowing to evidence the way urban transformation processes, when developed for profit by real estate investors, generate the direct or indirect population displacement that has traditionally inhabited that territory, which brought a gradual population change, accompanied by practices against gentrification carried out by the affected population.

Keywords: gentrification; urban transformation; real-estate market; segregation; Medellín; Ayacucho's Tram.

Introducción

Este artículo profundiza en las transformaciones urbanas que se vienen realizando en la ciudad de Medellín, con el fin de analizar el desplazamiento y la segregación a la que se ven sometidos grupos poblacionales vulnerables. Para este propósito se describe la forma en que las instituciones públicas actúan en el financiamiento, construcción y seguimiento de obras de infraestructura de movilidad, como el Tranvía de Ayacucho. También se identifican las formas en que el mercado inmobiliario influye sobre los procesos de conquista de renta potencial del suelo y cómo estos desencadenan procesos de resistencia en los habitantes tradicionales del territorio intervenido, que sufren expulsión a causa de la transformación urbana.

Buscando cumplir con estos objetivos, se dividió el artículo en cinco apartados: el primero de ellos encaminado a la presentación del marco teórico, y focalizado en el abordaje de los elementos claves del proceso urbano estudiado; en el segundo se ilustró el contexto del caso de estudio, que parte desde lo nacional hasta lo local, en el marco de la globalización y de los procesos de neoliberalización; en tercer lugar se encuentra la estrategia metodológica que permitió una aproximación al caso de manera asertiva, buscando ir más allá de la información institucional y comprendiendo la importancia del fenómeno en su potencial desarrollo inmobiliario y en las afectaciones a los habitantes tradicionales. Al finalizar estos tres apartados, se desarrollaron los hallazgos del análisis multidimensional y se finalizó con las conclusiones.

Gentrificación: una propuesta para el análisis de la transformación urbana

El término gentrificación (que traduce literalmente ennoblecimiento/aburguesamiento) fue acuñado por Ruth Glass en la década de los 60' para explicar los cambios ocurridos, tras la llegada de nuevos habitantes de clase media burguesa a los barrios obreros de Londres; no obstante, el concepto se ha ido ampliando en las últimas décadas y se ha empezado a utilizar en el contexto latinoamericano para señalar una amplia diversidad de procesos urbanos, entre los que se destacan: “las políticas públicas, la gestión urbana, la movilidad residencial, la segregación funcional y social de y en la ciudad, la postura política de funcionarios públicos y académicos, la globalización de la economía capitalista neoliberal, el marketing de la ciudad” (Delgadillo, 2016, p.105).

Esta ampliación de la significación denotativa del término, a través de aspectos complementarios que permiten observarlo en contextos como el latinoamericano, ha propiciado que diversos

autores, propongan tanto valores subjetivos como la transformación connotativa del concepto, como lo es el caso de Iván Díaz (2017), que hace una diferenciación entre lo que sería el concepto general, susceptible de aplicarse al marco más amplio de la expansión del sistema capitalista y los procesos de urbanización que lo acompañan; y un concepto más descriptivo que se usa junto a las características propias del contexto, la cultura y la forma en que se presenta el proceso de transformación urbana, es decir, la coyuntura específica.

Para lograr un uso como el descrito, Díaz (2017) concluye que se debe hacer una abstracción de los elementos circunstanciales del proceso a estudiar, y seguidamente, se deben aislar aquellos elementos que vinculan el proceso con las lógicas de funcionamiento de la ciudad capitalista. El camino para este fin según Díaz (2017), se da desde la gentrificación integrada en la teoría de la renta del suelo y el apoyo de algunos elementos útiles de la ecología urbana; todo esto dentro del “marco general de la producción del espacio en el modo de producción capitalista” (Díaz, 2017, p.50).

Teniendo en cuenta la propuesta analítica de Díaz (2007), se parte de la identificación de la gentrificación a partir de los principales efectos generados sobre los habitantes tradicionales de las zonas en las que se llevan a cabo los procesos urbanos. Para reconocer y analizar estos efectos, se debe procurar conocer las experiencias vividas en el proceso de reconfiguración territorial desde las poblaciones más vulnerables. Siendo uno de los efectos claves a reconocer y analizar, el desplazamiento que surge en los procesos de transformación urbana que se desarrollan en zonas estratégicas, lo que Janoschka & Sequera (2014) han denominado “escenarios de disputa para la gentrificación inminente” (p.18). Por un lado, las viviendas de bajo costo y poca altura son reemplazadas por altos edificios de apartamentos, lo que repercute

en las dinámicas sociales producto de la redensificación y en el alza de los precios del suelo para compra y alquiler, lo que termina por manifestarse en “la presión, la exclusión, el abandono o incluso la represión física para desplazar a la población de estos espacios urbanos específicos, ahora considerados centrales en la re-articulación del capitalismo urbano contemporáneo” (Janoschka & Sequera, 2014, p.18). Producto entonces de los cambios en los usos del suelo y en la manifiesta intención de “recuperar” determinadas zonas, se provoca el desplazamiento de la población más vulnerable económicamente. De esta manera,

la gentrificación supone una nueva colonización del espacio urbano al que fueron relegadas las clases menos favorecidas. Aquellas áreas marginadas que sufrieron un abandono en infraestructuras por ser periféricas devienen en nuevos centros con el crecimiento de la ciudad, lo que las coloca en el ojo del huracán de la especulación inmobiliaria. La gentrificación es un conflicto de ocupación del espacio urbano de unas clases sociales frente a otras (Rotation, 2012, p.6).

En este sentido, con la reconquista de sectores centrales o estratégicos, se generan condiciones y estímulos para que personas con mayor capacidad adquisitiva lleguen a habitar estos sectores. Este recambio poblacional va generando cambios socioespaciales, sobre todo en el suministro de bienes y servicios, que se ven motivados con la llegada de este nuevo tipo de habitante y que dirigen su interés a la nueva demanda, más articulada con las dinámicas de consumo de servicios, lo que genera una notable elitización de bienes y productos.

Se entiende entonces que la gentrificación es un proceso que se puede rastrear a partir de 5 elementos: 1) la reconquista de espacios, ya sean centrales o de interés estratégico para el mercado inmobiliario; 2) sus efectos sobre los habitantes tradicionales de los barrios en los que se asientan las políticas neoliberales; 3) el despojo, la expulsión directa e indirecta y la presión

de desplazamiento; 4) el recambio poblacional y sus efectos sobre las formas de habitar, que conlleva simbólicamente a la elitización de bienes y servicios; y 5) la redensificación del suelo y sus efectos en los precios de las viviendas, que son evidencia de la expulsión de las clases bajas que ya no pueden acceder a habitar barrios que ayudaron a fundar. Estos elementos integran las cuatro dimensiones que permiten hacer rastreos de este tipo de intervenciones urbanas en Latinoamérica: la Gentrificación simbólica, las políticas neoliberales de gentrificación (gentrificación impulsada por el Estado), los nuevos mercados inmobiliarios y la resistencia a la gentrificación (Janoschka, Sequera & Salinas, 2014).

Sumado a esto, gracias al trabajo de Blanco, Bosoer & Apaolaza (2014), se puede proponer como sexto elemento la inserción de infraestructuras y servicios de transporte como posibles dispositivos gentrificadores, por ejemplo, los BRT en Quito y Bogotá², y el Metro, Metroplús, Metrocables y Tranvía de Ayacucho en Medellín. Esta propuesta de analizar la gentrificación impulsada por el Estado desde la inserción de obras de infraestructura de vialidad en el espacio urbano, se realiza desde las dimensiones de fijación³ y movilidad, en relación al análisis de la gentrificación.

El suelo como mercancía: la demanda de localización y la renta potencial.

Camagni (2005) converge sobre la relación que tiene la localización y la renta a partir del análisis del principio de accesibilidad y sobre la correlación entre localización y demanda de

² Sobre este caso comparado está el trabajo: Rodríguez, D., & Vergel, E. (2013). Sistemas de transporte público masivo tipo BRT (Bus Rapid Transit) y desarrollo urbano en América Latina. *Land Lines*, 25(1), 16-24.

³ La fijación es la vinculación de la vivienda a una ubicación específica y su interacción con respecto a sitios de interés particular, es decir, la capacidad relacional de ese universo de lugares a partir de la movilidad (Blanco et al., 2014).

movilidad. Esta última relación la logra a partir del principio de interacción espacial, entendido como las actividades en el espacio físico que desarrollan una compleja red de relaciones bidireccionales, lo que se traduce en un complejo campo de fuerzas de sujetos interactuantes, donde todas las actividades ejercen influencia sobre el centro.

Este principio de interacción espacial y el concepto relacionado de "energía potencial de localización" (Camagni, 2005, p.84), es fértil para explicar al mismo tiempo: las decisiones de fijación residencial a partir del potencial de localización; el conjunto de flujos que nacen de dicha localización, con su consecuente demanda de transporte; y ayuda a explicar el valor atribuible a dicha localización gracias a sus características de accesibilidad (Camagni, 2005).

Por otro lado, la *new urban economics* que nació del modelo de Von Thünen, entiende "la accesibilidad como el principio genético fundamental de la ciudad" (Camagni, 2005, p.176) y basa la explicación de la localización urbana de las actividades económicas a partir de este principio: "el individuo elegirá aquella distancia en la cual la ventaja marginal de una localización más central, en términos de accesibilidad, es igual al mayor coste del suelo" (Camagni, 2005, p.63). Así pues, se entiende que hay una renta que nace de la demanda de localización, ya que localizarse más cerca del centro o subcentros urbanos, limita los costos de transporte, por lo cual hay competencia por el suelo más accesible y la ubicación en el espacio.

En cuanto al suelo urbano, a diferencia del suelo rural, este puede ser producido por inversiones en infraestructura, lo que aglomera diversos usos y actividades en una misma porción de tierra y la renta depende de lo que se desarrolla alrededor de cada lugar específico, por ende, la reconfiguración espacial es una estrategia para acercar la renta potencial al uso más intensivo. La urbanización capitalista en interpretación de Díaz (2017), ha dado posibilidad a la creación de lo

que Polanyi (2007) denomina mercancías ficticias, y entre estas se encuentra el suelo. Así, analizar el suelo como mercancía contribuye a la explicación de su asignación a partir de las capacidades adquisitivas de sus demandantes, y de esta manera, conocer cómo el espacio construido sobre el suelo es consumido por los residentes en el proceso de reproducción social, y además, es producido estratégicamente por los capitalistas privados que buscan asignar los usos más rentables a ese suelo.

Por otro lado y en relación a la ubicación espacial, desde la ecología urbana se presta especial atención a la capacidad de controlar y decidir la ubicación en el espacio, lo que lleva a analizar los procesos de filtrado residencial, en este caso, como lo plantea Ley (1983), de filtrado hacia arriba (citado en Díaz, 2017), el cual se da a partir de “la renovación urbana de infraestructuras obsoletas” (Díaz, 2017, p.40). Este autor analiza varias experiencias en América Latina y enfatiza que

los distintos casos responden a elementos que siguen una misma dinámica: primero, que la ciudad se construye o renueva para una demanda solvente, siguiendo las lógicas del mercado; segundo, que el consumidor con liquidez tiene el poder de decidir su ubicación en el espacio, mientras que el pobre, no; finalmente, que los usos potencialmente más rentables poseen la capacidad de desplazar a los menos rentables (Díaz, 2017, p.41).

Sin embargo, es necesario señalar la excesiva autonomía que se le atribuye al consumidor desde la ecología urbana y que Smith (2005) ya había subrayado (citado en Díaz, 2017). Este geógrafo escocés resalta “el elevado poder de la propiedad del suelo y del sector financiero [sobre la capacidad decisional en las inversiones que se hacen en la ciudad, haciendo hincapié en] el desplazamiento de usos menos rentables por otros más rentables [con el único fin de buscar]

ventajas de localización capaces de aumentar la tasa de beneficio del capital” (Díaz, 2017, p.41-42), por lo que para Neil Smith (1996) consumo y producción interactúan.

Mercado inmobiliario⁴

La “modernización selectiva del territorio” (Janoschka & Sequera, 2014, p.12) impulsada desde la gestión urbana, parte de las reglas que determinan los usos del suelo, la dotación de espacios y el mejoramiento de las condiciones físicas y sociales, lo que contribuye a generar incentivos de inversión y ubicación para compradores y arrendatarios. Esta ubicación en el marco de la urbanización capitalista, se determina por la capacidad adquisitiva.

Debido a esto, ciertas ciudades y zonas son vistas como estratégicas en términos de rentabilidad, sobre todo aquellas zonas previamente degradadas pero con potencial (por ejemplo, por su ubicación). Por lo tanto, los incentivos generados en la modernización de la estructura residencial urbana son de gran importancia, sobre todo para los casos de redensificación y reconfiguración territorial, que a su vez desplazan a los residentes de bajos ingresos y a las actividades económicas informales.

Este proceso de mercantilización del desarrollo urbano impulsado por el Estado, es descrito por De Mattos (2008) a partir del planteamiento de tres aspectos desencadenantes: primero, la globalización financiera que estimula las políticas de desregulación, privatización y liberalización, lo que se manifiesta en una intensificación de la movilidad del capital

⁴ El mercado inmobiliario es una práctica de interacción de oferentes y demandantes, al calor de unas reglas que determinan un sistema de incentivos para las elecciones de localización residencial. Es decir, es la acción entre el capital inmobiliario y los hogares de diverso tipo, mediado por las instituciones, en el que se determina la fijación en la estructura residencial urbana (Alfonso-Roa, 2016).

internacional, “del cual una parte no despreciable busca valorizarse por la vía de la inversión inmobiliaria” (De Mattos, 2008, p.38); segundo, el enfoque de gestión pública que se impone, el cual logra contribuir a mejores condiciones para los negocios inmobiliarios; y por último, las estrategias de city marketing, mediante las cuales las ciudades buscan atraer capitales externos, y por esta vía, “aumentar la importancia del papel de la inversión inmobiliaria privada en la transformación urbana y metropolitana” (De Mattos, 2008, p.38).

