

¿MEDELLÍN, UNA CIUDAD SIN PARQUES DEL RÍO? UNA CIUDAD APLAZADA PARA LA VIDA

por

Jorge Pérez Jaramillo

Arquitecto y planificador colombiano.
Integrante del Comité Directivo Regional
de *World Urban Parks*

RESUMEN

Medellín, es un valle urbanizado a lo largo del río Aburrá y su entorno natural, una geografía de montañas, quebradas y agua. El río que ha sido territorio de infraestructuras, frontera que divide, limita y segrega la sociedad. La ciudad evoluciona hacia un hábitat en que el río integra, conecta e inspira la regeneración urbana. Este texto analiza el proceso de planeación y gestión reciente, que representa la evolución espacial de un territorio fragmentado y conflictivo, a través de planeación colectiva y de largo plazo, que celebra el agua y la vida. Igualmente, plantea interrogantes sobre los retos vigentes para un cambio inteligente frente al calentamiento global, en un contexto de creciente urbanización, con gran inequidad, segregación y pobreza, hacia una aglomeración metropolitana integrada, a través de planeación multiescalar y proyectos catalíticos.

PALABRAS CLAVE

Planeación y urbanismo. Gestión urbana. Innovación. Equidad. Cambio Climático. Sostenibilidad

Introducción

El proceso urbano de Medellín, su desarrollo territorial y urbanístico a lo largo del siglo anterior y especialmente durante las décadas recientes, evidencia cómo ha sido posible asumir complejísticas y conflictivas condiciones de urbanización, a partir de la construcción colectiva de formas de planeación e intervención sobre la ciudad, avanzando de manera consistente en un camino de formación de una sociedad, que promueve una urbanización incluyente con fomento de la convivencia y la vida pública, como condiciones esenciales para la vida.

El caso Medellín, ejemplifica experiencias con la planeación y la gestión urbana, social y territorial, que han evolucionado y han sido instrumentos para construir un proyecto ciudadano a largo plazo que, basado en acuerdos sociales y cívicos, permite tener visión

compartida, continuidad en políticas y procesos y así, obtener resultados transformadores de la vida pública en el contexto de una democracia municipal.

La atención mundial sobre la experiencia de la ciudad a lo largo de las últimas décadas, expresada mediante premios, investigaciones y diversas valoraciones, entre las cuales se destaca el reciente premio Lee Kuan Yew World City Prize 2015-2016, se justifica, en tanto el proceso ciudadano de las tres últimas décadas, constituye un referente inspirador, para comprender la magnitud del reto que el mundo enfrenta hoy, ante la expansión de la urbanización, el calentamiento global y los conflictos urbanos, tanto como los muy difíciles interrogantes que la pobreza y la inequidad crecientes nos están planteando, en busca de construir un planeta viable hacia el futuro.

La recepción del premio en julio 2016 en Singapur, representa de manera especial, cómo Medellín pasó de ser una sociedad aislada por la comunidad global, a una ciudad que comparte experiencias y dificultades con liderazgo internacional. Fue ocasión para que las autoridades de Medellín, anunciaran la apuesta por la continuidad de la agenda de la ciudad, honrando los logros de una ciudadanía que con resiliencia y alto grado de compromiso cívico, superó su peor crisis.



Premio Lee Kuan Yew World City Prize, Singapur 2015-2016, otorgado a Medellín. Comisión de la ciudad e integrantes del jurado. Adaptado de: Urban Redevelopment Authority. (2016). Announcement of 2016 Prize Laureate. Recuperado 20 de febrero de 2017, a partir de http://www.leekuanzeworldcityprize.com.sg/gallery_2016_laureate.htm

El río como elemento estructurante del territorio metropolitano de Medellín

En este contexto, la transformación del río Aburrá Medellín, ha sido objeto de trabajo y controversias. Durante décadas, Medellín y su aglomeración metropolitana, definieron su forma urbana usando el río como periferia funcional, como cloaca general a cielo abierto y como corredor para los modos motorizados de movilidad. Esto hizo que el río sea hoy una fractura urbana, un elemento que a manera de “no lugar” divide la ciudad a lo largo del valle y una frontera para la integración de la ciudadanía.

