

**ESTUDIO DE UNA INTERVENCIÓN URBANÍSTICA
QUE APUNTA A SER MODELO DE CIUDAD Y EJE ARTICULADOR
DEL VALLE DE ABURRÁ: CASO PARQUES DEL RÍO
FASE 1 2020-2023**



FRANCISCO PALACIO CARDONA
UNIVERSIDAD SANTO TOMAS
FACULTAD DE ARQUITECTURA
MAESTRÍA EN ESTUDIOS DEL TERRITORIO
MEDELLÍN

2025

**ESTUDIO DE UNA INTERVENCIÓN URBANÍSTICA
QUE APUNTA A SER MODELO DE CIUDAD Y EJE ARTICULADOR
DEL VALLE DE ABURRÁ: CASO PARQUES DEL RÍO
FASE 1 2020-2023**

FRANCISCO PALACIO CARDONA

Trabajo de grado presentado para optar al título de
Magister en Estudios del Territorio

Director: Alejandro Rendón Salazar

Arquitecto

Magíster en Estudios del Territorio

Asesora: Gloria Gómez Ochoa

Comunicadora social-periodista

Magíster en Gobierno y Políticas Públicas

**UNIVERSIDAD SANTO TOMAS
FACULTAD DE ARQUITECTURA
MAESTRÍA EN ESTUDIOS DEL TERRITORIO
MEDELLÍN**

2025

AGRADECIMIENTOS

Enfrentar este proyecto académico, desde una disciplina diferente a mi profesión, ha sido un gran reto y una motivación para acercarme a otras esferas del conocimiento. Los distintos asuntos que se abordaron a lo largo de la maestría me han dado una visión del territorio y una forma muy diferente de leer el espacio en el que vivimos. Considerar las implicaciones de lo geográfico en la constitución de comunidades, y organización social y políticas de los grupos humanos se ha convertido en uno de mis grandes aprendizajes.

Es por esto por lo que quiero agradecer esta oportunidad que me ha dado la vida para ampliar mi visión y abrir mi mente a otros escenarios. También deseo expresar mi agradecimiento a Dios y a la Virgen que son mis guías en todos los ámbitos de mi vida. A mi familia le quiero agradecer por ser ese pilar y esa fuerza que inspira todos los proyectos que me propongo.

Agradezco al director y codirector de esta tesis, y a todos los profesores que de una u otra forma me brindaron su ayuda para finalizar este trabajo, y a todos quienes con sus opiniones y documentos que me fueron entregando, me permitieron obtener este resultado, que para mí es un gran logro investigativo.

A todos muchas gracias.

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	12
1. APROXIMACIÓN CONCEPTUAL Y METODOLÓGICA	16
1.1 Objetivos.....	20
1.1.1 Objetivo General.....	20
1.1.2 Objetivos Específicos.....	26
1.2 Metodología.....	26
2. MARCO CONCEPTUAL	24
2.1 Componente social	33
2.2 Componente Ambiental	35
2.3 Conceptos de Urbanismo.....	40
2.4 El urbanismo social	42
2.5 El desarrollo sostenible.....	47
3. PROYECTO PARQUES DEL RÍO. CASO DE ESTUDIO	54
3.1 Una ciudad para caminar	67
3.2 El río eje estructurante.....	68
3.3 Parques del Río Norte	70
3.4 Experiencias Internacionales	74

4. RESULTADOS DEL SONDEO PERCEPCIÓN SOBRE PARQUES DEL RÍO 77

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 88

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 94

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Imagen panorámica Central de Parques del Río.....	25
Figura 2. Ubicación de Parques del Río a escala regional.....	26
Figura 3. Elementos conceptuales para la comprensión de la propuesta de investigación.	27
Figura 4. Los requerimientos de la sostenibilidad.....	28
Figura 5. Instalaciones de energía residencial	38
Figura 6. Planigrafía de ubicación Río Medellín.....	39
Figura 7. Imagen del Sector Juan Bobo.....	44
Figura 8. Imagen escaleras eléctricas	45
Figura 9. Cifras y proyecciones del proyecto	56
Figura 10. Diseño completo del proyecto Parques del Río	59
Figura 11. Imagen comparativa del diseño	60
Figura 12. Mapa área de influencia del proyecto Parques del Río	61
Figura 13. Imagen del proyecto con vista al occidente, sector Conquistadores	62
Figura 14. Imagen de norte a sur del cauce del río.....	64
Figura 15. Un día de recorrido por Parques del Río.....	67

Figura 16. Imagen de visitantes del Parques del Río	68
Figura 17. Imagen panorámica del proyecto tomada con dron	69
Figura 18. Imagen de referencia Parques del Río Norte.....	70
Figura 19. Imagen localización del proyecto en comuna 1 y 2	72
Figura 20. Imagen polígono de intervención	73
Figura 21. Imagen delimitación del proyecto	73
Figura 22. Imagen de autopista a espacio público	75
Figura 23. Una transformación para el bienestar de los ciudadano.....	75
Figura 24. Presentación de los resultados del sondeo-tipo encuesta.....	77
Figura 25. Presentación de los resultados del sondeo-tipo encuesta.....	78
Figura 26-27. Presentación de los resultados del sondeo-tipo encuesta.....	79
Figura 28. Presentación de los resultados del sondeo-tipo encuesta.....	80
Figura 29-30. Presentación de los resultados del sondeo-tipo encuesta.....	81
Figura 31-32. Presentación de los resultados del sondeo-tipo encuesta.....	82
Figura 33-34. Presentación de los resultados del sondeo-tipo encuesta.....	83
Figura 35-36. Presentación de los resultados del sondeo-tipo encuesta.....	84
Figura 37-38. Presentación de los resultados del sondeo-tipo encuesta.....	85
Figura 39. Presentación de los resultados del sondeo-tipo encuesta.....	88

Figura 40. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible 88

LISTA DE ANEXOS

Anexo A. Formato de preguntas para el sondeo.....

Anexo B. Línea de tiempo del proyecto.....

RESUMEN

Este trabajo no pretende encontrar o definir el modelo de ciudad que Medellín debe asumir, eso sería ambicioso, lo que se intenta es entender como el espacio público en la ciudad requiere de soluciones innovadoras, pero ante todo necesita de voluntades y no de gobernantes de turno que desprecien obras sin argumentos ni propuestas alternas.

En una ciudad, núcleo de un grupo de municipios conurbados, que crece de manera acelerada y que se convierte en modelo, no solo local sino internacional, el proyecto de intervención urbana Parques del Río, ubicado en el sector de Conquistadores, podría ser el modelo de ciudad que esta metrópoli del Valle de Aburrá requiere para su futuro desarrollo sostenible, acorde con las exigencias internacionales de protección del medio ambiente y garantía de cuidado de la rica biodiversidad de este territorio, de manera que la sostenibilidad y sustentabilidad marquen el desarrollo sostenible de esta urbe.

Este proyecto tenía entre sus objetivos fundamentales devolverle al río su valor, rescatarlo y convertirlo en un articulador del territorio, generar espacio público de calidad a lo largo del Río Aburrá o Río Medellín. Sin embargo, y al parecer no tiene una clara continuidad debido al costo total que asciende a más de 4 billones de pesos, a lo que se suman los intereses particulares de la dirigencia política que al parecer no consideran de importancia la ampliación del espacio público para los habitantes, tan fundamental en el desarrollo sostenible de un territorio. En ese sentido, el estudio de caso tiene como objetivo “Identificar si este tipo de intervenciones urbanísticas apuntan a un modelo de ciudad sostenible como eje articulador del territorio del Valle de Aburrá”, mediante la revisión documental, y la participación de la comunidad a través de un sondeo de percepción sobre

el caso de Parques del Río.

Palabras clave: Espacio público, desarrollo sostenible, proyectos urbanísticos, movilidad, ciudades sostenibles.

ABSTRACT

This work does not intend to find or define the model of the city that Medellín must assume, that would be ambitious, what I am trying to do is understand how the public space in the city, so scarce for the rest, requires innovative solutions, but above all it needs wills and not of current rulers who despise works without arguments and without alternative proposals. In a city, integrated into a group of municipalities, that is growing rapidly and becoming a model, not only locally but internationally, the Parques del Río urban intervention project, located in the Conquistadores sector, could be the model for city that this metropolis of the Aburrá Valley requires for its future development, in accordance with international sustainability and sustainability requirements.

This, which was a project that was carried out against the current, had among its fundamental objectives to restore the value of the river, make it an articulator of the territory, and generate quality public space along the Aburrá or Medellín River. However, and apparently it does not have a clear continuity due to the total cost that amounts to more than 4 trillion pesos, to which are added the particular interests of the political leadership that apparently do not consider the expansion of public space to be important for the inhabitants of this territory. In this sense, this case study aims to "Identify if this type of urban interventions points to a sustainable city model as the articulating axis of this

metropolis of the Aburrá Valley", through documentary review and the participation of the community through a perception survey on the case of Parques del Río.

Keywords: Public space, sustainable development, urban projects, mobility, sustainable cities.

INTRODUCCIÓN

Los megaproyectos urbanos son proyectos de desarrollo que buscan transformar áreas o sectores específicos de una ciudad o un territorio en particular. La infraestructura proyectada está pensada para mejorar la calidad de vida de los habitantes, impulsar el crecimiento económico, y atraer inversiones, turismo y una consiguiente transformación urbana. Un ejemplo es lo que ha vivido el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín en las dos últimas décadas, con ejecución de proyectos de urbanismo social en zonas deprimidas, con altos índices de violencia, y que hoy son referente de resiliencia y de turismo nacional e internacional como es el caso de la Comuna 13-San Javier. Lo mismo ocurrió con el tema del transporte. Medellín es ejemplo nacional por ser la única ciudad del país que cuenta con un Sistema Integrado de Transporte (SITVA) que incluye metro, metrocables, tranvía, metroplús, alimentadores, un sistema público de bicicletas (EnCicla) y próximamente el metro ligero de la 80. Estas intervenciones han elevado el nivel de vida de los habitantes de la ciudad y han contribuido en sus economías al igual que en el de los demás ciudadanos de los nueve municipios que conforman el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Es muy importante aclarar que todas aquellas acciones o decisiones urbanas, de transporte, ambientales, de espacio público, económicas, políticas, entre otras, en el Distrito Medellín, impactan de manera directa a todo el Valle de Aburrá y sus 10 municipios, debido a su condición de conurbación, lo que facilitó la asociación en uno de los esquemas más exitosos del país, y en el ámbito internacional, como es el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, que más que ser un esquema asociativo puede calificarse como un esquema solidario que comparte tanto los beneficios, como las desventajas del acelerado

crecimiento urbano y poblacional en un territorio de tan solo 1.165,5 km² (Palacio, Esquemas Asociativos, 2003). Es de entender que en la ciudad los espacios públicos no son exclusivamente aquellos definidos para la recreación, el deporte, el descanso o el encuentro. El concepto de espacio público va más allá de estos usos, está relacionado con la movilidad y la circulación de vehículos y peatones (Díaz, 2016). No es posible asumir el espacio público como un elemento segregado de todas las dinámicas propias de las ciudades, y mucho menos del crecimiento y los grandes proyectos urbanos. De ahí, que este trabajo parta de uno de los casos de intervención urbana más destacados y ejecutados en los últimos años en el Distrito Medellín, que se equipara con proyectos internacionales como los realizados en Singapur, Corea del Sur y otras experiencias de ciudades que han recuperado su fuente de agua principal como París, Berlín, entre otras importantes urbes del mundo.

En este mismo sentido, es de recordar que el tema del espacio público es un factor fundamental en la construcción de grandes centros urbanos inteligentes y sostenibles, pero también lo es la planificación de la movilidad, de la mano de un manejo ambiental respetuoso de la naturaleza, y que por supuesto apunte a construir unas ciudades interconectadas. Es por ello por lo que hablar de sostenibilidad hace parte de la concepción de un modelo de ciudad que se construye bajo los lineamientos del respeto por la naturaleza y el desarrollo económico, para beneficio de los ciudadanos.

Este proyecto se concibe como alternativa para mejorar la movilidad, aumentar el espacio público, crear redes de conectividad ambiental y rescatar el río Medellín, principal articulador de esta metrópoli directamente asociado con el proyecto. En este, se propuso la

construcción de un corredor verde de 15 kilómetros de longitud a lo largo del cauce del río Medellín, desde la zona sur hasta la zona norte de la ciudad. En su planteamiento inicial también incluyó la creación de nuevos espacios: plazas, parques y zonas verdes, disponibles para el disfrute de todos los ciudadanos sin olvidar el fomento a la movilidad sostenible.

La creación de la red de conectividad busca unir las zonas ecológicas con las vías de los barrios de la ciudad y contribuir con una movilidad más limpia y amigable con el medio ambiente, de manera que apunte a superar el aislamiento de los sectores más empobrecidos. Sin embargo, pese a los planteamientos que implican la reorganización espacial de la ciudad, alrededor del río y a los beneficios propuestos, no solo para las fases 1 A y 1B, si no para todo el territorio metropolitano el proyecto no fue muy bien recibido por algunos sectores económicos, políticos y de la ciudadanía.

De un lado, debido a que la gran inversión de recursos económicos es bastante alta y también por que algunos consideran que la ciudad tiene problemáticas mayores que atender; factor que pone en riesgo de convertirse en solo una idea transformadora alejada de la realidad. El costo de esta obra suma más de 4.5 billones de pesos. Por ello, la anterior administración 2016-2019 no se dispuso a continuar con el proyecto debido a los exorbitantes costos mencionados. Sin embargo, en 2020-2023, se le dio salida a la segunda etapa de esta propuesta con Parques del Río del Norte ubicado en la comuna 1 Popular y comuna 2 Santa Cruz.

En este escenario, se propone, mediante la revisión documental de la propuesta, las discusiones generadas a su alrededor, y un sondeo con los habitantes y visitantes del sector, identificar los aportes positivos y negativos que el proyecto le ha traído a la ciudad, además

revisar si un proyecto de estas características si cumple con las condiciones para consolidar un modelo de ciudad sostenible, con impacto en toda la subregión metropolitana del Valle de Aburra.

1. APROXIMACIÓN CONCEPTUAL Y METODOLÓGICA

Medellín, que fue hace más de 20 años una de las ciudades más violentas del mundo, logro superar esa difícil y compleja problemática social de la mano de intervenciones sociales, económicas, culturales, políticas, y de una muy importante: del urbanismo y la movilidad, que permitieron la transformación y la modernización del ahora Distrito de Innovación, Ciencia y Tecnología Medellín, y convertirse así en referente internacional de desarrollo urbano.

Para nadie es un secreto que el crecimiento de las ciudades y su desarrollo se inicia con el trazado de las vías y el avance de los medios de transporte. Es así como la primera década del siglo XX es considerada como un punto de partida del desarrollo de Medellín, la capital antioqueña y la segunda ciudad más importante del país. (...) pues a partir de los caminos primitivos en tierra a orillas del Río que fueron posibles a raíz de las “cuelgas”, se establece de manera definitiva un río canalizado, y con este las dos avenidas en cada uno de sus costados, llamadas Avenida de Los Libertadores y la Avenida La Independencia que, arborizadas, constituían uno de los más celebrados paseos de la ciudad (González, 2007).

Y es a lo largo del Río Medellín, el mismo que serpenteaba y causaba inundaciones, se convirtió en una cloaca (lo que aún persiste, pese a las intervenciones realizadas) donde se empezó a estructurar una ciudad moderna, a la altura de las más destacadas del mundo. Si bien la canalización del río se volvió una urgencia, que en sus inicios fue realizada por la Sociedad de Mejoras Públicas, con el apoyo del Gobierno Nacional (1940), que hoy tiene sus detractores. Esta primera intervención podría considerarse como punto de partida para estructurar el territorio. “De suerte que ya en los años 20 estaba configurado un gran

corredor que estructuraba todo el potencial del desarrollo urbanístico, ya no como límite de Medellín sino como el eje que estructuraba ese crecimiento a escala metropolitana”

(González, 2007).

En aquel momento, la canalización del Río Aburrá se vio como una necesidad primaria. Esta obra permitió la construcción de nuevos puentes, conectando así el occidente y el oriente de la ciudad que durante años habían permanecido relativamente separados. De esta manera, se buscaba facilitar el acceso al desarrollo que avanzaba rápidamente al otro lado del río, beneficiando a una zona occidental que históricamente había tenido menos oportunidades. Si bien la ciudad no experimentó un aumento significativo de habitantes en los albores del siglo XX, esta tendencia cambió drásticamente. La población creció de 59.815 habitantes en 1905 a 358.189 en 1951, y continuó su ascenso hasta alcanzar 1.641.341 en 1990. Para 1995, Medellín contaba con 1.865.618 habitantes y registraba una tasa de crecimiento del 2.92%. Al finalizar el quinquenio, en el año 2000, la población se elevaba a 2.159.243 habitantes. En el siglo XXI, el crecimiento demográfico ha sido menos acelerado, y las proyecciones del DANE para el año 2024 indican una población de 2.620.000 habitantes en Medellín. (Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), 2018)

El acelerado crecimiento generó una mayor demanda de servicios y una mayor conurbación del territorio que casi borró las fronteras político-administrativas y obligó a los dirigentes políticos a aplicar distintas estrategias para atender la demanda de servicios por causa de la migración del campo a la ciudad, del desplazamiento rural, el conflicto armado, entre otros. La ciudad poco a poco se fue desarrollando y aplicando las medidas que le permitían cubrir o mitigar algunas necesidades básicas insatisfechas NBI.

Es a finales del Siglo XX y principios del siglo XXI cuando el desarrollo urbano de Medellín ve sus más altos estándares. De un lado la llegada del Metro de Medellín que se convierte en un hito histórico para la ciudad y el país. Por otra parte, se abordan las necesidades básicas de manera integral, permitiendo la participación de la ciudadanía y en ese sentido, la movilidad se convierte en uno de los factores de calidad de vida y de mejoramiento de muchos sectores de escasos recursos como es la comuna 1 Popular, donde se dio inicio al primer Plan Urbano Integral-PUI-. Más adelante, la inauguración del Metrocable, “un sistema de transporte por cable que conecta las zonas más pobres de la ciudad con el centro” (Montoya, 2014), se sumaron a las iniciativas que mejoraron la movilidad y redujeron los tiempos de desplazamiento en las zonas más alejadas y marginadas.

La movilidad marcó un comienzo importante en el desarrollo urbano. De tal manera que esta ciudad empieza a pensar su transformación, ya no dirigida a los sectores de mayores recursos, sino que se detiene a considerar aquellos espacios marginados, y vulnerables. Lo que coincidió con el tránsito de una ciudad con una historia de violencia agobiante, que la ubicaba tanto en lo nacional como en lo internacional como una de las ciudades más violenta del mundo, a una con un reconocimiento internacional, por sus desarrollos urbanos innovadores y por la resiliencia de sus habitantes. Con la llegada de los gobiernos de Luis Pérez Gutiérrez a la Alcaldía, se dio inicio a un nuevo modelo de ciudad, se consolida y se fortalece por los gobiernos liderados por Sergio Fajardo (2004-2007) y Alonso Salazar (2008-2011), donde el modelo de intervención urbana es denominado como “Urbanismo Social” que implicó la transformación de los territorios mediante obras de infraestructura con un propósito social, como es el caso de los Parques Biblioteca, los PUI

y la construcción de vivienda de interés social.

Los Planes de Desarrollo Municipal correspondientes a estas administraciones se plantea, de manera estratégica, un modelo de intervención en el territorio que integra la transformación física, la intervención social, la gestión institucional y la participación comunitaria. Dicho modelo se implementa para promover la equidad territorial, privilegiando la acción del Estado en las zonas periféricas de la ciudad con menores índices de desarrollo humano y calidad de vida (Alcaldía de Medellín, 2008), un modelo que fue destacado por diferentes organismos internacionales. En referencia a este tema, la coordinación de Safer Cities Global Programme UN-Hábitat destacó el modelo de intervención urbana “(...) por su capacidad de integrar una política pública dirigida a la rehabilitación de asentamientos precarios en zonas urbanas caracterizadas por altos índices de inseguridad, y a su plena integración física y social a la vida urbana” (Montoya, 2014).

Es así como Medellín se convierte en un laboratorio viviente de un nuevo paradigma de planeación y gestión territorial, que promueve la convergencia explícita entre la planeación, el mejoramiento urbano, las políticas de seguridad ciudadana y la cohesión social (Velásquez, 2011, p. 14, citado por (Montoya, 2014).

“En aquellos años, nadie pensaba que pudiéramos hacer intervenciones urbanas de espacio público en las zonas más violentas porque nos decían que se las iban a robar. Los parques bibliotecas sin rejas y los colegios eran una utopía absoluta en los 90. Esa conquista fue de las más importantes”. (Echeverri, 2023).