Estos cambios estructurales producto de la globalización y el neoliberalismo, necesitan ajustes territoriales para desplegarse, ya que los cambios en el uso del suelo permiten proyectar vocacionalmente el territorio y aprovechar intensivamente el suelo. Para esto se crean instrumentos de redensificación, que permiten el derribo de casas deterioradas y de bajo costo, con el fin de sustituirlas por altos edificios para personas de mayor capacidad adquisitiva, lo que implica la expulsión de las familias de clases populares (Janoschka & Sequera, 2014).

De allí, que el mercado inmobiliario como práctica de interacción mercantil, se base en los incentivos de la gestión urbana para ofrecer opciones en la elección de la localización. Es decir, la mercantilización del desarrollo urbano es producto de la globalización y de las políticas neoliberales que promueven la creación de instrumentos de planificación que determinan los procesos de redensificación, con el fin de reordenar y generar usos más intensivos del suelo.

Acumulación por desposesión, desplazamiento y segregación

La actualización del concepto marxista de “acumulación originaria” por el de “acumulación por desposesión” realizado por Harvey (2005)⁵ (citado por Janoschka, 2016), tiene que ver con “la

⁵ Además, según este autor “el capital, en su proceso de expansión geográfica y desplazamiento temporal [...] crea necesariamente un paisaje físico a su propia imagen y semejanza en un momento, para destruirlo luego. Esta es la

nueva oleada de acotamiento de los bienes comunes, especialmente los que fueron desarrollados y creados por las clases populares en pos de limitar los intentos empresariales de valorar el espacio urbano” (Janoschka, 2016, p.37); y se formaliza, según Saskia Sassen (2014), citada por el mismo autor, “mediante la expulsión territorial de los que el mercado no necesita, al mismo tiempo que éste intenta incorporar a los circuitos de la acumulación capitalista, los valores simbólicos y los recursos materiales de cualquier espacio considerado como ‘deseado’” (Janoschka, 2016, p.37). Según esto, se intenta expulsar de los lugares céntricos a los desposeídos y vulnerables, ya que son demasiado visibles para que funcionen las estrategias de revalorización, promoviendo modernizaciones selectivas del territorio que se fundamentan en procesos de acumulación por desposesión del hábitat, que según Janoschka (2016), son fenómenos que están “en directa relación con cinco dimensiones fundamentales de reproducción social: la vivienda, el suelo, los bienes comunes (entre los cuales destaca el espacio público), la movilidad, y la propia constitución y autonomía del sujeto” (Janoschka, 2016, p.38).

Estas dimensiones de la reproducción social que son parte activa de la modernización selectiva, participan en la gestión del desarrollo y la planificación territorial, por lo cual, la mercantilización del proceso de urbanización y el uso de las inversiones en infraestructura de movilidad como motor de gentrificación, a partir de las reconfiguraciones urbanas, desencadenan la acumulación por desposesión del hábitat⁶, la cual se puede dar por diferentes lógicas:

historia de la destrucción creativa (con todas sus consecuencias sociales y ambientales negativas) inscrita en la evolución del paisaje físico y social del capitalismo.” (Harvey, 2005, p.103). De las consecuencias ambientales más negativas para la ciudad de Medellín está la generación de unas 6.000 toneladas de escombros por día, de las cuales el 85% las generan “las grandes obras de ingeniería en construcción, como centros comerciales, vías, andenes, proyectos de vivienda y urbanismo y megaproyectos de ciudad” (El Colombiano, 18/05/2016).

⁶ La combinación del concepto marxista actualizado por Harvey con la noción de hábitat, según Janoschka, se da por la extensión del análisis a los territorios en resistencia y a la reapropiación espacial por parte de las clases populares (Janoschka, 2016).

desposesión del patrimonio arquitectónico, cultural, de la renta del suelo, de los derechos de ciudadanía o desplazamiento por desposesión de las plusvalías de intervención pública⁷. Asimismo, la gestión urbana se compone de la gestión del desarrollo y la planificación territorial, y se da desde altas esferas políticas y económicas, siendo el Estado quien facilita “mediante su acción u omisión las dinámicas urbanas que fomentan los procesos de acumulación y reproducción del capital, en lugar de proteger los intereses legítimos de las clases populares, y esto debería reflejarse en el análisis del desplazamiento⁸” (Janoschka, 2016, p.38).

Cuando la urbanización capitalista se presenta en espacios habitados, pero que aún no han sido mercantilizados, ocurren transformaciones en los entornos populares (Janoschka, 2016) que se traducen en desplazamiento, que es el elemento central de la desposesión, y según el mismo autor, se manifiesta en cuatro dimensiones: la material, la política, la simbólica y la psicológica, siendo la exclusión simbólica y el desplazamiento de las perspectivas de las clases populares, “precondiciones básicas para lograr su expulsión material del espacio” (Janoschka, 2016, p.64).

Janoschka (2014) sugiere que el proceso de expulsión se complementa con subsidios e indemnizaciones que no permiten la relocalización de las familias en la misma zona de la intervención, generando así segregación a partir del mercado inmobiliario. Este desplazamiento es una operación que reduce alternativas de vivienda y comercio para los más vulnerables y se produce cuando las familias se ven obligadas a ceder sus viviendas y abandonar sus barrios,

⁷ Esta forma de desposesión, se da a partir de la actuación pública en la construcción de grandes obras de infraestructura, estas obras crean plusvalías y aumentos en los precios del suelo que son conquistados por las iniciativas privadas inmobiliarias (Janoschka, 2016).

⁸ El desplazamiento como materialización del acotamiento de los bienes comunes se da a partir de los procesos urbanos en el marco de los mecanismos de acumulación de la globalización financiera, lo que sumado a la implementación de políticas urbanas de city marketing, da como resultado una incesante competencia de las ciudades por atraer inversión extranjera, propiciando medios favorables para el retorno de las inversiones mediante el aumento del valor del suelo y apropiándolo a través de agentes inmobiliarios privados (Janoschka, 2016).

siendo incapaces de combatir su propia expulsión (Janoschka & Sequera, 2014). A esto se suma que la oferta de vivienda para las clases más vulnerables está ubicada en su mayoría en la periferia de las ciudades, lejos de los centros urbanos.

La localización de la residencia tiene correlación con el estatus social y ocupacional, es decir, que el nivel de ingresos influye directamente en la estructuración de las comunidades, dando así una distribución y una segregación de las unidades familiares que comparten localización, nivel de ingreso y formas de movilidad. La competencia por la localización más deseable en relación a la proximidad con el centro de negocios, por su relación tiempo-costo, influye directamente sobre los precios y es allí de donde se desprende la segregación⁹, de la dominación de las localizaciones deseables por grupos sociales que tienen mayores niveles de ingresos.

Contra-gentrificación¹⁰: resistencia al desplazamiento por el desarrollo

La resistencia a los procesos de gentrificación por parte de los grupos afectados, es evidencia de los conflictos urbanos que surgen a raíz de las condiciones de acumulación por desposesión, que en algunos casos llegan a vulnerar el derecho a la propiedad privada. Esta lucha nace contra un modelo de ciudad que privilegia la renovación urbana que desplaza y expulsa lo que no se considera deseable para la nueva estética urbana. Por consiguiente, la contra-gentrificación es una propuesta de desaceleración de la gentrificación, a través de nuevos enfoques y experiencias

⁹ Dos características resaltadas por Colmenares (2015) sobre los cambios en el patrón tradicional de segregación son, primero, el alza en los precios del suelo urbano con la relocalización de personas de bajos ingresos en la periferia de la ciudad o por fuera de ella; segundo, la renovación urbana de áreas centrales.

¹⁰ Traducción del término de Casgrain & Janoschka (2013) a la propuesta de *antinobrecimiento* de Leite (2010).

populares, lo que permite analizar los procesos urbanos desde la praxis (Boldrini & Malizia 2014; Casgrain & Janoschka 2013).

Las prácticas de resistencia, de algunos grupos ciudadanos, tienen como objetivo establecer un proceso de contra-gentrificación, fundamentado en la propuesta teórico-práctica¹¹ que hizo Henri Lefebvre en 1986: ‘el derecho a la ciudad’, que surge como “un ideal político que permite cuestionar la relación existente en el sistema capitalista entre producción, urbanización y gestión del excedente” (Ramírez, 2017, p.50)

Sobre la base de las consideraciones expuestas a lo largo del apartado, es preciso comprender la gentrificación como un conflicto por la ocupación del espacio urbano que se da en el marco de la expansión del sistema capitalista, el cual busca conquistar las áreas centrales con el fin de capitalizar la renta potencial, a partir de la localización y la accesibilidad en la estructura residencial urbana. Esta práctica es el resultado lógico del funcionamiento de los mercados inmobiliarios, que buscan determinar la fijación residencial a partir de la capacidad de pago, materializando la segregación urbana. La consecuente mercantilización del desarrollo urbano, genera una modernización selectiva del territorio con implicaciones diferenciadas en la reproducción social, que sumadas a una serie de desplazamientos por desposesión del hábitat, generan conflictos urbanos por la resistencia de los residentes tradicionales ante las renovaciones urbanas excluyentes y segregativas.

Del contexto global al fenómeno barrial

¹¹ De ahí que lo haya concebido como un instrumento político de transformación, es decir, como “una crítica a la ciudad capitalista y un llamado a la acción para su transformación” (Ramírez, 2017, p.46).

En Colombia la apertura económica se dio en el gobierno de César Gaviria y se institucionalizó con la Constitución de 1991¹², que en términos generales, propició una modernización de la economía, porque a pesar de no sugerir ninguna teoría del desarrollo explícitamente, ni mencionar un modelo o sistema económico por el cual se guiaría la nación, señala que se admiten diferentes políticas desde que no sobrepasen los límites constitucionales, los cuales están esbozados a partir de los principios de libertad económica, libre creación de empresa, sana competencia y la garantía de la propiedad privada (Gómez, 2016). Sumado a lo anterior, el Consejo Nacional de Política Económica y Social -CONPES- y el Congreso de la República, expidieron respectivamente, durante el mismo año (1991), el decreto 51 y la ley 9 con el fin de dotar de nuevos elementos la internacionalización de la economía, determinando un estatuto para regular y atraer inversiones extranjeras buscando aumentar la competitividad del país en el mercado internacional¹³.

En ese contexto de promulgación intranacional de la internacionalización económica, Medellín afrontó los retos de la nueva carta constitucional al mismo tiempo que afrontaba el reto de desmontar la carga negativa a nivel internacional que dejó Pablo Escobar, y el preocupante primer lugar en el ranking de las ciudades más violentas del mundo¹⁴; no obstante, los cambios

¹² A grandes rasgos, lo que se propuso con la carta del 91 fue el aumento de la competitividad y el otorgamiento de beneficios y oportunidades a las iniciativas económicas individuales.

¹³ A esto se suma que Colombia emprendió un camino marcado por las recomendaciones de los organismos multilaterales de cooperación e inversión como el Fondo Monetario Internacional -FMI-, el Banco Mundial -BM-, el Banco Interamericano de Desarrollo -BID-, entre otros. A lo largo de estos años el país se ha incorporado a diferentes organismos internacionales buscando insertarse a las dinámicas de la economía global. En 1995 ingresó a la Organización Mundial del Comercio -OMC-; en el 2014 el país fue invitado a participar de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico -OCDE-, además de los múltiples tratados de libre comercio -TLC- firmados a lo largo de estos años.

¹⁴ Valenzuela, S. (26/01/2016). Medellín salió de la lista de las ciudades más violentas del mundo. El Colombiano. Recuperado de URL:

administrativos estipulados a nivel nacional, se reflejaron en el proyecto productivo de la ciudad, la cual, a partir de la desindustrialización, las flexibilizaciones laborales y la llegada de inversión extranjera, se reconfiguró y emprendió el cambio de ciudad industrial a ciudad de servicios¹⁵.

Siguiendo con los cambios institucionales, en el 2009 se formula el Plan Regional de Competitividad para Medellín, Valle de Aburrá y Antioquia, en el cual se establece un modelo de desarrollo apoyado en los denominados *clusters*¹⁶ *estratégicos*: Energía Sostenible; Moda y Fabricación Avanzada; Turismo de Negocios; Medellín Health City; Negocios Digitales; Cafe Medellín y Antioquia, y el cluster de Hábitat Sostenible¹⁷, antes llamado de la construcción.

Con el cambio de modelo de ciudad vino aparejado un cambio en el modelo de ocupación¹⁸, el cual, atendiendo a especificidades topográficas y a estrategias de recuperación de centros históricos, emprendió todo un proceso de reestructuración urbana apoyado en instrumentos de planificación. Este nuevo modelo limita la construcción en laderas y propone un crecimiento hacia adentro, definiendo zonas que cumplen con los requisitos para la consolidación de la ciudad bajo este nuevo proyecto de urbanización. Para estas zonas con potencial se propuso el tratamiento de Renovación Urbana¹⁹ desde el Plan de Ordenamiento Territorial²⁰ -POT- del 2014. Con este instrumento se sustituyen las estructuras urbanas y se modifican los usos del

<https://www.elcolombiano.com/antioquia/seguridad/medellin-salio-de-la-lista-de-las-ciudades-mas-violentas-del-mundo-XN3492541>

¹⁵ El Plan de Ordenamiento Territorial aprobado mediante el Acuerdo 046 de 2006, propuso un cambio de la estructura productiva industrial hacia el sector servicios.