En los años 2001-2003, el Alcalde Luis Pérez G. promovió un cuestionado proyecto de intervención sobre el cauce, que buscó modificar la sección del canal y habilitar su posible navegabilidad, proyecto que luego de diversos análisis técnicos y legales por parte de la autoridad ambiental, no tuvo continuidad. Igualmente, propuso la construcción de un viaducto como autopista elevada a lo largo de toda la metrópoli, que habría consolidado la idea de una ciudad configurada como un corredor multimodal, inspirado en la ingeniería de tránsito, que habría convertido definitivamente al río, en la gran fractura urbana y a Medellín en una ciudad irremediablemente dividida.

En contraste con esta noción funcionalista y de la ingeniería de tráfico adoptada históricamente como modelo para el desarrollo de Medellín, que como decía nuestro maestro urbanista Carlos Julio Calle hizo que “Medellín no tuviera plan vial, sino que fuera en sí misma un plan vial”, siempre existieron ideas alternativas, de inspiración humanista y mayor integralidad social y ambiental, que planteaban la idea de integrar el río a la ciudad, como un parque lineal, como un espacio natural para la vida pública. Esta propuesta, planteada inicialmente en 1942 por el maestro Pedro Nel Gómez, así como también por el arquitecto Jean Wolff, fue desechada muy temprano por los poderes imperantes en la ciudad y tras los planteamientos de canalización del río y su conversión en un corredor multimodal de tráfico motorizado y de especulación del suelo, la segregación del ámbito del río de la vida ciudadana, fue definitiva con la adopción del modelo de ciudad del Plan Piloto Regulador de Medellín en 1950.

Recientemente, sin embargo, Sergio Fajardo en los inicios de su alcaldía en 2004, a partir de estudios que venía estructurando el Arq. Horacio Valencia en EPM, evaluó ofrecerle a la ciudad como regalo conmemorativo de los 50 años de existencia de Empresas Públicas de Medellín EPM, la construcción de un parque lineal y de movilidad en la denominada centralidad metropolitana aledaña al Centro Cívico. El proyecto fue descartado entonces por razones prácticas y se definió invertir estos recursos en la construcción de diez nuevos colegios de

calidad. Los estudios sobre el parque continuaron, y en el año 2007, el gobierno de Alonso Salazar, comprometió en su campaña explorar la posibilidad de construir el proyecto en el sector de la Centralidad Metropolitana, donde hoy se está construyendo la fase 1, para lo cual, ya como Alcalde, tras un viaje a Santiago de Chile, con gran entusiasmo acordó un convenio de estructuración por la vía de una concesión urbana con la Cámara Colombiana de la Infraestructura CCI, teniendo como referente el sistema construido en Santiago de Chile para el entorno del río Mapocho. Ampliamente discutido, el proyecto formulado fue desestimado entonces, por la estructura propuesta para la concesión.

En este contexto, como producto representativo de diversos estudios y de la planeación de estos años, el Alcalde Salazar lideró conjuntamente con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, la formulación del Plan Director BIO2030, que complementó las Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial adoptadas en el 2006, que de manera consecuente con el POT vigente y otros planes, fortaleció el escenario del río como el ámbito más estratégico para el crecimiento de la ciudad y prefiguró su transformación con el proyecto del parque del río como estructura fundamental para el hábitat metropolitano y urbano. Mediante el Acuerdo Metropolitano 13 del 28 de octubre de 2011 de la Junta Metropolitana, el Alcalde Alonso Salazar como su Presidente, persistió en la idea del parque sobre el río con el plan BIO2030, adoptado como normatividad metropolitana al finalizar el gobierno, justo en los días finales del debate electoral para la sucesión. Al adoptarlo como Acuerdo Metropolitano, proyecto estratégico y estructurante de la ciudad y el valle de Aburrá, el entonces denominado Parque Vial del Río, fue definido como norma obligatoriamente general metropolitana, vinculante para el ordenamiento territorial, con lo que se convirtió en origen directo del proyecto Parques del Río, actualmente en construcción.