Uno de los sectores más golpeados por la violencia con niveles de vida extremadamente bajos desde hace más de 20 años, es la comuna 13, que, junto con otros, se

convirtieron en sitios obligados de visita para el turismo nacional e internacional en la ciudad, debido a que es un sector marcado por la resiliencia y proyectos innovadores como las escaleras eléctricas para beneficio de la población. Estos son hoy un referente de transformación social y urbana, considerada como una experiencia exitosa ejemplar para el mundo. Algunas de esas intervenciones se relacionaron con estrategias de inversión en proyectos de desarrollo social, económico y ambiental en los barrios más pobres de la ciudad, que se enfocaron en la construcción de infraestructuras como vías, parques, bibliotecas, escuelas, y en la promoción de empleo y emprendimiento para los habitantes de zonas desfavorecidas (Melguizo, 2011). Este fue un momento de auge para el urbanismo social. La apuesta de la renovación urbana buscaba que la gente pudiera seguir viviendo en sus barrios, en espacios dignos y de calidad, lo que en últimas redundó en el mejoramiento de los espacios públicos, como se propuso en el momento con los Proyectos Urbanos Integrales (PUI) construidos en la comuna 13, y en la comuna 1 y 2 Popular y Santa Cruz que, de la mano de proyectos como el metrocable, también transformaron la vida de muchas personas (Carvajal, 2023).

En ese sentido, las propuestas iniciales que apuntaban a un modelo de ciudad inclusivo que dignifican a los menos favorecidos, permitió construir una capacidad integral de gestión de gobierno y gobernanza. (...) (Echeverri, 2023). Muchas de esas zonas críticas y violentas requerían de procesos más ambiciosos de mediano y largo plazo para mejorar la condición social y lograr así que la ciudad se abriera al mundo. Es también el caso de zonas como Juan Bobo. De este modelo, que permitió sacar a la ciudad del ostracismo y de una compleja situación que la agobiaba y la hundía cada día. Se avanza a otra alternativa que busca poner a la ciudad bajo estándares internacionales e ir a la par de las exigencias de la

Cuarta Revolución Industrial y la construcción de ciudades inteligentes y sostenibles.

La nueva administración 2012-2015 inaugura una nueva concepción del espacio público y el urbanismo. Se introdujeron cambios en los criterios del urbanismo social y se le renombró como “Urbanismo Cívico Pedagógico y Unidades de Vida Articulada” que se aplicaron en todos los proyectos de dicha administración. Lo que marcó una diferencia al tiempo que se consolida Parques del Río como el proyecto de más largo aliento planteado hasta ese momento en la ciudad (Montoya, 2014).

(...) mientras que los proyectos de urbanismo social se hicieron para invitar a la gente a estar ahí, a vivir en sus propios espacios con condiciones dignas, Parques del Río se concibe para que la gente lo disfrute y se lo apropie (Carvajal, 2023).

Se habla de consolidación del proyecto porque en 2011 se había formulado el Plan Director de Medellín, Valle de Aburrá BIO 2030, un estudio donde se consignan las principales apuestas territoriales para la construcción sostenible, equitativa y competitiva de la región y que incluía la propuesta de construcción de Parques del Río. Cabe resaltar que este plan se convierte en una herramienta de planificación territorial a escala metropolitana que, consciente de los grandes desafíos que representa el fenómeno de metropolización, supera los límites administrativos existentes para orientar de manera armónica y bajo una visión común el crecimiento de los diez municipios que ocupan el Valle de Aburrá.

BIO 2030 le apuesta a un proceso de planificación dinámico que identifica tendencias, articula y complementa la planificación sectorial, direcciona lo estructurante metropolitano y define acciones estratégicas para detonar el modelo de ocupación deseado (Área Metropolitana del Valle de Aburrá & Universidad Eafit, 2011).

Este proceso de planificación fue constituido en un plan para diseñar las líneas de crecimiento de los siguientes 20 años. Además de exponer la obligación de crecer hacia adentro, una de las conclusiones que arrojó y que destacó al río como un referente, fue considerarlo un elemento natural que conecta y articula todo el Valle de Aburrá. En ese sentido, se destaca que el corredor del río que está rodeado por un sistema de autopistas rápidas paralelas al cauce impide el acceso y el aprovechamiento de las riberas. Por lo que, si las vías se soterran, sobre ellas puede reclamarse más espacio para la gente, mientras que por los soterrados circula la ciudad (Carvalho, 2015).

El proyecto Parques de Río al igual que hace parte de ese Plan BIO 30, también aparece en el Acuerdo 46 de 2006 del POT de Medellín y se mantiene en el POT, a través del Acuerdo 48 de 2014 (Alcaldía de Medellín, 2014), artículo 449, numeral 2, donde se define el proyecto “Parques del Río Medellín” y la creación de una alianza entre el Municipio, Empresas Públicas de Medellín e ISA, para estructurar lo que sería el manejo de la operación y de la financiación futura de los diferentes tramos de este importante proyecto (Uribe, 2015).

En el POT se estructuró Parques del Río de Medellín como propuesta fundamental para desarrollar el sistema interno del río, de forma que se pudiera desarrollar espacio público y equipamientos y, ante todo, enfrentar los desafíos que se presentarán en el territorio cuando entren en funcionamiento las vías 4G, o Autopistas de la Prosperidad. Este territorio no está en capacidad de soportar el impacto del tráfico que tendrá cuando estas vías se pongan en regular funcionamiento, no solo por su infraestructura vial sino por la gran contaminación que esto va a representar para este Valle. Esta es una de las razones por las cuales el avance consistente de este megaproyecto debe considerarse una prioridad para

el territorio. Las vías soterradas serán una opción para proyectar la sostenibilidad de este territorio y de este Valle de Aburrá (Palacio, 2023). Sin embargo, aunque los contradictores del proyecto lo consideraban; algunos mantienen sus posiciones que si bien se requieren vías en el territorio:

(...) hay vías mucho más fáciles de construir, menos traumáticas en materia ambiental, social y económica. Aquí nadie está diciendo que no construyan vías, desde hace rato las estamos pidiendo. Pero llevan 40 años no construyéndolas y este tipo de vías, casi que son de esas que hay que decirle a la ciudadanía: oiga, se me van diez años de la ciudad y vuelven cuando la termine (Concejo de Medellín, 2015).

Para muchos la obra era suntuosa, innecesaria, costosa y podría ser reemplazada por otras de menor valor, así lo expresaba el ingeniero civil y especialista en infraestructura vial, John Jairo Posada, profesor de la Universidad Nacional, quien veía interesante el proyecto de Parques del Río para la ciudad, no obstante, en su concepto había otras necesidades más apremiantes para impactar la movilidad del corredor vial del río y de paso lo social. Es más necesario culminar la avenida Regional en el tramo que falta entre Moravia y la conexión a la autopista Medellín-Bogotá, además de que permitiría intervenir el cauce del río. Es un proyecto que demandaría una inversión entre 50 a 60 mil millones de pesos (Posada, 2015).

Los contradictores del proyecto llegaron incluso con la siguiente administración 2016-2019, que decidió no apostarle a la continuación de la obra en su segunda etapa. Sin embargo, etapa 1, que incluye fase 1 A y 1 B, quedaron contratadas y, se terminó con dos años de retraso.

Es decir que, pese a ser una propuesta de ciudad que no ha sido ajena a los procesos de planeación del territorio, aun se escuchan voces contrarias, a los beneficios y a la idea de avanzar hacia un modelo de ciudad compacta, sostenible e incluyente. Tal como lo plantea el Plan de Ordenamiento Territorial -POT- de Medellín 2014, “la hoja de ruta hacia la consolidación de un nuevo modelo de Vida y Equidad desde lo urbano y lo rural”, y resalta que a través del POT se “está estructurando una ciudad más equitativa, sostenible, más compacta que crece hacia adentro”.

Y se evidencia la priorización del Río Aburrá o Río Medellín, como es más conocido como parte de las Áreas de Intervención Estratégica, al igual que los Bordes Urbano y Rural y las Transversalidades. Además, esta la propuesta de “convertir al Río Medellín en eje ambiental, de movilidad y de espacio público que propicie el encuentro ciudadano”. (Alcaldía de Medellín , 2014)

Además, define acciones en zonas estratégicas para que se logren condiciones de vida físicas y funcionales adecuadas a esos sectores que presentan “carencias y problemas que generan desequilibrio”.

1.1. Eje problematizador de la propuesta

De estas y otras inquietudes anteriormente tratadas, la pregunta movilizadora de este proyecto apunta a entender ¿Cuál es el modelo de ciudad que a través de intervenciones urbanísticas como Parques del Río se plantea para ciudad del futuro, y si éste está dirigido a hacer de éste un territorio sostenible para las futuras generaciones?

Es en este sentido, este estudio trata de contribuir en la comprensión de lo que este proyecto ha significado para la ciudadanía, y en particular para los habitantes de los barrios

aledaños al sector de Conquistadores, en particular. Se trata de entender cuáles son los aportes reales al espacio público a partir de un nuevo espacio habitable y como se a la ciudad de manera formal y consolidada. De igual manera, es un acercamiento a la apropiación de propios y extraños sobre este espacio público.

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo General

Identificar si el proyecto de Parques del Río, como una de las más novedosas intervenciones urbanísticas, apunta a ser modelo de ciudad sostenible y eje articulador del Valle de Aburrá.

1.2.2. Objetivos Específicos

1. Estudiar la propuesta de intervención urbana realizada en el sector del barrio Conquistadores, para conocer como contribuye en la construcción de un modelo de ciudad basado en la sostenibilidad.

2. Reconocer si estos proyectos están hechos para convertirse, más allá de las fronteras del distrito Medellín, en un eje articulador de ciudades sostenibles que se encuentra a lo largo del río y hacen parte área metropolitana del Valle de Aburrá.

3. Comprender los beneficios y las desventajas de la intervención urbana del proyecto Parques del Río en el sector y en general para la ciudad de Medellín.

1.3. Metodología

Este estudio busca identificar las características de la intervención urbana, realizada en la zona del barrio Conquistadores: El caso de Parques del Río, con el propósito de comprender los impactos positivos o negativos y su aporte a la consolidación de una ciudad sostenible en la que el espacio público y la movilidad son los factores relevantes para garantizar una urbe compacta, caminable, con lugares de encuentro y disfrute.

Debido a los diferentes enfoques o tendencias del urbanismo en el mundo, y en particular el que ha caracterizado a Medellín en un poco más de dos décadas, y que ha dado resultados exitosos en la transformación de la ciudad, me detengo a establecer enfoques que guíen la investigación, de manera que sea posible hacer la recolección de datos, las lecturas, las entrevistas, la verificación y la observación, que señalen el cómo hacerlo en relación con el marco de referencia y de manera controlada.

En este estudio de caso, se utilizó el método cualitativo de la investigación, fundamentalmente, con el propósito de identificar un fenómeno, evento o situación particular en su contexto real, tal como definen los estudios de caso. Para analizar el sentir de las personas sobre el proyecto, se realizó un sondeo de percepción, que permite obtener datos sobre la visión y el sentir ciudadano, por parte de quienes habitan el sector y de quienes lo visitan constante o eventualmente. Una percepción de un proyecto después de estar al servicio de la ciudadanía cerca de cuatro años.

De igual manera, el sondeo tiene preguntas abiertas que también permitirán hacer una lectura más propositiva y argumentativa. Lo que facilita identificar de manera detallada referencias y relaciones sociales, ambientales y territoriales que se plasman en las transformaciones territoriales, en este caso relacionado con las intervenciones urbanas en la ciudad de Medellín.

Con el método de investigación que he definido, cualitativo principalmente, y con el soporte de algunas cifras que arroja el sondeo, se pretende elaborar un relato para reconocer y comprender cuáles son las características que pudieran identificarse como modelo urbanístico del Valle de Aburrá. Se desea también abordar la revisión y selección de los

textos relacionados con este proyecto para continuar con el análisis de la información.

Comparación: Se realizará la identificación y la comprensión cualitativa de los aspectos fundamentales del proyecto en la transformación urbana del sector.

Inducción: Se hará una explicación cualitativa de causas, consecuencias, y contextos relacionados con los modelos de ciudades modernas.

También se llevará a cabo una revisión de algunos de los proyectos de intervención y renovación urbana y sus relaciones con el desarrollo sostenible. Se recopilarán datos de opiniones a través de entrevistas semi estructuradas con expertos y la revisión de conceptos que conforman las categorías del trabajo como sostenibilidad, urbanismo, espacio público, movilidad y cierre de brechas de desigualdad. Datos que deben estar sustentados en asuntos sociales, económicos y ambientales, y relacionados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular los ODS: 3, 4, 6, 7, 10, 11 y 15.

Se busca comprender el Desarrollo Sostenible como factor determinante en las nuevas formas de pensar el mundo y de abordar la transformación de los grandes centros urbanos y sus impactos en el cambio climático. Se trata de dar un contexto sobre los aspectos que impactan directamente el desarrollo urbano de la ciudad, entendiendo este como un todo, que integra diferentes factores como la planificación territorial, la movilidad como elemento de desarrollo de las grandes urbes, y el acelerado poblamiento y crecimiento urbano del territorio.

Además de comprender las transformaciones que se han dado a lo largo de las últimas dos décadas, los cambios y los resultados obtenidos con las decisiones sobre la

movilidad y transformación territorial, mediante propuestas innovadoras de desarrollo urbano, como fue el caso del urbanismo social, para luego identificar lo que el proyecto de Parques del Río propone y cómo se integra a este proceso de más de 25 años, que ha permitido reconocerse como modelo de cambio y transformación urbana novedosa e innovadora a nivel internacional.

Se expondrán los pro y contra del proyecto Parques del Río en términos de generación de espacio público, de calidad de vida, bienestar sostenibilidad ambiental, para luego tratar de concluirlo, de acuerdo con el sondeo sobre cuál es la percepción ciudadana. Para ello adjunto el Anexo A, que es el diseño del cuestionario para el sondeo.

2. MARCO CONCEPTUAL

En este punto es importante abordar algunos conceptos y definirlos con el propósito de alcanzar una mejor comprensión del proyecto Parques del Río y su impacto en el desarrollo urbano de la ciudad de Medellín y en la consolidación de un modelo de ciudad que se estructure a lo largo del Río Aburrá o Medellín y por supuesto que se extienda a todo el territorio metropolitano conformado por diez municipios.

Para ello se describen las variables que se abordarán y se conceptualizarán algunos términos que también son necesario de comprender para identificar los factores que permiten avanzar a una conclusión clara sobre dicha intervención. Una de las más importantes, por ser un megaproyecto, que incluso tiene implicaciones regionales y nacionales.

La sostenibilidad como modelo de desarrollo urbano se basa en el crecimiento y el desarrollo de las ciudades sin comprometer la capacidad de satisfacer las necesidades de las actuales y las futuras generaciones. Por lo tanto, es necesario definir y ampliar el concepto, teniendo en cuenta que el desarrollo no necesariamente va ligado al crecimiento económico, sino bajo una concepción de que lo sostenible puede entenderse como la dimensión que protege la vida en todas sus formas y el planeta. Cuando nos referimos al Desarrollo Sostenible se aborda un concepto amplio e integral que implica una relación armónica del ser humano con el planeta. Que por lo demás va más allá de una simple articulación con el desarrollo social y económico. Se instala en los modos de vida y apunta a transformar los modos transaccionales del mercado.

Figura 1.



Fuente: (Villegas, 2023)

Imagen panorámica central de Parques del Río, que muestra desde un ángulo como se visualiza la propuesta de integrar el espacio físico y la naturaleza.

El paradigma ambiental exige tener una mirada hacia el desarrollo como algo intrínseco a la propia esencia del medio ambiente, (ver figura 1) visión que conduce a actuar sobre cualquier esfera económica y social, desde un enfoque en el que la naturaleza y el medio ambiente se consideran factores estratégicos del desarrollo (Anon, 2005, citado en Dourojeanni, 2000).

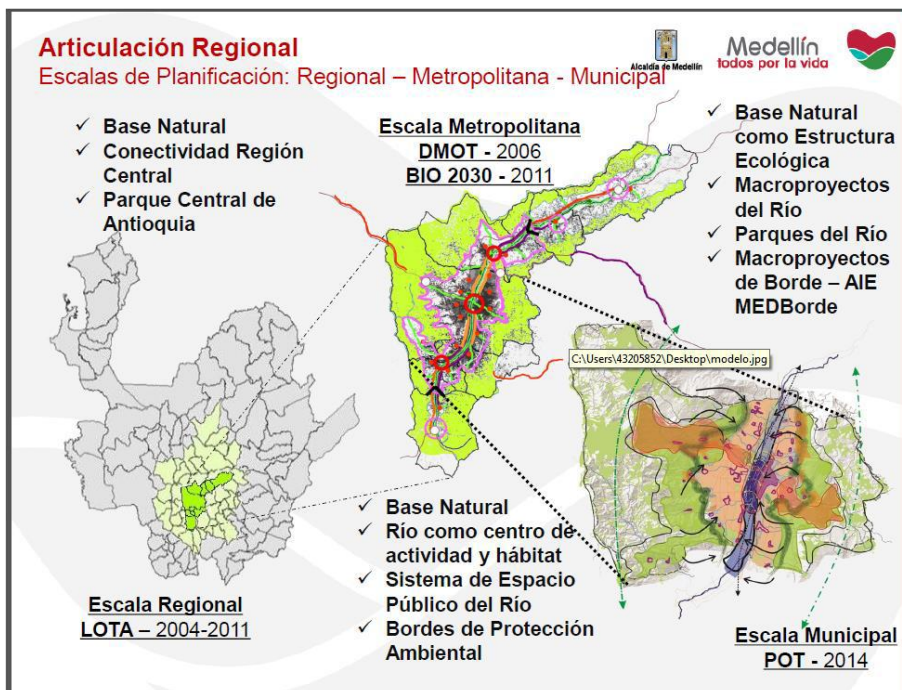
En el vertiginoso y acelerado avance del desarrollo económico y social en el mundo, la humanidad ha arrasado con las riquezas naturales y ha puesto en riesgo la vida presente y la de las futuras generaciones. Lo que implica que, de no detenerse, se avecinan tiempos

difíciles. Según Datos de Naciones Unidas, si en 2050 el planeta alcanza un número de habitantes de 9.600 millones de personas, sería necesario tener el equivalente a tres planetas, para proporcionar los recursos naturales necesarios para satisfacer los estilos de vida actuales (ONU Hábitat, 2020)

La cita anterior se refiere a que, si el crecimiento desmedido no viene acompañado de modos y estilos de vida diferente, será poco probable que el consumo y la producción puedan ser sostenible. Es decir, que hay opciones de hacer muchas cosas, con menos recursos y menos impactos ambientales. De tal manera que el crecimiento económico no degrade el medio ambiente, y por el contrario aumente la eficiencia y se promuevan estilos de vida sostenibles y diferentes a los acostumbrados, con el excesivo consumo.

Figura2.

Ubicación del proyecto Parques del Río en la escala regional y municipal. Aspectos principales para la ejecución del proyecto



Fuente: Plan Todos por la Vida 2012-2015 (Alcaldía de Medellín, 2012).

Las definiciones y los conceptos sobre el desarrollo sostenible van acompañados de un conjunto de objetivos que pretenden “erradicar la pobreza en el mundo, proteger el planeta, garantizar la permanencia de todos y hacer parte de la nueva agenda mundial de desarrollo sostenible”, es la premisa de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que a simple vista podrían generar tranquilidad en la medida que los gobernantes asumen la responsabilidad con las normas frente a la protección de nuestros territorios y por ende con el planeta (Naciones Unidas, 2015). (Ver figura 3: donde se identifican los campos temáticos que se abordaran para sustento de este trabajo).

Figura 3.

Elementos conceptuales para la comprensión de la propuesta de investigación.

CAMPO TEMÁTICO	VARIABLES
----------------	-----------

Desarrollo Urbano:

Se centra en los procesos planteados por el municipio y su nivel de incidencia en el desarrollo del territorio a través de estrategias que contribuyen a ofrecerle a los habitantes del Valle de Aburrá unos mejores espacios públicos para el desarrollo y la ocupación del territorio.

Desarrollo sostenible:

Busca consolidar unas formas especiales para articular las acciones y la capacidad de gestión en temas económicos, sociales, políticos y ambientales, que permita acercarse a los conceptos en este campo temático. Su revisión permite establecer cuáles son los factores que lo hacen posible y sus relaciones con el desarrollo urbano del territorio y su articulación con la sostenibilidad.