¹⁶ Un cluster es una “concentración geográfica de compañías interconectadas, proveedores especializados, empresas relacionadas e instituciones asociadas alrededor de una actividad económica en particular, que compiten y al mismo tiempo cooperan.” (Cámara de Comercio de Medellín, S.F.).

¹⁷ Este cluster es el segundo más desarrollado después del cluster de Moda y Fabricación Avanzada.

¹⁸ El Plan de Ordenamiento Territorial -POT- aprobado mediante el Acuerdo 048 de 2014, propuso un cambio en el modelo de organización espacial de la ciudad.

¹⁹ Tratamiento para zonas con deterioro, conflicto funcional, en transformación o con grandes potencialidades de edificación, es decir, subutilizadas con respecto al Modelo de Ocupación de la ciudad (Acuerdo 48, 2014, art.236).

²⁰ Acuerdo 48 de 2014 “Por medio del cual se adopta la revisión y ajuste de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín y se dictan otras disposiciones complementarias”.

suelo y sus aprovechamientos, es decir, hay un proceso de reurbanización que genera nuevos espacios públicos y privados

De esta manera, se busca que aprovechando su localización estratégica en la ciudad y sus excelentes condiciones de infraestructura de servicios públicos y de movilidad, se promuevan procesos de intensificación y diversificación de la utilización del suelo y de las construcciones (Alcaldía de Medellín, 2014, p.331).

Con esto se buscaba dar forma al proyecto de ciudad que viene concebido desde la vocación económica (relacionada con el modelo de ocupación y los usos del suelo), donde Medellín pasó de ser la capital industrial de Colombia, a ser una ciudad de servicios²¹, cambiando las fábricas por call centers, y renovando sectores industriales como Simesa por zonas de alta mixtura como lo es Ciudad del Río²².

En la Alcaldía de Aníbal Gaviria (2012-2015) se le dio continuidad a la estrategia de internacionalización de la ciudad emprendida por Sergio Fajardo en el 2004, pero se reestructuró en términos de competitividad para el desarrollo económico, proponiendo 3 dimensiones para lograrlo: el desarrollo urbano, entendido como la mejora de la infraestructura de conectividad; el desarrollo empresarial que se enfocó en el emprendimiento y en el fortalecimiento de las iniciativas productivas locales; y la conectividad de Medellín con el mundo para incentivar la inversión. La estrategia comprendió el programa de ‘promoción de Medellín ante el mundo’, con el cual se buscó aumentar el reconocimiento de la ciudad a nivel internacional como buen destino turístico y de inversión, a partir de la implementación de “estrategias de mercadeo de

²¹ El Plan de Ordenamiento Territorial aprobado mediante el Acuerdo 046 de 2006, propuso un cambio de la estructura productiva industrial hacia el sector servicios.

²² El Plan Parcial La Gran Manzana de Simesa se aprobó en el 2006 y a la fecha es un referente de la transformación urbana de Medellín. Por ejemplo, allí se encuentran las instalaciones de la *startup* de más rápido crecimiento en Latinoamérica: *Rappi*.

ciudad que [incrementaran] su reconocimiento nacional e internacional” (Alcaldía de Medellín, 2012, p.122). Esta promoción de la ciudad se basó en fomentar una imagen pública favorable y atractiva, exhibiendo indicadores y rankings²³ para fortalecer la confianza inversionista.

En conclusión, las dinámicas de globalización y las políticas neoliberales han allanado el camino para las inversiones extranjeras, y las ciudades realizan cambios en sus modelos productivos y en sus modelos de ocupación para captarlas, además, gran parte de estas inversiones se orientan hacia el mercado inmobiliario, ya que este permite poner en circulación grandes capitales. Aunque todas las inversiones no se dirijan hacia este sector específico igual lo dinamizan, por la necesidad de ubicar sus unidades productivas y convertirse en nuevos propietarios y/o arrendatarios. Los más recientes planes de desarrollo de Medellín²⁴ incluyeron dentro de sus estrategias la competitividad económica en el marco de la globalización, lo que inserta a la ciudad en las lógicas del *city marketing*, enfocándola en atraer inversión, generar empleo y mejorar las condiciones de infraestructura física.

El estudio de caso multidimensional como estrategia metodológica para el análisis de procesos de gentrificación

²³ Medellín ha recibido entre otros, los siguientes galardones: en el 2013 fue llamada la capital latinoamericana de la innovación por la BBC, y obtuvo la mayor votación del público para ser distinguida como la ciudad más innovadora del mundo, en el concurso City of The Year organizado por el diario estadounidense Wall Street Journal y Citi Group; es una de las 10 ciudades más sorprendentes del mundo para celebrar la navidad gracias a los alumbrados navideños, según National Geographic; ganó el premio al transporte sostenible en el 2012 por la National Research Council, a pesar de ser una de las ciudades más contaminadas del continente; en 2013 recibió reconocimientos en el concurso The Business Destinations Travel Awards, organizado por la revista Business Destinations, en el que 550 compañías y empresarios la eligieron como el mejor destino de Sudamérica para hacer negocios; la ciudad más competitiva de Colombia según el Observatorio Económico del Caribe en el 2012; en el 2016 fue premiada por el concurso Lee Kuan Yew World City Prize con el máximo galardón del urbanismo en el mundo, algo así, como el “premio nobel de ciudades”.

²⁴ Plan de Desarrollo de Sergio Fajardo 2004-2007 “MEDELLÍN COMPROMISO DE TODA LA CIUDADANÍA”; Plan de Desarrollo de Alonso Salazar 2008-2011 “MEDELLÍN ES SOLIDARIA Y COMPETITIVA”; Plan de Desarrollo Aníbal Gaviria 2012-2015 “MEDELLÍN UN HOGAR PARA LA VIDA”; Plan de desarrollo de Federico Gutiérrez 2016-2019 “MEDELLÍN CUENTA CON VOS”.

Las dimensiones y elementos que componen este estudio de caso²⁵ multidimensional²⁶, fueron tomadas de las propuestas realizadas por Janoschka et al., (2014) y por Blanco, et al., (2014) [en el caso del segundo grupo de autores, se utilizó únicamente la característica que hace referencia a la infraestructura de transporte como dispositivo gentrificador], que permitieron la ejecución de un análisis mixto que respondió al carácter multidimensional de este estudio, permitiendo explicar el proceso urbano que se vive²⁷ en el sector San Luis del barrio Alejandro Echavarría de Medellín por la inserción de la obra de infraestructura de movilidad del Tranvía de Ayacucho²⁸, la cual fue realizada con el fin de articular la zona centro-oriental²⁹ de la ciudad.

Estrategia multidimensional

La estrategia multidimensional se divide en dos momentos: un primer momento donde se desarrollan los elementos y se presentan los resultados de las dimensiones, y un segundo momento centrado en la presentación de la relación analítica entre las dimensiones.

Dimensión 1: Gentrificación simbólica³⁰.

²⁵ Un estudio de caso es una estrategia de investigación que sistematiza a lo largo de un período de tiempo una o varias experiencias o procesos, sus momentos críticos, actores y contexto con el fin de explorar sus causas.

²⁶ El carácter multidimensional de este estudio atiende a la complejidad que rodea a las políticas urbanas en América Latina y que se manifiestan con fuerza en este caso. Para ampliar véase Vásquez, A., Montoya, M., y Rojas, D., (2017) *La complejidad de las políticas públicas urbanas en América Latina. El caso de Medellín*.

²⁷ Al momento de presentación de este artículo (2019) el proceso continúa.

²⁸ El tranvía Comienza en la principal estación del Metro (San Antonio) y asciende 4.3 kilómetros hasta llegar a la última estación (Oriente). De dos de las estaciones del Tranvía (Miraflores y Oriente) se desprenden metrocables hacia la Comuna 8.

²⁹ La zona 3 de Medellín está conformada por las comunas 8 (Villa Hermosa), 9 (Buenos Aires) y 10 (La Candelaria), siendo esta última el centro de la ciudad de Medellín.

³⁰ Esta dimensión se manifiesta de formas explícitas (elitización del comercio) pero también de formas que quedan muy naturalizadas e invisibilizadas (reducción de oferta de vivienda para clases populares).

Esta dimensión atiende a la producción cultural institucionalizada que opera como práctica de poder en cuanto hace uso de los símbolos socialmente aceptados como forma de dominación, a partir de la autoridad que se fundamenta en la creencia de la legitimidad (Weber, 1964). De esta manera se aumenta la capacidad de decisión, ya que los sentidos y significados compartidos se instalan en los imaginarios sociales, desde las prácticas discursivas que permiten construir relaciones de significación que terminan por crear consenso frente a la configuración de la cultura política hegemónica (García, 2004).

De esta manera se legitima una higienización del espacio basada en la promulgación de un modelo de ciudad, de unas prácticas de uso y apropiación del suelo y de un tipo de residente, que terminan justificando la expulsión de grupos poblacionales vulnerables y del comercio informal, sumado a la llegada de un nuevo tipo de habitante junto con un nuevo comercio que apuntala a este nuevo residente y al turismo (Janoschka et al., 2014). Los dos elementos principales a observar en esta dimensión son:

- a) Los efectos de las políticas neoliberales sobre los habitantes tradicionales (Janoschka et al., 2014).
- b) El recambio de población con la respectiva elitización de bienes y servicios (Janoschka et al., 2014).

El haber conocido el barrio y haber habitado la comuna desde mucho antes de la intervención, dan al investigador elementos experienciales que contribuyen a analizar la transformación, a esto se suma, la revisión documental oficial que permite entrever las intenciones de representación en el espacio. Así mismo, la revisión de prensa y las entrevistas revelan afectaciones sobre los habitantes tradicionales del barrio y la caracterización socio-económica realizada a través de las

encuestas³¹, da muestra de significativos resultados en la comparación de los habitantes que salen y los que entran.

Dimensión 2: Políticas neoliberales de gentrificación.

Para esta dimensión son centrales los instrumentos de planificación urbana que ordenan el territorio en función del mercado, con el fin de consolidar espacios para la expansión del capital (Janoschka et al., 2014). Los elementos aquí trabajados son:

- a) La redensificación del suelo y sus efectos en los precios de las viviendas (Janoschka et al., 2014).
- b) La inserción de infraestructuras y servicios de transporte como dispositivos gentrificadores (Blanco et al., 2014).

El rastreo se realizó a partir de la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín (Acuerdo 48 de 2014) y de los informes³² generados por el Observatorio Inmobiliario Catastral de Medellín -OIME-. Dentro del segundo elemento se observaron la fijación y la movilidad a partir del análisis geoespacial y de los resultados de la encuesta a los nuevos residentes, ya que da cuenta de las motivaciones para la llegada al barrio.

Dimensión 3: Nuevos mercados inmobiliarios.

³¹ Se aplicaron dos encuestas a diferentes grupos sociales: la primera (San Luis), se aplicó a 50 familias desplazadas del barrio Alejandro Echavarría, a partir de la cifra oficial (178) presentada en diferentes medios de comunicación sobre el total de viviendas a demoler por los daños sufridos. La segunda (C.R. SMBA), a 65 hogares del Conjunto Residencial Santa María del Buen Aire, a partir del total de apartamentos (706). Se eligió este conjunto residencial por ser el de más reciente construcción en el barrio y estar contiguo al sector donde se produce el desplazamiento.

³² Informes del OIME: N°33 (2012); N°72 (2015); N°85 (2016) y N°96 (2017).

La urbanización capitalista está marcada por la oferta de vivienda a grupos poblacionales con capacidad adquisitiva y de endeudamiento, capaces de soportar las nuevas dinámicas comerciales y tributarias que conlleva la transformación del territorio. Los elementos que componen esta dimensión son:

- a) La reconquista de espacios centrales o de interés estratégico para el mercado inmobiliario (Janoschka et al., 2014).

El despojo, la expulsión directa e indirecta y la presión de desplazamiento (Janoschka et al., 2014).

Analizar la posición del barrio en el entramado urbano y las características que adquiere con el proceso de transformación urbana, fue vital para comprender el primer elemento, donde aspectos como la distancia al centro de la ciudad, su articulación con salidas hacia el oriente cercano y la influencia del nuevo túnel que comunica el Valle de Aburrá con el Valle de San Nicolás, en la contención de la malla urbana, son aspectos claves en el análisis geoespacial. Para el segundo elemento de esta dimensión fueron muy esclarecedoras las diferentes entrevistas realizadas a los afectados del sector San Luis.

Dimensión 4: Resistencia.

Esta dimensión es crucial para advertir que el proceso de transformación urbana deja víctimas y que las mismas se organizan para enfrentar y resistir aquello que las atropella y las vulnera. La respuesta ciudadana a las políticas urbanas es muestra de aquellos efectos no previstos o invisibilizados, que desdibujan la intención inicial sobre la que se argumenta la necesidad de las obras y que sirven de legitimación para encubrir intereses económicos (Janoschka et al., 2014).

Los elementos de esta dimensión³³ surgen a partir del acompañamiento a la Mesa de Afectados por el Tranvía y de las entrevistas realizadas:

- a) La resistencia al desplazamiento.
- b) El derecho al arraigo.

