

# **Puntos y puntadas para tejer la ciudad... desde un Norte...**

Elementos conceptuales y metodológicos para un Programa de Activación de Núcleos y Corredores a partir de las Estaciones de Tricentenario y Acevedo

Entidad responsable del estudio:

**CENTRO DE ESTUDIOS DEL HÁBITAT POPULAR CEHAP**  
Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín

En convenio con:

**CONSEJERÍA PRESIDENCIAL PARA ANTIOQUIA**

Grupo de estudio:

Coordinadores:

**Arq. María Clara Echeverría R.**  
**Arq. Ebroul Huertas G.**

Equipo profesional:

**Arq. Liliana Gutiérrez O.**  
**Soc. Clara Cristina Ramírez P.**  
**Arq. Luis Fernando González E.**  
**Ec. Jorge Iván Tobón M.**

Equipo auxiliar:

**Dib. Arq. Margarita María Ortíz A.**  
**Dib. Arq. Oscar Alejandro Correa C.**  
**Secr. y Edic. Miriam López M.**

# TABLA DE CONTENIDO

## Parte I Información y Diagnóstico

### PRESENTACIÓN

### INTRODUCCIÓN

### CAPITULO I

#### LECTURA GENERAL DEL NORTE DE LA CIUDAD

##### 1. COMPONENTES FÍSICO-ESPACIALES

###### 1.1. MORFOLOGÍA URBANA

###### 1.1.1. POBLAMIENTO DEL NORTE DE MEDELLÍN

1.1.1.1. La Zona Nororiental -del Barrio Palermo hacia el Norte-

1.1.1.2. La Zona Noroccidental -del Barrio Tricentenario hacia el Norte-

###### 1.1.2. MORFOLOGÍA Y CONFORMACIÓN FÍSICA

###### 1.1.3. FORMAS DE TENENCIA DEL SUELO Y LA VIVIENDA

1.1.3.1. Propiedad

1.1.3.2. Arrendamiento de vivienda

1.1.3.3. inquilinato y alquiler de viviendas colectivas

1.1.3.4. Sucesiones

###### 1.1.4. OFERTA DE VIVIENDA

###### 1.1.5. USOS DEL SUELO

1.1.5.1. Uso residencial

1.1.5.2. Otros usos

1.1.5.3. Usos comerciales (UCO)

1.1.5.3. Otras clasificaciones

###### 1.2. EQUIPAMIENTO SOCIAL Y URBANO

###### 1.2.1. CARACTERÍSTICAS FÍSICO-ESPACIALES

###### 1.2.2. POTENCIALIDADES ARTICULADORAS Y COMUNICADORAS

###### 1.2.3. ZONA NORORIENTAL

1.2.3.1. Salud

1.2.3.2. Educación

1.2.3.3. Recreación

1.2.3.4. Cultura

1.2.3.5. Servicios de bienestar social

1.2.3.6. Cultura y espacio urbano

###### 1.2.4. ZONA NOROCCIDENTAL

1.2.4.1. Educación:

1.2.4.2. Salud

1.2.4.3. Recreación

1.2.4.4. Cultura

1.2.4.5. Bienestar social

###### 1.3. EL ESPACIO PÚBLICO Y LOS NÚCLEOS DE VIDA CIUDADANA

###### 1.3.1. NÚCLEOS Y CORREDORES ACTUALES

###### 1.4. LAS ESTACIONES: DE LOS LUGARES A LOS NO LUGARES.

1.4.1. LOS NUEVOS RECORRIDOS.

1.4.2. LA TRANSVERSALIDAD PEATONAL.

1.4.3. LA TRANSVERSALIDAD VEHICULAR.

1.4.4. LA TRANSVERSALIDAD AMBIENTAL.

- 1.4.5. UN TERRITORIO TEJIDO Y RECOMPUESTO
- 1.4.6. LA ACCESIBILIDAD A LAS ESTACIONES
  - 1.4.6.1. Zona Noroccidental
  - 1.4.6.2. Zona Nororiental
- 1.5. INFRAESTRUCTURA VIAL Y TRANSPORTE
  - 1.5.1. MALLA VIAL VEHICULAR
  - 1.5.2. SISTEMA DE TRANSPORTE ACTUAL
  - 1.5.3. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE

## **2. COMPONENTE SOCIOECONÓMICO**

- 2.1. EL CONTEXTO ECONÓMICO
  - 2.1.1. MEDELLÍN Y EL VALLE DE ABURRÁ EN EL CONTEXTO DE SU COMPETENCIA INTERNACIONAL
  - 2.1.2. MEDELLÍN Y EL VALLE DE ABURRÁ EN EL PAÍS Y LA REGIÓN.
  - 2.1.3. MEDELLÍN EN EL VALLE DE ABURRÁ
- 2.2. CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS.
  - 2.2.2. EMPLEO: CARACTERÍSTICAS OCUPACIONALES DE LA POBLACIÓN.
    - 2.2.2.1. Población en edad de trabajar
    - 2.2.2.2. Población económicamente activa.
    - 2.2.2.3. Población económicamente activa desocupada.
    - 2.2.2.4. Población desocupada económicamente activa, por género
    - 2.2.2.5. Población económica activa ocupada, distribuida por categoría ocupacional.
  - 2.2.3. FUNCIONES ECONÓMICAS
    - 2.2.3.1. Economía informal y ciudad
    - 2.2.3.2. Economía informal y las Zonas
    - 2.2.3.3. Consumo en relación con el Metro
    - 2.2.3.4. Producción en relación con el Metro
    - 2.2.3.5. Inserción en la economía de la Ciudad (Hacer ciudadanos).

## **3. ACTORES: ORGANIZACIÓN Y PARTICIPACIÓN COMUNITARIA**

- 3.1. PRESENCIA INSTITUCIONAL (Plan de Inversión Social)
  - 3.1.1. ZONA NORORIENTAL
  - 3.1.2. ZONA NOROCCIDENTAL

## **CAPÍTULO II**

### **DIAGNÓSTICO: OPORTUNIDADES Y AMENAZAS, FORTALEZAS Y DEBILIDADES**

**Parte II**  
**Propuestas**  
**conceptuales, metodológicas y de intervención**

**CAPÍTULO III**

**LINEAMIENTOS CONCEPTUALES Y METODOLÓGICOS PARA UN PROGRAMA**

**1. LINEAMIENTOS CONCEPTUALES**

**2. LINEAMIENTOS METODOLÓGICOS**

- 2.1. LINEAMIENTOS Y PRINCIPIOS METODOLÓGICOS
- 2.1. HACIA PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO
- 2.2. MARCO OPERATIVO PARA LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA DEL NORTE
- 2.3. ESTRATEGIA GERENCIAL PARA EL DESARROLLO ARTICULADO DEL PROGRAMA DE ACTIVACIÓN
  - 2.3.1. LINEAMIENTOS Y OBSERVACIONES PARA LA ACTUACIÓN DE LAS INSTANCIAS ARTICULADORAS
  - 2.3.2. ELEMENTOS PARA EL ORDENAMIENTO ZONAL COMO SOPORTE AL PROGRAMA DE ACTIVACIÓN