Espacio público:

Entendido como la posibilidad que tienen los ciudadanos de apropiarse de los espacios más allá de sus viviendas, las calles o los andenes, y hacer de ellos lugar para la recreación, la diversión, la contemplación, la relajación o simplemente el disfrute de la ciudad, el barrio, el sector. Desde ahí se califica los factores que hacen de este un todo importante en el territorio y en el desarrollo del ser humano integral (socialmente activo, vital y saludable y ciudadano participativo y apropiado de la ciudad y los espacios públicos. Lo que además le otorga poder como comunidad

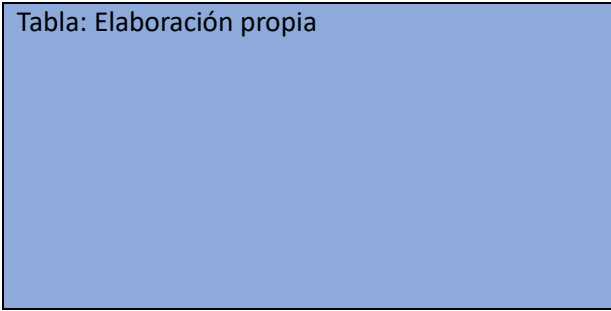
Sistema del río:

Acciones estructuradas que se articulan para fomentar y financiar el desarrollo y los proyectos de espacio público.

Modelo de ciudad:

Analiza las propuestas y el desarrollo de ellas, y las diferentes tendencias urbanas que se han planteado para consolidar un modelo urbano de desarrollo sostenible para la ciudad, teniendo en cuenta el impacto en la calidad de vida de sus habitantes.

Tabla: Elaboración propia



De ahí se parte, que para garantizar un modelo sostenible en los grandes centros urbanos se requiere además de voluntad política, conciencia ciudadana, un enfoque que integre la planificación territorial, las propuestas de movilidad innovadoras, infraestructura vial necesaria para facilitar el uso de medios de transporte limpio, promover la movilidad activa, regular de manera adecuada los del uso del suelo, y destinar necesariamente espacios públicos para el disfrute y el ocio de las personas.

Este enfoque de equilibrio entre las necesidades económicas, sociales y ambientales de las grandes urbes, lugares predilectos por los ciudadanos para vivir, debido a las condiciones y la mejor calidad de vida que ofrecen, busca garantizar la prosperidad a largo plazo. Para ello algunos de los requerimientos para alcanzar dicho modelo de sostenibilidad están relacionado con:

Figura 4.

Los requerimientos de la sostenibilidad

Planificación urbana sostenible: en este sentido se considera la protección del medio ambiente, el uso eficiente del suelo y la reducción de la congestión del tráfico en las áreas urbanas.

Transporte sostenible: un sistema de transporte sostenible debe proporcionar opciones de transporte limpias y seguras, fomentar el transporte público y la bicicleta, reducir la dependencia de los automóviles y promover la movilidad activa. Para ello se requiere una ciudad caminable con espacios conectados, para que comuniquen todos los sectores.

Energía renovable: promover las energías renovables como la solar, eólica, hidráulica y geotérmica para evitar las emisiones de gases de efecto invernadero.

Gestión de residuos y agua: la gestión de residuos y agua debe ser sostenible, es decir, debe reducir el consumo de recursos naturales, fomentar el reciclaje y la reutilización, y minimizar los residuos generados. (ONU Hábitat, 2020)

Fuente: Elaboración propia con datos de (ONU Hábitat, 2020)

La inteligencia de las ciudades

A esto se suma la necesidad de construir y fortalecer ciudades incluyentes que reduzcan la brecha de desigualdad y garanticen una buena calidad de vida para todas las personas. En el siglo XXI, promover la tecnología y la innovación no es una elección, es una obligación. El camino de las llamadas Smart Cities conducen a hacer más fácil y ágil la vida de sus habitantes, de tal manera que la tecnología y la innovación estén al servicio de ellos para tener las facilidades de acceder con soluciones inteligentes en la gestión de servicios urbanos, salud, educación, economía y todo aquello que la ciudad puede ofrecer.

Sin olvidar que esto incluye tecnologías verdes, limpias y sostenibles; plataformas digitales para la participación ciudadana y el acceso democrático a la información. Son desafíos que involucran a diferentes actores de la sociedad, incluyendo el sector público, privado y la sociedad civil en general. Dos tercios de la población latinoamericana vive en ciudades de 20.000 habitantes o más, y casi un 80% en zonas urbanas, un simple dato basta para ilustrar la importancia demográfica de las grandes ciudades (de 1 millón de habitantes o más) en América Latina y el Caribe: han aumentado de ocho en 1950 a 56 en 2010, y una de cada tres personas de la región vive en estas ciudades (Cepal, 2012).

La urbanización es una oportunidad para el desarrollo sostenible. Sin embargo, el acelerado avance en la región Latinoamericana despierta controversias y preocupa por los

impactos y los efectos que podrá tener sobre el territorio natural, que no serán pocos. Lo que ocurra en las grandes urbes es determinante para el desarrollo sostenible, aseguran los informes de la ONU-Hábitat y la Cepal, acerca del fenómeno de la urbanización mundial.

La rápida urbanización está dando como resultado un número creciente de habitantes en barrios pobres, infraestructuras y servicios inadecuados y sobrecargados (como la recogida de residuos y los sistemas de agua y saneamiento, carreteras y transporte), lo cual empeora la contaminación del aire y el crecimiento urbano incontrolado (Naciones Unidas, 2022).

Si bien no se trata de satanizar el crecimiento de las grandes ciudades, porque también existen visiones positivas de estas transformaciones, no es posible desestimar los problemas existentes y las consecuencias que esto puede traer a corto, mediano y largo plazo. No es desconocido que en los grandes centros urbanos persisten problemáticas y dificultades que se evidencian en la pobreza, la falta de vivienda, de cobertura de servicios básicos como educación y salud, transporte público y escasez de espacio público, y por supuesto los daños ambientales que el crecimiento acelerado y desordenado causa a los territorios. Desde el punto de vista de las políticas públicas en general, una implicación clave que se deriva del avance de la urbanización es que las demandas y los requerimientos sociales no solo se concentrarán en las ciudades, sino que acentuarán su perfil urbano (Cepal, 2012).

De acuerdo con el doctor en historia, Frank Molano Camargo, en su ensayo “El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea y el derecho a la ciudad”: (...) continúa constituyendo un horizonte de

análisis teórico y de acción política que permite asumir la ciudad como una posibilidad de creación colectiva para la realización de una vida común, no sin conflictos, pero donde sus habitantes puedan intervenir e interpelar las lógicas espaciales del capitalismo (Molano Camargo, 2016).

Ver la construcción de ciudad y la creación de sus espacios públicos como parte fundamental de los intereses del ciudadano y de su bienestar es “instaurar la posibilidad del buen vivir para todos, y hacer de la ciudad el escenario de encuentro para la construcción de la vida colectiva” (Molano Camargo, 2016). De ahí que la sostenibilidad se vea como un factor fundamental en el urbanismo de las grandes urbes, porque se requiere asegurar un desarrollo urbano que garantice la calidad de vida de las personas en el presente, y el de las generaciones futuras.

Esto solo será posible si se logra integrar lo social, lo ambiental y lo económico en la planeación urbana, de manera que redunde en crear ciudades más justas, inclusivas y respetuosas con el medio ambiente. Asuntos que están estrechamente relacionados con la movilidad, como elemento de conexión, comunicación y por supuesto de desarrollo económico de las ciudades. Siendo este el factor, el que genera mayores problemáticas ambientales por la producción de Gases de Efecto Invernadero (GEI). Tal como lo advierte el físico, docente de la Universidad Nacional, exalcalde de Bogotá D.C. y experto en movilidad Paul Bromberg Zilberstein: (...) es precisamente el transporte el que define a la Ciudad Moderna, tanto hacia afuera como hacia adentro. Es decir, las necesidades de transporte dentro de la ciudad generan industria, tragedias colectivas y una impresionante dosis de innovación técnica y económica y un poquito de innovación jurídica. (Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2018).

De ahí que hablar de sostenibilidad de las ciudades si los espacios públicos no están definidos y pensados para garantizar una convivencia respetuosa con el medio ambiente no será posible construir ciudades que valoren la vida y la salud. “Las ciudades y los asentamientos humanos necesitan planes, estrategias y marcos de actuación que definan espacios públicos coherentes a través de patrones adecuados de manzanas, calles y otros tipos de espacios...” (ONU Habitat, 2018).

Los problemas de movilidad son una de las principales preocupaciones en el urbanismo de las ciudades. Esta es esencial para el funcionamiento económico y social de las ciudades, y por supuesto para el bienestar de sus habitantes. Es por esta razón que el diseño urbano también tiene un impacto importante en la movilidad, ya sea negativo o positivo, de acuerdo con el acceso a los diferentes modos de transporte y la infraestructura que se defina.

Esto es importante en términos del desplazamiento de las personas, que debe ir de la mano de proyectos estratégicos que faciliten el acceso a la salud, la educación, el trabajo y la recreación en igualdad de condiciones y de manera equitativa favoreciendo de manera importantes las personas más vulnerables. Se calcula que en Bogotá: “(...) los pobres gastan el 16% de sus ingresos en movilizarse, es demasiado alto. Desde el punto de vista social, resolver eso, que esas familias gasten menos, significa un acuerdo grande. Los sectores de ingresos altos gastan un 5 por ciento, pero van en carros, en condiciones totalmente distintas” (Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2018).

Y es que, en el entramado de la ciudad inteligente, donde se abren brechas y se niegan accesos, es necesaria una acertada planificación urbana relacionada con los diferentes

modos de transporte (peatonal, bicicleta, transporte público, automóvil, etc.), sin olvidar la necesidad de convertir el transporte público en un medio incluyente. En ese sentido, es tarea de las administraciones municipales optimizar los sistemas de transporte, garantizando la movilidad sostenible, eficiente y accesible para todos. Un enfoque holístico de la ciudad incluye la forma, la función y la conectividad de los espacios públicos. Las calles deben servir como redes multimodales de intercambio social y económico, formando el marco de interconexión del espacio público y la movilidad física (ONU Habitat, 2018).

De ahí la importancia de comprender, tal como lo asegura Ricardo Montezuma, experto internacional en movilidad sostenible y director de la Fundación Ciudad Humana/México, “en una ciudad sostenible todos tienen derecho a moverse”. El transporte es un medio para mejorar la ciudad; un medio, mas no un fin. Lo más importante no es que la gente se movilice en bicicleta o a pie. Lo que importa es que las personas se sientan cómodas utilizando un medio u otro, porque la ciudad se los permite. (Montezuma, 2011). En este mismo sentido, el Espacio Público es un factor fundamental en la construcción de grandes centros urbanos inteligentes y sostenibles. De ahí, que este trabajo parta del caso de intervención urbana más destacada de los últimos años en el distrito Medellín: Parques del Río.

2.1 Componente social

Si bien es cierto que los megaproyectos urbanos también pueden tener efectos negativos en las ciudades y a sus habitantes. Provocar la gentrificación de barrios enteros, desplazar a los habitantes de las viviendas existentes, aumentar el costo de vida y cerrar el acceso a oportunidades que generan impactos económicos y ambientales negativos,

difíciles de abordar por las comunidades.

Las problemáticas de los grandes centros urbanos se evidencian en la pobreza, la falta de vivienda, de cobertura de servicios básicos, el transporte público y el escaso espacio público y por supuesto los daños ambientales que el crecimiento acelerado y desordenado causa a los territorios. El cual no está exento de esta situación. Cerca del 60.6 % de la población de Antioquia vive en el Valle de Aburrá, de acuerdo con los datos del DANE 2021, lo que genera una gran presión en relación con la satisfacción de las necesidades básicas, y el equilibrio ecosistémico. (DANE , 2021). De acuerdo con información suministrada por fuentes de la Alcaldía, la Universidad Nacional, la Central Mayorista de Antioquia y EPM y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, la región consume diariamente más 6.000 toneladas de alimentos y 517.000 metros cúbicos de agua. Sin embargo, los 10 municipios solo producen el 3% de alimentos y el 5,5% de agua que consumen. (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2021)

El acelerado poblamiento del territorio ha causado una demanda de servicios que no es posible cubrir de manera eficiente y con calidad. Lo que causa diversas problemáticas sociales, de seguridad alimentaria para sus habitantes y por supuesto atenta de manera preocupante el desarrollo sostenible del territorio, debido a que esta subregión no es autosuficiente. El Valle de Aburrá solo produce el tres por ciento de sus alimentos y los servicios de agua y energía provienen de otros municipios que lo circundan, en especial del oriente antioqueño.

En los años cincuenta más del 60% de la población en Colombia vivía en la zona rural, cifra que fue disminuyendo de manera acelerada entre 1960 y 2000, donde se alcanzó

una participación de la población rural de menos del 30%. Según las proyecciones del Censo 2005, en la actualidad la ruralidad alcanza un 23,3% con 11.475.558 habitantes (Unión Europea y Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, 2017).

Es cierto que el futuro de las ciudades cada día será más urbanizado, y para ello hay que prepararse. Si bien esto traerá impactos de orden político, social, también es necesario prepararse para construir el camino de la sostenibilidad, con el propósito de mitigar los impactos ambientales.

Las problemáticas urbanas no son ajenas a los gobiernos y mucho menos a la gestión de los organismos internacionales, porque es allí donde se acentúan las desigualdades sociales. En este sentido, es importante destacar las razones por las que Naciones Unidas, a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) busca que los gobiernos se comprometan en superar las desigualdades en sus países, para el 2030.

Y es por ello por lo que el ODS #1, “erradicar la pobreza en todas sus formas sigue siendo uno de los principales desafíos que enfrenta la humanidad”, (PNUD, s.f.) es el objetivo del que se desprenden todas las soluciones y las metas por cumplir. Y es que si los gobiernos, y las empresas no se comprometen en facilitar a todos el acceso económico es imposible dar lucha contra el cambio climático debido a que los países con menores ingresos tendrán menos herramientas para enfrentarlo y menos opciones de invertir en tecnologías.

Pero la solución a esta problemática de pobreza no se ve muy cercana. Y el compromiso de los gobiernos con el ODS #10 que está referido a la reducción de las desigualdades. “La desigualdad de ingresos está en aumento: el 10 % más rico de la población se queda hasta

con el 40% del ingreso mundial total, mientras que el 10% más pobre obtiene solo entre el 2% y el 7% del ingreso total. Mientras que, en los países en desarrollo, la desigualdad ha aumentado un 11%, si se considera el aumento de la población”. (PNUD, s.f.)

Las desigualdades sociales no se expresan exclusivamente en un asunto meramente económico, afectan el relacionamiento de los individuos con el territorio: el espacio público, la movilidad, dos elementos que son propios del urbanismo, y que se convierten en factores esenciales para el funcionamiento económico y social de las ciudades, y por supuesto para el bienestar de sus habitantes. En este sentido, temas como el espacio público y la movilidad que son ejes del urbanismo, la adopción y la implementación de los ODS y la agenda 2030, como compromiso de país, representan nuevas miradas del desarrollo de las ciudades, porque deberán tener una visión más humana, es decir, pensarlas desde y para la gente.

2.2 Componente ambiental

La sostenibilidad ambiental en el contexto del espacio público está relacionada con la adecuada gestión y conservación de los espacios urbanos para beneficio de toda la comunidad. Esto incluye:

1. **Planeación y regulación:** lo que implica la planificar y regular las áreas públicas de manera estratégica, teniendo en cuenta los aspectos ambientales como la biodiversidad, la calidad del aire y el agua, y la mitigación de impactos negativos, que contribuyan al Cambio Climático.

2. **Diseño y construcción:** diseñar y construir espacios públicos, requieren plantearse como incluir la sostenibilidad. Esto implica utilizar materiales amigables con el medio ambiente, crear áreas verdes, y promover la accesibilidad y la movilidad sostenible.
3. **Financiación y mantenimiento:** además de asegurar los recursos financieros para el mantenimiento y desarrollo continuo de los espacios públicos. Esto incluye la Se requiere conservar áreas verdes, la limpieza, y la reparación de las infraestructuras.
4. **Generación y conservación de bienes y servicios ambientales:** los espacios públicos pueden proporcionar servicios ecosistémicos, como la purificación del aire, la regulación del clima y la recreación. La sostenibilidad implica preservar estos beneficios naturales. (Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, s.f.)

Si bien los ODS se relacionan todos con la protección y el cuidado del medio ambiente, el #11 y el #12 se enfocan de manera particular con este tema, empleos verdes y el futuro del trabajo. El ODS 11 se relaciona con los efectos del cambio climático, y advierte que surgirán algunos empleos y se acabarán otros. Razón por la que el sector privado tiene una gran responsabilidad con la formación y capacitación sobre las nuevas y distintas formas de organización del trabajo.

Por su parte, el **ODS 12** busca fomentar el uso eficiente de los recursos y la energía, la construcción de infraestructuras que no dañen el medio ambiente, la mejora del acceso a los servicios básicos y la creación de empleos ecológicos, con remuneraciones justas y con buenas condiciones laborales.

Es de destacar, que Medellín, la zona del departamento de Antioquia más poblada, cuenta con una gran biodiversidad, zonas boscosas, fuentes de agua, una gran variedad de flora. “La ciudad es hogar de 2.603 especies de plantas vasculares, 1.346 de insectos, 445 de aves, 76 de mamíferos, 44 de reptiles, 30 de anfibios y 44 de peces” (Alcaldía de Medellín, 2020-2023). Ecoparques (35), corredores y muros verdes (recientemente la instalación del Muro Verde considerado el segundo más grande de Latinoamérica instalado en un edificio público) (Alcaldía de Medellín, 2023).

Recientemente, el Instituto Humboldt y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá entregaron un estudio en el cual se asegura que en la ciudad y en general en el Valle de Aburrá se identificaron 146 humedales. (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2023). El Área Metropolitana del Valle de Aburrá tiene el 26% de la biodiversidad del país, y posee un gran número de zonas protegidas, lo que hace de este un territorio con una riqueza natural invaluable, y ante todo que obliga a ser protegida. No obstante, los problemas ambientales y la difícil recuperación total que enfrenta debido a la contaminación, el río, como principal recurso natural del territorio, sigue siendo el eje estructural y factor fundamental del proyecto. Por ello, su integración a la ciudad es crucial para generar un espacio público generoso.

Es así como la construcción de puentes, para unir los dos puntos cardinales, ha contribuido en cerrar esa brecha y darle salidas eficientes y rápidas a la movilidad de sus habitantes. Pese a las bondades que muchos le han visto, y a ser uno de los proyectos que ha recibido el mayor número de premios internacionales, aún permanecen los cuestionamientos, sobre todo porque algunos cuestionan que el componente ambiental que

se esperaba mantener no se logró. Eso pudo apreciarse desde el momento en el que se estaba ejecutando el proyecto, en diversos debates realizados por el Concejo de Medellín:

El Área Metropolitana hizo solicitudes de conectividad, evaluación o de actualización de conectividad, que nos generó dentro del proceso unos tiempos especiales para entregar esas actualizaciones que, como les decía, obedecía a la estructuración de los diseños arquitectónicos y viales en su intervención. Al cambiar las rasantes viales, los árboles que pensamos al inicio se podían conservar, no se pudo, por quedar al descubierto sus raíces fue necesario hacer solicitudes adicionales de aprovechamiento forestal (Concejo de Medellín, 2019).

Respecto al Río Aburrá, o Río Medellín, se puede decir que, desde la fundación de este territorio, fue una barrera natural que dividió el oriente y el occidente de la ciudad, lo que hizo que el desarrollo llegara a unos sitios más rápido que a otros. Es así como la construcción de puentes, para unir los dos puntos cardinales, se considera una eficiente y rápidas salidas a los problemas de movilidad de sus habitantes, pero advirtiendo que el desarrollo no ha sido igual en ambos sectores de la ciudad. Al respecto es importante retomar lo que el Ministerio de medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, aborda al afirmar que es una necesidad “garantizar que los recursos naturales utilizados en el espacio público (como el agua y la vegetación) se manejen de manera sostenible, evitando su agotamiento y degradación”. (Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, s.f.)

Es por esta razón que los temas del calentamiento global, la equidad, la racionalidad económica en la producción de ciudad se requieren mecanismos que fomenten la asistencia social a nuestra sociedad, lo en síntesis no es un asunto opcional. Si se detallan los datos de

la Figura 5, tomados del Acuerdo 48 (Alcaldía de Medellín, 2014), en ella se indica que desde 1999 al 2015, el escenario del río que está señalado con azul oscuro permaneció sin desarrollo urbano. Mientras que en el escenario de borde urbano creció del 26 al 35%.

Esta es una información (ver figura 5) que sintetiza las angustias urbanas de las administraciones públicas a lo largo de todos estos años, y que, por supuesto tendrán las próximas en consecuencia de no haber desarrollado un el tejido de conexión con y desde el río.

Figura 5.