La resistencia se evidencia en las denuncias públicas realizadas por los afectados, en los repertorios de acción colectiva y en la integración a otros grupos de afectados presentes en la ciudad. Además, la aplicación de la encuesta realizada a los habitantes desplazados del barrio, permitió respaldar el segundo elemento, ya que muchos de ellos por haber vivido toda su vida en este sector, tienen un fuerte arraigo con el territorio.

Gentrificación y despojo de la plusvalía por obra pública en el barrio Alejandro Echavarría.

El primer momento de la presentación de resultados, inicia con la operacionalización de los elementos de las cuatro dimensiones propuestas en el diseño metodológico anterior:

Dimensión 1. La gentrificación simbólica.

Para el acercamiento a esta dimensión y especialmente al primer elemento que la compone, **los efectos de las políticas neoliberales sobre los habitantes tradicionales**, que junto a los demás elementos, hace las veces de observable de la dimensión, es fundamental el análisis de la estrategia clave que permite comprender el establecimiento de las representaciones que se han hecho sobre el espacio adyacente al Tranvía de Ayacucho y las formas de habitarlo resultantes de

³³ Estos elementos estuvieron presentes en el trabajo de campo que se hizo con el Comité Cívico de Desplazados por el Tranvía.

éstas, como lo es la “Cultura Metro”, entendida ésta como un modelo de gestión basado en la modificación de comportamientos y transformación de conductas con el objetivo de cambiar la estructura social de Medellín, que busca articularse con la cultura ciudadana para así poder llegar con su propuesta de seguridad, estética, aseo y cumplimiento de las normas, a cada rincón de la ciudad. Esta cultura subraya las diferencias con la “cultura de la calle”, la cual, a decir del Metro es una cultura del caos, de la inseguridad y de la falta de pertenencia de lo público, que se contrapone a lo deseable (Alcaldía de Medellín, 2015).

Hacer un recorrido por el sistema Metro permite observar la asepsia y el control de las actividades que allí se desarrollan, en donde la diferencia con la calle, se marca principalmente por la ausencia de venteros y de personas en situación de calle. Es así como el principal reto del Tranvía para el Metro de Medellín, fue bajar el sistema a la calle, debido a que este está construido al nivel del suelo (a diferencia del Metro que es elevado), lo que permite que la vía sea compartida con todos los actores que transitan el espacio público. Esto además resulta ser ventajoso, pues genera nuevos espacios de circulación para los actores más vulnerables³⁴. Sin embargo, la construcción y el funcionamiento de dicho sistema de transporte, trajo consigo la expulsión de los tradicionales venteros ambulantes de la Calle Ayacucho, a quienes prometieron reubicación en un nuevo espacio, la “Plazoleta Gastronómica de Ayacucho”, la cual a la fecha (2019) no ha sido construida y ha generado gran malestar entre los afectados.

La expulsión del espacio de estas formas de comercio informal y popular, dan lugar a comprender que los habitantes tradicionales no son solo aquellos que tienen fijada su residencia, sino también todos aquellos que habitan cotidianamente el espacio, ya sea por sus actividades

³⁴ Es común ver personas con limitaciones físicas transitando por la vía en silla de ruedas de manera autónoma.

comerciales, de estudio u otras. En este caso, al incumplimiento de la administración local con los venteros tradicionales del sector, se suma a la llegada de una variada y moderna oferta comercial a la zona, entre las que se destacan dos: Mercados del Tranvía, que tiene una inspiración conceptual en los mercados europeos y exalta que “el Tranvía del Metro funciona como vecino y aliado del Mercado, ambos convirtiéndose en motor de reactivación turística para el centro de Medellín”³⁵; y un kilómetro más arriba, en jurisdicción del barrio Alejandro Echavarría, el Centro Comercial La Central, el cual está encargado de traer nueva y exclusiva oferta comercial a la zona. En este sentido, los cambios en la morfología urbana han modificado las dinámicas comerciales y las formas de habitar el territorio, lo que ha generado a su vez restricciones en el comercio informal, acompañado de la llegada de una oferta comercial renovada y elitizada, influyendo significativamente en la cotidianidad de los habitantes tradicionales, sobre todo de los más vulnerables que ven con desesperanza la inauguración de espacios comerciales en los que no pueden consumir.

Por otro lado, la transformación de la estética urbana puede ser analizada como segunda estrategia clave en la reconquista del espacio por parte del mercado y la institucionalidad, quienes en este caso, denominaron la vía del Tranvía como una galería de arte a cielo abierto por los grandes murales realizados a lo largo del recorrido, lo que puede leerse como una instrumentalización del *arte urbano* para evitar los tradicionales trazos espontáneos y desordenados hechos con aerosoles de las diferentes tribus urbanas. Esta estrategia en palabras de Manuel Delgado (2008) puede ser considerada una “artistización” del espacio público, y funciona como una forma de conquista a través del arte urbano de aquellos espacios en

³⁵ Mercado del Tranvía (S.F). Recuperado de URL: <http://www.mercadodeltranvia.com/el-mercado>

transformación y que hacen parte de la *revitalización* de la ciudad, son “estrategias de tematización y espectacularización al servicio del mercado” (Delgado, 2008, p.6).

Lo descrito es resultado de la inserción de modelos de conducta y civilidad marcados por el neoliberalismo, en los que las relaciones ciudadanas se ven reemplazadas por relaciones mercantiles, a partir de la introducción de nuevos estilos de vida que basan sus prácticas de consumo en las nuevas infraestructuras culturales y de comercio que están dirigidas a la atracción de turistas.

Esta dimensión abarca también la gentrificación turística³⁶, muy relevante para comprender la creación de un corredor de arte urbano y la recuperación del patrimonio histórico, que en este caso está representado en la exhibición de un antiguo Tranvía que recorrió estas mismas calles entre los años 1921 y 1951, y que fue ubicado en el centro comercial La Central. De este modo, estos cambios urbanos apuestan por la atracción de turistas, ya que son vistos como “uno de los motores de cambio [y con mayor razón para este caso, ya que,] el Tranvía tiene un efecto vitrina: descubre una ciudad antes no vista” (Alcaldía de Medellín, 2015, p.120).

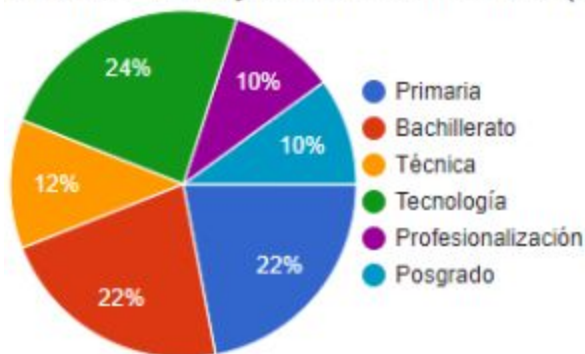
El recorrido en Tranvía permite una visual de la ciudad muy diferente a la de los otros sistemas de transporte, pero esta ciudad que se descubre a través de sus ventanas ya fue intervenida, la vitrina que se menciona fue organizada intencionalmente para mejorar la apariencia, para ser atractiva, para venderse. La calle Ayacucho se siente ahora como un *boulevard*, con restaurantes de autor, cafés temáticos y helados con distinciones internacionales, aunque la asepsia y el orden que reina en el día se ausenta en las noches. Cuando los locales comerciales terminan sus

³⁶Medellín quedó como el tercer destino con más llegada de viajeros norteamericanos según datos de Visa International Travel (VISIT).
URL: <https://www.portafolio.co/economia/ciudad-colombiana-entre-las-tres-favoritas-de-turistas-estadounidenses-507734>

jornadas depositan los residuos sólidos en las esquinas de manera desordenada, ya que no hay acopios para depositarlos, entonces llegan los perros hambrientos y los habitantes de calle enajenados a esparcir los contenidos de las bolsas por toda la vía buscando cualquier sustento. Otro de los cambios en la noche se da por la venta de licor y el comercio de rumba, que convierte la vía en pista de motos, baile y riñas. Esto muestra que la Cultura Metro se sustenta en el ojo acusador y en la cámara que testifica, pero termina por ser un formalismo conductual (un tanto hipócrita) como reducir la velocidad ante la cámara de fotodetección pero pisando el acelerador a fondo al pasarla.

Todos estos cambios en la morfología urbana, y en las prácticas espaciales, vienen aparejadas con la atracción de nuevos tipos de habitantes y con la salida de grupos poblacionales

Gráfico 1: Mayor nivel educativo (San Luis)



Fuente: elaboración propia.

Gráfico 2: Nivel de ingresos del hogar (San Luis)



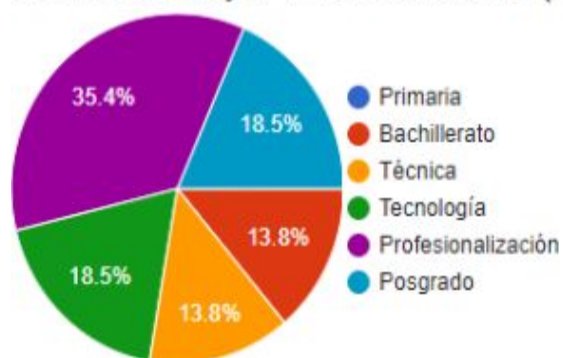
Fuente: elaboración propia.

tradicionales, siendo este el segundo elemento de la gentrificación simbólica: **El recambio poblacional**, el cual está ligado con la elitización de bienes y servicios que se da a la par con la llegada de poblaciones jóvenes con mejores capacidades adquisitivas y que buscan residir en sitios que les permitan facilidad en los desplazamientos. Las encuestas diferenciadas entre la población entrante y la saliente son muy

dicientes frente a la conformación de los hogares y las diferencias socioeconómicas de ambos grupos.

En primer lugar, las encuestas diferenciadas entre los residentes del más reciente desarrollo inmobiliario del barrio Alejandro Echavarría, el Conjunto Residencial Santa María del Buen Aire (en adelante C.R. SMBA), en comparación con la encuesta aplicada a los habitantes del barrio San Luis, permiten constatar que, en primer lugar, mientras el 80% de los habitantes desplazados del sector San Luis³⁷ han vivido durante más de 20 años en el barrio e incluso algunos de ellos

Gráfico 3: Mayor nivel educativo (C.R. SMBA)



Fuente: elaboración propia.

Gráfico 4: Nivel de ingresos del hogar (C.R. SMBA)



Fuente: elaboración propia.

han permanecido en el territorio hasta 50 años, el 83% de los habitantes del C.R. SMBA³⁸, afirman no haber residido en este barrio antes de su llegada a este conjunto residencial, el cual se ocupó entre los años 2005 y 2012.

En segundo lugar, la caracterización socioeconómica permitió observar diferencias en la conformación de los hogares, los niveles educativos y los niveles de ingreso. Los desplazados

³⁷ Porcentaje que corresponde a los resultados de la encuesta (San Luis): frente a la pregunta ¿Cuántos años vivieron en el barrio San Luis? 40 hogares respondieron “Más de 20 años”; 8 hogares respondieron que “De 10 a 20 años”, y 2 hogares respondieron “De 5 a 10 años”. En el trabajo de campo se pudo constatar que hay personas de la tercera edad que nacieron en este sector (Total: 50 respuestas).

³⁸ Porcentajes que corresponden a los resultados de la encuesta (C.R. SMBA): frente a la pregunta ¿Residían en este barrio antes de la llegada a este conjunto residencial? 54 hogares respondieron que “No”, mientras 11 hogares respondieron que “Sí” (Total: 65 respuestas).

de San Luis son núcleos familiares más numerosos, muchos de ellos multifamiliares, llegando incluso a 10 miembros de una misma familia en una sola vivienda, frente a las familias del C.R. SMBA que son menos numerosas, lo cual también se debe al tamaño de las viviendas, ya que en San Luis hay casas multifamiliares de más de 100 mts² y en el conjunto residencial los apartamentos tienen en promedio 45 mts².

En tercer lugar, tal como muestran los gráficos 1 y 2, en el sector San Luis predominan los niveles educativos básicos con poca presencia de profesionales³⁹ y los niveles de ingresos familiares van en su mayoría hasta los dos salarios mínimos mensuales legales vigentes -SMMLV-. Estos niveles educativos y de ingresos, sumados a las características morfológicas de la autoconstrucción, permiten observar diferencias entre San Luis y los demás sectores al interior del barrio Alejandro Echavarría, ya que la mayor parte de este fue planificado y construido por la fábrica Coltejer y la Urbanizadora Nacional en la mitad del siglo pasado.

Los residentes del C.R. SMBA, a diferencia de la población de San Luis tienen una conformación de hogar menos numerosa, estando el 63% de los núcleos familiares entre 2 y 3 personas⁴⁰. Además, el 72.4% (Gráfico 3)⁴¹ de los encuestados manifestaron que en sus hogares hay al menos un integrante con estudios tecnológicos, profesionales y/o de posgrado, lo que

³⁹ Porcentaje que corresponde a los resultados de la encuesta (San Luis): frente a la pregunta por el mayor nivel educativo alcanzado por alguno de los miembros del hogar: “Primaria” y “Bachillerato” 11 personas cada uno, “Técnico” 6 personas, “Tecnología” 12 personas, “Profesionalización” y “Posgrado” 5 personas cada uno. (Total: 50 respuestas).

⁴⁰ Porcentajes que corresponden a los resultados de la encuesta (C.R. SMBA): frente a la pregunta por la conformación del hogar: 22 hogares respondieron que están compuestos por tres personas; 19 por dos personas; 19 por cuatro ó + personas, y 5 por una sola persona (Total: 65 respuestas).