**CAPÍTULO IV**

**PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN: ARTICULACIÓN MUNICIPAL-METROPOLITANA Y ACTIVACIÓN INTER E INTRA ZONAL**

**1. PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN MUNICIPAL-METROPOLITANA**

- 1.1. CONTRIBUCIÓN A LA CENTRALIDAD NORTE DEL VALLE DE ABURRÁ
- 1.2. ESTRUCTURACIÓN AMBIENTAL Y DEL ESPACIO PÚBLICO DEL NORTE

**2. PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN INTER E INTRA ZONAL**

- 2.1. INTERVENCIÓN EN EL ÁMBITO PEATONAL: CORREDORES PEATONALES
- 2.2. INTERVENCIONES EN EL ÁMBITO TERRITORIAL
  - 2.2.1. CENTRALIDADES COMO ESPACIOS CIUDADANOS DE BARRIO, COMUNA Y ZONA
  - 2.2.2. ZONALIDAD Y TERRITORIALIDADES INTRAURBANAS
- 2.3. INTERVENCIONES EN EL ÁMBITO AMBIENTAL
  - 2.3.1. CORREDORES AMBIENTALES
  - 2.3.2. INTEGRACIÓN SOCIAL EN LA RECUPERACIÓN DE CUENCAS
- 2.4. INTERVENCIÓN EN EL ÁMBITO SOCIO-CULTURAL: CENTRALIDADES E INTEGRACIÓN
- 2.5. INTERVENCIÓN EN EL ÁMBITO VEHICULAR: INTEGRACIÓN VIAL Y DE TRANSPORTE
- 2.6. INTERVENCIONES EN EL ÁMBITO DEL HÁBITAT
- 2.7. INTERVENCIONES EN EL ÁMBITO ECONÓMICO

## Cuadros

- Cuadro No.1 - DIVISIÓN COMUNAL Y BARRIAL DEL NORTE DEL MUNICIPIO DE MEDELLÍN
- Cuadro No.2 - POBLACIÓN Y DENSIDADES DEL NORTE DE LA CIUDAD AGOSTO 1995
- Cuadro No.3 - VIVIENDAS POR ESTRATO SOCIOECONÓMICO
- Cuadro No.4 - OFERTA ACTUAL Y FUTURA DE VIVIENDA POR SECTORES URBANOS Y TOTAL MUNICIPAL MAYO 1995
- Cuadro No.5 - OFERTA FUTURA DE VIVIENDA SEGÚN LOCALIZACIÓN Y RANGO DE PRECIOS EN UPAC PARA SECTORES Y MUNICIPIO 1995
- Cuadro No.6 - VIVIENDAS POR ESTRATO SEGÚN COMUNA PARTICIPACIÓN RELATIVA EN EL SECTOR Y EN EL ESTRATO EN EL MUNICIPIO 1995
- Cuadro No.7 - EVOLUCIÓN DEL USO DEL SUELO RESIDENCIAL (EN EL SECTOR) 1990-1994
- Cuadro No.8 - USOS DIFERENTES A LA VIVIENDA, NUMERO Y EVOLUCIÓN 1990-1994
- Cuadro No.9 - DISTRIBUCIÓN A LOS ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES AL POR MAYOR EN MEDELLÍN, POR COMUNA Y ACTIVIDAD ECONÓMICA 1.993
- Cuadro No.10 - DISTRIBUCIÓN DE ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES POR MENOR EN MEDELLÍN POR COMUNA 1993
- Cuadro No.11 - ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES POR COMUNA Y ACTIVIDAD ECONÓMICA
- Cuadro No.12- ESTABLECIMIENTOS DE SERVICIOS POR COMUNA Y ACTIVIDAD ECONÓMICA - 1993
- Cuadro No.13 - EQUIPAMIENTO EN SALUD
- Cuadro No.14 - CAUSAS DE MORTALIDAD VIOLENTA EN EL MUNICIPIO POR SITIO DE OCURRENCIA 1995
- Cuadro No.15 - ALUMNOS MATRICULADOS POR NIVEL EDUCATIVO E ÍNDICES DE ESCOLARIDAD
- Cuadro No.16 - INDICE DE ESCOLARIDAD EN SECUNDARIA POR COMUNA
- Cuadro No.17 - COBERTURA RECREATIVA EN LA ZONA Y EL MUNICIPIO DE MEDELLIN, 1992
- Cuadro No.18 - POBLACIÓN EN EDAD ESCOLAR PARA PREESCOLAR, PRIMARIA Y SECUNDARIA ÍNDICES DE ESCOLARIDAD POR GRUPO DE EDAD Y COMUNA N°.5
- Cuadro No.19 - EQUIPAMIENTO EN SALUD COMUNA N°.5
- Cuadro No.20 - CAUSAS DE MORTALIDAD VIOLENTA POR SITIO DE OCURRENCIA
- Cuadro No.21 - DISTRIBUCIÓN DEL NUMERO DE JEFES DE HOGAR ECONÓMICAMENTE ACTIVOS DESEMPLEADOS POR CONDICIÓN DE OCUPACIÓN, SEXO Y SECTOR DE RESIDENCIA HABITUALMEDELLÍN
- Cuadro No.22 - POBLACION EN EDAD DE TRABAJAR
- Cuadro No.23 - PEA POR COMUNA Y GRUPO DE EDAD, TOTAL Y MUNICIPIO 1995
- Cuadro No.24 - POBLACIÓN DESOCUPADA POR COMUNA Y MUNICIPIO1995
- Cuadro No.25 - DESEMPLEO EN JEFES DE HOGAR 1995
- Cuadro No.26 - POBLACIÓN DESOCUPADA ECONÓMICAMENTE ACTIVA- POR GÉNERO-
- Cuadro No.27 - DISTRIBUCION DE LA PEA OCUPADA POR COMUNA Y MUNICIPIO SEGÚN CATEGORÍA OCUPACIONAL 1995
- Cuadro No.28 - JEFES DE HOGAR OCUPADOS POR COMUNA, SEXO Y TOTAL
- Cuadro No.29 - INVERSIÓN SOCIAL DE ENTIDADES - ZONA NORORIENTAL
- Cuadro No.30 - TOTAL INVERSION SOCIAL. ZONA NORORIENTAL
- Cuadro No.31 - INVERSION SOCIAL COMUNA 5
- Cuadro No.32 - TOTAL INVERSION SOCIAL. ZONA NOROCCIDENTAL
- Cuadro No.33 OPORTUNIDADES Y AMENAZAS
- Cuadro No.34 FORTALEZAS Y DEBILIDADES .....
- Cuadro No.35 - COMPARACIÓN DE POBLACIÓN DE LAS ZONAS FRENTE A OTRAS DE MEDELLÍN Y A LOS MUNICIPIOS MÁS POBLADOS DEL VALLE DE ABURRÁ