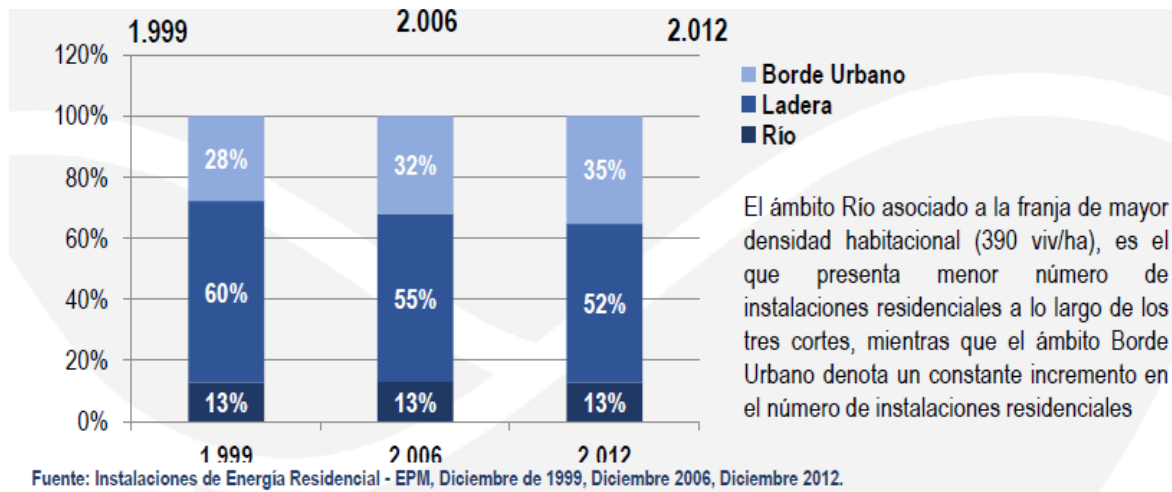
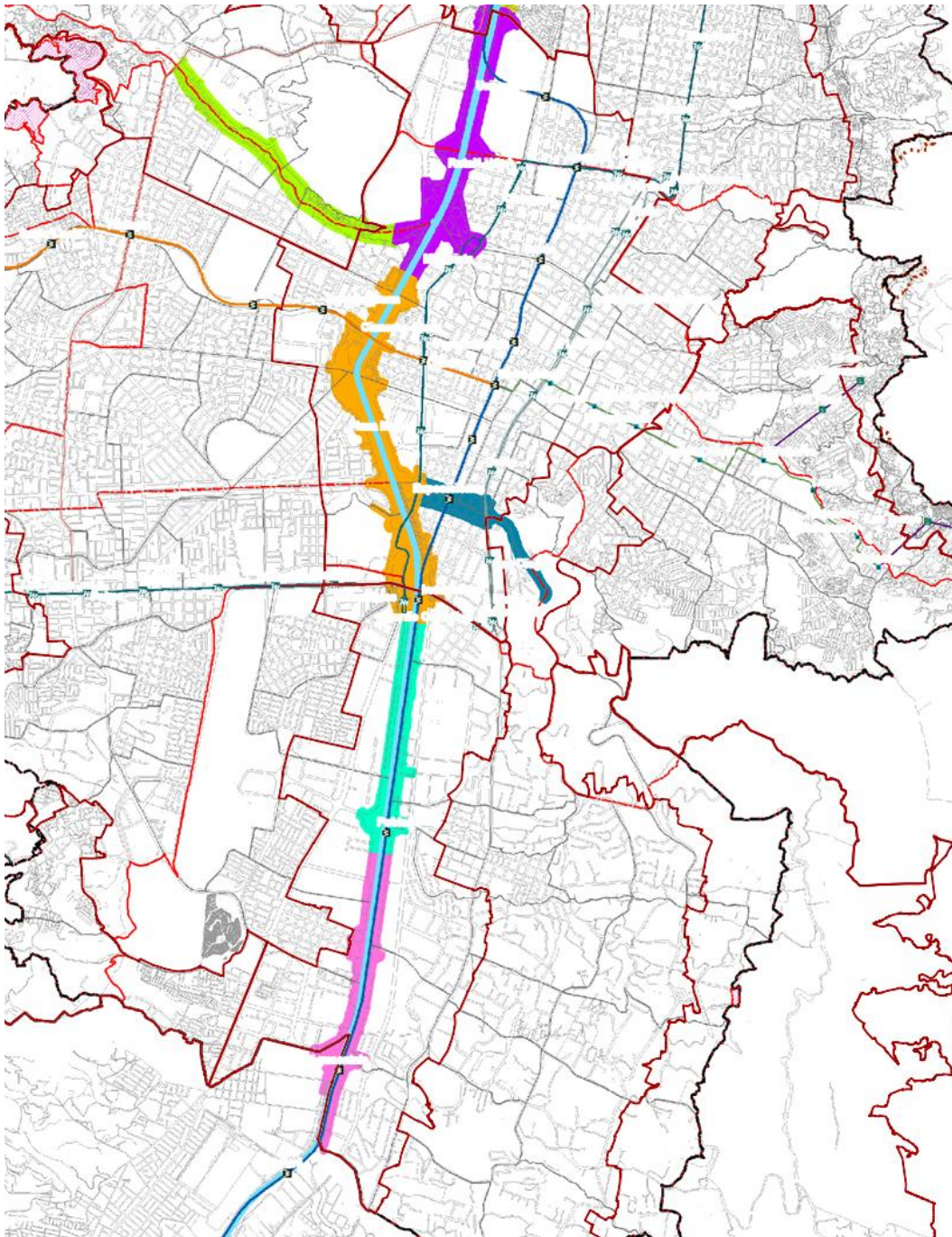


Figura 6.

Comparativo de instalaciones de energía residencial en ambas orillas del río Medellín
Planigrafía de ubicación del río Medellín.



Este mapa se puede apreciar exactamente el recorrido del afluente y como atraviesa todo el valle de Aburrá y sus 10 municipios.

Fuente: (Alcaldía de Medellín , 2018)

2.3 Conceptos de urbanismo

El considerable déficit de espacio público en Medellín plantea la siguiente cuestión: ¿alcanzará el espacio público de este proyecto el promedio por habitante sugerido por las Naciones Unidas? Es por ello por lo que Parques del Río es vista como una intervención importante que, además de hacer circular la ciudad alrededor del Río, es una propuesta innovadora para crear espacio público. “El Distrito Medellín tiene un déficit de espacio público efectivo por habitante aparentemente imposible de mitigar en los próximos 10 años, teniendo en cuenta la meta propuesta de 7m²/hab” para 2020, que ya no fue posible alcanzar. (Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, 2021).

Por su parte, Jane Jacobs, una reconocida urbanista estadounidense, que en su libro más destacado “Muerte y vida de las grandes ciudades” predijo lo que hoy están padeciendo las ciudades modernas, y aseguraba que las ciudades nacen para garantizar la paz y la tranquilidad de sus habitantes, proporcionando la seguridad que se requiere en los espacios abiertos, que son los que caracterizan la urbe.

Mantener la seguridad de la ciudad es tarea principal de las calles y las veredas, según sus teorías una calle segura es la que propone una clara delimitación entre el espacio público y el privado, con gente y movimiento constante (...). En este sentido, Jacobs logra demostrar que antes de cambiar una ciudad o intervenir en ella hay que conocerla a fondo y eso implica entender dónde está su vitalidad, como la usan los vecinos, que aprecian de ella, que actividades realizan en sus calles, como juegan los niños, que parques son buenos y por qué tiene más público que otros, cuáles son las buenas dimensiones y por qué; en definitiva, entenderlas y aprender a vivirlas (Marcos, 2016).

A principio del Siglo XX aparecen conceptos o tendencias sobre cómo enfrentar el crecimiento acelerado y desordenado de las ciudades, temas incluso que se ha abordado Naciones Unidas, en sus tres conferencias mundiales sobre Vivienda y Desarrollo Urbano. La primera se realizó en 1976 Vancouver, Canadá, y en esta se abordó la que era considerada en esos momentos, tanto por países desarrollados o en vías de desarrollo, la incipiente problemática de asentamientos humanos crecientes y la rápida urbanización de las ciudades, especialmente en los países del tercer mundo. Momentos en los que ya se estaba presenciando una migración de la ruralidad a lo urbano, y además se venía avanzando de manera importante en los temas de la medicina.

Veinte años después, se realizó Hábitat III en Estambul, en 2001 se creó el Foro Mundial Urbano; y en 2016, Hábitat III, realizada en Quito, donde se adopta la Nueva Agenda Urbana 2030, un documento que “representó una visión compartida para un futuro mejor y más sostenible, que, si está bien planificado y bien gestionada, la urbanización podría ser una herramienta poderosa para el desarrollo sostenible tanto para los países en desarrollo como para los desarrollados” (ONU Habitat, 2018).

Si bien el conjunto completo de los ODS es importante para Hábitat III, el Objetivo 11, “lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, incluidas sus siete metas, es especialmente importante, pues abarca varios componentes que afectan a la sostenibilidad de las ciudades y las regiones, como la vivienda, el transporte, la planificación, el patrimonio cultural y ambiental, la reducción del riesgo de desastres, el impacto ambiental y los espacios públicos (Birch, 2016).

Es de tener en cuenta que la configuración de las ciudades ha sido un factor de gran importancia para la vida de los seres humanos. Es en la ciudad donde se exponen todas las formas de socialización y de gobernabilidad, y donde surgen diferentes tendencias urbanas: entre ellas la ciudad-jardín de Ebenezer Howard, quien propuso la combinación de la vida urbana y rural.

Otra tendencia es la del urbanista Le Corbusier, quien plantea una ciudad racional y funcional, en la que se separan las diferentes actividades de los ciudadanos (vivienda, trabajo, ocio, etc.), desde donde se concibe lo que hoy se conoce como usos del suelo, es decir, organizar el territorio de manera eficiente y ordenada.

Otras teorías, como la del funcionalismo, promueve la construcción de edificios altos y la utilización del hormigón armado, con el fin de crecer hacia adentro y hacia arriba. Una propuesta que se propuso establecer en la ciudad, un ejemplo Torres de San Sebastián, ubicado en el centro de la ciudad.

Teoría de la ciudad compacta: esta teoría se basa en la idea de crear ciudades densas, donde se reduzca la necesidad de utilizar el coche y se fomente el uso del transporte público y la bicicleta. Se promueve la mezcla de usos en los barrios y la creación de espacios públicos de calidad.

Teoría de la ciudad humana: Esta teoría, desarrollada por Jan Gehl, propone una ciudad centrada en las necesidades humanas, donde se priorice el espacio peatonal y se fomente la interacción social. Se busca una ciudad más amable, sostenible y saludable para sus habitantes.

Estas teorías han tenido una gran influencia en el desarrollo urbano de las ciudades modernas y han servido de base para la planificación de nuevas ciudades y barrios en todo el mundo. De ellas se recogen algunos aspectos para configurar otras propuestas. Al igual que los avances tecnológicos que configuran otras maneras de ser y hacer, las dinámicas de las ciudades y la demanda de servicio aumenta. En ese sentido las particularidades de las ciudades obligan a hacer ajuste o a innovar en otros procesos constantemente, y Medellín es un ejemplo internacional de innovación, no en vano se le ha reconocido como “Ciudad innovadora”.

2.4 El urbanismo social

El Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín cuenta con una población de 2.223.078 habitantes, lo que la convierte en la segunda ciudad más poblada del país, y sumada al área metropolitana son 3.312.165 personas, según las cifras del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) 2005. Aunque se calcula que en promedio en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá viven más de 4.119.000 ciudadanos, en un territorio de tan solo 1.165,5 km². Por su parte, la población de Medellín podría superar los 2.673.000. (Alcaldía Distrito Medellín, 2021)

El crecimiento de la ciudad se dio a partir del siglo XX, mientras que en 1905 tenía 59.815 habitantes en 1951 la cifra ascendió a 358.189. A partir de estas cifras cada década empezó a mostrar un aumento desproporcionado y una capacidad de oferta de servicios insuficiente, lo que inevitablemente generó una amplia brecha de desigualdades en el territorio, todo de cuenta de varios hechos que provocaron la migración de miles de personas del campo a la ciudad: la violencia de los años 50, la guerra de guerrillas a partir

de los años 60 y la llegada del narcotráfico, y el paramilitarismos, que fueron expulsando de sus tierras a los campesinos, quienes en su mayoría llegaron a engrosar los cordones de miseria en una ciudad que se desbordó en ocupación y al igual que en la demanda de servicios, y en espacios públicos. (Pérez Jaramillo, Presentación del proyecto Parques del Río, 2015)

Las familias que llegaron a la ciudad no les quedó otra alternativa que construir en las laderas y en las periferias, en espacios poco acogedores y con escasez de servicios básicos como el agua potable, energía, salud, centros educativos y empleo, entre otras.

A finales del siglo XX e inicios del siglo XXI surge una tendencia o concepto de urbanismo, que logró superar algunas falencias en aquellos sectores marginados. Entre ellos se realizaron intervenciones en sectores como Juan Bobo, la comuna 13, la comuna 1 y 2, la comuna 8, entre otras. Una experiencia conocida como urbanismo social, desarrollada por el municipio de Medellín a través de la Empresa de Desarrollo Urbano -EDU-, que se ubicó en la zona baja de la microcuenca de la quebrada Juan Bobo y fue realizada en el marco del programa de Mejoramiento Integral de barrios -PMIB- fruto del cual surgió el sector Nuevo Sol de Oriente, en la Comuna 2 -Santa Cruz-, en la zona Nororiental de la ciudad (CIDEU, 2020).

Figura 7.

Imagen del sector de Juan Bobo, ubicado en la comuna nororiental y que fue uno de los proyectos más destacados por la participación de la comunidad en su desarrollo y diseño
Fuente: (CIDEU, 2020)



Estas intervenciones fueron el inicio de lo que se consolidó como urbanismo social, ver la **Figura 7**, que puso en el centro a los habitantes, con quienes se adelantaron procesos participativos. Son proyectos que no solo mejoraron los espacios barriales y de encuentro, sino la calidad de vida de los pobladores. A esos procesos se sumaron la ejecución del metro cable de la zona nororiental comuna 1 San Cruz, el PUI de la comuna 13, que hoy es un sitio obligado para el turismo extranjero.

Estos son algunos ejemplos de construcción de un modelo de ciudad donde los espacios tenían como principio ser dignos, incluyentes, participativos y sostenibles. Es así como la transformación urbana y social de la ciudad se convirtió en referente mundial,

demostrado por el interés de comitivas de distintos países que se acercaron y aún lo hacen a conocer la propuesta.

Los resultados obtenidos de la experiencia en términos de transformación físico-urbanística-social, así como de indicadores de calidad de vida de los hogares asentados en el sector -incluyendo las condiciones de convivencia y seguridad ciudadana- han atraído reiteradas visitas de comitivas de gobiernos locales de numerosos municipios de Colombia y países como Brasil, Bolivia, Chile, Ecuador, Argentina, Costa Rica, Canadá, Kenia y Japón entre otros (CIDEU, 2020).

Figura 8.

Escaleras eléctricas de la comuna 13



Fuente: (Concejo de Medellín, 2015)

Este proyecto, **Figura 8**, es uno de los resultados más importantes y visibles de esta concepción de ciudad. La construcción de las escaleras eléctricas buscó facilitar la movilidad de los habitantes del sector, y se convirtió poco a poco en uno de los atractivos más importantes de la ciudad, catalogado como uno de los más innovadores, realizado en un sector popular, que por lo demás es ejemplo de resiliencia, a través procesos de cambio social y de intervenciones urbanísticas pensadas para el bienestar de la gente.

El urbanismo social es una disciplina que busca mejorar la calidad de vida de los habitantes de las ciudades a través de una planificación urbana y arquitectónica centrada en el ser humano y en la justicia social, que busca crear ciudades más justas y sostenibles, donde las personas sean el centro de la planificación y el diseño urbano. (Melguizo, 2011) Esta tendencia se basa en la idea de que la ciudad es un espacio construido por y para las personas, por lo que su planificación y diseño deben estar centrados en satisfacer las necesidades y deseos de los habitantes. Para lograr esto, se hace necesario el trabajo conjunto entre los gobiernos locales, las comunidades y los profesionales del urbanismo y la arquitectura.

Al respecto, se trae una cita de la politóloga estadounidense, Premio Nobel de Economía, Elinor Ostrom quien demostró a través de investigaciones empíricas que los recursos comunes pueden ser gestionados de manera sostenible y eficiente mediante arreglos institucionales y contratos entre las partes.

Ostrom propuso un modelo de “autogobierno” a través de acciones colectivas. Según su teoría, las comunidades que logran implementar acuerdos institucionales

“robustos” pueden administrar los bienes comunes de forma exitosa. Para lograrlo ella identificó ocho características esenciales para la gestión exitosa de los bienes comunes. (Ostrom, 2000)

Unido al anterior concepto, se puede concluir que el urbanismo social tiene como estrategia la rehabilitación de barrios y la regeneración urbana, la creación de espacios públicos de calidad, la promoción de la movilidad sostenible y la construcción de viviendas sociales y protegidas. También fomenta el uso de técnicas de diseño participativo y la aplicación de criterios de accesibilidad universal y diseño para todas las personas. (Montoya, 2014). Lo que no estaría lejos de lo que ha sido llamado el Gobierno de los bienes comunes.

Tal como se ha mencionado a lo largo de este trabajo son varios los proyectos de urbanismo social que impactaron de manera definitiva el territorio, en las zonas más marginadas particularmente, y que evidentemente hicieron un cambio en la manera de habitar esos sectores. Sin excluir la creación de espacios para el encuentro y la contemplación.

Esos casos están relacionados con los Proyectos Urbanos Integrales (PUI) de las comunas 1, 2 y 13, esta última con un desarrollo de espacios públicos para el encuentro, parques, senderos, plazoletas y por supuesto las escaleras eléctricas. Otros destacados como Juan Bobo, y todos aquellos barrios en donde la renovación urbana llegó de la mano de los sistemas de transporte como el metro cable: Santo Domingo, La Aurora, Vallejuelos, Acevedo, La Sierra, Ocho de Marzo, La Sierra, la transformación que se dio a partir de la puesta en funcionamiento del tranvía en la comuna 9, y en los últimos años el sector del

Pichacho. Los centros comerciales se habían convertido en ese lugar al que asistíamos todos, pero que no son realmente espacio público. Son espacios privados con carácter comercial que los convirtieron el único espacio para el encuentro. Pero en el caso de los PUI se empezaron a llevar a los barrios espacios de diversión y de encuentro, para que utilizaran el tiempo de ocio, que siempre había estado relacionado con actividades ilegales y se convirtieron en ejemplo para el país y el mundo (Carvajal, 2023)

2.5 El desarrollo urbano sostenible

Latinoamérica es el continente más urbanizado de todos los que están en vías de desarrollo. De acuerdo con los datos, dos tercios de la población de América Latina vive en ciudades de 20.000 habitantes o más y casi un 80% en grandes centros urbanos. (Cepal, 2012) Actualmente, las prácticas del urbanismo deben estar orientadas al desarrollo de comunidades urbanas sustentables en ambientes armónicos y equilibrados. Los proyectos urbanos relevantes abordan temas y constituyen formas alternativas para incidir en los problemas y en las constantes transformaciones espaciales a los que está sujeta la ciudad contemporánea, con un interés en los problemas sociales y medioambientales. Estas prácticas del urbanismo sustentable, con sus enfoques y planteamientos, deben ser vistas como una nueva etapa en la larga tradición disciplinar de arquitectos y urbanistas (Padilla Galicia, 2009).

Las cifras de crecimiento de la población en el mundo sobrepasan cualquier predicción, se considera que en el 2050 más de 6 mil millones de personas vivirán en los grandes centros urbanos. (Naciones Unidas, 2022) Esto implicará enormes retos de sostenibilidad, en términos de suministro de agua potable, electricidad, mitigación de la

contaminación, innovación en otras formas de movilidad y transportes limpios movidos con energías renovables, pero también los servicios para satisfacer las necesidades básicas de las personas. Por esta razón las ciudades tienen la obligación de planificar y administrar sus recursos y sus espacios para maximizar las oportunidades económicas y sociales de sus habitantes y a la vez minimizar los daños ambientales. Es en las ciudades donde se va a librar la principal batalla contra el cambio climático y la pobreza (Montoya J. , 2023).

Si bien las ciudades se crean para desarrollar espacios que garanticen la inclusión, la seguridad y mejores condiciones de vida para las personas, el desafío que hoy tiene el mundo entero es reducir la huella ecológica y mitigar el impacto del cambio climático. (...) más allá de los descriptores del entorno construido, la sostenibilidad espacial se trata fundamentalmente de personas y acceso. Es imperativo que todas las personas que viven dentro de una ciudad, independientemente de su nivel de ingresos o identidad, puedan acceder a viviendas, centros de empleo y servicios públicos esenciales (ONU Hábitat, 2020). En ese sentido, el desarrollo urbano sostenible debe verse reflejado en cada una de las intervenciones y transformaciones que sufre la ciudad. Esto implica la planificación del territorio, desde el que se definen claramente los usos del suelo, con el fin de que las reservas forestales sean plenamente respetadas, identificar los diferentes espacios que requiere el habitante de las ciudades, que no se reduce solo a la vivienda y a las vías. Se necesita de zonas verdes respetuosas de los recursos naturales, fomentar una movilidad que no dependa del vehículo exclusivamente. Y espacios dedicados a la diversión, y el ocio como elementos fundamentales para el crecimiento y desarrollo del ser humano y el ciudadano participante y activo.