Es notable cómo durante la campaña electoral del año 2011, el río y su evolución hacia un parque, fueron objeto del debate ciudadano y electoral, y los candidatos de entonces, especialmente Aníbal Gaviria y Federico Gutiérrez (actual Alcalde de Medellín), promovieron explícitamente su construcción, en franco contraste con la propuesta de viaducto de segundo piso, planteada nuevamente entonces por el candidato Luis Pérez G.

Algunos antecedentes sobre el proyecto Parques del Río son los siguientes:

- 1998-1999. Estudios realizados por Carlos Julio Calle para el POT, con directrices para hacer realidad el gran propósito de la ciudad compacta integrando el río a la ciudad.
- 2004-2006. El proyecto es formulado por EPM para la margen derecha, tramo Puente Guayaquil hasta calle San Juan, como oferta para la ciudad por los 50 años de la empresa.

Hacia una región de ciudades, Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial del valle de Aburra, Acuerdo Metropolitano #15 de 2006, Alcalde de Medellín y Presidente Junta Metropolitana, Sergio Fajardo V., Director Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Ricardo Smith Q.

- 2009-2011. Convenio Alcaldía de Medellín con CCI y URBAM - EAFIT para estructurar Parque Lineal como concesión. Plan Director BIO2030, Acuerdo Metropolitano #13 de 2011, Alcalde de Medellín y Presidente Junta Metropolitana, Alonso Salazar J., Director Área Metropolitana del Valle de Aburrá AMVA, Mauricio Faciolince.
- 2011. Campaña electoral de Aníbal Gaviria Correa, Programa de gobierno propuso priorizar la revisión del POT y el desarrollo del proyecto y en el Plan de Desarrollo Un Hogar para la Vida se definió la ejecución.
- 2012-2014. Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín 2014-2017, Acuerdo 48 de 2014 y sus decretos complementarios, con los Macroproyectos del río.
- 2013. Concurso Público Internacional de Urbanismo, Paisajismo y Arquitectura Parques del Río.
- 2013-2015. Contrato de estudios y diseños de Urbanismo, Paisajismo, Arquitectura e Ingeniería, derivados del concurso. Licitación y ejecución de estudios y diseños de ingeniería, 2013-2015. Licitación de obra, 2014-2015. Inicio de obras fase 1ª-costado occidental y formulación del PIMO Plan Integral de Manejo de Obra, 2014-2015. Estructuración y creación de la Sociedad Parques del Río por la Alcaldía de Medellín, ISA, EPM y el Metro de Medellín. Inicio de la construcción de la primera fase de Parques del Río en la Centralidad Metropolitana. 2016. Inauguración de la componente occidental e inicio de la construcción del costado oriental de la primera fase del proyecto.

Como se notará, desde la planificación metropolitana y municipal acumulada durante este siglo, avanzar hacia el objetivo definido por el modelo de ciudad compacta que crece hacia adentro, plantea el escenario y el entorno Parques del Río como el fundamento estratégico de la ciudad a renovar. Una Medellín con mejor conectividad ecológica y menor huella, que define el río como su corazón, con nuevos espacios públicos verdes integrados a los cerros tutelares y las quebradas, conectado por corredores de movilidad peatonal y ciclista, complementando la rehabilitación del sistema férreo y de transporte colectivo, que permita reunificar la ciudad hasta hoy dividida por el sistema de infraestructuras del río, hoy no es la prioridad política.

Fomentar una plataforma urbana más incluyente y competitiva para fortalecer la generación de inversión, la dinamización de la economía, el empleo y la base fiscal, con un amplio proceso de renovación urbana, incluyendo la vivienda social como agenda pública privada, no se considera estratégico por nuestra dirigencia.

Urbanizar bien, es la mejor estrategia para asumir el reto del calentamiento global. Una ciudad más compacta y menos expandida, con menor huella ecológica, mejores condiciones de espacio público y accesibilidad para todos, con mejor eficiencia y racionalidad en costos funcionales y de inversión en las dotaciones urbanísticas, con menos distancia entre el hábitat de los ciudadanos y los servicios, que no continúe segregando a la gente con la vivienda social en las periferias, son entre muchos otros factores, sustento del modelo territorial que definió el Plan de Ordenamiento Territorial y fundamento para los Macroproyectos de redesarrollo urbano. En este contexto, Parques del Río, es elemento estructural que define una renovación de fondo para Medellín.