## PRESENTACIÓN

El acumulado urbano de Medellín y del Valle de Aburrá se expresa hoy por hoy, en lo que caracteriza las urbes contemporáneas: heterogeneidad, crisis, conflictos, pujanza, modernidad, búsqueda de competitividad, inabordabilidad de su complejidad e incertidumbre frente al devenir. y, en medio de ello, hay evidencias en nuestra ciudad de al menos tres características importantes:

- La complejidad de la crisis que ha hecho más difícil y particular la realidad de Medellín y el Área Metropolitana, por congregarse tanto los componentes ya casi clásicos de la problemática en las ciudades latinoamericanas de fin de siglo, como los propios de la complejidad política y social de nuestro país y particularmente de la región que las alberga, que se expresan con fuerza en la ciudad y recogen un conjunto de sujetos ligados a la acción violenta<sup>1</sup>.
- La evidente existencia de nuevos actores sociales civiles y públicos comprometidos en lo urbano, que emergen o se hacen visibles tanto en respuesta a la crisis explosiva de fines de la década del ochenta, como a las nuevas demandas que sobre lo urbano recaen a partir del cambio constitucional y del modelo económico del país en el contexto de la apertura y la internacionalidad.
- La recuperación de cierto grado de credibilidad y confianza -parcial por cierto y por lo demás inmersa en la crisis política nacional- en torno a los procesos de la ciudad, derivado este de los nuevos marcos constitucionales<sup>2</sup>, normativos<sup>3</sup> y políticos<sup>4</sup>, y de la visualización de una mayor capacidad social propositiva al igual que en el diálogo local<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> No es posible desconocer la expresión de inseguridad y violencia y los múltiples actores que continúan activos en su círculo (narcotráfico, guerrilla, milicias, paramilitarismo, delincuencia organizada y "común", represión oficial y violencia familiar o personal).

<sup>2</sup> La Carta se configura en un escenario que crea nuevas conciencias ciudadanas, nuevos espacios para la participación, nuevos derechos referidos a lo urbano y la calidad de vida y por ende nuevos retos.

<sup>3</sup> La Ley 152/94 de Planeación, la Ley 99/93 de Medio Ambiente, la Ley 134/94 de Participación, la reforma a la Ley 9a./89 de reforma urbana.

<sup>4</sup> La Política Nacional "Ciudades y Ciudadanía"; la existencia de la Consejería Presidencial para Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (hoy Consejería Presidencial para Antioquia); programas como el Primed; la discusión del Acuerdo Municipal sobre el Sistema de Planeación del Municipio; el proceso de formulación del Plan Estratégico de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá; el proceso de configuración de la Planeación Zonal en el Municipio; la posible transformación del ordenamiento territorial del país; y la posible reforma de los partidos y del régimen electoral..

<sup>5</sup> La existencia de las Mesas Permanentes de Trabajo Ciudadano y la participación cada vez mayor de actores institucionales en procesos concertados.

En tales contextos, la confluencia de ciertos procesos nacionales y locales, configuran un escenario estratégico para la ciudad que permite renovar sus planteamientos al igual que sus acciones de mediano y largo plazo. Se cuenta con dinámicas como las iniciadas por la Consejería Presidencial, el Programa PRIMED, el Plan Estratégico y simultáneamente con las generadas por la puesta en desarrollo de la Constitución y las Leyes que comprometen el desarrollo territorial y urbano.

De otro lado, las últimas dos alcaldías han planteado, desde su planeación, perfilar una ciudad que sostenga su liderazgo y responda competitivamente al momento nacional e internacional actual. En tal sentido la Parte Estratégica del Plan de Desarrollo aprobado en la pasada alcaldía y el plan aprobado durante el actual gobierno, buscan situar la ciudad en un marco urbano suficientemente atractivo cualitativamente, para cumplir el papel de las grandes ciudades de hoy en la esfera mundial.

Se asocia a lo anterior la alta legitimidad y expectativas inmensas que ha generado el Metro, a partir del cual se destaca la gradual construcción de una noción social sobre la pertinencia del manejo del espacio público como elemento fundamental para el desarrollo de las ciudades del Área y sobre la importancia de asociarlo a miradas integrales que abran nuevas perspectivas al desarrollo en las diversas zonas de Medellín y municipios del Área Metropolitana; lo cual cuestionan a fondo lo hasta ahora configurado y lleva a imaginar nuevas nociones de centralidad, de conformación ciudadanía y de contenidos educativos tanto en las estructuras, como en los procesos urbanos.

Es en este contexto que debe establecerse un proyecto de construcción de nuevos referentes territoriales, de reforzamiento de las identidades zonales, municipales y metropolitanas, dirigidos a lograr la cualificación del conjunto de hechos intraurbanos que configuran la unidad ciudad, a aumentar la conexión y comunicación espacial y social en y entre la ciudades del Area Metropolitana y del orden provincial y a recuperar la dimensión consciente y vivencial del ciudadano, su aprehensión y su participación en el uso y disfrute de la ciudad.

En tales perspectivas, el Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP de la Universidad Nacional de Colombia - Sede Medellín y la Consejería Presidencial para Antioquia, **confluyeron en la necesidad de identificar aproximaciones conceptuales y metodológicas más cualificadas para el manejo de las zonas y sectores urbanos impactados directamente por el Metro, para orientar las acciones futuras que se realicen desde el Estado, en concertación con los**

**actores locales, sobre los diversos atributos y dimensiones de la ciudad, en los entornos por éste influenciados o donde precisamente se deban jalonar y producir sus influencias positivas o regular y controlar aquellas negativas para lo colectivo.**

De esta forma, el documento que se presenta a continuación, da respuesta a los términos planteados desde la Consejería Presidencial para Antioquia, con el propósito de esclarecer elementos conceptuales y metodológicos que permitan generar un Programa de Activación de Núcleos y Corredores para las áreas de influencia de las Estaciones del Metro, Tricentenario y Acevedo.

Se busca con ello crear orientaciones que permitan intervenir de forma coordinada e integral esta parte Norte de la Ciudad; donde los esfuerzos conjuntos de los diferentes actores que intervienen allí se dirijan, a partir de programas y proyectos específicos, a la concreción de una imagen colectiva de ciudad deseada, que surja de la consolidación del tejido socio-espacial urbano y establecida con base en las potencialidades propias de los lugares.

Estos elementos conceptuales y metodológicos deben entenderse como propuestas de carácter general, que parten de una visión global de la problemática analizada en el área de estudio. Por lo tanto para lograr la materialización de las mismas, es necesario que sean analizadas, concertadas, detalladas y ejecutadas, por los diferentes actores que allí confluyen.