Uno de los conceptos más modernos sobre desarrollo urbano sostenible es el enfoque de las "Ciudades Regenerativas". Este concepto va más allá de la simple sostenibilidad ambiental y busca crear ciudades que no solo minimicen su impacto ambiental, sino que también regeneren y mejoren activamente los ecosistemas urbanos y la calidad de vida de sus habitantes. Este es un enfoque más holístico y ambicioso hacia el desarrollo urbano sostenible, que busca crear ciudades que no solo sean sostenibles, sino que también regeneren y mejoren activamente su entorno y la calidad de vida.

Las ciudades regenerativas se centran en la creación de sistemas urbanos resilientes que puedan adaptarse y responder de manera efectiva a los desafíos ambientales, sociales y económicos. Este enfoque considera aspectos como la regeneración de espacios verdes, la promoción de la biodiversidad urbana, la gestión sostenible del agua y la energía, la movilidad sostenible, la economía circular y la inclusión social. Este enfoque ha sido abordado, promovido y desarrollado por varios autores y pensadores en el ámbito del urbanismo, la arquitectura y la sostenibilidad. Algunos de esos principios clave para entender cómo hacer ciudades regenerativas incluyen:

1. **Regeneración del medio ambiente:** Fomentar la restauración de ecosistemas urbanos, la creación de espacios verdes y la promoción de prácticas de construcción sostenibles que minimicen el impacto ambiental.
2. **Resiliencia y adaptabilidad:** Diseñar infraestructuras y sistemas urbanos que sean capaces de resistir y recuperarse de eventos extremos como inundaciones, sequías o cambios climáticos, así como de adaptarse a futuros desafíos.
3. **Inclusión social:** Promover la equidad y la inclusión social en el desarrollo urbano, asegurando que todas las comunidades tengan acceso a servicios básicos, oportunidades económicas y espacios públicos de calidad.
4. **Economía circular:** Fomentar la economía circular, donde los recursos se utilicen

de manera más eficiente, se reduzca al mínimo la generación de residuos y se promueva el reciclaje y la reutilización de materiales. 5. Innovación y colaboración: Fomentar la innovación y la colaboración entre diversos actores, incluyendo gobiernos, empresas, organizaciones no gubernamentales y ciudadanos, para encontrar soluciones creativas y sostenibles a los desafíos urbanos. (Thackara, 2015)

Aspectos que abordan diferentes autores como John Thackara, que asegura que es posible diseñar y crear un futuro más sostenible, resiliente y regenerativo en un contexto de cambio económico y ambiental. (Thackara, 2015) La Nueva Agenda Urbana fomenta (...) estrategias de desarrollo espacial que tengan en cuenta, según corresponda, la necesidad de orientar la ampliación urbana, dando prioridad a la renovación urbana mediante la planificación de la provisión de infraestructuras y servicios accesibles y bien conectados, el logro de densidades demográficas sostenibles y el diseño compacto y la integración de nuevos barrios en el entramado urbano, impidiendo el crecimiento urbano incontrolado y la marginación (ONU Hábitat, 2020).

Se espera que la ciudad sea el lugar donde los pobres tienen mayores oportunidades de crecer económicamente, lo que no es tan cierto, porque es el lugar donde mayores desigualdades se presentan. (Macías V., 2014) Es por ello por lo que cuando se habla de intervenciones urbanas en el espacio público, estas deben contemplar fundamentalmente la inclusión y la equidad. Los megaproyectos urbanos también pueden tener efectos negativos en la ciudad y sus habitantes. Pueden provocar la gentrificación (ONU-Habitat, 2022) de barrios enteros, desplazar a los habitantes de las viviendas existentes, aumentar el costo de vida, y en muchas oportunidades generar impactos negativos en lo económico y lo ambiental, que expresan las desigualdades en el territorio. Tal como se explica a continuación:

La ciudad se visibiliza como un tema profundamente vinculado con el desarrollo sostenible en cada uno de sus pilares. Eso surge por un lado por la expansión intensiva de la urbanización, pero también porque las ciudades expresan muchas de las tensiones del estilo de desarrollo actual, incluida la creciente desigualdad, el carácter financiero de la economía global y los desafíos urgentes de la degradación ambiental y el cambio climático (Cepal, 2017).

Sin lugar a dudas, el futuro de las ciudades cada día será más urbanizado, y para ello habrá que prepararse. Si bien esto traerá impactos de orden político, social, también es necesario prepararse para construir el camino de la sostenibilidad, con el propósito de que los impactos ambientales puedan mitigarse e incluso evitarse, para este caso, un tema de mayor relevancia es el espacio público. Colombia es un país con índices de espacio público considerablemente bajos, con respecto a la media de la OMS, que se calcula entre 10 y 15 metros cuadrados por habitante.

En el país más de 60 por ciento de las ciudades son construidas de manera informal, sin planeación ni ordenamiento, lo que ha generado, además, un gran déficit de parques y zonas verdes, con el agravante de que las Viviendas de Interés Social (VIS) son de apenas 37 metros cuadrados por familia (Portafolio, 2011). Es decir, el espacio íntimo de las personas genera hacinamientos y a ello se le suma el escaso espacio público, que, en algunas zonas en particular, son el reflejo de las desigualdades que crean las ciudades con los menos favorecidos.

En el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín la falta de espacio público se relaciona con las dificultades antes mencionadas, y también con los

temas de la planificación territorial, que se consignaron en la actualización en 2014 del Plan de Ordenamiento Territorial (POT). Pero no todo resulta como se esperaba pues son muchos los proyectos faltantes para hacer realidad una planificación territorial que enfrente las necesidades de espacio público, de movilidad como dos factores de vital importancia para los territorios, en términos de sostenibilidad y urbanismo.

De acuerdo con algunos planteamientos hechos desde la misma administración municipal se advierte que aún la cartografía de la ciudad es inexistente pues (...) falta definir el carácter de las intervenciones identificadas de acuerdo con los criterios de mantenimiento, recuperación y generación establecidos en el artículo 136 y en concordancia con los tipos de tratamiento establecidos en el POT y en las fichas de normatividad urbana (Alcaldía Distrito Medellín, 2021).

Sorprende que una ciudad tan avanzada, en términos de intervenciones urbanísticas, carezca de la cartografía, como se plantea en un documento elaborado por la Alcaldía del Distrito Medellín, Diagnóstico y Estudios, Espacio Público y Centralidades, y Sistema Estructurante. Como faltante, se debe elaborar la cartografía del Sistema Estructurante Principal y Secundario del espacio público de cada polígono, con prevalencia en los tratamientos de Redesarrollo entorno al Corredor de Servicios Metropolitano. Expediente Territorial sin adoptar un sistema de información geográfico como herramienta de planificación, gestión, monitoreo y evaluación permanente de todo el POT (Alcaldía Distrito Medellín, 2021).

Pese a que el Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín, mediante el acuerdo 62 de 1999, estableció un Sistema Estructurante de Ciudad y reconoció la necesidad de

profundizar de manera especial en el espacio público, toda vez que fue considerado el “elemento principal del sistema estructurante”, factor clave del equilibrio ambiental y principal escenario de integración social y construcción de ciudadanía, siguen faltando acciones concretas para que lo que está en el papel se consolide en una apuesta por una ciudad sostenible y moderna.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y adoptado por el ministerio de Vivienda, en el decreto 1077 de 2015, el mínimo de espacio público por habitante en Colombia debería ser de 15 metros cuadrados. Pese a ello, en el Valle de Aburrá, de los 10 municipios que lo conformar, ninguno se acerca a esa medida. Se calcula que en Medellín está entre 3,64 metros cuadrados por habitante, y un máximo de 4 metros cuadrados. (Alcaldía Distrito Medellín, 2021). Y lo más preocupante es que la aspiración de alcanzar una medida más acorde con la propuesta por la Organización Mundial de la Salud (OMS), no parece ser posible de cumplirse en los próximos 10 años, pese a los metros cuadrados de espacio público que genera el proyecto, ver la Figura 10.

Según la Nueva Agenda Urbana, donde varios países, incluido Colombia participa dispuso que: “Nos comprometemos a promover la creación de espacios públicos seguros, integradores, accesibles, verdes y de calidad que fomenten el desarrollo social y económico, con el fin de aprovechar de manera sostenible su potencial para generar mayores valores sociales y económicos, entre otros, el valor de la propiedad, y facilitar la actividad empresarial y las inversiones públicas y privadas, así como las oportunidades de generar medios de subsistencia para todos (ONU Hábitat, 2020).

Es de aclarar que un espacio público bien diseñado es fundamental para una ciudad

porque de un lado impacta la economía y del otro contribuye con el bienestar de las personas, porque facilita espacios de encuentro, reunión y esparcimiento. Espacios que inviten a la movilidad activa y a usar medios de transporte limpios como la bicicleta, y también incrementan la percepción de seguridad.

El artículo 48 del Acuerdo 62 de 1999, estimó entonces, la necesidad de diseñar e implementar un Plan Especial de Espacio público y Equipamientos, dirigido a, racionalizar la inversión pública para la oferta, disminuir los desequilibrios urbanos, contribuir a la consolidación del sistema jerarquizado de centralidades, definir la política general y las directrices de localización de equipamientos de salud, educación, recreación, deportes, seguridad social, de apoyo al turismo y a la organización comunitaria, definir aspectos de cobertura, calidad, localización, accesibilidad, relación con otros servicios y la participación del sector privado en la conformación del sistema (Alcaldía Distrito Medellín, 2021).

Si bien el espacio público ha sido visto como elemento determinante en los proyectos de planificación territorial, lo hecho sigue siendo insuficiente para solucionar los problemas existentes y propios de un gran centro urbano, cada día más acogedor y llamativo para los extranjeros, y para quienes esperan mejores y mayores oportunidades económicas, educativas y de salud, entre otras.

3. PROYECTO PARQUES DEL RÍO. CASO DE ESTUDIO

Parques del Río tiene un enfoque en la renovación y revitalización del área central de la ciudad a través de la construcción de nuevos espacios públicos, la restauración de edificios históricos y la creación de nuevos desarrollos urbanos. Algunos consideran que este ha contribuido a mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, así como a atraer turistas y nuevos inversores a la región, lo que ha tenido un impacto positivo en la economía local y porque no decirlo, sectorial.

Para entender claramente los alcances de este megaproyecto, sus orígenes, sus fortalezas y sus debilidades es necesario retomar la herramienta principal de planeación de la ciudad: El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) revisados y ajustados en 2006 y en 2014. Parques del Río se presenta como un proyecto que recoge la idea de articular la ciudad, y en general el área metropolitana, y convertir el Río Medellín en eje estructurante de ciudad, factor de creación de nuevos espacios públicos, mejora de la conectividad, fomentar la integración social y económica de los habitantes bajo la premisa de reducir las brechas de desigualdad existentes en la ciudad y entre las diferentes zonas que la componen (Uribe, 2015).

Esta propuesta, de una gran magnitud e impacto, se contempló en el Acuerdo 46 de 2006, artículo 55, en el que se plantea que el sistema de espacio público está conformado por las áreas de esparcimiento público y de encuentro: parques, plazas, plazoletas, espacios cívicos, zonas verdes y miradores; las cuales pueden ser de origen natural o artificial.

En el artículo 56 del mismo Acuerdo, Parques del Río, se crea para sumarse a todos aquellos ya construidos: Parques borde urbano (Proyecto), Parques regionales, Parque

regional Arví (en proyecto), Parque de Occidente (en proyecto), Parque Piedras Blancas, Parques temáticos, Parque Zoológico Santa Fe, Jardín Botánico, Parque Norte y Parque Explora (en construcción) (Alcaldía de Medellín, 2006).

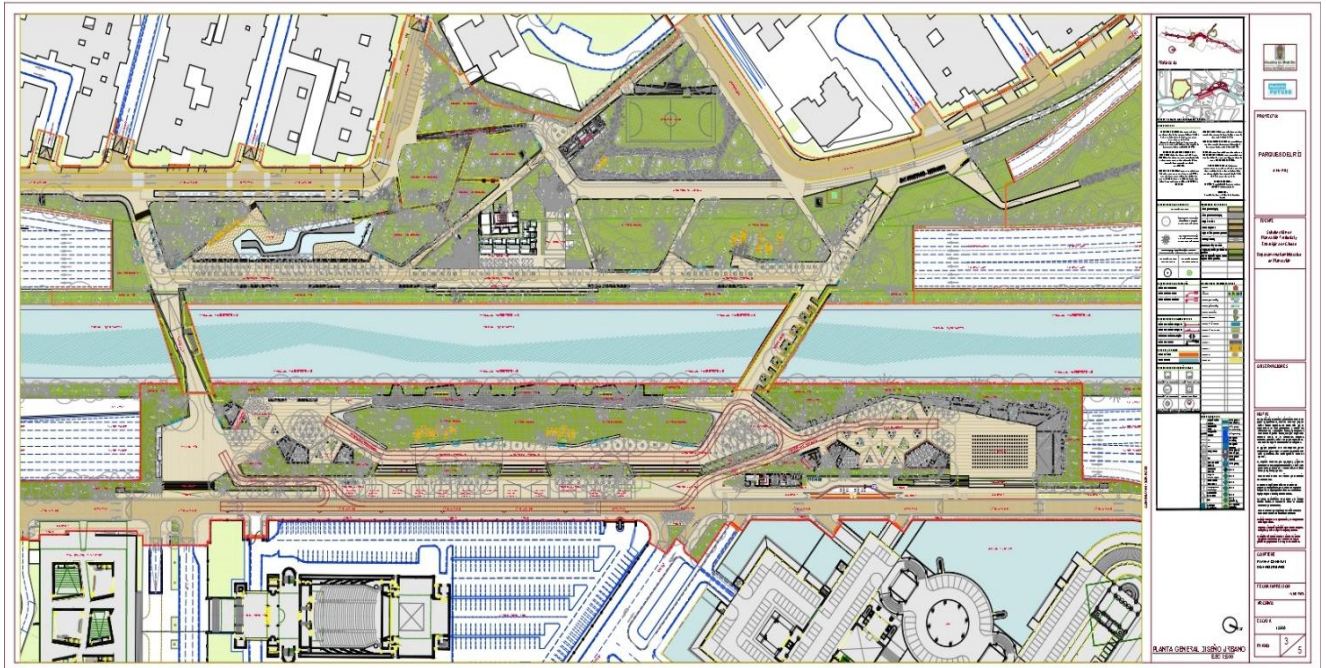
Para el arquitecto y ex director de Planeación de Medellín, Jorge Alberto Pérez Jaramillo, quien lideró Parques del Río, este proyecto es resultado de la planeación y “representa un elemento estructural del modelo territorial del Valle de Aburrá y del Municipio de Medellín, definido en un conjunto de normas estructurales de planificación” (Pérez Jaramillo, 2015).

De acuerdo con Pérez Jaramillo es un proceso que se ha gestado desde hace más de 30 años, cuando la sociedad medellinense se encontraba en una situación de autodestrucción, y fue necesario emprender otro rumbo para salir del caos, de la mano de estrategias de seguridad ciudadana, las cuales fomentaron procesos sociales, económicos y urbanos, y se fueron consolidando en un modelo de ciudad y unas maneras distintas de ver y apropiarse del territorio. Aprendimos que construir la ciudad de todos es un camino para poder construir vida y equidad. Medellín, como todas las ciudades colombianas, hace parte del continente más urbanizado del planeta, pero además Colombia ya es una sociedad que tiene el 78.5 de su población habitando en áreas de ciudad (Pérez Jaramillo, 2015).

Entre las bondades y ventajas del proyecto, el arquitecto y urbanista destaca la tradición planificadora de Medellín, a lo que se le adjudica, en alguna medida, la capacidad de superar dificultades, no sin antes aclarar que aún son muchas las problemáticas existentes en el territorio. De lo que trata es de reseñar cómo el futuro de todos nos obliga a ser capaces de mirar el bosque, que es el territorio regional, la dimensión que tiene

Antioquia y el centro de la región con el Valle de Aburrá y el Municipio de Medellín (Pérez Jaramillo, 2015).

Figura 9.



Mapa diseño completo del Proyecto Parques del Río. Incluye zonas de descanso, zonas verdes y los puentes que cruzan el afluente, lo que facilita la conexión entre el oriente y el occidente de la ciudad.

Fuente: (Alcaldía de Medellín , 2018)

Es importante destacar que en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del 2006, Acuerdo 46, en una de las acciones principales se enfoca en “Dar prioridad al espacio público; a su generación, consolidación, mejoramiento y apropiación social, articulándolo al patrimonio, a los equipamientos y a los sistemas de movilidad y a la estructuración de las moviidades, donde tenga prioridad el peatón, y el transporte público tenga prevalencia sobre el particular”, así se plantea en el lineamiento #3.

Mientras que en el lineamiento # 4 se pretende, “Entender a Medellín como el núcleo de un sistema territorial de mayor escala en el que su equilibrio y sostenibilidad dependen de las interrelaciones con la región, así como entre lo urbano y lo rural”.

(Alcaldía de Medellín, 2006).

De estas acciones se desprende de un lado la necesidad de crear espacio y transporte público como una forma de generar apropiación de la ciudad por parte del ciudadano, y por otra parte se extiende la necesidad inminente de articular el territorio metropolitano, debido a que de sus interrelaciones se desprende el equilibrio y la sostenibilidad ambiental, económica y social de la Región.

En el POT 2014 del distrito Medellín Parques del Río se plantea como un modelo de intervención en el sentido de construir una ciudad para la gente, “donde puedas caminar o ir en bicicleta, que todo lo que necesites lo encuentres cerca. Una ciudad en la que puedas disfrutar de más espacio público, donde se privilegie el interés común y la legalidad. Una ciudad en la que todos estemos comprometidos con la vida”. (Alcaldía de Medellín , 2014). Esa es la ciudad que desde esta herramienta de planeación se soñó en 2014.

Es así como en este POT se describe la ciudad mediante estas líneas de acción:

1. Una ciudad para el peatón, lo que implica tener más ciclo rutas para disfrutar, con medios de transporte público que no contaminen, el incremento de espacio público de calidad.
2. Una ciudad sostenible, que implica la protección de cerros tutelares (Cinturón Verde), la recuperación del río para la Vida, la protección y recuperación del suelo rural, una mezcla sana de usos del suelo, la recuperación del centro y la

articulación del territorio regional.

3. Una ciudad segura con unas políticas de hábitat y vivienda segura y ajustes institucionales para controlar el territorio.
4. Una ciudad equitativa que promociona y promueve la equidad en el territorio, fomenta el desarrollo económico y la competitividad; y gestiona la participación.

En este sentido, en términos de espacio público, que es el factor fundamental del proyecto y tema principal de este estudio, el POT 2006, que fue ajustado en 2014, destaca como visión del distrito Medellín que para el año 2030, como una ciudad que alcanzará los 15.66 M² de espacio público efectivo por habitante. Actualmente solo se tiene 3.97 M². Un propósito que difícilmente podrá lograrse.

Adentrándonos en el proyecto Parques del Río, y teniendo en cuenta las visiones de ciudad plasmadas en los POT anteriores, el proyecto causó y actualmente sigue siendo criticado por diversas razones.

Expertos como el ingeniero civil Rodrigo Salazar, advirtió en reiteradas ocasiones que con la construcción de Parques del Río se afectaba el proyecto de reactivación del ferrocarril del Valle de Aburrá, el mismo que se gestiona y que pasó por el proceso contractual de estudios de factibilidad y de diseño, y en el que participan diferentes entidades gubernamentales como la Gobernación de Antioquia, el IDEA, el Metro de Medellín, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

“Durante 50 años se reservaron por acuerdo 18 metros al lado y lado del río para las líneas férreas. El exalcalde Aníbal Gaviria logró que el Área Metropolitana le permitiera

hacer el soterrado al lado del río, lo que eliminó la posibilidad de los trenes”, asegura el ingeniero. (Periódico Gente, 2017)

Criticas como éstas son rebatidas por quienes estuvieron a cargo del proyecto. En este caso la respuesta a estas críticas señala que de realizarse a lado y lado del río las líneas del tren, se iría en contra de la concepción urbana de articulación del río con la ciudad.