⁴¹ Porcentajes que corresponden a los resultados de la encuesta (C.R. SMBA): frente a la pregunta por el mayor nivel educativo alcanzado por alguno de los miembros del hogar: “Primaria” 0, “Bachillerato” y “Técnico” 9 personas cada uno, “Tecnología” 12 personas, “Profesionalización” 23 personas y “Posgrado” 12 personas. (Total: 65 respuestas). Se resalta el hecho de que en todas las familias caracterizadas en el C.R. SMBA hay personas con educación básica secundaria terminada.

genera mejores ingresos por familia y menos personas que dependan de esta renta familiar, traduciéndose esto en demanda de nuevos y mejores bienes y servicios, producto de la mayor capacidad adquisitiva y de las nuevas dinámicas de consumo que son consecuencia de la diferencia generacional.

Partiendo de lo anterior, es posible afirmar que la gentrificación simbólica pasa por la transformación física de la ciudad, así como por la promulgación de políticas neoliberales de gentrificación que definen el uso de los espacios y los lugares y terminan por influir en las dinámicas cotidianas de los habitantes tradicionales. Sumado al derribo de casas en los barrios tradicionales y su reemplazo por altos edificios y la disminución de la presencia de familias de clases populares a favor de una clase media emergente de profesionales jóvenes, que responden a las nuevas dinámicas comerciales y habitacionales.

Dimensión 2. Políticas neoliberales de gentrificación.

La presentación de esta dimensión se fundamenta en la promoción que se hace desde sectores políticos y económicos, de cambios que atienden a la urbanización capitalista en perjuicio de la función social de la vivienda para los grupos poblacionales más vulnerables. Dentro de estas políticas se encuentran procesos de renovación urbana y de redensificación, que atienden a demandas de ubicación de grupos económicamente solventes, pero que desfavorecen a los habitantes tradicionales. Estas redensificaciones ofrecen unidades de vivienda mucho más pequeñas que las derribadas para su construcción y con precios mucho mayores: a menor tamaño mayor el precio por metro cuadrado.

El primer elemento de la segunda dimensión es **La redensificación del suelo y su efecto sobre el precio de la vivienda**. Debido a que en el POT se señalan los usos del suelo y los instrumentos aplicables a cada polígono de la ciudad, es importante identificar el tratamiento dispuesto para el barrio Alejandro Echavarría, específicamente al sector San Luis⁴². Al hacer la consulta sobre uno de los predios desalojados (ver anexo: Reporte POT casa San Luis) y sobre el que se determinó la demolición por el estudio patológico⁴³ realizado por la Universidad

Mapa 1: sector San Luis en el barrio Alejandro Echavarría.



Fuente: elaboración propia.

- 1 Unidad deportiva Miraflores
- 2 Unidad deportiva Alejandro Echavarría
- Centro Comercial La Central
- Conjunto residencial Santa María del Buen Aire
- Lote San Camilo
- San Luis
- Unidad residencial Flores del Castillo
- Tranvía
- Calle Ayacucho

Nacional, se encontró que esta zona está definida con la categoría de uso como “área y corredor de alta mixtura”, lo que quiere decir, que en este suelo se incentiva la mezcla de usos, aunque predominan eográfico del Municipio de Medellín (GEOMEDELLÍN) URL: mesa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada (Metro a Civil de la Facultad de Minas de la Universidad Nacional sede

las actividades económicas y la prestación de servicios públicos, lo cual atraerá población y actividades económicas de escala zonal, de ciudad o metropolitana. Esto se debe a que San Luis está ubicado sobre la Calle Ayacucho, una vía arteria y reconocida como un eje estructurante histórico de la ciudad, que además ahora está vinculada al Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá -SITVA-⁴⁴, a través del Tranvía.

Debido al potencial de uso que le confiere el POT, se establece para este sector el tratamiento de renovación urbana, con el fin de transformarlo debido al conflicto funcional que se da entre su gran potencial de edificación y su subutilización. Para solucionar este conflicto, el POT propone sustituir las estructuras urbanas existentes y modificar la configuración de los predios, es decir, reurbanizar para generar nuevos espacios públicos y privados, con el fin de consolidar el modelo de ocupación y así aprovechar al máximo su estratégica localización y la infraestructura instalada de transporte integrado. Todo esto con el objetivo de hacer un aprovechamiento intensivo del suelo y aumentar el potencial de uso del Tranvía y del sistema integrado para descongestionar el tráfico urbano (Acuerdo 48, 2014).

Esta zona recibe este tratamiento por su localización, debido a que permite una rápida articulación con el centro tradicional y desde ahí la posibilidad de acceder al norte, sur y/u occidente de la ciudad, lo que incide notablemente en los tiempos de desplazamiento y esto en la productividad y competitividad de la ciudad (Alcaldía de Medellín, 2014).

Estas ventajas localizativas influyen en el proceso de fijación residencial, por ejemplo, al aplicar la encuesta en el C.R. SMBA y preguntar por la motivación para llegar al sector⁴⁵, el 60% de las

⁴⁴El Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá -SITVA- está compuesto por el Metro, Metroplús, Metrocables, rutas alimentadoras, Encicla y El Tranvía de Ayacucho.

⁴⁵ Porcentajes que corresponden a los resultados de la encuesta (C.R. SMBA): frente a la pregunta por la motivación más importante para elegir el C.R. SMBA, las respuestas fueron “Ubicación”= 39; “Precio”= 18; “Tranvía”= 4; “Seguridad”= 3; “Zonas comunes”= 1 (Total: 65 respuestas). La baja respuesta por el “Tranvía” como motivación

personas respondieron que eligieron este conjunto residencial por su ubicación y el 27% manifestaron que fue el precio lo que los atrajo, aunque varias de estas últimas personas manifestaron adicionalmente, que llegaron al conjunto residencial cuando el Tranvía aún no se proyectaba y los precios aún estaban a su alcance. Cuando se les preguntó cuánto costaba un apartamento para arriendo antes de la construcción del Tranvía, respondieron que un apartamento de 45 metros cuadrados (Mts2) costaba alrededor de \$450.000 y para el 2017 estaba en promedio \$750.000, de igual manera, el precio de venta varió entre \$90'000.000 aproximadamente para el 2015 a \$130'000.000 (\$2'888.888 por Mt2) para el 2017. También se consultó por casas para la venta y se encontró una, a escasos 100 metros del sector San Luis, en el mismo barrio, con 180 mts2 construidos y un valor de \$380'000.000 (\$2'111.111 por Mt2). Estos valores comerciales⁴⁶ difieren con lo ofrecido a las familias desplazadas de San Luis, donde los avalúos han estado en promedio a \$1'000.000 por Mt2, llegando a ofrecer hasta \$700.000 por Mt2. Estos valores generados por La Lonja de Propiedad Raíz se encuentran cercanos (y aún por debajo) del precio por metro cuadrado de lote. En el Mapa 2 se relaciona un punto llamado “Lote San Camilo”, el cual fue promovido para venta desde mediados del 2017 y cuenta con 2.900 Mts2, el pedido por este inmueble es de \$3.400'000.000 (\$1'172.413 por Mt2). Un tema clave por resaltar al comparar estos valores de metros cuadrados construidos y de lote, es la “amenaza por movimientos en masa” que se diagnostican en el POT (Acuerdo 48, 2014).

para llegar al conjunto, se debe al tiempo de residencia de quienes respondieron la encuesta, ya que habían llegado antes de la construcción del Tranvía, y parte del trabajo de campo consistió en consultar permanentemente en este conjunto y en la Unidad Residencial Loyola por apartamentos disponibles para arriendo y venta, lo que evidenció una tasa de desocupación mínima desde la construcción del Tranvía y de las obras del centro comercial La Central.

⁴⁶ Decreto 1420 de 1998, art. 2º: “Se entiende por valor comercial de un inmueble el precio más favorable por el cual éste se transaría en un mercado donde el comprador y el vendedor actuarían libremente, con el conocimiento de las condiciones físicas y jurídicas que afectan el bien.”

Al consultar en la Curaduría Urbana Primera de Medellín⁴⁷ sobre el predio denominado “Lote San Camilo” (Mapa 2) se obtuvo como respuesta que este tiene restricción por amenaza y riesgo en las tres categorías: alta, media y baja, por lo tanto, manifestó el funcionario, que el terreno no es apto para desarrollar ningún tipo de edificación adicional. Al inquirir sobre el lote contiguo donde está construido el Conjunto Residencial Santa María del Buen Aire, el funcionario confirmó que igual restricción por amenaza y riesgo tiene este predio, aunque esto no impidió el desarrollo del proyecto y que se levantarán 6 torres de 20 pisos con piscina y un bloque adicional de parqueaderos. Al compartir este dato con el funcionario, extrañado manifestó desconocer la forma en que los constructores lograron conseguir la licencia. A diferencia de esto, el sector San Luis está clasificado con restricción por amenaza y riesgo: baja y media, es decir, que la mitigación del riesgo para un futuro desarrollo inmobiliario es mucho más fácil y económica.

Sobre la base de las consideraciones anteriores, es posible inferir que hay negociaciones privadas entre constructores y personas cercanas a la función pública, que resultan en la expedición de licencias sobre predios que normativamente están descartados para el desarrollo de proyectos inmobiliarios de tal envergadura.

En relación a los aumentos en los precios de las viviendas producto de la construcción del Tranvía, se da paso al segundo elemento de esta dimensión: **La inserción de infraestructuras y servicios de transporte como dispositivo gentrificador.**

Al consultar los informes⁴⁸ del Observatorio Inmobiliario Catastral de Medellín (OIME) de la Alcaldía de Medellín, sobre los valores al interior de la Comuna 9, se pudo constatar que el Corredor Verde de Ayacucho y su Tranvía, son las obras de mayor impacto en la ciudad durante

⁴⁷ Las curadurías ejercen función pública en el otorgamiento de licencias urbanísticas que cumplan con las normas urbanísticas y de edificación vigentes.

⁴⁸ Informes del OIME: N°33 (2012); N°72 (2015); N°85 (2016) y N°96 (2017).

la última década y sus efectos recaen principalmente en los barrios: Caicedo, Miraflores, Buenos Aires y Alejandro Echavarría, dado que son los barrios de la centralidad de la comuna (y en estos últimos tres se encontraron los terrenos con los valores más altos para el 2015) [Observatorio Inmobiliario Catastral de Medellín, 2015].

El informe N° 72 del 2015 del OIME revela las variaciones en los precios por metro cuadrado tanto de lote como de construcción en todos los barrios de la Comuna 9 y hacen un comparativo con un informe del 2012, cuyos resultados arrojan que los precios del suelo y de las viviendas en el barrio Alejandro Echavarría, tuvieron una variación importante del 2012 al 2015, así: el precio de lote aumentó un 37% en estos tres años, siendo este porcentaje igual a la media de la comuna, y en el precio de construcciones aumentó un 35%, estando 13 puntos por encima de la media que se encontraba en 22% (Observatorio Inmobiliario Catastral de Medellín, 2015). Con este incremento en el valor por metro cuadrado de construcción, el barrio Alejandro Echavarría se impuso para el 2015, según este informe, como el barrio de mejor valor promedio en metro cuadrado construido en la Comuna 9.

Una de las razones de este aumento, es que el barrio se encuentra sobre la vía protagonista de la transformación y allí predominan los valores para uso comercial, lo que termina por jalonar el precio promedio. Además, debe tenerse en cuenta, y esto se evidencia en el Mapa 1, que el barrio Alejandro Echavarría, quedó en medio de la Calle Ayacucho y de la vía del Tranvía, aumentando así su capacidad de atracción comercial. Este estudio del OIME (2015) concluye que mientras haya inversión pública en infraestructura y servicios de transporte, también habrá inversión privada en nuevos desarrollos urbanos, y a esto se suman los subsidios estatales⁴⁹ que incentivan

⁴⁹ Entre el 2012 y el 2017 se mantuvo activo el programa estatal ‘Mi Casa Ya’, el cual otorga subsidios a la cuota inicial y coberturas a las tasas de interés. Además, algunos bancos se vincularon a la propuesta estatal y ofrecieron coberturas adicionales a la tasa de interés. URL: <http://www.minvivienda.gov.co/mi-casa-ya>

la compra de propiedades, pues “todo esto, permite ver el desarrollo y el crecimiento de un valor, tanto para el suelo como para el mejoramiento de las construcciones” (Observatorio Inmobiliario Catastral de Medellín, 2015, p.7).

Atendiendo a lo que el informe del OIME pone en primer lugar al interior de la zona centro-oriental, la transformación urbana producto de la inserción del Tranvía de Ayacucho, es importante desarrollar las dos principales características del elemento: la fijación y la movilidad, las cuales se ven alteradas con la inserción de esta obra de infraestructura.

La fijación como vinculación de la vivienda a una ubicación específica, se ve influenciada tanto por la infraestructura propia del lugar como por la capacidad de conexión con el resto de la ciudad. Por esto es importante analizar las nuevas coordenadas del barrio Alejandro Echavarría en el entramado urbano, ya que con la construcción del Tranvía de Ayacucho cambiaron los flujos del barrio, convirtiéndose en centralidad con la nueva oferta comercial y de accesibilidad. La llegada al barrio de un artefacto de la globalización (Blanco, et al. 2014) como lo es el centro comercial La central⁵⁰, incentivan nuevos flujos de visitantes y aumenta la demanda de inmuebles para venta y para arriendo.