A escala metropolitana, Parques del Río, complementa además grandes apuestas de urbanismo diseñadas a lo largo del río Aburrá, en todos los municipios del valle de Aburrá durante la última década. Diversos concursos de urbanismo que incluyen proyectos metropolitanos como el Parque 3Aguas en Caldas (2006); Centralidad Sur en La Estrella, Sabaneta, Envigado e Itaguí y la Centralidad Norte en Bello que incluye el Parque Metropolitano Tulio Ospina (2007) y el Parque de Los Meandros en Girardota, entre algunos otros proyectos de transformación del corredor del río, que aunque no se han ejecutado, representan una agenda regional y metropolitana con gran potencial para convertir el río Aburrá en el alma del hábitat urbano metropolitano, más sostenible y equitativo. Continuidad, coherencia, articulación regional, así como revitalización de Medellín, son entre muchas otras, condiciones orientadoras del proyecto Parques del Río y el Plan de Ordenamiento Territorial POT de Medellín.

La ciudad, ha emprendido un camino de largo plazo tremendamente ilusionante en busca de una nueva calidad ambiental y el cambio de cultura ciudadana que va a significar contar con los Parques del Río y con el río como sistema urbano redensificado, además de concretar las oportunidades funcionales, económicas y sociales que se van a generar con toda la operación de renovación urbana y el muy avanzado programa de saneamiento del río. Se debe considerar que desde 1981 la ciudad a través de EPM, inició la formulación del programa de saneamiento, que fue puesto en desarrollo hace más de veinte años y que ahora está en la fase final de construcción, con la entrada en operación de la planta de tratamiento Aguasclaras en Bello, al norte de Medellín. Este proceso, ha significado una inversión de recursos aportados por la ciudadanía, superior a 1.7 billones de dólares. La expectativa para los próximos años, es tener un río con un 93% de oxígeno y debería significar, rehabilitarlo y disfrutarlo.

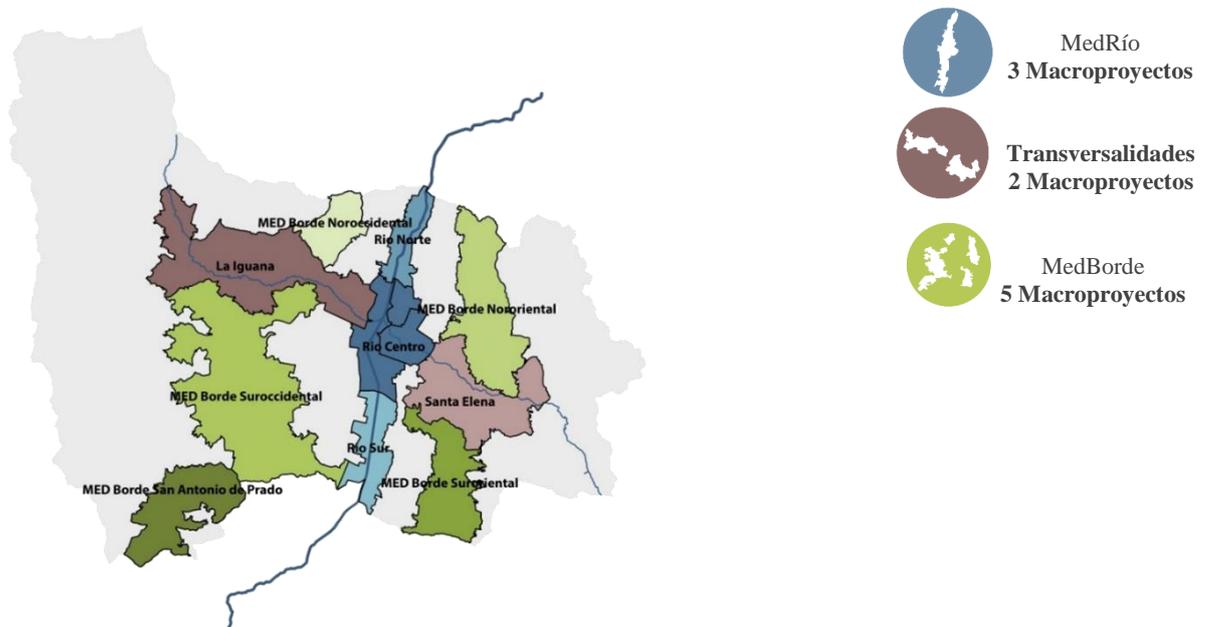
Otra dimensión ambiental muy importante, es la muy crítica situación de calidad de aire que vivimos en el territorio. Frente a sus condiciones geográficas generales, la ciudad enmarcada por un valle estrecho y alargado, tiene condiciones muy delicadas de contaminación, que, ante la dependencia potente de la movilidad motorizada con combustibles fósiles, y su tradición industrial, están generando severas contingencias ambientales y críticos problemas de salud pública. Migrar desde el modelo de movilidad tradicional, hacia la propuesta definida en el Plan de Ordenamiento Territorial, que ha invertido las prioridades hacia la movilidad no motorizada y el transporte público, es una urgencia. Una ciudad compacta y accesible, más integrada y articulada, tanto a escala de Medellín como de la aglomeración metropolitana del valle de Aburrá, es una prioridad y Parques del Río, una estructura ideal para articular los territorios con una verdadera movilidad multimodal, que incluya el “modo gente” peatonal y ciclista, así como los sistemas férreos y motorizados, como integradores funcionales de todos los municipios metropolitanos.