“Que se hagan 6 líneas de ferrocarril al lado del río, eso tiene efectos urbanos trágicos, porque separa el afluente del tejido de la ciudad, y Parques del Río lo que busca es todo lo contrario”, explicó Juan Pablo López Cortés, exdirector operativo de Parques del Río. (Periódico Gente, 2017)

De otro lado, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, desde el 2013 se concibió la propuesta de una ciudad más habitable, amigable y sostenible para sus ciudadanos, la que quedó plasmada en Acuerdo #30 de 1995, expedido por esta Entidad, y se declara el Río Medellín-Aburrá como “hecho metropolitano” (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 1995)

Los hechos metropolitanos son "aquellos fenómenos económicos, sociales, tecnológicos, físicos, culturales, territoriales, políticos o administrativos, que afecten o impacten simultáneamente a dos o más de los municipios que conforman el área metropolitana" (Congreso de la República, 2013).

Es así como el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, como autoridad ambiental, declaró en 2013 el proyecto Parques del Río como un “Hecho Metropolitano”, competencia que le es dada a esta Entidad por la Ley 1625 de 2013, artículo 20.

Figura 10.



Cifras y proyecciones del proyecto

Fuente: (La Creativa del Río, 2015)

“Que el proyecto Parque del Río Medellín tiene como sus componentes ambientales: Armonizar las relaciones entre el Río y sus afluentes, la fauna, la flora y las especies arbóreas y demás componentes ambientales del proyecto. Urbano-arquitectónico: Integrar el urbanismo, el espacio público y el paisajismo del Parque y sus conectividades, enmarcada dentro de los procesos de renovación urbana de la ciudad. Social: Fortalecer las relaciones socioculturales que se tejen entre la población y el Parque del Río Medellín. Movilidad: Mejorar tanto la movilidad longitudinal como la transversal de vehículos, peatones y bicicletas” (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2013)

Mucho se ha dicho al respecto, y en la actualidad el proyecto podría decirse que tiene más seguidores que contradictores.

Figura 11.



Imagen comparativa del diseño y la ejecución del proyecto Parques del Río, tomada con dron, en la que se aprecian las zonas verdes y las zonas recreativas y de descanso.

Fuente: (Villegas, 2023)

A la luz de los temas conceptuados anteriormente, se trata de explicar lo que representa el proyecto Parques del Río, la intervención urbana más importante, y tal vez la única realizada en los últimos 2 periodos de gobierno municipal en el Distrito de Tecnología, Ciencia e Innovación de Medellín.

Parques del Río es un proyecto que nace con el objetivo de mejorar la calidad del espacio público en la ciudad, como se puede apreciar en la **Figura 14**. Para lograrlo, se propuso la construcción de un corredor verde de 15 kilómetros de longitud, a lo largo del cauce del río Medellín, desde la zona sur hasta la zona norte de la ciudad. En su planteamiento inicial, Parques del Río ofrece el mejoramiento del espacio público en la ciudad, con la creación de nuevos espacios: plazas, parques y zonas verdes, disponibles para el disfrute de todos los ciudadanos (Concejo de Medellín, 2015).

Figura 13.



Imagen del proyecto donde se aprecia el sector Conquistadores.

Fuente: (Villegas, 2023)

Para ello se planteó el fomento a la movilidad sostenible, y se propuso que el corredor verde conectará barrios de la ciudad que estaban aislados, para mejorar la accesibilidad a diferentes zonas, y la recuperación del río como articulador de la ciudad y de esta metrópoli.

En este proyecto de renovación urbana y de recuperación ambiental del corredor vial del río Medellín, se planteó y desarrollo como un proyecto responsablemente sostenible. Así lo expresaron quienes lideraron esta iniciativa. Un proyecto que se formuló por etapas y que se extiende desde la variante del municipio de Caldas hasta Bello-Estación Madera. Que además tenía el propósito de poner a tono la ciudad con las urbes modernas del mundo.

Parques del Río, es decir la fase que conocemos entre el sector de conquistadores y el Centro Administrativo la Alpujarra, (alrededores de EPM y Plaza Mayor) que corresponden a las etapas 1 A y 1 B son la primera fase de las ocho contempladas para este megaproyecto de intervención urbana. que agruparía a todo el Valle de Aburrá. (Concejo de Medellín, 2019)

Esta es una fase que comprende 328 hectáreas de zonas ambientales de parque, 34 kilómetros adicionales de senderos peatonales, 36 kilómetros de ciclorrutas, puentes peatonales y un número mayor de kilómetros carril, en vía superficie y en vía soterrada.

Su objetivo, aseguró en su momento, el vicealcalde de Hábitat, Movilidad, Infraestructura y Sostenibilidad, Jesús Arturo Aristizábal Guevara, en Acta 705, de la plenaria del Concejo de Medellín del 22 de julio de 2015: Esta consignada en el actual Plan de Ordenamiento Territorial (POT, vigente entre 2014 y 2027), se basa en convertir al río

en el eje estructurador e integrador de los sistemas ambiental, de movilidad, de espacio público, de renovación urbana y densificación para lograr una ciudad compacta que crezca hacia adentro y no en las laderas (Concejo de Medellín, 2015)

Figura 14.



Imagen de norte a sur del cauce del río en el proyecto Parques del Río

Fuente: (Villegas, 2023)

Esta iniciativa es mucho más ambiciosa y busca renovar 1,6 millones de metros cuadrados, además de 19,8 kilómetros de longitud y un área de intervención de 328 hectáreas. Así mismo, se ratifica este proyecto en marzo de 2021, en el documento de Lineamientos del Espacio Público, en el que se propone hacer del Río Aburrá un Proyecto Urbano, consolidándolo no solo como un sistema integrado de parques y reservas naturales con el sistema urbano, sino además integrado a los hechos metropolitanos existentes en

torno al mismo, articulándolos a él, para que se convierta en el Centro Metropolitano del Valle de Aburrá. Con el propósito de tejer la ciudad del primer piso (Alcaldía de Medellín, 2023).

En términos de la sostenibilidad este proyecto se pensó con una cubierta verde, un especial mantenimiento de los árboles como los reservorios almacenadores de agua que pudieran nutrir las raíces en épocas secas. “Hay muchos elementos dentro del proyecto que trabajan la sostenibilidad”. Explica Juan Pablo López Cortés, ex director de Parque del Río. (Periódico Gente, 2017)

El periódico Gente dice: “El espacio público generalmente es estructurador de los corredores ambientales y de la reconstitución del paisaje. Tratamos de que los espacios estuvieran programados a través de esa vegetación, es decir, hicimos una simbiosis: espacio público y vegetación no van desligados, son una sola pieza, integrados desde el diseño inicial. Lo que pasa en muchos proyectos es que se hace toda la estructuración, se diseña el espacio público y luego se mira cómo se diseña el paisajismo. Entonces creo que eso fue un punto importante. Adicionalmente, estamos bordeando el río Medellín y queríamos volver a darle vida a ese espacio que se había perdido con las autopistas” (Periódico Gente, 2017).

La actual Administración Municipal 2020-2024 adelanta el proyecto Parques del Río Norte, que le dará a los barrios Popular y Santa Cruz, un espacio público de 300 metros cuadrados de zonas verdes, beneficiará a más de 390.000 habitantes y tendrá un costo de 102 millones de pesos.

3.1 Una ciudad para caminar

Mientras en la ciudad se tejían argumentos para cuestionar el proyecto, éste era galardonado internacionalmente. Fue el único proyecto de Latinoamérica, entre 12 categorías seleccionadas, que se hizo merecedor del galardón Future Project Award 2018, por la publicación *International Architectural Review*, por su diseño y la contribución al espacio público para las personas. Las razones para otorgarle este premio están relacionadas con la concepción de reducir el uso del vehículo y abrir espacios para la movilidad en otros medios de transporte más sostenibles y limpios como la bicicleta o la movilidad activa (caminar). Al respecto el arquitecto Alejandro Carvajal, quien hizo parte del equipo de proyectos del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, destaca el impacto que ha tenido este proyecto.

Figura 15.



Un día de recorrido por Parques del Río en Medellín

Fuente: Presentación Parques del Río (Alcaldía de Medellín, 2013).

Este es un proyecto que actualmente es visitado por muchos ciudadanos y en el que no hay espacios definidos para hacer algo una actividad específica, porque el espacio está diseñado para que el ciudadano lo aborde de acuerdo con sus necesidades como la recreación, relajación, descanso, deporte, entre otros (ONU Habitat, 2018). Es un espacio que no tiene una gran oferta comercial y los espacios no tienen un uso definido. La gente puede irse a hacer lo que quiera. Allí la gente hace picnic, yoga, duerme, baila, dictan clases de aeróbicos, lee, escribe, los niños juegan. Es un espacio del que la gente se ha apropiado de acuerdo con sus intereses. Y esa apropiación es de lo más sorprendente, porque no se ha necesitado que la Administración Municipal lleve alguna oferta de servicios, la gente por su propia iniciativa utiliza este espacio. Este es el éxito de un proyecto que la gente se apropie de él, incluso muchas de las bancas están enceradas para practicar Skate, por esta razón este es un proyecto que apunta a un modelo de ciudad sostenible. (Carvajal, 2023)

3.2 El río eje estructurante

Para comprender porque se considera el río como un eje estructurante dentro del proyecto es importante, también conocer un poco de la historia del río Medellín. El afluente principal del Valle de Aburrá estaba entre los problemas ambiental y social de mayor impacto en el territorio. No solo generaba impactos negativos, sino que se convirtió en un espacio inseguro y poco atractivo.

Figura 15.



El río como centro de un proyecto que quiere conectar y unir la ciudad.

Fuente: Presentación Parques del Río (Alcaldía de Medellín, 2013).

La transformación del río Medellín, gracias a Parques del Río, ha tenido un impacto significativo en la ciudad y sus habitantes. Ha permitido la recuperación de un espacio público degradado, la creación de nuevos espacios para la recreación y el esparcimiento, la promoción de la movilidad sostenible, la mejora de la calidad del aire y del agua, y la promoción del turismo y la cultura. Además, el proyecto ha generado una importante dinamización económica en la ciudad, ya que ha impulsado el desarrollo de nuevas actividades comerciales y turísticas en las zonas aledañas al río.

“Tenemos una ciudad con unas condiciones climáticas y una biodiversidad extraordinarias. Básicamente lo que hace el proyecto es poner la arquitectura en función de

esa naturaleza y resaltar todos los valores que tiene el paisaje en nuestra ciudad, además de rescatar ese territorio natural que se ha perdido en medio de las construcciones.

Actualmente se le está apostando a temas de sostenibilidad, sustentabilidad, recuperación de sistemas climáticos, etc. El proyecto que nosotros planteamos es una apuesta fuerte por eso”, es el concepto del arquitecto y diseñador del proyecto Sebastián Monsalve. (Periódico Gente, 2017)

Figura 16.



Los visitantes del Parque del Río utilizan este espacio de todas las maneras.

Fuente: Foto de Robinson Henao tomada del artículo (Henao)

Figura 17.

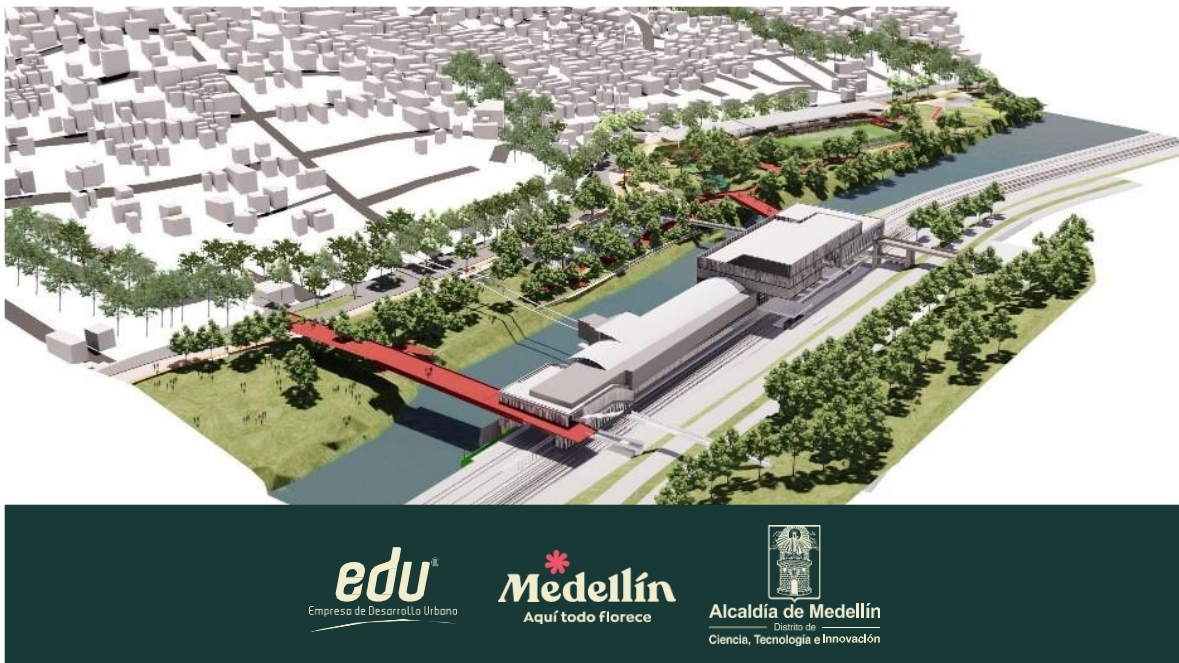


Imagen de dron en la que se aprecia la magnitud el río Medellín a lo largo de todo el sector y las conexiones del proyecto entre oriente y occidente.

Fuente: (Villegas, 2023)

3.3 Parques del Río Norte

Figura 18.



Parques del Río Norte, imagen de referencia del diseño del proyecto.

Fuente: (Empresa de Desarrollo Urbano (EDU) , 2022)

El proyecto Parques del Río parece avanzar, lento, pero ya Parques del Río Norte es una de las 3 fases en las que está dividido el megaproyecto: Parques del Río Norte, Centro y Sur. Fue un proyecto que se incluyó en el programa de Gobierno 2020-2023, y que les entregara a los habitantes de las comunas 1 Popular y 2 Santa Cruz un espacio público de 300 mil metros cuadrados. Este proyecto en general se construye teniendo en cuenta las características de los entornos, y por supuesto las necesidades de las comunidades en las que se ejecutará, según los propósitos expuestos.

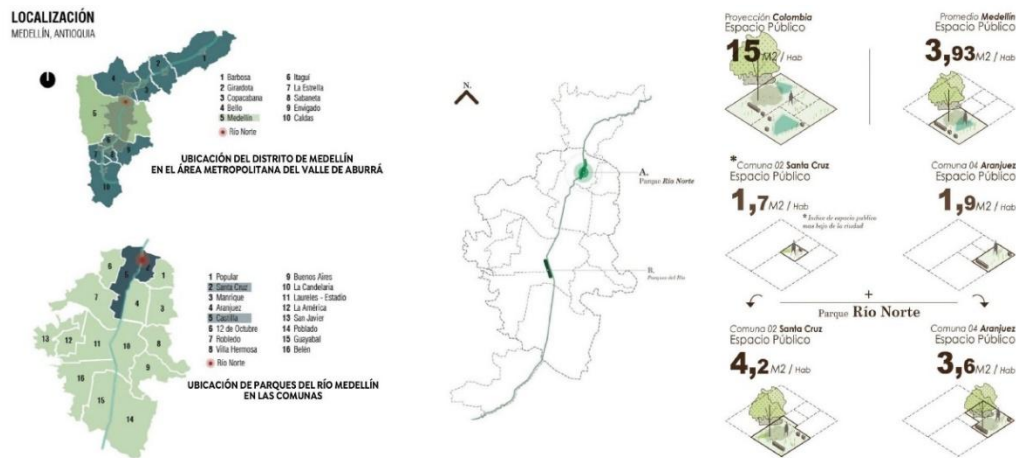
En el caso de Parques del Norte, uno de los principales problemas radica en el espacio público, que en esta parte de la ciudad solo alcanza 1.7 metros cuadrados por habitante. “El enfoque hacia una ciudad compacta que favorece la sana mezcla de usos, el

crecimiento hacia adentro y la articulación integral al sistema de transporte del municipio, brinda el punto de partida para dar una solución equilibrada en la propuesta programática de los diversos usos o actividades a lo largo del río”. (Empresa de Desarrollo Urbano (EDU) , 2022)

Parques del Río Norte tiene una oferta diversa de actividades recreativas, culturales, educativas y deportivas. Se calcula que, con esta obra, que inicio el proceso de socialización, compra de predios y estabilización de terrenos, beneficiará a más de 390 mil personas no solo de las comunas 1, 2, sino que también va a favorecer a quienes habitan la 4 y 5 que no solo carecen de espacios dignos para la recreación y el descanso, sino que viven en condiciones de mucha precariedad. Pero fundamentalmente, tiene un componente ambiental muy importante. Porque además pretende recuperar el carácter ambiental del Río Aburrá para el municipio de Medellín y desde la gestión del riesgo, llevar a cabo procesos de reasentamiento poblacional de las áreas de alto riesgo no mitigables por inundación al igual que el desarrollo y mejoramiento de estructuras hidráulicas del río y sus afluentes. Explican los funcionarios de (Empresa de Desarrollo Urbano (EDU) , 2022)

Es de resaltar que esta etapa del proyecto también está encamina a consolidar el desarrollo urbano, paisajístico y a recuperar la estructura ecológica territorial, y la memoria hídrica del Valle de Aburrá, un asunto que resaltan algunos de los concejales de la ciudad. Para la ilustración de los avances de este proyecto se incluyeron algunas imágenes que muestran el avance del proyecto, que se terminará en 2024, pero que mantiene el objetivo de construir una ciudad compacta y con acceso a espacios de calidad en todos los sectores, incluyendo los más desfavorecidos.

Figura 19.



Medellín
Aquí todo florece

Según la OMS el índice de espacio público saludable debe ser de 15m²/hab. En La comuna 2 Santa Cruz se tiene un índice de 1.7 m²/hab.

edu
Empresa de Desarrollo Urbano

Alcaldía de Medellín
Sistema de Ciencia, Tecnología e Innovación

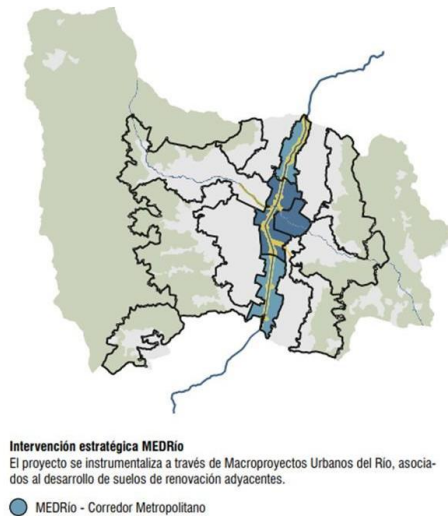
Localización del proyecto Parques del Río Norte
Fuente: (Empresa de Desarrollo Urbano (EDU) , 2022)

Figura 20.



Fuente: (Empresa de Desarrollo Urbano (EDU) , 2022)
Mapa polígono de intervención

Figura21.



Delimitación de Macroproyectos Río Norte, Centro y Sur.

Fuente: (POT Acuerdo 48 , 2014)

3.4 Experiencias internacionales

Parques del Río no es solo un proyecto local, la recuperación de los ríos se han convertido en una prioridad para las grandes ciudades. Un ejemplo de esta recuperación es la capital de Corea del Sur, Seúl. Durante la segunda mitad del siglo 20 -años dorados del vehículo- el río Cheonggyecheon fue cubierto por una autopista de cuatro carriles y segundos pisos viales. Hoy es un parque lineal de seis kilómetros de extensión con su río recuperado, de cara al sol y un enorme espacio público donde los vehículos no son la prioridad (Monsalve, 2018).

La historia es reciente. Luego de la Guerra de Seúl, que dejó devastada la ciudad y los refugiados, con necesidad de agua, ven el río como una oportunidad para reconstruir sus casas, el resultado es que el Cheonggyecheon se convirtió en un nido de barracas y edificios de precaria construcción. Y entonces se tomó la decisión radical de cubrir la cuenca del río

de cemento hasta secarlo y se construyó encima de él una gran autopista para poder transportar personas y mercancías hacia las afueras u otras ciudades. Tuvieron que pasar muchos años hasta que el alcalde de Seúl aprobó un plan para recuperar el histórico río. En uno de los planes más importantes jamás realizados en la ciudad, la autopista elevada fue completamente demolida, se retiró todo el cemento y se reconstruyó la cuenca del río, cuyo cauce es actualmente artificial y recibe aproximadamente 120.000 litros diarios del río Han para su funcionamiento. El mastodónico proyecto, que recibió duras críticas en su momento, acabó teniendo un costo de 281 millones de dólares y fue finalmente inaugurado en 2005. Su éxito fue apabullador y es uno de los motivos que llevó al entonces alcalde de Seúl en volandas a la presidencia de la República de Corea (Korea.net, 2019)

Figura 22.