De este modo, “los ‘fijos’ (la construcción material fijada) y los flujos (las interacciones y el movimiento)” (Santos, 1996 citado por Blanco et al., 2014), le dan forma y sentido a los lugares constituyéndose en capital espacial de posición, por las infraestructuras y servicios instalados, y por posibilidad, en la medida en que permiten interactuar con otros lugares. La movilidad es una interacción de tiempo y espacio en la que intervienen los costos, por lo tanto la inserción de una obra de infraestructura en transporte como el Tranvía de Ayacucho, garantiza el derecho a la

⁵⁰ “Con una inversión alrededor de 130 mil millones de pesos, se espera que al año ingresen 9'000.000 de invitados”. Recuperado de URL: <https://www.elmundo.com/noticia/La-Centralun-centro-comercial-pensado-para-los-vecinos/370529>

ciudad, al contribuir con la diversificación de actividades sociales, el aumento de las oportunidades de trabajo y de ingresos (al permitir obtener empleos en sitios más distantes con reducciones de tiempo en el desplazamiento), y al permitir la participación en la vida cultural de la ciudad.

De esta manera, la movilidad para la zona de influencia del Tranvía se ve aumentada permitiendo conectar los barrios de las comunas 8 y 9 con el centro de la ciudad en poco tiempo, y además, al llegar a la estación central (San Antonio), es posible hacer transferencia hacia el resto de la ciudad con la tarifa integrada, reduciendo los costos y tiempos empleados en la movilización para actividades cotidianas.

La importancia de esta posibilidad de movilidad y de transferencia se ve reflejada en la encuesta a los habitantes del C.R. SMBA, en la cual el 66.2% respondieron que el Tranvía es su principal sistema de transporte⁵¹ y el 61.5% respondieron afirmativamente, al preguntar si hacen algún tipo de transferencia⁵² en el SITVA⁵³. Otra de las características de movilidad que influye en la Comuna, es la salida al corregimiento de Santa Elena, el cual se ha convertido en un atractivo lugar de vivienda y esparcimiento para poblaciones que buscan opciones de vida alternativas en contacto con la naturaleza, pero sin desprenderse de la ciudad y sus dinámicas. Para este corregimiento se viene planteando desde el POT (Acuerdo 48, 2014), el Macroproyecto Santa

⁵¹ Porcentajes que corresponden a los resultados de la encuesta (C.R. SMBA): frente a la pregunta ¿Es el Tranvía su sistema principal de transporte? Las respuestas fueron “Sí”= 43 y “No”= 22 (Total: 65 respuestas).

⁵² Porcentajes que corresponden a los resultados de la encuesta (C.R. SMBA): frente a la pregunta ¿Hace transferencia en el SITVA para llegar a su lugar de estudio/trabajo? Las respuestas fueron “Sí”= 40 y “No”= 25 (Total: 65 respuestas).

⁵³ Una de las características principales de este sistema es la posibilidad de uso de varias modalidades con el cobro de una sola tarifa, lo que contribuye según lo publicado por Julio D. Dávila & Diana Daste (2011) en reducciones de hasta un 33% (p.127) en los gastos de transporte de una persona. Aunque, en experiencia personal del investigador este ahorro está cercado al 50% para quien toma mínimo dos modalidades de transporte integradas.

Elena, el cual aparece como un instrumento de planificación complementaria para las viviendas de San Luis (ver anexo: Reporte POT Casa San Luis).

Por otro lado, para identificar el cambio en la accesibilidad es importante identificar la posición del barrio con base al universo relacional que compone la cotidianidad de la ciudad. Por ejemplo, con la construcción del Tranvía y de obras como el Paseo de Bolívar y la Cicloruta de Las Vegas se podrá recorrer por carril exclusivo de bicicleta hacia el sur hasta la Universidad Eafit, pasando por Ciudad del Río, hacia el occidente hasta la carrera 80 y hacia el norte hasta el Distrito N. Permitiendo conectar con sitios de interés que componen los espacios de vida de muchas personas y que verán en el barrio Alejandro Echavarría, por ejemplo, un sector atractivo para residir, puesto que les permitirá desplazarse de manera rápida, económica y sostenible hasta sus lugares de estudio, trabajo y ocio.

Esta modificación de la accesibilidad y de la posición relativa del barrio Alejandro Echavarría en el marco general de la ciudad, es clave para evaluar los efectos de la intervención urbana, ya que funciona como un disparador de procesos de renovación, que conlleva a que esta implantación de un nuevo sistema de transporte se convierta en un dispositivo gentrificador, y a que nuevos grupos sociales se apropien de las mejoras en la movilidad (Blanco et al., 2014).

Estos procesos de renovación asociados a la accesibilidad, se analizarán a partir de la tercera dimensión, ya que los nuevos mercados inmobiliarios contribuyen a comprender cómo la construcción de un sistema de transporte público masivo como el Tranvía de Ayacucho hace parte de la apuesta de ciudad que se proyecta en el marco de una fuerte competencia urbana internacional.

Dimensión 3. Nuevos mercados inmobiliarios.

La disputa urbana en el contexto translocal busca posicionar a las ciudades basándose en sus atributos de reproducción de capital. La construcción de estos sistemas de transporte -como el Tranvía de Ayacucho- han estado aparejadas con el derribo de las viejas casonas de las zonas intervenidas -como Alejandro Echavarría- para la construcción de altos edificios de pequeños apartamentos y de centros comerciales. Esto es lo que Janoschka et al., (2014) han denominado los nuevos mercados inmobiliarios.

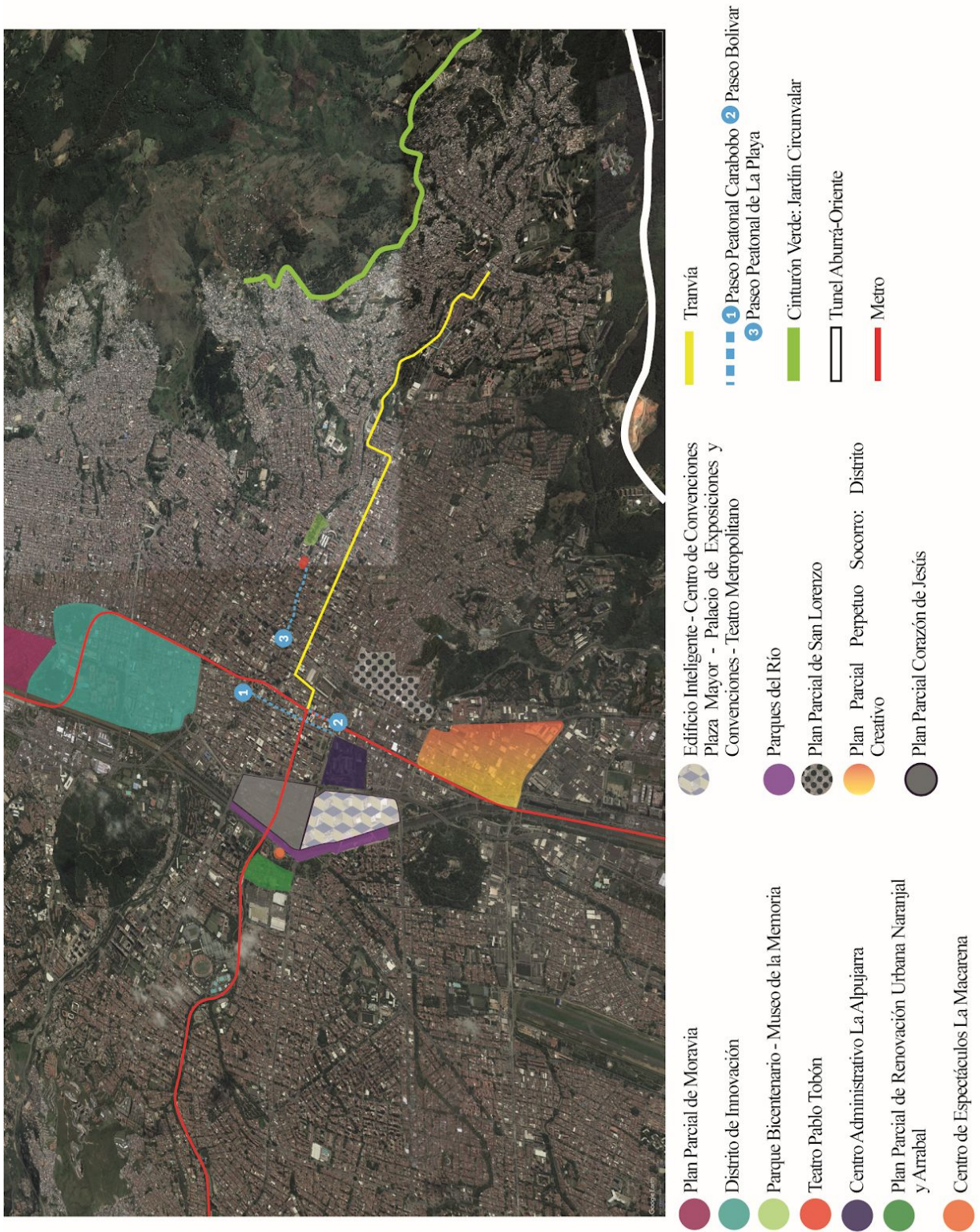
En relación a esto, es importante considerar dos cuestiones de apertura para la presentación de los elementos: primera, la Comuna 9 presentó en el 2009⁵⁴ la mayor cantidad de metros cuadrados residenciales licenciados (31% del total licenciado en vivienda para la ciudad de Medellín), estas licencias se concentraron en 3 barrios: Asomadera N°1, Barrios de Jesús y Alejandro Echavarría (Observatorio de Políticas Públicas, 2009, p.40); y segunda, con los instrumentos de planificación urbana dispuestos para este sector se generan nuevos mercados inmobiliarios con características diferenciadas que son capitalizadas por los promotores inmobiliarios. Además, se mercantilizan espacios que no habían sido intervenidos por el mercado inmobiliario especulativo, pero que debido, por ejemplo, a su ubicación, se volvieron atractivos y con potencial de retorno de inversión. Estos instrumentos de planificación urbana local se mezclan con la importación de políticas extranjeras, lo que orienta a la ciudad hacia un modelo empresarial neoliberal que expulsa los marginados urbanos con el fin de preparar los espacios para la llegada de inversión inmobiliaria (Janoschka & Sequera 2014).

⁵⁴ Para el Tranvía de Ayacucho se comenzó con los estudios de prefactibilidad y con el diseño en el 2008, pero solo hasta el 2012 se abrió la convocatoria a licitación pública, en el 2013 comenzaron las obras civiles y en el 2016 comenzó la operación comercial.

Para abordar el primer elemento de esta dimensión, **la reconquista de espacios centrales o de interés estratégico para el mercado inmobiliario**, es importante comprender la posición de la Comuna 9 en el plan de retorno al centro que se propone la ciudad de Medellín. En el Mapa 2 se puede observar como el Tranvía se abre paso desde el centro (Comuna 10) por la Calle Ayacucho y luego por la rivera de la Quebrada Santa Elena, entre las Comunas 8 y 9.

El tranvía se abre paso desde el centro de la ciudad por la calle Ayacucho hacia la comuna 9, la cual se encuentra contenida en su expansión hacia la ladera por el Túnel Aburrá-Oriente. Al frente en la Comuna 8 está ubicado el Jardín Circunvalar del Cinturón Verde, el cual también funciona como límite de expansión, demarcando el perímetro urbano-rural. En este mapa también se señalan algunos planes que aunque se extralimitan de la zona 3, son de importancia por estar conectados con otros planes y proyectos que impactan esta zona. Este es el caso del Plan Parcial de Mejoramiento Integral del Barrio Moravia, el cual, por su ubicación, proyecta convertirse en un eje entre la Terminal de Transportes del Norte (Estación Caribe del Metro), la Universidad de Antioquia, el Jardín Botánico, el Parque Explora, el Parque Norte, el Parque de los Deseos, el Planetario y con el proyecto Distrito N.

Mapa 2: Comuna 9 y retorno al centro



Fuente: elaboración propia.

El Distrito N se conectaría a su vez con los planes parciales de San Benito y Guayaquil, los cuales empalmarían con el Plan Parcial Corazón de Jesús, que se articula con el Centro Administrativo La Alpujarra⁵⁵ y con los demás espacios administrativos y de convenciones descritos en el mapa 2. En esta zona tiene influencia Parques del Río, el cual es una apuesta por conectar las dos orillas del Río Medellín, por medio de espacios públicos y puentes peatonales; en la orilla occidental está el barrio Conquistadores (Estrato 5) y el Plan Parcial de Naranjal y Arrabal que se encuentra en obras hace algunos años. De La Alpujarra hacia el oriente sigue el barrio Niquitao, sobre el que se contempla el Plan Parcial de San Lorenzo, que permitiría la articulación con el Plan Parcial del Perpetuo Socorro: Distrito Creativo, y este a su vez se conecta con el Plan Parcial Gran Manzana Simesa: Ciudad del Río, que actualmente es un referente en la transformación de la ciudad por sus logros, entre los que se destaca la alta valorización.

Ante la situación descrita, se concluye que al conectar la Zona Norte, desde Moravia, con el Centro, y este con Ciudad del Río que a su vez se conecta con la Comuna 14 (El Poblado)⁵⁶ (límite sur), se lograría una nueva articulación de la ciudad, que pondría a la Comuna 10 (La Candelaria), nuevamente como la protagonista de las dinámicas económicas, culturales y habitacionales de Medellín. Cada uno de los planes mencionados proyecta la construcción de viviendas y oferta comercial, pero dirigidos a públicos objetivos, los cuales en la mayoría de los casos no corresponden con los habitantes que alberga tradicionalmente. Esto permite desarrollar

⁵⁵ Aquí se concentran todos los poderes públicos: Gobernación de Antioquia, Asamblea Departamental, Alcaldía de Medellín y Concejo de Medellín.