Un sector vital en la concepción del POT y del plan maestro de Parques del Río, es el Macroproyecto Río Norte. A partir de Moravia aguas abajo, el río ya no es un canal, es un verdadero río y atraviesa el territorio con las comunidades que acumulan los mayores déficits. Integrarla a estas comunidades a través del espacio natural público y de movilidad del río, con el Metro, los Metrocables de Santo Domingo y el próximo de El Picacho, así como conectar el río con los equipamientos de la Plaza de Ferias, entre otros elementos, es no sólo vital sino urgente para las comunidades.

La cuenca del río Aburrá, ha sido un objetivo durante los últimos años. Tras décadas de crecimiento hacia el perímetro urbano rural, con la confluencia de proyectos en ejecución por la Alcaldía durante los últimos años como el Cinturón Verde Metropolitano y el Jardín Circunvalar de Medellín, planteados para solucionar las precariedades de comunidades segregadas hacia las periferias durante décadas, que se sumaron a otras acciones sobre la ladera como los Proyectos Urbanos Integrales PUI definidos como prioridad en el POT, el Mejoramiento Integral de Vivienda y las Unidades de Vida Articulada UVA, así como diversos equipamientos sociales de educación, salud, cultura y recreación, más acciones ambientales y de gestión del riesgo sobre el sistema de quebradas y espacios públicos verdes, la ciudad ha invertido gigantescas sumas de dinero tratando de reaccionar. Sin embargo, el sueño de una ciudad que crece hacia adentro sigue aplazado, y Parques del Río, como elemento estructurante de los Macroproyectos Urbanos de renovación urbana de la ciudad, son la alternativa para generar un valle de Aburrá mucho más integrado y articulado para el futuro de todos.

Volver atrás y retomar la tendencia de expansión urbana hacia los bordes y periferias, que induce demandas y presiona los sistemas de movilidad, es una sin salida, que solamente beneficia a la especulación del suelo y a la demagogia populista. Reintegrar la ciudad al centro tradicional, concretar los esfuerzos por la renovación urbana interior, consolidar la red de movilidad pública y no motorizada, fomentar el acceso a la ciudad para las mayorías, entre otras cosas, son elementos estratégicos, objetivo fundamental de Parques del Río y el POT.