Para el CEHAP, ha sido importante el poder contar con la oportunidad de reflexionar sobre un hecho concreto, como el Metro y sus relaciones socio-espaciales en un contexto urbano tan particular como lo es el de Norte de nuestra ciudad, pues la perspectiva de dotar la capacidad transformadora del Metro con una nueva significación social, política y territorial para sectores aun poco incorporados en el imaginario institucional y social es ciertamente prioritaria.

En tal sentido el Centro reconoce la apertura de visión brindada para ello por la Consejería Presidencial para Antioquia, quien no sólo comprendió sino que compartió desde el comienzo la urgencia de **dotar a nuestra ciudad más allá que de proyectos, de conceptos para su desarrollo.**

El CEHAP y el grupo de estudio conformado por: Maria Clara Echeverría R, Ebroul Huertas G, Liliana Gutiérrez O, Clara Cristina Ramirez P., Luis Fernando González E. y Jorge Iván Tobón M., reconocen el aporte de su grupo de auxiliares compuesto por Margarita María Ortiz A., Oscar Alejandro Correa C., y Miryam López M. al igual que los aportes brindados por los asesores: Juan Manuel Fernandez, Fernando Prada y Luis Fernando



Arbelaéz. Así mismo destaca la cualificada contribución de Alba Nubia López, Jefe de la Unidad de Documentación del CEHAP y agradece las contribuciones operativas de Luis Carlos Muñoz, Liliana Castro A., Rosa Elena Arboleda T., Ligia Sofía Rodríguez O. y Alcides Salazar.

Es preciso reconocer la voluntad para el diálogo y el enriquecimiento al trabajo brindados por Luis Fernando Dapena R., como responsable del proyecto por parte de la Consejería Presidencial para Antioquia.

Igualmente vale destacar que dentro de los elementos presentes en el trabajo deben destacarse los aportes logrados por el conocimiento que nos ha permitido nuestra relación con el Grupo Gestor del Plan de Desarrollo de la Zona Noroccidental de Medellín, al cual agradecemos esta posibilidad.

Reconocemos asimismo las contribuciones de Diana Fernández H, del Instituto para el Desarrollo de Antioquia IDEA, por el seguimiento administrativo al convenio, y de todos aquellos que nos aportaron información, documentos, ideas y tiempo con sus entrevistas, y su participación comprometida en los talleres de diagnóstico y encuentros, que por ser tantos es imposible listar aquí.

Por último es preciso recomendar a la **Consejería Presidencial para Antioquia, que convierta este documento en un elemento dinámico de discusión**, de forma tal que los intereses diversos que existen sobre esta parte de la ciudad, se concreten en la búsqueda de soluciones conjuntas y concertadas que permitan configurar acuerdos, especificar y poner en marcha las propuestas aquí presentadas como aporte a la construcción colectiva de nuestra ciudad mediante la concertación de responsabilidades institucionales para su realización.

María Clara Echeverría Ramírez  
Directora CEHAP

## INTRODUCCIÓN

- **La Ciudad tiene Metro...  
y Norte...**

El Parque de Berrío<sup>6</sup>, se constituyó en el punto geométrico determinante y ordenador de la ciudad por más de trescientos años. Este parque --y de alguna manera el triángulo que se conformó con la Plaza de Cisneros, como instancia de recepción y representación de lo regional y de la cultura viva ciudadina, y con el Parque de Bolívar, como símbolo de la aristocracia social, así con el tiempo hayan perdido su importancia simbólica y cultural para un grupo de pobladores-- sigue siendo aún el lugar desde donde se referencia La Ciudad.

Esta centralidad ciudadina, a pesar de la existencia de centros vitales como los que recogen la 45 y Manrique en la Nororiental; San Juan y la América; la 30 y Belén; Ayacucho y Buenos Aires; y la 10 y el Poblado, sigue siendo hasta hoy el referente de la mayor dinámica urbana. Los ciudadanos del Municipio y de los otros nueve del Valle de Aburrá, se han sentido de manera colectiva relacionados con esa gran centralidad del Parque de Berrío. La noción inclusive geométrica de la ciudad y del Área Metropolitana no había incorporado su linealidad vivencialmente, a pesar de la existencia del Río, de la planeación y del la fuerza del corredor multimodal -la cual hoy se acrecienta día a día-. El imaginario general giraba en torno a un parque (o tres de ellos) que se expanden y en parte se alargan en el sentido de la Avenida Oriental que casi los cruza<sup>7</sup> (símil en un sentido de la incursión del Metro en el centro de la ciudad).

Con la construcción del viaducto del Metro desde 1985, se empezó a conformar un nuevo eje estructurante de la ciudad desde la línea A, que asume la linealidad del Río, la cual se ha concebido hasta ahora tan solo como línea por la cual se circula paralelamente. Asimismo abrió la noción social sobre la

---

<sup>6</sup>“A su alrededor creció primero la Villa (1674) y después la ciudad”. Medellín transformación y memoria.

Suramericana - Museo de Antioquia. Catálogo de Exposición. S.f., S.e. S.p.

<sup>7</sup> La Avenida Oriental, en su momento, como un "gran proyecto" de la ciudad, con la irreverencia que a veces caracteriza la planeación y la actividad de la arquitectura, la construcción y la propiedad, cercena el casco histórico de la ciudad rompiendo el tejido Centro-Bostón y Buenos Aires, Centro-Prado, sin establecer los mecanismos reguladores y facilitadores para orientar el uso del suelo urbano y la construcción dentro de un enfoque de ciudad por consolidar. Con el resultado de un deterioro de las zonas colindantes a ella, de una inconsistencia urbanística y aun económica y de lucro personalizado y privado. No tuvo por ende un enfoque conceptual ni político ni mecanismos de concertación público-privado para cualificar la ciudad y construir la espacialidad colectiva.

existencia del eje de la Quebrada la Hueso, con la línea B. Estos ejes parecen observarse hoy como dinamizadores de nuevas dinámicas interurbanas, de nuevas centralidades.

La "nuclearidad" casi única de la plaza y del parque podría quedar atrás para dar paso a una correspondencia urbana con la longitudinalidad y axialidad de Medellín y, sobre todo, del Valle de Aburrá-. Desde el Metro podría entonces, contribuir a integrar la dispersión Norte-Sur con la línea A y, un tanto, la Centro-Occidental con la línea B. Ello es factible con una acertada concepción del desarrollo potencial si se logra realmente concertar adecuadamente el Sistema Integrado de Transporte tanto en lo municipal como en lo metropolitano. Se inaugura la posibilidad de ser un ordenador urbanístico de jerarquía metropolitana, que se extiende más allá de Medellín, hacia el norte al Municipio de Bello, y hacia el sur a los de Itagüí y Sabaneta.

Siendo así, el viaducto como eje físico del Metro, como línea, no es lo vital --al menos por ahora y en ciertas zonas de la ciudad--, siendo a veces más importante su radialidad. Hay una coyuntura espacial urbana que tiene un potencial de desarrollo y reordenamiento generado por las posibilidades que brindan las diferentes estaciones, en relación con la generación de núcleos de Barrio y centros de actividad. Si la historia se repite, el Tren Metropolitano "como el tranvía de 1921 (...) creará nuevos referentes espaciales, sociales y económicos que modificarán radicalmente la dinámica de la ciudad"<sup>8</sup>.