⁵⁶ Comuna más exclusiva de la ciudad, donde se concentraron las grandes empresas y las sedes principales de los bancos a su salida del centro. También, se caracteriza por su variada oferta hotelera, gastronómica y por concentrar parte de la vida nocturna de la ciudad. En esta comuna es común encontrar gran cantidad de extranjeros turistas y residentes.

el segundo elemento de esta dimensión: **el despojo, la expulsión directa e indirecta y la presión de desplazamiento.**

Estos efectos (el despojo, la expulsión directa e indirecta y la presión de desplazamiento) se presentan sobre los habitantes tradicionales más vulnerables de los barrios objeto de intervenciones urbanas, incluyendo a los venteros que tienen en estos sectores sus unidades productivas, porque aunque los documentos oficiales hablan de recuperar y renovar los espacios para la ciudadanía, lo que ocurre es la expulsión de grupos poblacionales vulnerables ya que sus formas de habitar obstaculizan las nuevas dinámicas comerciales y de turismo, es decir, que se pretende expulsar las identidades populares para dar paso a nuevas formas de apropiación del espacio, especialmente cuando existen intereses potenciales para el turismo y el ocio de población no residente (Janoschka, 2016).

Erradicar las expresiones culturales de la pobreza de los centros de las ciudades son procesos simbólicos claves en el desalojo material, por ejemplo, para este caso se usó la devaluación de la autoconstrucción como preámbulo simbólico de la legitimación de la expulsión material de los residentes del sector San Luis, lo cual se suma a estrategias de acoso psicológico por parte del Metro de Medellín (Entrevistada 1, comunidad San Luis, 2017), que tuvieron repercusiones sobre la salud física y mental de algunos adultos mayores, además de erosionar relaciones familiares y romper lazos vecinales. Esta coerción fue hecha con el fin de lograr enajenaciones “voluntarias” para no llegar a la figura de expropiación por vía administrativa⁵⁷ y se hizo bajo “amenaza de pagar por la vivienda el valor del avalúo catastral que aparece en el Impuesto Predial” (Entrevistada 1, comunidad San Luis, 2017).

⁵⁷ “Es un mecanismo tendiente a poner fin a la propiedad privada de un particular a favor del Estado, sobre las bases de utilidad pública e interés social y especiales motivos de urgencia a juicio de la administración” (Filizzola, 2015, p.15)

Las afectaciones en el caso del sector San Luis se remontan a inicios del 2014 cuando algunas de las viviendas comenzaron a evidenciar fisuras y daños, en ese momento el Tranvía estaba en obra. Con base en las visitas técnicas de la Supervisión del proyecto (Consortio A.T.I. Ayacucho) se hicieron evacuaciones “temporales”. En noviembre del 2015 se contrató el estudio patológico con la Universidad Nacional y en junio del 2016, se entregaron los resultados de este estudio⁵⁸, donde se establece que las manzanas 27 sur, 27 norte y 28 deben ser demolidas.

El 2 de agosto del 2016 el director del Departamento Administrativo de planeación expide la Resolución N° 099, con la que se hace la declaratoria⁵⁹ de utilidad pública y de urgencia manifiesta sobre el sector San Luis. Con esta declaración se congelan comercialmente los inmuebles y se faculta a la autoridad competente para su desalojo con el fin de trasladar a la población y ejecutar programas y proyectos de renovación urbana, como estipula el POT sobre este polígono (Z3_R_17)⁶⁰.

La primera afectación visibilizada es la expulsión directa, ya que se da sobre las poblaciones que no tienen tenencia legal de la tierra, principalmente dos: primero, los arrendatarios que ante la declaratoria se ven desalojados de la vivienda que gozan por contrato de arrendamiento y que no logran reubicarse en la misma zona por la diferencia en el tipo de vivienda y de precios; y segundo, los ocupantes de hecho que no tienen tenencia legal de los inmuebles.

Esta imposibilidad de reubicación en la misma zona bajo características similares, da entrada a la expulsión indirecta, que se da por la disminución de oferta de vivienda económica para los hogares vulnerables, lo cual se suma a políticas de subsidios habitacionales que contribuyen a la

⁵⁸ Se solicitó al Metro de Medellín por derecho de petición copia del estudio pero respondieron que es “información pública clasificada”. Se obtuvo copia por medio de la Concejala Luz María Munera.

⁵⁹Resolución N° 099 de 2016 (Concejo de Medellín, 2016, Gaceta Oficial 4391 02/08/2016)

⁶⁰Acuerdo 48, 2014, Art 236, p.331.

segregación producto del mercado del suelo, expulsando a los más pobres hacia periferias cada vez más lejanas. Para este caso, son los valores pagados en las enajenaciones voluntarias y en las indemnizaciones por expropiaciones administrativas, las que no les permiten a los hogares ubicarse en el mismo sitio bajo iguales o mejores condiciones como establece la ley.

Es así como los programas de vivienda social proporcionan subsidios públicos para la adquisición de viviendas y se establecen bajo un modelo mercantilizado que determina el lugar de residencia bajo criterios estrictamente económicos. Por otro lado, la expulsión indirecta es producto de la renta capitalizada, que en este caso es influenciada mayoritariamente por la construcción del Tranvía, la transformación comercial del sector y la oferta de vivienda en proyectos habitacionales de alta densificación. Esta imposibilidad de relocalización en la zona objeto de transformación y la expulsión hacia zonas apartadas del centro de la ciudad, son expresiones de segregación.

En cuanto a la presión de desplazamiento, esta se da sobre los sectores más desfavorecidos de la población, a pesar de la tenencia legal de los inmuebles, es decir, que la expulsión de las subjetividades asociadas a las clases populares ayudan a justificar los despojos durante la

Gráfico 5: Aumento del tiempo de desplazamiento desde la nueva vivienda hasta el centro de la ciudad (San Luis)



Fuente: elaboración propia.

transformación de los barrios.

El desplazamiento por vía administrativa vivido en el sector San Luis es un proceso político de desposesión de la renta del suelo y se materializa con la enajenación de la propiedad y la respectiva pérdida de

renta capitalizada. Con el desplazamiento se cierra el ciclo de la renta de suelo urbano, traduciéndose también en pérdidas de accesibilidad, aumento de costos y distancias para continuar desarrollando las actividades cotidianas, es decir, pérdida de capital espacial, como lo muestra el Gráfico 5⁶¹ de la encuesta a los habitantes desplazados de San Luis, que se vieron despojados de las ventajas de la centralidad, al segregarlos hacia zonas más distantes. El desplazamiento se produce cuando un hogar se ve obligado a entregar su vivienda, siendo incapaz de prevenir o combatir su propia expulsión (Janoschka & Sequera 2014).

Estos efectos de las políticas neoliberales sobre la población generan empobrecimiento, ruptura de lazos vecinales, disoluciones familiares y afecciones de salud, sin embargo, también es el inicio de procesos de resistencia, liderazgo y nuevas relaciones sociales que se dan en el proceso de lucha y resistencia.

Dimensión 4. Resistencia.

La cuarta dimensión se enfoca en la resistencia que ha venido desarrollando la comunidad de San Luis frente a las afectaciones que han tenido producto de la construcción del Tranvía. **La resistencia al desplazamiento** como primer elemento, se ha rastreado a partir de la organización de afectados, la cual se dio inicialmente en torno a la conformación del Comité Cívico de Desplazados por el Tranvía de Ayacucho, el cual tuvo incidencia en la visibilización del caso en los medios locales y un efecto integrador de los afectados. Sin embargo, este comité se

⁶¹ Porcentaje que corresponde a los resultados de la encuesta (San Luis): frente a la pregunta por el aumento de tiempo de desplazamiento de la nueva vivienda hasta el centro de la ciudad: “Menos de 15 minutos” 20 personas, “De 15 a 30 minutos” 25 personas, “De 30 a 60 minutos” 2 personas y “Más de 60 minutos” 3 personas (Total: 50 respuestas).

desintegró, según una de las lideresas, a razón del clima político polarizador que vivió el país en el marco de los Acuerdos de la Habana y su refrendación vía plebiscito.

Posterior a esto se reestructuraron y pasaron a integrar la Mesa de Desplazados por el Desarrollo, que actúa a nivel municipal, desde la cual rechazaron la declaratoria de compensación por obra pública decretada en el Concejo de Medellín y exigieron la indemnización por daño antijurídico, ya que las viviendas de San Luis no hacían parte del diseño inicial del Proyecto tranviario. Por tal motivo, exigen el reconocimiento del daño como producto de errores técnicos, con el fin de que la Alcaldía y el Metro reparen las viviendas para así poder volver al territorio.

Además, varias de las familias tomaron vías de hecho y retornaron a las viviendas de las que habían sido desalojadas, a pesar de los riesgos, aduciendo que la pretensión de la Alcaldía, el Metro y del Isvimed⁶² era degradar el sector a partir del abandono y el desuso, con el fin de hacer inviable la recuperación. De igual manera, este estado de deterioro es tenido en cuenta en los avalúos realizados por la Lonja de Propiedad Raíz de Medellín, así lo aseguró una de las entrevistadas, quien afirmó: “la calificación del estado de mi casa fue negativa porque lo hicieron cuando la casa ya tenía mucho tiempo desocupada y era evidente el desmantelamiento por parte del Metro” (entrevistada 1, habitante San Luis, 2017).

Los desplazados del Tranvía de Ayacucho han tenido asiento a través de sus líderes en la comisión accidental 060, presidida por la concejala Luz María Múnera. Desde esta comisión se ha hecho control político al Metro, a la Alcaldía y al Isvimed por el caso de San Luis, aunque los compromisos políticos y laborales de los concejales y funcionarios de las mencionadas instituciones no permiten un correcto trámite del caso. Por ejemplo, en entrevista realizada a un

⁶² Instituto Social de vivienda y Hábitat de Medellín.

exfuncionario jurídico del Metro, éste manifestó que no era fácil investigar al interior de la entidad por posibles responsabilidades en la omisión o incorrecta toma de decisiones, porque quien fue el gerente de planeación en ese entonces, y sobre el que recae la responsabilidad, es ahora gerente general.

Resulta oportuno señalar que, a pesar de que el proyecto tuvo que perforar el sector de San Luis y pasar por el medio de sus cuadras, no hubo las previsiones adecuadas, por lo cual no hay evidencia del estado de las viviendas antes de la construcción de la vía del Tranvía. En respuesta al derecho de petición realizado por el investigador, el Metro de Medellín manifestó haber realizado 22 actas de vecindad en el perímetro de la obra, pero esta cifra es mínima al compararla con los 84 predios detallados en la Resolución 099 del 2016, o con los 178 predios afectados y declarados por la entidad, o aún más diferente al contrastarla con la cifra que tiene la comunidad, que está cercana a las 300 unidades de vivienda. También cabe anotar, como lo manifestó el mismo exfuncionario, que “esa es una de las cosas que no se previó al momento de hacer el diseño, que ese barrio tenía unas preexistencias, que obviamente la teoría de los técnicos es: esas preexistencias estaban y también afectó” (entrevistado 2, exfuncionario Metro, 2017).

Ahora bien, dentro de los repertorios de acción que lideraron los habitantes del sector, se identifican una serie de plantones llevados a cabo en el Centro Administrativo La Alpujarra, la Plazoleta San Ignacio y la vía del tranvía del sector de San Luis, con los que por medio de consignas como “San Luis no se vende, San Luis se repara”, manifestaron su rechazo por el daño y por las soluciones que plantean las instituciones, pues constituye un doble agravio, ya que sumado al daño está el despojo por la expropiación. Otra de las vías que han tomado los

afectados es no aceptar la propuesta de enajenación voluntaria como forma de elevar su rechazo a la salida del barrio.

Partiendo del segundo elemento, **El derecho al arraigo**, amparado en la relación que se tiene con el territorio producto del tiempo que este ha sido habitado, es posible decir que se constituye como punto fundamental para la conservación de las relaciones vecinales y familiares, pues estas se encuentran sustentadas en la cotidianidad y la historia compartida durante décadas por los habitantes del barrio San Luis, muchos de los cuales ayudaron a fundarlo. Sin embargo, estas relaciones se ven afectadas por la deslocalización que termina fracturándolas, tal y como lo relata la entrevista realizada a una de las desplazadas de la comunidad de San Luis, al preguntarle por los cambios familiares al momento de salir de su vivienda: “todo se distorsionó, vivíamos cinco personas, dos de ellos adultos mayores sin pensión y con el desalojo nos dividimos. Ahora vivimos tres en una parte y dos en otra, con lo que implica en gastos: dos arriendos, dos facturas de servicios públicos y el cuidado de mis papás que antes era compartido, ahora me toca a mi sola” (Entrevistada 3, comunidad San Luis, 2017).

Algo similar se ha hallado en las relaciones vecinales, las cuales se han deteriorado por las diferencias en el pago por metro cuadrado de sus viviendas, por la distancia que se da tras la reubicación, y la confrontación por la percepción de utilidad del tranvía al sector, que difiere entre los afectados y los residentes beneficiados. Por un lado, los desplazados de San Luis hablan con dolor e indignación al referirse al Tranvía y manifiestan que es una obra innecesaria, porque el barrio contaba con buen transporte y queda cerca al centro. Por otro lado, los vecinos que no fueron desalojados y que podrán beneficiarse de este medio de transporte y de la plusvalía que trae a sus propiedades, celebran la construcción de la obra.