El Plan de Ordenamiento Territorial POT, Acuerdo 48/14 vigente desde 2014, es una síntesis de los aprendizajes del laboratorio de ciudad, y recoge la experiencia acumulada durante las últimas décadas. A partir del POT, los próximos años, podrán ser escenario privilegiado para la gestión urbanística y una gran evolución de Medellín. Con el desarrollo de los Macroproyectos urbanos y los proyectos derivados de ellos como Parques del Río y las Áreas de Intervención Estratégica asociadas (ver figura), tenemos una singular y exigente oportunidad para la evolución espacial, funcional y económica de la ciudad, pero sobre todo para avanzar hacia una sociedad y un hábitat más incluyente y equitativo, mayor sostenibilidad ambiental, con un ciclo económico renovador y una agenda regional más estratégica. Concretar el modelo territorial por la vía de la gestión del suelo y los instrumentos de gestión propuestos por la ley y el POT (obligaciones y cesiones, valorización, transferencia y venta de derechos, cobro por plusvalía, entre otros), con herramientas poderosas como la Sociedad Parques del Río, representan una oportunidad y un reto nunca antes visto en la región.



Áreas de Intervención Estratégica, Macroproyectos del Plan de Ordenamiento Territorial POT 2014-2027 de Medellín (Acuerdo 048 de 2014). Adaptado de: Departamento Administrativo de Planeación (2015) Presentación de empalme.

Sin embargo, en contradicción de lo anterior, a pesar de los procesos ciudadanos e institucionales desplegados durante los últimos gobiernos, Medellín, que fue sede del 7° Foro Urbano Mundial y ha sido partícipe de los acuerdos globales suscritos frente al cambio climático, acerca de cómo hacer de la urbanización un camino hacia sociedades más justas, integradas, equitativas y sostenibles, recientemente, a través de sus autoridades, ha suspendido el plan maestro del proyecto Parques del Río. Esto deja a un lado los acuerdos de fondo definidos en el POT y cancela oportunidades interinstitucionales de gestión como la Sociedad Parques del Río (ISA, EPM, Metro de Medellín y Alcaldía de Medellín), como una estrategia excepcional para fomentar la inversión y la dinámica económica y financiar la renovación urbana mediante instrumentos de gestión de suelo complementarios al presupuesto público tradicional.

Al retomar la inercia histórica de la “ciudad aplazada”, mantener el río como un corredor vial y férreo y de paso, a Medellín como una ciudad fracturada por el río que la divide, todos seremos perdedores. Parques del Río, ya no es una prioridad.