Al hecho físico hay que sumarle las expectativas generadas, la sensación de progreso, desarrollo y modernidad que encierra, el mejoramiento de la calidad de vida, del bienestar y de la dignidad del usuario y su potencial de comunicante y aglutinador social. A través de él se fortalece la actitud positiva y se realza el "orgullo paisa", lo cual ha validado socialmente la obra, por encima de sus múltiples problemas financieros, administrativos, constructivos, ambientales y de diseño<sup>9</sup>.

La ciudad se vive hoy también desde el Metro como uno de sus más fundamentales elementos físicos ordenadores. Si bien no se planificó el Metro desde una noción de Ciudad, ahora es preciso ser realista y constructivamente

---

<sup>8</sup> *Ibidem.*

<sup>9</sup> Financieramente representa para la ciudad y el país una pregunta permanente sobre la capacidad para amortiguar su costo; administrativamente está cargado de toda su primera fase de corrupción y negociados, limpiándose tal imagen en la última gerencia de la Empresa (del Dr. Valencia), por su cumplimiento y eficiencia, ambientales y urbanísticos por su osada incursión en el Río y los diversos territorios urbanos, en sus periferias y en su centro al igual que por el no reconocimiento de puntos claves y fáciles de ser integrados con una estación como todo el Noroccidente, si se situase una estación en la glorieta de la Universidad Nacional (recogiendo a Castilla, Pilarica, Robledo, Hospitales, etc.) (no olvidemos que por allí pasa la línea de retorno de los vagones).

vincularse a él para potenciarlo. Por eso el viaducto y sus estaciones se plantean como alternos, sin reemplazar, al Parque de Berrío, como punto para observar la nueva ciudad.

El Metro... visto simplemente como el eje por el cual circulan y se transportan habitantes, es poco lo que tiene que aportar a la armazón de la teoría y de la concreción urbana.

El Metro... mirado como el espacio interno en el cual se cualifica el servicio de transporte y se asume de manera homogénea la dignidad del habitante, aporta un poco más a dicha construcción.

El Metro... observado como un escenario en el cual se transforma la relación del habitante con lo público, generando cierto bienestar y complacencia y correspondientemente a un cambio de actitud hacia el respeto y la conservación de un patrimonio, nos avanza un poco sobre esta creación

Sin embargo, **la dimensión profunda que debe sondearse en relación con lo que genere el Metro va más allá. Es decir, se es más ambicioso en cuanto a su posible articulación estratégica con La Ciudad.** En un sentido simplificado, se podría decir que el Metro debe asociarse no sólo a la creación de entornos inmediatos de un adecuado nivel estético, lo cual es ciertamente necesario, o de transformaciones económicas que generan una plusvalía urbana, sino que **debe integrarse a un propósito predefinido de reconfigurar las dinámicas urbanas en pos de la equidad, la desconcentración y descentración, la generación de centralidades urbanas -de diverso orden, rango, funcionalidad, significación y simbología citadina-**.

Es así como el Metro, que había sido mirado en su momento como una amenaza para la ciudad, se observa en la actualidad como una oportunidad<sup>10</sup>. En tal sentido, el reto está precisamente en lograr construir adecuadamente los conceptos y las estrategias con las cuales debe encararse el proceso transformador que se derive de las influencias del Metro sobre el territorio y la sociedad metropolitana; en cualificar el planteamiento político --la noción social, el concepto urbano, la perspectiva futura, la meta a lograr-- que debe orientar la acciones reguladoras y facilitadoras desde el Estado y las

---

<sup>10</sup> Vale decir que a pesar de ello no puede eliminarse la connotación irreverente que tuvo su trazado urbano, tanto con el centro histórico de la ciudad como con el Norte de Medellín y Sur de Bello (Madera, Acevedo y Tricentenario). Asimismo decir que las zonas no beneficiadas directamente del mismo, como la zona alta de la Noroccidental, lo han observado como una obra que amenaza con disminuir las inversiones sociales para los sectores urbanos más desprotegidos (Planteado en los Talleres de Autodiagnóstico realizados en la Zona Noroccidental dentro del Convenio: Consejería Presidencial para Antioquia CEHAP-Universidad Nacional de Colombia).

concertaciones, acuerdos y pactos entre los diferentes actores: sociedad civil organizada, comunidades de base, empresa y Estado.

Se debe entender que el Metro, recorre la ciudad, fundando un hecho urbano importante, inaugurando o resaltando, de repente, recorridos, escenarios y procesos socio culturales nunca pensados o descubriendo aquellos latentes o singularizados. Tal propiedad puede ser asumida de manera consciente y articulada a la necesidad de repensar **Una Ciudad**, la cual, hasta ahora, sigue siendo el producto de visiones de planeación sectoriales y segregacionistas, tanto en lo espacial como en lo socio-económico y en lo cultural y de intervenciones e inversiones individualizadas.

En tal sentido, **debe existir el propósito de fundar un Metro en Medellín que jalone conscientemente centralidades intraurbanas, dinámicas, itinerarios y recorridos en torno a los corredores de vida que este puede potenciar**<sup>11</sup>. Es allí donde se hace deseada y posible la imbricación de núcleos y corredores urbanos. Los propósitos promovidos en la Policía Urbana "Ciudades y Ciudadanía", sus estrategias y programas, al igual que planeamientos que surgen de la sociedad civil urbana y de las instituciones del Estado tienen, hoy por hoy, un espacio para lograr la conexión Nación-Municipio y Estado-sociedad civil-empresa.

Por lo tanto, cualquier propuesta de programa o proyecto que surja de activación de espacios tanto físico como socio-culturales a partir del Metro, debe considerar las dimensiones políticas y sociales locales y detectar las modalidades de concertación, integrabilidad de sectores, acuerdos y pactos e institucionalidades que la intervención urbana debe asumir. Es así como el proceso de transformación urbana que se derive del Metro debe coadyuvar a la construcción del proceso de democratización de la gestión urbana y de los beneficios territoriales, en el sentido de abrir los escenarios adecuados para la concertación de los Macroproyectos Urbanos con los actores locales al igual que con la población allí asentada y comprometida con tales desarrollos.

En un sentido correlacionado, debe éste buscar orientar los efectos positivos del proceso de transformación en lo económico y lo educativo sobre las comunidades locales relacionadas -y en las cuales se acumula la iniquidad- y abrir perspectivas para la cualificación del hábitat, de su capacidad productiva, de sus economías y de su interacción social, contribuyendo a construir los principios de solidaridad, equidad y pertenencia.