A pesar de ver con agrado este nuevo medio de transporte, los habitantes de San Luis que no tienen declaratoria de utilidad pública y que les repararan las viviendas, manifiestan tristeza por el desplazamiento de sus vecinos, “éramos una comunidad, crecimos juntos y casi todos tuvieron que desalojar e irse para otro lado. El barrio quedó prácticamente solo desde que nos separaron” (El Tiempo, 2017).

Por último y para finalizar con la presentación de resultados, se expone la articulación multidimensional del segundo momento del diseño metodológico, por medio de la cual se puede apreciar que la gentrificación simbólica es un elemento básico en la expulsión material de las poblaciones vulnerables y en el ingreso de nuevos grupos con mejor capacidad adquisitiva, que llegan a habitar los espacios generados en los nuevos mercados inmobiliarios en sectores centrales de la ciudad que son objeto de redensificación y en un aumento de precios que generan expulsión indirecta. Para la construcción de estos nuevos espacios habitacionales de alta densificación se derriban casas grandes y de bajo costo, que son renovadas con el fin de capitalizar la plusvalía que viene aparejada a la construcción del Tranvía de Ayacucho, el cual funciona como dispositivo gentrificador al modificar la accesibilidad que es el aspecto capitalizable entre la localización y la renta.

Las políticas neoliberales de gentrificación para la ciudad de Medellín en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial se materializan principalmente en el modelo de ocupación que define un crecimiento hacia adentro, promoviendo redensificación de zonas que por su ubicación dentro de la ciudad tienen potencial para soportar desarrollos inmobiliarios. Sumado a estos procesos de crecimiento habitacional, está la ampliación del sistema de transporte masivo que caracteriza a Medellín y que es punta de lanza de la gentrificación por su capacidad de recualificación de los

lugares a partir de la accesibilidad. Esta inserción de infraestructuras de transporte modernas y sostenibles tienen una carga simbólica que se funcionaliza a partir de la “Cultura Metro”, la cual tiene efectos sobre las actividades comerciales informales que predominaron en el sector, generando elitización de bienes y servicios que excluyen a los habitantes pobres.

La nueva oferta comercial ligada a la transformación urbana promovida por el Tranvía de Ayacucho fomenta el recambio poblacional, que se compone de salida de pobladores pobres y llegada de nuevos habitantes: más jóvenes, con mejores ingresos y que se ajustan a la nueva oferta habitacional en altura y poco tamaño. Este nuevo mercado inmobiliario en la ciudad de Medellín se da en zonas centrales, donde se derriban viejas casas y se construyen altos edificios. Lo que se señala aquí, es que esta reconquista de espacios centrales y los posteriores desarrollos en altura se están haciendo con violencia y en connivencia con las instituciones, violando el derecho a la propiedad privada a partir del despojo, la expulsión y el desplazamiento.

Conclusiones

La presión de desplazamiento sobre un sector de casas autoconstruidas (San Luis), dentro del barrio Alejandro Echavarría, impulsó esta investigación, principalmente porque dicho sector no se encontraba dentro del proyecto inicial del corredor tranviario, lo que sumado a su informalidad en la construcción a diferencia de los otros sectores del barrio, lo hacen un objetivo atractivo de renovación, con el fin de consolidar un barrio moderno, que cuenta entre otras cosas, con un centro comercial a gran escala a escasos 400 metros.

Teniendo en cuenta que el proyecto tranviario se contrató con recursos públicos y que han sido la Alcaldía, el Metro y el Isvimed los encargados de la compra de predios y los desplazamientos,

puede afirmarse que es un proceso de gentrificación liderado por el Estado, el cual ha llegado de la mano del Tranvía: la alta expedición de licencias en la fase de estudios técnicos, la construcción de inmuebles comerciales a la par de las obras de infraestructura del sistema de transporte y el consiguiente aumento de precios con la puesta en funcionamiento del sistema, son características que permiten señalar al Tranvía de Ayacucho como un dispositivo gentrificador.

De igual manera, atendiendo a que los avalúos de compra hechos por la Lonja de Propiedad Raíz sobre los inmuebles de San Luis, no reflejan la capitalización de la plusvalía generada con la puesta en funcionamiento del Tranvía y con la construcción del centro comercial La Central, es posible afirmar que corresponde a un desplazamiento por desposesión de la plusvalía de intervención pública como propone Janoschka (2016), considerando que, proponer como solución al daño ocasionado con las obras civiles del Tranvía, la expropiación de las viviendas, sin aclarar el fin para el que se quiere el lote, y además ofrecer a sus propietarios valores que no corresponden con el mercado inmobiliario del barrio, es claramente un atentado a la propiedad privada, en el que se conquista por vías legales la renta potencial del suelo producto de la transformación urbana de la comuna.

Esta conquista de rentas potenciales por parte del mercado inmobiliario, busca aprovechar las ventajas de localización para aumentar los beneficios del capital, este cierre de brechas (rent gap) lleva a ubicar en la zona determinado tipo de comercio y de grupos poblacionales, que puedan soportar la renta potencial que se busca capitalizar, derivando inevitablemente, en una elitización de bienes y servicios, y en un recambio poblacional que afecta a las poblaciones vulnerables.

Por otro lado, la resistencia de los habitantes de San Luis al desplazamiento por desposesión, es un grito por el respeto a los valores liberales que tanto se promulgan en este país, pero que

parecen no tener efectos en las clases desfavorecidas. El derecho a la propiedad privada es un imperativo categórico que no debe ser menoscabado y menos bajo falsos argumentos de interés público, puesto que lo ocurrido en este sector es un daño producto de la negligencia de los constructores y operadores del proyecto. Una cosa es expropiar para desarrollar un proyecto necesario como el Tranvía y otra es usar la misma figura para remediar errores en el proceso constructivo. Derribar inmuebles en los procesos de inserción de obras de infraestructura ya sea de servicios de transporte u otros, para esta ciudad es ineludible, puesto que las características topográficas y el casi nulo suelo de expansión no permiten desarrollar proyectos sobre suelos no urbanizados. Medellín sigue en crecimiento y las problemáticas ambientales y sociales también crecen, por esto la apuesta de expansión del SITVA es necesaria.

Una forma de mitigar estas afectaciones en las clases populares por la transformación de la ciudad, es garantizar la construcción de proyectos habitacionales y comerciales dirigidos hacia ellos, una “zonificación inclusiva (Inclusionary Zoning)” como lo propone Rojas (2004, p.48) en un estudio financiado por el Banco Interamericano de desarrollo (BID). Esta estrategia obliga a los inversores inmobiliarios a destinar un porcentaje de la vivienda construida a públicos de baja capacidad de pago. El mismo estudio enfatiza en que se debe asegurar que los proyectos de transformación de las ciudades no lleven ninguna coerción para vender ni una aplicación de impuestos o valorizaciones excesivas para hogares pobres.

Para finalizar, un asunto que llamó mucha la atención en el transcurso de esta investigación, es el decidido intento por omitir al sector San Luis de las diferentes publicaciones, incluso se pretendió ahondar buscando a los editores (Universo Centro), del libro Nuestro Tranvía, para consultar sobre esta invisibilización, pero su respuesta es que no hubo coerción, edición o

sugerencia frente a ningún sector en especial por parte del Metro ni la Alcaldía. Se acepta la respuesta obtenida pero no se silencia esa omisión.

Referencias bibliográficas

- Alcaldía de Medellín. (2009). Actividad edificadora Municipio de Medellín. Recuperado de URL <https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/documents/ServiciosLinea/PlaneacionMunicipal/ObervatorioPoliticPublicas/resultadosSeguimiento/docs/suelo/Publicaciones/informeActividadEdificadoraAgo2009.pdf>
- Alcaldía de Medellín. (2012). Plan de Desarrollo 2012 - 2015. Medellín un hogar para la vida. Medellín.
- Alcaldía de Medellín. (2015). Nuestro Tranvía. Bogotá: LEGIS.
- Alfonso-Roa O. (Febrero, 2014). Regeneración autoritaria urbana: viejas explicaciones, nuevas alternativas. En M. Echeverría (coordinación editorial general). Retos del hábitat: por la vida, la equidad y los derechos territoriales. Seminario llevado a cabo en el Plan de la Universidad Nacional de Colombia en el contexto del Séptimo Foro Urbano Mundial (WUF7) UN-Habitat. Medellín, Colombia.
- Blanco, J., Bosoer, L., & Apaolaza, R. (2014). Gentrificación, movilidad y transporte: aproximaciones conceptuales y ejes de indagación. *Revista de Geografía Norte Grande*, (58), 41-53.
- Boldrini, P. & Malizia, M. (2014). Procesos de gentrificación y contragentrificación: Los mercados de Abasto y del Norte en el Gran San Miguel de Tucumán (noroeste argentino). *Revista Invi*, 29(81), 157-191.
- Camagni, R. (2005). *Economía urbana*. Edt. Antoni Bosch. Barcelona.

- Casgrain, A. & Janoschka, M. (2013). Gentrificación y resistencia en las ciudades latinoamericanas: El ejemplo de Santiago de Chile. *Andamios*, 10 (22), 19-44.
- Colmenares M. (2015). *Mercado inmobiliario y segregación aislada en Playas de Rosarito*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- Concejo de Medellín. (2014). Acuerdo 48 “Por medio del cual se adopta la revisión y ajuste de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín y se dictan otras disposiciones complementarias”. Gaceta Oficial 4267. Medellín. (17/12/2014).
- Congreso de la República. Ley 388 (18, julio, 1997). Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Ibagué, 1997. N.o 43.091.
- Delgadillo V. (2016). Ciudad de México, quince años de desarrollo urbano intensivo: la gentrificación percibida. *Revista invi* 31(88) 101-129.
- Delgado, M. (2008). La artistización de las políticas urbanas. El lugar de la cultura en las dinámicas de reapropiación capitalista de la ciudad. Coloquio X Internacional de Geocrítica. Diez años de cambios en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales, 1999- 2008. Universidad de Barcelona. Barcelona.
- De Mattos, C. (2008). Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano. En Córdova, M. (Ed.). *Lo urbano en su complejidad: una lectura desde América Latina*. (pp. 35-62). Quito. FLACSO.
- Díaz, I. (2017). La gentrificación entre la ecología urbana y la teoría de la renta. En E. Bournazou (Ed.), *Gentrificación miradas desde la academia y la ciudadanía*, (pp. 31-51). México: Universidad Nacional Autónoma de México.

- García, N. (2004). *Diferentes, desiguales y desconectados: mapas de la interculturalidad*. Barcelona: Gedisa.
- Gómez, A. (2016). Globalización y desarrollo económico, Colombia como caso de estudio. EAFIT *Journal of International Law*, 7(2), 34-67.
- Harvey, D. (2005). Sobre reajustes espacio-temporales y acumulación mediante desposesión. *Herramienta*, 29, 7-21.
- Janoschka, M. (2016). Gentrificación, desplazamiento, desposesión: procesos urbanos claves en América Latina. *Revista INVI*, 31 (88), 27-71.
- Janoschka, M. & Sequera, J. (2014). Procesos de gentrificación y desplazamiento en América Latina, una perspectiva comparativista. En Michelini J. J. (Ed.) *Desafíos metropolitanos. Un diálogo entre Europa y América Latina* (pp. 82-104.). Madrid: Catarata. ISBN: 978-84-8319-887-2
- Janoschka, M. Sequera, J. & Salinas, L. (2014). Gentrificación en España y América Latina: Un diálogo crítico. *Revista de Geografía Norte Grande*, (58), 7-40.
- Ramírez, M. (2017). *El derecho a la ciudad en la ciudad de México*. Ciudad de México: Editorial Colofón.
- Rojas, E. (2004). *Volver al centro: la recuperación de áreas urbanas centrales*. BID.
- Rotation, L. (2012). *Gentrificación no es un nombre de señora*. Madrid. Universidad Complutense de Madrid.
- Weber, M., Echavarría, M., & Winckelmann, J. (1964). *Economía y sociedad: esbozo de sociología comprensiva*. Fondo de Cultura Económica.

Recursos digitales

Bustamante, O. (18/03/2012) Medellín, una ciudad global. El Mundo. Recuperado de URL:
https://www.elmundo.com/portal/noticias/economia/medellinuna_ciudad_global.php#.XGrA7ehKjIU

Cámara de Comercio de Medellín. (S.F.). Cluster y competitividad. Recuperado de URL:
<https://www.camaramedellin.com.co/comunidad-cluster/que-es-la-estrategia-cluster>

Observatorio Inmobiliario Catastral de Medellín. (Septiembre del 2015). Los buenos aires del oriente de Medellín. Blog OIME. Recuperado de URL:
<https://catastrooime.blogspot.com/2015/09/los-buenos-aires-del-oriente-de-medellin.html>

Observatorio de Políticas Públicas. (10/08/2009). Actividad edificadora Municipio de Medellín. Municipio de Medellín. Recuperado de URL:
<https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpcccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Plan%20de%20Desarrollo/Secciones/Informaci%C3%B3n%20General/Documentos/Suelo/publicaciones/informeActividadEdificadoraAgo2009.pdf>

Ospina, G. (18/05/2016). Manejo de escombros, un reto para el Aburrá. El Colombiano. Recuperado de URL:
<http://www.elcolombiano.com/antioquia/manejo-de-escombros-un-reto-para-el-aburra-EC4163237>

Ortíz, I. (17/06/2017). Afectados por el tranvía siguen sin una solución definitiva. El Tiempo. Recuperado de URL:
<https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/casas-afectadas-por-el-tranvia-de-medellin-99900>