De autopistas a espacio público 1980

Fuente: Vista del Cheonggyecheon desde su inicio en la avenida Sejong.

Fotos tomadas de Korea.Net (2019).

Figura 23. Autopista convertida en espacio público 2005.



Fuente: Vista del Cheonggyecheon desde su inicio en la avenida Sejong.

Fotos tomadas de Korea.Net (2019).

Proyectos como estos, al igual que Parques del Río en Medellín, demuestran la necesidad de los ciudadanos de tener espacios amplios para el disfrute de la ciudad. Un tema que indiscutiblemente mejora la calidad de vida porque facilita la recreación, el esparcimiento, el descanso y el disfrute de la naturaleza y la promoción de la sostenibilidad y el desarrollo urbano integral. A partir de esto se facilita y se promueve la apropiación de la ciudad.

4. Resultados del sondeo percepción sobre parques del río

Para conocer más de cerca el impacto que este proyecto ha tenido en los habitantes del sector, quienes fueron los más apáticos durante su formulación, y la de los visitantes, se realizó un sondeo tipo encuesta entre un grupo de 34 personas, elegidas de manera aleatoria, para conocer las opiniones sobre los beneficios y desventajas que tiene el proyecto, luego de 5 años de terminada las etapas 1A y 1B.

El sondeo de percepción, que no pretende dar datos definitivos, si permitió identificar la favorabilidad y la desfavorabilidad. El sondeo de opinión se realizó a través de un formato virtual de Microsoft, tal como se evidencia el enlace incluido en este trabajo.

Figura 24

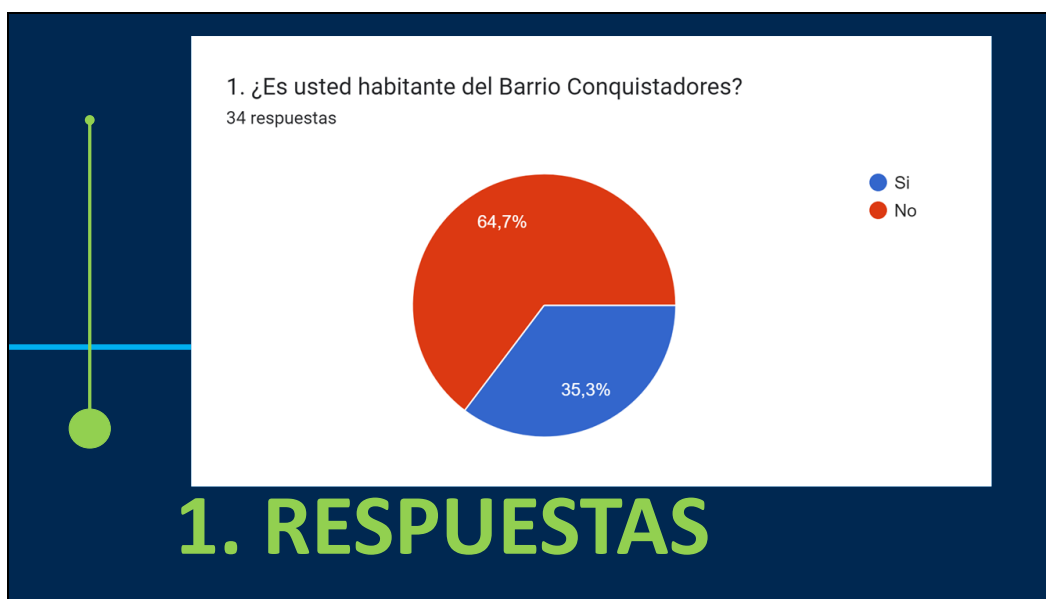


Quienes viven en el sector o visitan este espacio destacan las bondades del proyecto. Los encuestados dieron en general una opinión favorable sobre la importancia del proyecto,

en otro apartado valoran el tipo de intervención urbana realizada, y, por otra parte, en las preguntas abiertas los y las encuestadas resaltaron puntos negativos, lo que indica que también el proyecto debe considerar la participación ciudadana, y abordar estas críticas, con el fin de revisar las posibles mejoras en la ejecución de futuros proyecto a lo largo del tiempo.

De acuerdo con los resultados, el 64,7 de los entrevistados dijeron no ser habitantes del sector de Conquistadores, y el otro 35,3 dijo vivir en la zona.

Figura 25



Pese a las críticas que aún los sectores políticos hacen de este gran proyecto, que se calcula tendría un costo de 4.5 billones de pesos, por lo que es considerado el proyecto más ambicioso de una ciudad y del país, en términos de generación de espacios públicos de calidad, y en la búsqueda de un territorio sostenible y ejemplo a nivel mundial (ver figura

25).

Figura 26

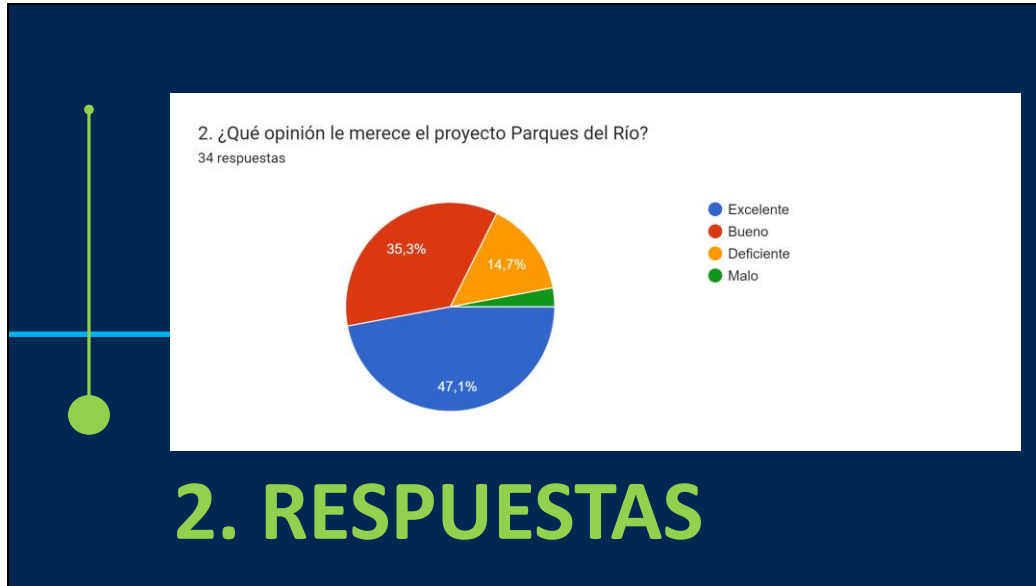
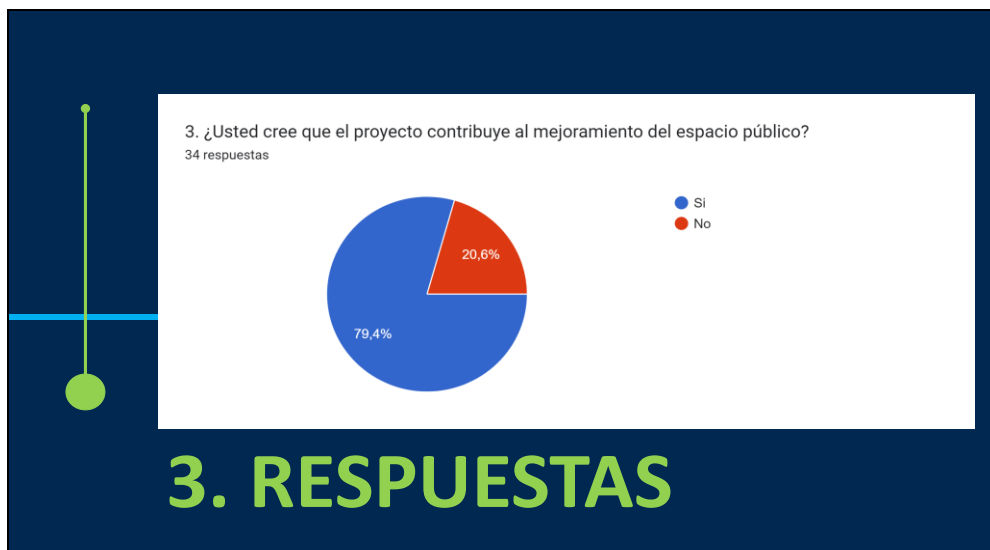


Figura 27



Frente a la pregunta sobre si es un proyecto que aporta a un mejor espacio público, la respuesta fue definitivamente si, con un 79,4 por ciento, frente a un 20.6 que consideró

que no. Y un 70,6 dijo estar de acuerdo con continuar con un modelo de ciudad basado en intervenciones urbanas como esta. Ver figura 27.

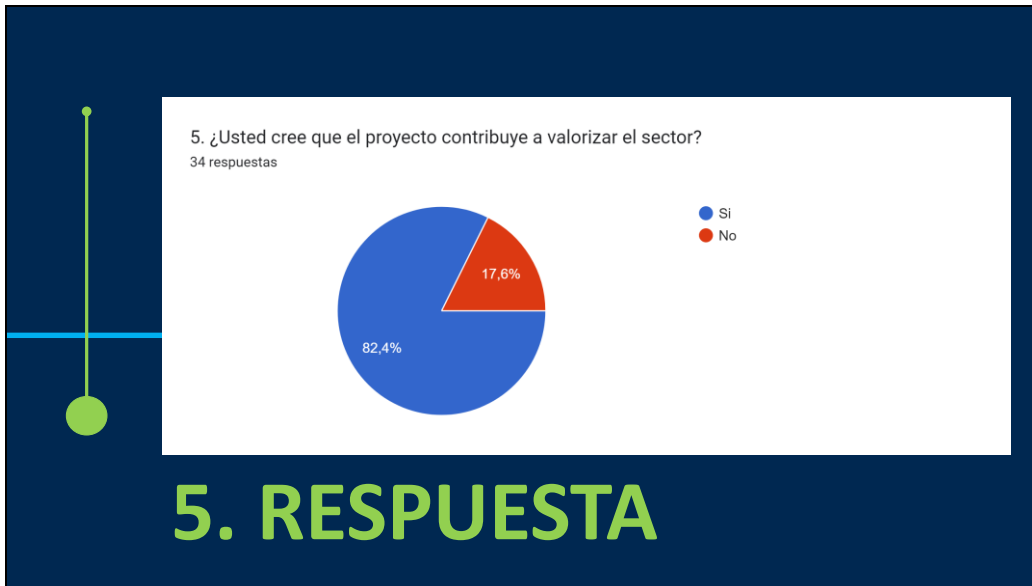
Figura 28



A la pregunta de cómo califica el proyecto, el 47,3 por ciento dijo que era excelente, esta cifra sumada a quienes lo califican de bueno suma un 82,4 por ciento de favorabilidad del proyecto. Sobre la contribución del proyecto a una mejor movilidad, de los entrevistados un 79,6 por ciento estuvo de acuerdo, mientras un 29,4 dijo que no.

Otro de los temas abordados tiene que ver con la valorización del sector luego de la construcción de Parques del Río, a lo que respondieron un 82,4 por ciento de manera positiva. Esta pregunta se plantea teniendo en cuenta que fueron muchos los argumentos dados por diferentes sectores, que aseguraban que esta obra iba a desvalorizar la zona. Es de destacar que los entrevistados coincidieron en afirmar que el proyecto no solo valorizó el sector, sino que es de importancia para la ciudad en general. Es decir, un 82,4% reconfirmó este tema. Ver figura 28.

Figura 29



Al indagar si considera que el proyecto solo beneficia este sector, un 73,5 dijo que no. Lo que podría significar que la intervención urbana trascendió el sector y es considerada de interés común. Ver figura 30 y 31.

Figura 30



Figura 31

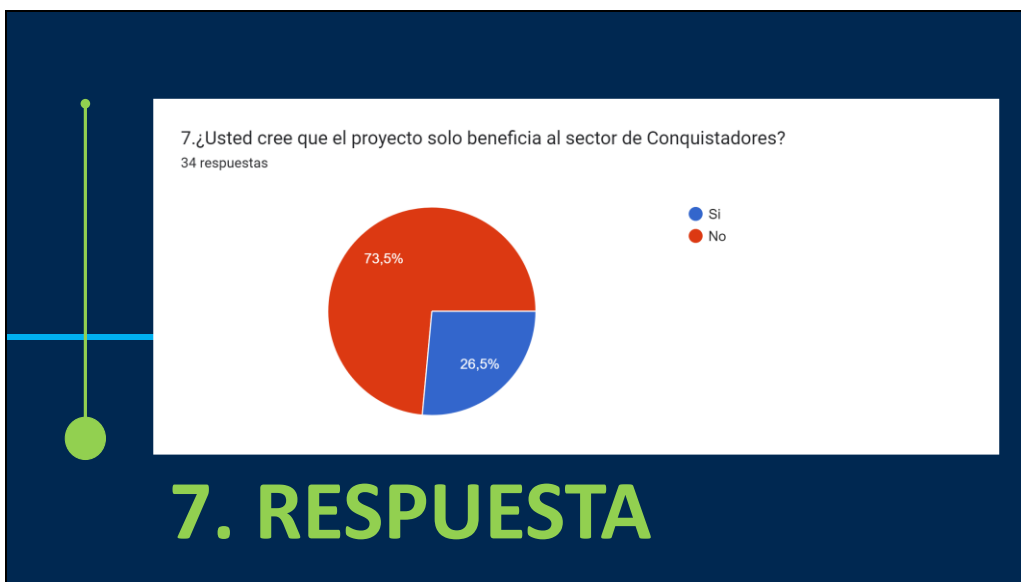
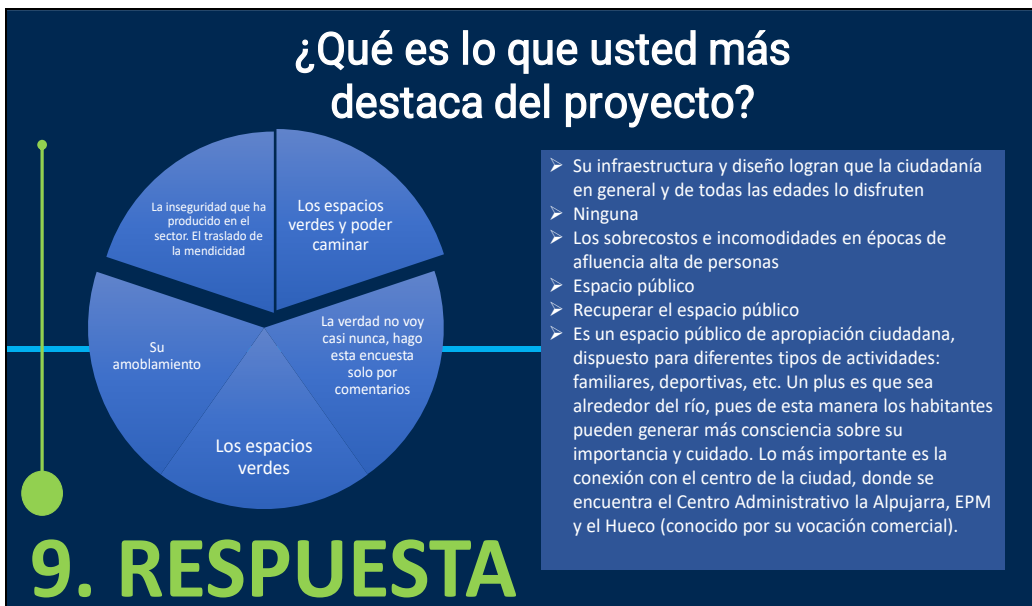


Figura 32



Para los encuestados, Parques del Río es el modelo de ciudad que debería regir en Medellín. Así lo expresa más del 70% de personas consultadas. Ver figura 32.

Figura 33



Más allá de los cuestionamientos al proyecto, la estética es uno de elementos favorables y que destacan los consultados. Además de la importancia que se les da a las posibilidades de apropiación del espacio público. Ver figura 33.

Figura 34



importante destacar que a la última pregunta cerrada el 61.8% dijo ser usuario de este proyecto.

Así se puede ver en la figura 34.

Figura 35.



Figura 36

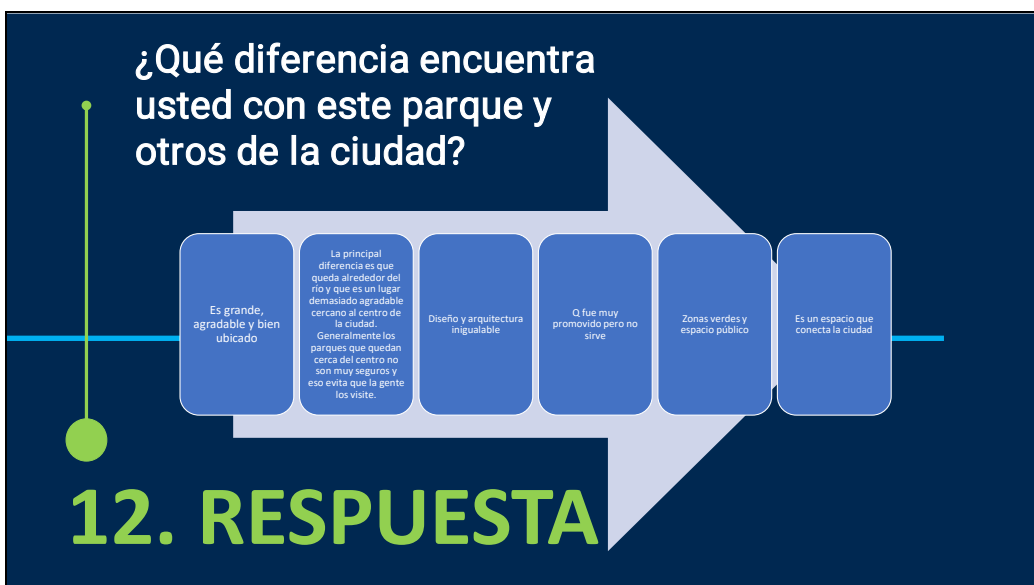


Figura 37.

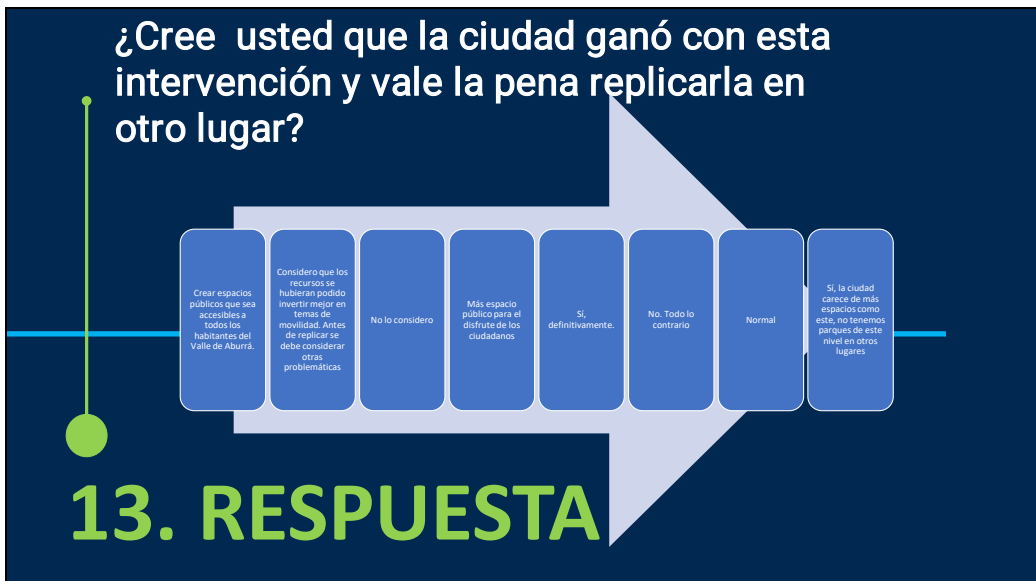


Figura 38



Figura 39



Respecto a las opiniones de los encuestados sobre lo más destacado de este proyecto sobresalen las respuestas de recuperación del espacio público, zonas verdes y los diferentes sitios para el disfrute. Otros relacionan la importancia con la apropiación de este territorio por parte de la ciudadanía, el rescate del río y la conexión con el sector de la Alpujarra.

Una de las mayores críticas son los altos costos de la obra. En muchos casos, al momento de pedir una opinión más abierta, los entrevistados se fueron en elogios, pero no es despreciable, el número de personas que cuestionan las basuras, la mendicidad, la falta de cuidado por parte de la administración municipal, y de quienes no comparten inversiones tan altas, porque consideran que hay otras necesidades más apremiantes.