---

<sup>11</sup> Porque también es cierto que el mundo está ya lleno de experiencias de transporte masivo, no aprovechadas estratégicamente para ello, llevando a que los suburbios se configuren en simples terminales de la línea de transporte sin lograr una caracterización ni una construcción de la calidad urbana deseada en ellos.

Debe éste asimismo contribuir a la consolidación de las culturas intraurbanas, a la creación de los espacios públicos adecuados para su expresión y esencialmente para la comunicación intercultural, a partir de la consideración y el reconocimiento de las características de la población afectada o sobre la cual incide la propuesta.

En este contexto, el espacio público tiene una razón de ser, de comunicar, posibilitar el encuentro, de vida política, de entretejer los espacios privados y brindar ese escenario al hombre para su desarrollo físico y espiritual. Un espacio público que no debe obedecer solamente a necesidades funcionales, sino, principalmente, ser un posibilitador de comunicación y estructuración de la acción política entre la colectividad.

El espacio ciudadano de interacción social, público o privado, nunca es neutro, a pesar de que se construya en la monotonía, en la homogeneidad, como construcción masiva y repetitiva, pronto empieza a latir con fuerza propia, incipientemente, pero demostrando que cada elemento posee su identidad. **Encontrar esas particularidades, entenderlas, entretejerlas, dirigirlas, es la esencia de hacer ciudad** y es en ese sentido que se entiende el objetivo de este trabajo.

- **La Ciudad teje...**  
**Un Norte...**

Ahora, precisamente, con este estudio, nos planteamos la necesidad de ubicar como propósito concreto de nuestra ciudad el tejido referido a su Norte, en una relación de construcción de la noción de con-ciudadanía<sup>12</sup> a partir del manejo de su territorio.

Para el efecto el presente texto recoge resultados en dos sentidos: el primero, la compilación de información genérica que permite una lectura de los diversos componentes de las Zonas que conforman este Norte y los elementos de diagnóstico elaborados por diversos actores provenientes de instituciones estatales, organizaciones comunitarias de base y no gubernamentales, académicas y privadas; el segundo, plantea un conjunto de referencias conceptuales y metodológicas que deben orientar las intervenciones de los múltiples actores de las Zonas y del Municipio en la activación y articulación de núcleos y corredores relacionados con las áreas de influencia de las Estaciones de Acevedo y Tricentenario, y propone un conjunto de ámbitos de

---

<sup>12</sup>Concepto elaborado por el filósofo Josep M. Terricabras en sus reflexiones "Recorrido conceptual de la ciudad educadora. Una perspectiva filosófica", I Congreso Internacional de Ciudades Educadoras, Barcelona, 1990, Ajuntament de Barcelona.:

intervención requeridos para un adecuado manejo de la complejidad urbana que caracteriza el Norte de Medellín.

Es preciso anotar que estas ideas, de un lado no son totalmente novedosas sino que, más bien, pretenden aglutinar un sentir común, para que precisamente desde ello se logre coincidir y confluir en acciones colectivas para el mejoramiento de estos sectores. Es decir, se sitúa sobre el diagnóstico y las formulaciones ya socialmente reconocidas por los actores, como los japoneses que construyen los caminos por donde anda la gente.

También es preciso mencionar las limitaciones del estudio en dos sentidos: de un lado, su objetivo se centró en hacer un aporte centrado en lo conceptual y metodológico, de corto plazo, para iniciar el debate y abrir luces a potenciales programas de acción en el Norte, por lo cual no se trataba en sus objetivos de desarrollar como proyecto cada uno de los ámbitos mencionados para futuras intervenciones. Precisamente el acuerdo y la construcción de tales programas, proyectos y acciones debe ser mediante la concertación de los actores y la asignación de un equipo profesional para su formulación técnicamente adecuada.

De otro lado, si bien se hizo un aporte informativo sobre las Zonas, es indispensable avanzar desde el compromiso Municipal en la consolidación de información más técnicamente recogida alrededor de cara uno de los ámbitos de acción del Programa de Activación. Es decir, apenas hay un aporte de compilación, pero la labor de recoger y actualizar y contextualizar por ámbitos la información sobre las Zonas es indispensable. Dicho sea de paso, la obtención de información, por fuera de lo consignado en los anuarios estadísticos y en Planeación Metropolitana y unidades de documentación, fue una labor compleja ya que las instituciones no fueron para nada diligentes con ello, en ocasiones presentándose trabas definibles como burocráticas que impiden un ágil y oportuno uso del material. Al grado de requerirse, en medio de toda la institucionalidad de un convenio entre la Universidad Nacional de Colombia y la Consejería Presidencial para Antioquia, permisos de la Cuarta Brigada para obtener la información georeferenciada del Dane; lo cual se solicitó, luego lo extraviaron allí mismo y nos correspondió volver a obtener el permiso, etc., etc., teniendo la información finalmente cuando no fue posible su integración al estudio<sup>13</sup>). Éste, a nuestro entender debe ser un derecho de todo ciudadano: el obtener información directa e inmediata sobre el lugar que habita y sobre el cual quiere reflexionar, proponer y participar.

El documento se encuentra estructurado en dos partes.

---

<sup>13</sup> Se cuenta con los diskettes que serán entregados a la Consejería para su uso futuro.

Una primera parte, presenta:

- La lectura general de la problemática de las Zona, necesaria para entender el comportamiento del tejido socio-espacial urbano con énfasis en tres aspectos: los componentes físico-espaciales, los componentes socio-económicos y los actores involucrados con el Norte de la ciudad; y
- La síntesis del diagnóstico conjunto de la problemática, establecida a partir de criterios de planeación estratégica, que permiten dar cuenta de las debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas, que inciden de manera directa sobre la consolidación de ese tejido socio-espacial urbano.

Una segunda parte desarrolla:

- Los lineamientos conceptuales y metodológicos del Programa para la Activación de Núcleos y Corredores, relacionados con las estaciones Tricentenario y Acevedo. Tales elementos apuntan a definir los principios y visiones políticas que deben orientar las intervenciones del desarrollo urbano en el Norte y asimismo a perfilar como propósito la configuración o fortalecimiento de vínculos, centralidades, del tejido de espacio público y del ambiente en el Norte.
- Las propuestas corresponden a los elementos conceptuales y metodológicos, necesarios para lograr la activación de los Núcleos y Corredores en la Zonas y a los ámbitos pertinentes de intervención para el Programa. Éstas se observan desde el nivel municipal-metropolitano y el nivel ínter e intrazonal, a partir de loa ámbitos: peatonal, territorial, ambiental, socio-cultural, vehicular, del hábitat y económico.

Se detecta en todo ello algunos **puntos**, o lugares por conformar, que consideramos claves para las intervenciones tanto urbanísticas como socio-culturales en lo metropolitano y zonal y unas **puntadas**, o caminos tejidos, que buscan imbricarlos entre sí y al interior del hecho metropolitano.

Son estos también **puntos**, o claves, en tanto centra ciertos fundamentos conceptuales y de unas primeras **puntadas**, o pasos, para su abordaje en lo urbano.