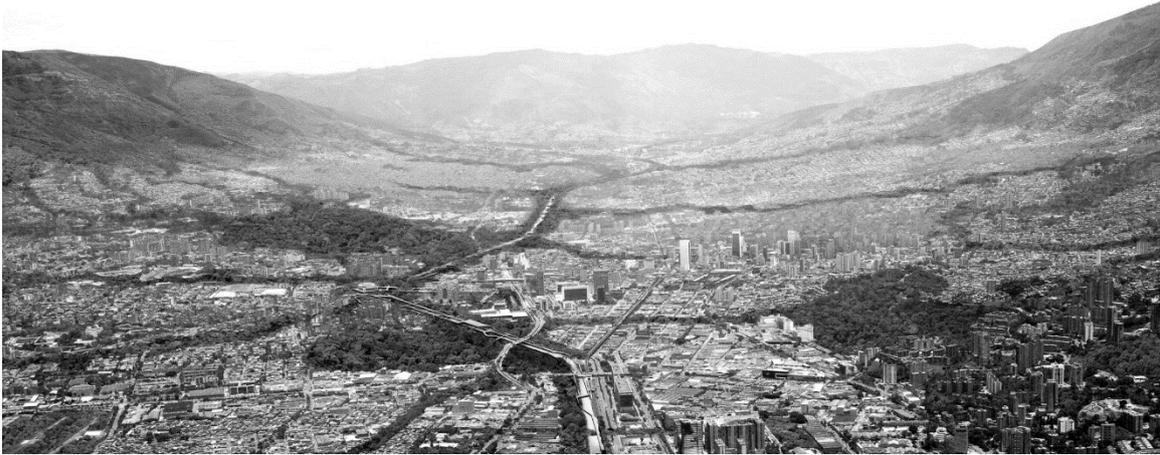


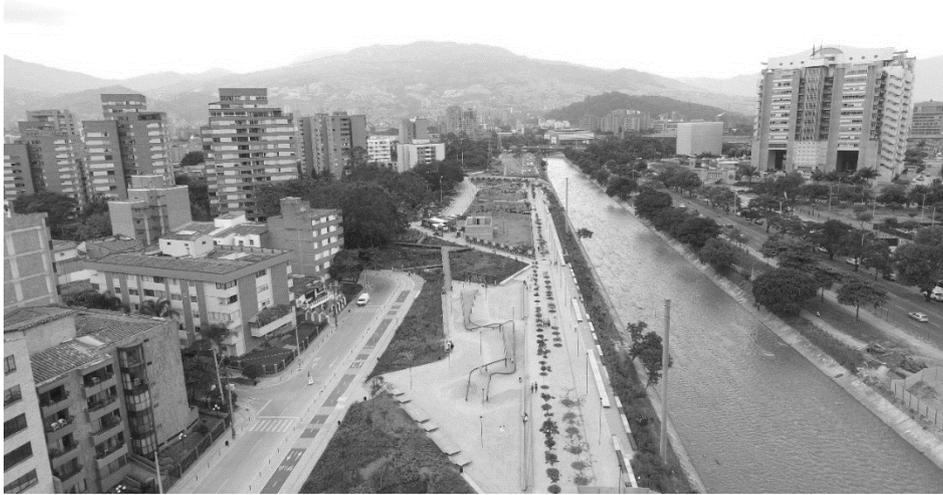
Figura 1. Medellín, ciudad compacta que reconecta su estructura ecológica. Vista aérea desde el sur. Plan Maestro Parques del Río. Proyecto e imágenes de Latitud Taller, concurso público internacional 2013. Adaptado de: Departamento Administrativo de Planeación (2015) Reunión de empalme.

A lo largo de la crisis de las décadas anteriores, nuestra sociedad tuvo la claridad de plantearse grandes preguntas, y con base en ellas, construyó su visión de largo plazo, que, con muchas lecciones aprendidas, nos permitió avanzar más de dos décadas con persistente resiliencia. Las condiciones en que hoy vivimos, con los evidentes progresos sociales generales, traen consigo el riesgo de la autocomplacencia vigente. Hoy enfrentamos tiempos de incertidumbre. Una generación de nuevos líderes, algunos de los cuales no vivieron los peores momentos de crisis de la década de los años 1980, parece haber perdido de vista de dónde venimos, qué hemos construido y cuáles son los riesgos de un retroceso, lo que puede llevarnos a confundirnos en las apariencias de las respuestas alcanzadas, algunas provisionales y otras incompletas, y a que perdamos la capacidad de continuar avanzando en la dirección correcta.

Continuidad, coherencia, apropiada priorización de los problemas a solucionar y un alto grado de resiliencia, ha distinguido el proceso. Medellín vive un momento de verdad para todos, resultado de la corresponsabilidad colectiva frente al camino emprendido años atrás. De nuestra lucidez conjunta para valorar logros y comprender retos y, de nuestra hondura y honradez para gestionar los problemas con liderazgo renovado, derivará en buena medida el avance definitivo de Medellín. Privilegiar la agenda de la ciudad y la región, fortalecer los procesos acumulados honrando lo construido, superando coyunturas, miradas sectoriales, egos y oportunismos, es el camino más estratégico y lo más responsable para todos.

Lo mejor que hemos logrado a lo largo de las últimas décadas, ha sido honrar el proyecto ciudadano sin mesianismos, como una construcción cultural y política de todos. El camino por la equidad y los retos vigentes, nos comprometen a todos para persistir y capitalizar las lecciones aprendidas, y nuevamente, todo dependerá de nuestra claridad y nuestra

generosidad como comunidad. Con el abandono de Parques del Río, surgen grandes preguntas para nuestra ciudadanía y queda mucha incertidumbre sobre el proyecto de ciudad.



Una ciudad y un río renovados para la vida pública. Evolución hacia una ciudad compacta, integrada al espacio natural, con movilidad multimodal sostenible, en un contexto de renovación urbana y nuevos espacios públicos. Imagen de la Centralidad Metropolitana de Medellín hacia el norte, Parques del Río fase 1-A borde occidental primera etapa. Foto tomada por Juan Manuel Uribe P., permiso de publicación. Enero 2017.