Sin embargo, se podría concluir que este proyecto tiene una mayor aceptación por parte de quienes diligenciaron la encuesta. Y que podría trasladarse esta pequeña muestra, a

lo que pueda estar pensando un amplio sector de la ciudadanía. El sondeo consultó habitantes del sector y visitantes. El formato de encuesta no incluyó la identificación de quien la diligenciaba, con el propósito de permitir la manifestación libre de su opinión.

Esta fue enviada a través de personas que son habitantes del sector, quienes igualmente, a través de WhatsApp reenviaron el enlace para que quien quisiera diligenciar el formato de Microsoft, tal como se evidencia en los anexos de este documento pudiera realizarlo. De igual manera, las respuestas, tanto de habitantes como de visitantes, evidencian la favorabilidad del proyecto, sin dejar de lado, que hay un grupo que muestra su inconformidad, tal como puede apreciarse en la figura 27.

5. Conclusiones y recomendaciones

Tal como se plantea en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en la Agenda 2030, que pueden observarse en la figura 14, proyectos como el de Parques del Río podrían apuntar en el cumplimiento de los objetivos 3 y 11, y ser incluido como parte de las estrategias para la sostenibilidad de los centros urbanos, porque ofrecen espacio público, tan escaso para el Distrito Medellín, que está por debajo de la media internacional.

Figura 40.
Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que son de aplicación universal



Fuente: Informe ODS (Naciones Unidas, 2022)

En primer lugar, es importante destacar que el proyecto tiene una característica especial, que ha permitido una apropiación de la comunidad aledaña y del resto de la ciudad, bastante particular. Es decir, quien decide ir a Parques del Río está dispuesto a una experiencia activa, pero al igual a una pasiva. Allí no encuentra un espacio definido para hacer una actividad específica. Este es uno de los valores propios del Parque, en el que los visitantes, por iniciativa propia, definen qué actividad realizar entre ellas caminar, o

sencillamente contemplar el paisaje o el río. Los resultados y su análisis llevan a proponer estrategias de generación de nuevos espacios públicos que no sólo mitiguen el déficit, sino que también integren los existentes, el sistema de transporte masivo y los equipamientos con la población sin importar su localización en el territorio, en aras de la equidad territorial, al llevar la vida urbana lo más cerca posible de la vivienda.

Otra de las características que se destacan del proyecto es que se sale del modelo de ciudad americano que privilegia el automóvil, en este caso se está dando una mayor importancia a la movilidad activa y sostenible. Incluso hay quienes aseguran que Parques del Río es el fin de la era del automóvil (Monsalve, 2018). Mientras otros aseguran que para lo que no sirvió Parques del Río, fue para mejorar la movilidad en la ciudad. Es claro que la ciudad viene en una constante de planeación del espacio público y para ello ha realizado diferentes proyectos y programas desde hace más de 25 o 30 años. Y así lo advierte el arquitecto Jorge Pérez Jaramillo, quien asegura que: “Parques del Río no es una obra, es una estrategia de desarrollo de Medellín, es un elemento que hace parte sustancial de un nuevo modelo de ciudad y de un plan de ordenamiento territorial” (Pérez Jaramillo, 2015).

Desde los años 90 la ciudad ha visto los grandes cambios en la ocupación del territorio, que ha impactado las zonas periféricas con la llegada permanente de víctimas afectadas por el desplazamiento forzado como consecuencia de la guerra generalizada que ha padecido el país. Además, de quienes en busca de mejores oportunidades en la ciudad han ocupado de manera indiscriminada las montañas. Que además indica que el territorio no aguanta más expansión hacia las laderas y, que por el contrario debe comenzar un proceso de crecimiento hacia adentro y hacia el centro, que le garantice ser un territorio

compacto. (Área Metropolitana del Valle de Aburrá-UPB, 2012)

Es de resaltar que Parques del Río no es un proyecto que surgió en un Plan de Desarrollo, éste estaba contemplado en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) 2006 y luego se avanzó en el de 2014 donde se hace referencia a una línea base del año 2012, en el que índice de espacio público efectivo por habitante municipal era de 3,93 m². Cifra que resultó del incremento de 0,53 m²/hab del año 2006 al 2012; un aumento bastante bajo al proyectado por los planes anteriores. Este dato incluye: “parques cívicos, plazas, zonas verdes efectivas y miradores panorámicos, adicionalmente, se contabilizan dentro de este indicador las áreas libres de los equipamientos, y las áreas privadas de uso público, que cumplen con las condiciones de accesibilidad para todos” (POT Acuerdo 48 , 2014). Lo que, por lo demás, dejó sin piso la meta que se tenía prevista para el 2020, que era de 10m². (Medellín Cómo Vamos?, 2010)

Los proyectos realizados desde finales del Siglo XX y la primera década del siglo XXI no solo han fortalecido la construcción de una ciudad más resiliente y en camino a ser sostenible, como lo ha reconocido la comunidad internacional, si no que se ha convertido en referente para otras ciudades del mundo.

Es innegable que Medellín es una ciudad cuya peatonalización de algunos sectores como Carabobo, el Parque Lleras, el sector de Provenza, la extensión de las ciclorrutas, las propuestas de movilidad sostenible, los metrocables y el futuro metro ligero de la 80, entre otros, son proyectos que ofrecen calidad de vida a las personas porque disminuyen los tiempos de desplazamiento, y a la vez se generan espacios de calidad y se promueve la movilidad limpia y por supuesto se apunta a una ciudad sostenible. En este sentido, el

proyecto Parques del Río, tal como se ha destacado a lo largo de este estudio, se convierte en un caso propio de adoptar e incluir en los futuros proyectos de urbanismo que apuntan a visibilizar el modelo de ciudad que se proyecta en un corto y mediano plazo. Es también acercarse a cumplir con uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, como es el aumento del índice de espacio público por habitante, una urgencia y exigencia que tienen todos los gobiernos. **Ver diapositiva #31, pág. 82.**

Esta intervención urbana transformó un área ubicada en el corazón de la ciudad, en un espacio público digno y de calidad, concebido para promover la sostenibilidad, la inclusión social y el desarrollo económico, así lo corrobora el arquitecto Alejandro Carvajal: Este espacio ha tenido un gran impacto. De un lado tiene poca oferta comercial y los espacios no tienen un uso definido. La gente puede irse a hacer lo que quiera. Su valor está en la apropiación del espacio por parte de la gente: hacen picnic, yoga, duermen, bailan, hacen aeróbicos, juegan los niños, es un espacio que la gente los usa de diferentes formas (Carvajal, 2023).

De acuerdo con la literatura existente sobre el proyecto, es claro que esta iniciativa no es producto de la improvisación. Es una obra que se tiene pensada desde hace varios años y hace parte del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) desde la modificación que se hizo en 2006, y en el que aparecen varios de los proyectos que han sido motivo de reconocimiento internacional de la ciudad. Incluso nombrada como la más innovadora del mundo, y que de acuerdo con la hipótesis planteada, sobre si este megaproyecto de ciudad apunta a un modelo de ciudad sostenible y con la generación de espacio público de calidad y desestimula del uso del vehículo, podría considerarse como una propuesta de largo aliento y de largo plazo para convertir este territorio, no solo el Distrito Medellín, sino el Valle de

Aburrá, en un valle de vías soterradas y crecimiento del espacio público para la ciudadanía.

Ver diapositiva #28 página 80, para conocer la opinión de la ciudadanía sobre la favorabilidad del proyecto.

La motivación de este proyecto ha sido configurar una ciudad con más espacio público, una movilidad sostenible y una mejor calidad de vida de las personas. Y pese a que algunas administraciones no contemplaron la continuación de la obra, el camino sigue trazado, e incluso la actual administración le apuesta a entregar a los barrios de estratos bajos mejor espacio público. (Ver figura 27).

El desarrollo de la ciudad y la capacidad de expandir su desarrollo a los demás municipios del Valle de Aburrá, bajo la premisa de hacer de esta ciudad ejemplo de sostenibilidad, tiene una larga historia que viene siendo aplicada en cada una de las administraciones, desde 1998, con la Ley 9. El entonces alcalde Juan Gómez Martínez, en su administración denominada “Por una Medellín más Humana”, definió por primera vez el espacio público y planteó estrategias e inversión con el fin de crear sitios de diversión y recreación. Otro antecedente importante es la formulación del primer POT de Medellín. Es en esa misma administración cuando se formula el primer POT, aunque aún este carecía de un modelo de futuro, se convirtió en el instrumento más importante de planificación del territorio.

Es en 2001, cuando se inicia una concepción de planificación a largo plazo del territorio. La siguiente administración municipal 2004-2007 formula la primera modificación al POT y bajo el acuerdo 046 de 2006, y surgen los Proyectos Urbanos Integrales (PUI) y otras obras que se mencionaron anteriormente, y que también hicieron

parte de la administración siguiente: 2007-2011. (Pérez Jaramillo, Medellín, Urbanismo y Sociedad, 2019)

Para 2012, “Medellín, un hogar para la vida” el espacio público se concibió como un derecho de los ciudadanos a la ciudad y la equidad. “En 2016 “Medellín cuenta con vos” no manifiesta un real interés en el espacio público, y concibe el transporte público como el principal método de mitigación de brechas sociales; mientras que el actual plan de desarrollo “Medellín futuro” traza en sus objetivos estratégicos el aumento del indicador a través del mejoramiento de los sectores de desarrollo urbano espontáneo y deficitario”. (Pérez Jaramillo, Medellín, Urbanismo y Sociedad, 2019).

Parque del Río se formula como una reconciliación con el río y vuelve los ojos a él. Este es un tema importante de destacar, porque luego de permitir que el río, que atraviesa los 10 municipios que conforman el Valle de Aburrá, llegara a su máximo deterioro, esta propuesta permite que la ciudadanía hoy pueda observarlo y disfrutarlo. Esto lo confirman las personas que diligenciaron la encuesta-sondeo cuando afirman que: lo más destacado del proyecto es la recuperación del espacio público, zonas verdes y los diferentes sitios para el disfrute.

Frente a la pregunta si la ciudad camina hacia un futuro de la sostenibilidad, no es posible garantizarlo, pero si es posible identificar en los proyectos ejecutados, que es un territorio que difícilmente podría involucrar frente a esta tendencia. Si bien en la anterior administración este tema no fue la prioridad, la administración actual retomó la ejecución del proyecto Parques del Río Norte, con el propósito de mitigar el déficit de espacio público en estas zonas.

Terminar el proyecto no parece tan seguro. El costo de esta obra suma más de 4.5 billones de pesos y los recursos no parecen estar disponibles, las voluntades políticas tampoco. De igual manera, es importante identificar si este tipo de proyectos conversan con el modelo de ciudad que se ha venido construyendo a lo largo de las últimas dos décadas.

En primer lugar, se contempla que no continuarlo es interrumpir un proceso que avanza en una clara dirección de planificación territorial, y que podría correr el riesgo de un retroceso en los temas de urbanismo social, moderno y sostenible en la ciudad.

En segundo lugar, si este tipo de proyectos no hacen parte del modelo de ciudad que se está ejecutando, la planeación de la ciudad seguirá de la mano de los intereses particulares y gregarios que no tendrá en cuenta la planeación y mucho menos la sostenibilidad del territorio. Además, porque se estaría dejando de lado la planificación que se viene realizando en los POT de 1999, 2006 y 2014.

En último lugar, se trata de comprender si un proyecto de las dimensiones de Parques del Río puede ser el modelo para replicar no solo en los diferentes puntos de la ciudad de Medellín, a lo largo del Río Aburrá, sino como modelo para replicar a lo largo de todo el territorio metropolitano. Lo cual podría recuperar para cada uno de los municipios del Valle de Aburrá el espacio público tan escaso en estos territorios y el río, que, pese a todo el monitoreo y algunas adecuaciones y reparaciones, requiere con urgencia la intervención de más de 50 puntos críticos a lo largo del cauce, que de no hacerse causará mayores problemas a los municipios, que son los llamados a encargarse de su porción del río.

Referencias bibliográficas

Alcaldía de Medellín. (2006). *Acuerdo Municipal 046 - Plan de Ordenamiento Territorial.*

Medellín .

Alcaldía de Medellín. (2008). *Plan de Desarrollo Medellín Solidaria 2008-2011.* Medellín.

Alcaldía de Medellín. (2012). *Plan Todos por la Vida 2012-2015.* Medellín.

Alcaldía de Medellín. (2014). *Presentación Parques del Río.* Obtenido de

https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlanDeDesarrollo_0_16/Publicaciones/Shared%20Content/Documentos/2014/PresentacionParquesRioMedellin_servidores.pdf

Alcaldía de Medellín. (2014). *Plan de Ordenamiento Territorial (POT).* Medellín.

Alcaldía de Medellín. (2023). *Lineamiento de la Política Primero el Espacio Público.*

Medellín: Dirección de Planeación.

Alcaldía Distrito Medellín. (2021). *Diagnóstico y Estudios. Espacio Público y*

Centralidades. Sistema Estructurante. Medellín.

Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (1995). Acuerdo #30. *El Río Medellín como*

Hecho Metropolitano. Medellín.

Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2013). Acuerdo Metropolitano #22 de octubre 24.

Por el cual se declara como Hecho Metropolitano el proyecto Parques del Río.

Medellín.

Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2021). *Plan Estratégico Metropolitano de*

Ordenamiento Territorial (Pemot) 2020-2032. Medellín: Amva.

Área Metropolitana del Valle de Aburrá & Universidad Eafit. (2011). *BIO 2030 Plan*

Director de Medellín y el Valle de Aburrá. Medellín: Universidad EAFIT.

Área Metropolitana del Valle de Aburrá & UPB. (2012). *Plan Estratégico Metropolitano de Vivienda y Hábitat con Perspectiva Ambiental*. Medellín: UPB.

Birch, E. (2016). *La hoja de ruta de la Nueva Agenda Urbana para la planificación del desarrollo urbano espacial: tangible, práctica y medible*. New York: Naciones Unidas.

Carvajal, A. (20 de 4 de 2023). El modelo de ciudad. (F. P. Cardona, Entrevistador)

Carvalho, D. (22 de 05 de 2015). ¿Modelo de ciudad? *Revista Semana*.

Cepal. (2012). *La urbanización presenta oportunidades y desafíos para avanzar hacia el desarrollo sostenible*. Obtenido de Notas de la Cepal No. 73:

<https://www.cepal.org/notas/73/Titulares2#:~:text=Am%C3%A9rica%20Latina%20es%20la%20regi%C3%B3n,un%2080%25%20en%20zonas%20urbanas>.

Cepal. (2017). *Desarrollo sostenible, urbanización y desigualdad en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile.

Cepal. (2019). *Planificación Territorial para el Desarrollo Sostenible en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.

CIDEU. (2020). *Programa de Mejoramiento Integral de Barrios – PMIB – Caso Juan Bobo*. Obtenido de Blog de Cideu: <https://www.cideu.org/proyecto/programa-de-mejoramiento-integral-de-barrios-pmib-caso-juan-bobo/>

Concejo de Medellín. (2015). Acta 705 Sesión plenaria. Intervención Jorge Pérez Jaramillo y Juan Felipe Campuzano. *Presentación del proyecto Parques del Río*. Medellín.

Concejo de Medellín. (2019). Plenaria 727 Parques del Río. Medellín.

Congreso de la República. (2013). Ley 1625 de Áreas Metropolitanas. Bogotá D.C.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2018). *Censo Nacional de Población y Vivienda*. Bogotá D.C.

Díaz, M. S. (2016). Las relaciones entre la movilidad y el espacio público. Trasmilenio en Bogotá. *Revista de Arquitectura*, 18 (1), 126-139.

Dupla Legal. (2018). *El espacio público proyectado en la ciudad de Medellín, una afectación disfrazada de Uso del Suelo*. Medellín.

Echeverri, A. (2023). No es que tuviéramos una ciudad perfecta, pero íbamos por un camino. *El Colombiano*, Obtenido de <https://www.elcolombiano.com/medellin/entrevista-a-alejandro-echeverri-director-urban-eafit-habla-sobre-planificacion-y-urbanismo-en-medellin-LD21119552>

González, L. F. (2007). *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos 1775-1932*. Medellín: Universidad Nacional.

Instituto de Estudios Urbanos, IEU. (2020). *Desafíos del espacio público latinoamericano en tiempos de pandemia*. Bogotá D.C: Universidad Nacional de Colombia.

Korea.net. (09 de 07 de 2019). *KOREA.net*. Obtenido de Reporteros Honorarios: <https://spanish.korea.net/NewsFocus/HonoraryReporters/view?articleId=172637>

La Creativa del Río. (2015). *Parques del Río. Análisis de la situación*. Obtenido de <http://lacreativadelrio.blogspot.com/2015/04/1-analisis-de-la-situacion.html>

Lefebvre, H. (2017). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Capitan Swing.

Macías V., A. (2014). Crecimiento, desigualdad y pobreza: estado de la cuestión. *Revista de Economía Institucional*, 101-126. Bogotá D.C: Universidad Externado de Colombia.

Marcos, M. (2016). *Jane Jacobs y la humanización de la ciudad*. Obtenido de Plataforma Urbana: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/05/04/jane-jacobs-y-la-humanizacion-de-la-ciudad/>

Medellín Cómo Vamos? (2010). Mesa de trabajo cerrada sobre Espacio Público. Medellín.

Melguizo, J. (04 de 2011). El Urbanismo social de Medellín. *Presentación en su visita a Costa Rica*. San Jose de Costa Rica.

Molano Camargo, F. (2016). El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea1. *Revista Folios (44), Universidad Pedagógica Nacional*, 3-19.

Monsalve, S. (2018). Parques del río representa el fin de la era del Automóvil. *Hábitat y Desarrollo urbano*.

Montezuma, R. (2011). Nuevos Retos de la Movilidad Contemporánea. *Del Transporte a la Movilidad Sostenible*. Lima, Perú: Alcaldía de Lima.

Montoya, J. (2023). *Ciudades sostenibles*. Obtenido de Desarrollo Sustentable:

<https://www.desarrollosustentable.co/ciudades-sostenibles-todo-lo-que-necesitas-saber/>

Montoya, N. (2014). *Urbanismo social en Medellín: una aproximación a partir de la utilización estratégica de los derechos*. Medellín: Instituto de Estudios Políticos.

Naciones Unidas. (2015). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Obtenido de:

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

Naciones Unidas. (2022). *Paz, dignidad e igualdad en un planeta sano*. Obtenido de

<https://www.unfpa.org/data/world-population-dashboard>

ONU Habitat. (2018). *Claves para el espacio público*. Obtenido de:

<https://onuhabitat.org.mx/index.php/claves-para-el-espacio-publico#:~:text=El%20espacio%20p%C3%ABlico%20se%20hace,la%20cultura%20y%20el%20patrimonio.>

ONU Hábitat. (2020). *La Nueva Agenda Urbana*. New York: Centro Urbano.

ONU-Habitat. (2022). *El Fenómeno de la Gentrificación*. Obtenido de

<https://onuhabitat.org.mx/index.php/el-fenomeno-de-la-gentrificacion#:~:text=La%20gentrificaci%C3%B3n%20sucede%20cuando%20un,de%20las%20%C3%A1reas%20de%20intervenci%C3%B3n.>

Padilla Galicia, S. (2009). *Temas de sustentabilidad en el urbanismo contemporáneo*.

Obtenido de Revista Unam:

<https://www.revista.unam.mx/vol.10/num7/art39/int39.htm>

Palacio, J. D. (2 de 05 de 2003). Esquemas Asociativos. (F. Palacio Cardona, Entrevistador)

Palacio, J. D. (18 de 04 de 2023). Articulación de Parques del Río y las vías 4G. (F. Palacio Cardona, Entrevistador)

Pérez Jaramillo, J. (2015). *Presentación del proyecto Parques del Río*. Medellín.

Pérez Jaramillo, J. (2019). *Medellín, Urbanismo y Sociedad*. Medellín: Turner Publicaciones.

Portafolio. (2011). Colombia, con menos metros de espacio público por habitante. *Portafolio*, (2).

Posada, J. J. (05 de 04 de 2015). Movilidad será más fácil con Parques del Río. *El Colombiano*.

Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. (2021). *Del Espacio Público Efectivo al Espacio Público Equitativo*. Medellín.

Suárez Vélez, L. F. (2021). Parques del Río, espacio para la vida y la equidad. *Al Poniente*.

Universidad Jorge Tadeo Lozano. (2018). *En Bogotá los pobres gastan el 16% de sus ingresos en moverse*. Obtenido de Utadeo:

<https://www.utadeo.edu.co/es/noticia/destacadas/home/1/en-bogota-los-pobres-gastan-el-16-por-ciento-de-sus-ingresos-en-movilizar-se-paul-bromberg>

Uribe, C. M. (2015). Plenaria Parques del Río. Medellín: Concejo de Medellín.

Wikipedia. (2020). *Demografía de Medellín*. Obtenido de

https://es.wikipedia.org/wiki/Demograf%C3%ADa_de_Medell%C3%ADn