Se busca con ello **nortes**, como metas o fines, a donde se dirijan las intervenciones y se asuman desde una mirada urbanística interactuante **el Norte de la Ciudad**, como hecho espacial, georeferenciable en el Valle de Aburrá.



Por último el CEHAP nuevamente reitera su interés en abrir un espacio de discusión que permita afinar estos planteamientos, socializarlos y lograr responsabilidades institucionales para la puesta en marcha de lo que la colectividad reconozca como pertinente y estratégico para apostar a:

**Identificar puntos y dar puntadas  
para concertar y tejer nortes en la ciudad.**

## CAPÍTULO I LECTURA GENERAL DEL NORTE DE LA CIUDAD

Para el desarrollo del estudio se opta por retomar la información secundaria y primaria recopilada, de manera tal que permita una aproximación básica al área de estudio. A partir de ésta se buscará realizar una lectura directa de los componentes y dimensiones hasta ahora dispersos, para ir encontrando desde los mismos una interpretación conceptual y una mirada integral sobre el problema definiendo luces conceptuales para el trabajo propositivo del estudio.

A continuación se abordará un primer nivel de lectura de los componentes físico-espaciales y socio-económicos del área de estudio, así como también de los diferentes actores que tienen presencia en esta parte de la ciudad, para reconocer en parte su propio comportamiento, tanto como sus articulaciones con el contexto municipal y metropolitano.

Conforma el **Área de Estudio**, una parte del Norte de la ciudad, implicando sus zonas Nororiental y Noroccidental en sus sectores directamente relacionados con las estaciones del Metro de Tricentenario y Acevedo. Se contempla como criterio de radio promedio de influencia directa -sin hacer uso restrictivo de ello- aproximadamente unos 500 metros en relación con la circulación peatonal y 1.000 metros con la vehicular (criterios establecidos por estudios de Sistema Metropolitano de Transporte, Metro).

Conscientes de que el actuar social no se puede delimitar o determinar plenamente, se opta a pesar de ello por partir de estos límites físicos, que se adaptan a la división de comunas, para facilitar el manejo de la información y posibilitar su diálogo con las clasificaciones que institucionalmente operan hoy en día.

Aunque el análisis se concentra en las áreas próximas a las estaciones, la información que se presenta obedece al Norte del Municipio para lograr una visión apropiada del contexto local. En esta medida se entiende, por Norte de la ciudad, aquella franja comprendida, aproximadamente, desde la

terminal de transporte hacia el Norte, cuyos límites hacia el oriente, el occidente y el mismo Norte son definidos por los límites municipales.

El Norte del Municipio, para efectos del presente estudio, está conformado por las antiguas comunas Nororiental y Noroccidental de la ciudad, actualmente constituidas por las siguientes comunas <sup>1</sup>:

<b>Cuadro No.1 - DIVISIÓN COMUNAL Y BARRIAL DEL NORTE DEL MUNICIPIO DE MEDELLÍN</b>			
<b>ZONA</b>	<b>COMUNA</b>	<b>BARRIOS</b>	
<b>NORORIENTE</b>	01: POPULAR	Santo Domingo Savio No.1 Santo Domingo Savio No.2 Popular, San Pablo, Villa Guadalupe, Aldea Pablo VI, Carpinelo,	Granizal, osquí No.2, El Compromiso, La Esperanza No.2, La Avanzada.
	02: SANTA CRUZ	La Isla, El Playón de los Comuneros La Frontera, Villa del Socorro, Villa Niza,	Pablo VI, La Rosa, Mosquí No.1, La Francia, Andalucía, anta Cruz.
	03: MANRIQUE	La Salle, Santa Inés, El Pomar, San José la Cima, Campo Valdés Manrique Central No.2	Las Granjas I Raizal Versalles La Cruz Manrique Oriental
	04: ARANJUEZ	Palermo, Berlín, Aranjuez, Los Álamos, Miranda.	San Isidro, La Piñuela, Bermejál, Moravia,
<b>NOROCCIDENTE</b>	05: CASTILLA	Toscana, Tejelo, Plaza de Ferias, Belalcazar, Tricentenario, Castilla, Francisco Antonio Zea, Alfonso López, Cementerio universal, Everfit, Terminal de Transporte.	Las Brisas, Florencia, Boyacá, Héctor Abad Gómez, Girardot, Oleoducto, Caribe, El Progreso,
	06: 12 DE OCTUBRE	Santander, El Progreso, Pedregal, La Esperanza, San Martín de Porres La Esperanza.	Doce de Octubre El Triunfo Mirador del 12 Picacho Pichachito
	07: ROBLEDO	Altamira, Córdoba	López de Mesa El Diamante

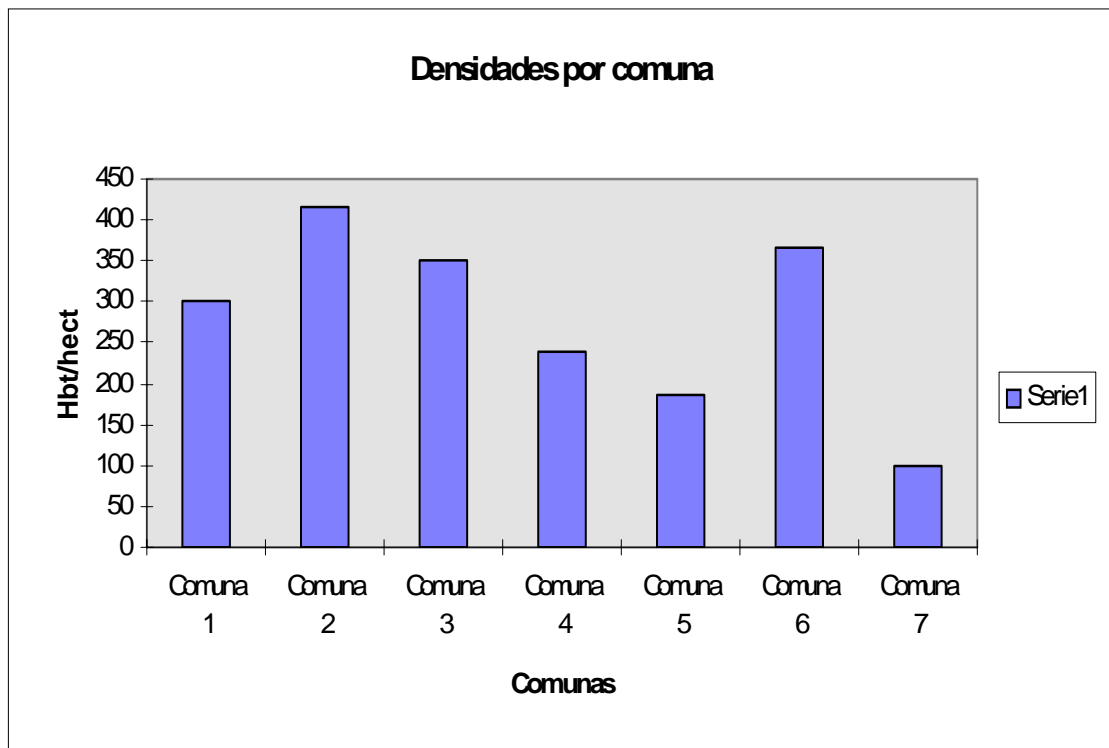
Fuente: Datos tomados del plano: "Sectorización por barrios de la Zona Urbana Municipio de Medellín"

<sup>1</sup> Se ubican en este cuadro los barrios más cercanos al área de estudio.

El Norte de la Ciudad se caracteriza por su alta densidad poblacional, tanto referida a la ciudad de Medellín, como frente a los índices generalmente considerados de equilibrio, con la siguiente composición:

<b>Cuadro No.2 - POBLACIÓN Y DENSIDADES DEL NORTE DE LA CIUDAD AGOSTO 1995</b>				
ZONA	COMUNA	No. HAB.	PORCENTAJE	DENSIDAD
NORORIENTAL	01	99.723	22%	300
	02	91.242	20%	417
	03	131.784	29%	350
	04	129.215	28%	240
	Subtotal	451.964	24,55%	
	Medellín	1.840.975		
NOROCCIDENTAL	5	113.693	29,5%	186
	6	146.807	38%	365
	7	122.395	31,9%	99
	Subtotal	382.895	20,8%	
	Medellín	1.840.975		

Fuente: Macroindicadores. Planeación Metropolitana, 1995.

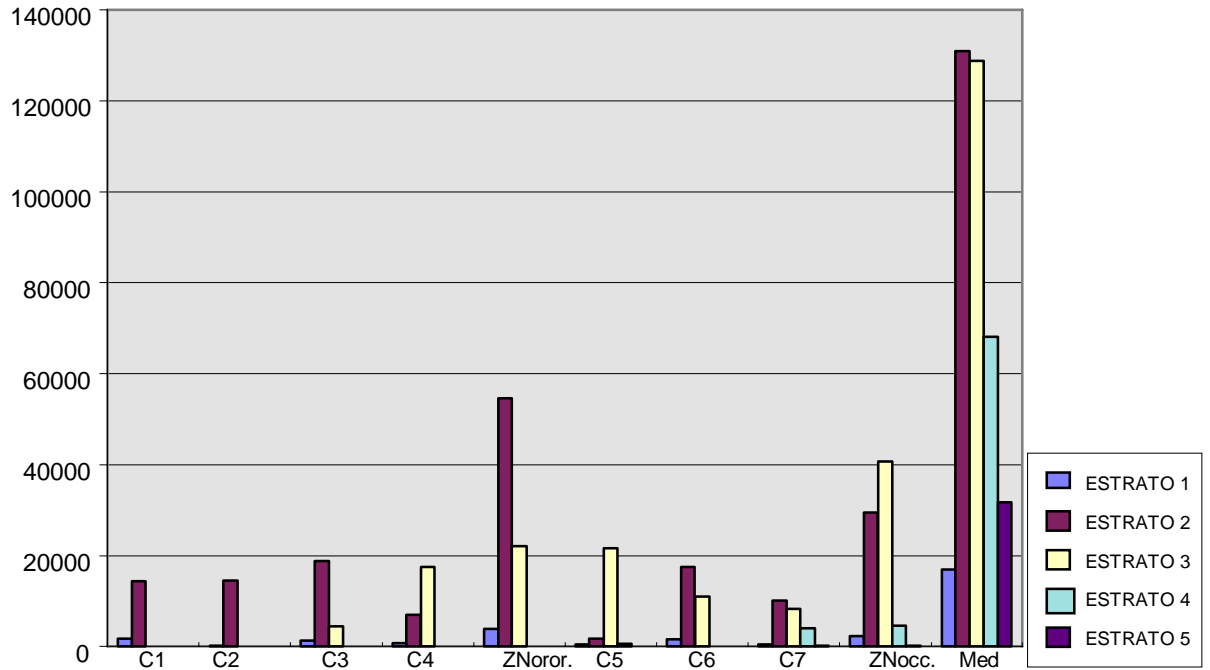


Convenio:  
 Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

La estratificación socioeconómica de la población por el No. de viviendas por estrato se presenta así:

<b>Cuadro No.3 - VIVIENDAS POR ESTRATO SOCIOECONÓMICO</b>					
<b>ZONA NORORIENTAL</b>					
<b>ESTRATO</b>	<b>ESTRATO 1 (Bajo-Bajo)</b>	<b>ESTRATO 2 (Bajo)</b>	<b>ESTRATO 3 (Medio-bajo)</b>	<b>ESTRATO 4 (Medio)</b>	<b>ESTRATO 5 (Medio-alto)</b>
<b>COMUNA No.1</b>	1.717	14.357	1	1	
<b>COMUNA No.2</b>	144	14.538	-	-	
<b>COMUNA No.3</b>	1.235	18.794	4.521	-	
<b>COMUNA No.4</b>	776	6.940	17.488	2	
<b>TOTAL ZONA</b>	3.872	54.629	22.010	3	
<b>TOTAL MUNICIPIO</b>	16.839	130.937	128.805	68.129	
<b>ZONA NOROCCIDENTAL</b>					
<b>COMUNA No.5</b>	422	1.815	21.567	622	-
<b>COMUNA No.6</b>	1.493	17.466	10.917	-	-
<b>COMUNA No.7</b>	425	10.181	8.278	3.941	182
<b>TOTAL ZONA</b>	2.340	29.462	40.762	4.563	182
<b>TOTAL MUNICIPIO</b>	16.839	130.937	128.805	68.129	31.704

Fuente: Macroindicadores, Planeación Metropolitana, Medellín, 1995.



## 1. COMPONENTES FÍSICO-ESPACIALES

### 1.1. MORFOLOGÍA URBANA

Para entender el comportamiento actual del Norte de la Ciudad, pertinente a este estudio, es necesario abordar el análisis a partir de las dos zonas comprendidas: la Nororiental y la Noroccidental. De un lado, cada zona ha mantenido hasta ahora una incomunicación física con la otra, no tanto por el hecho natural del Río que las cruza sino por la ausencia de nociones urbanísticas que tejiesen allí la ciudad y que por el contrario los modelos urbanísticos han configurado barreras en la comunicación espacial. De otro lado, la ciudad, como un todo, adolece de bajas intensidades en las relaciones espaciales con las dos zonas.

La siguiente información aportará a lograr comparaciones que den cuenta de las particularidades zonales, las cuales se empiezan a dar desde el inicio mismo del proceso de poblamiento, sobre las cuales habría que trabajar tanto espacial como social y culturalmente, la propuesta comunicativa entre estas, al

igual que entre toda la ciudad y el Área Metropolitana y al interior de las mismas. Es preciso aclarar que en algunos casos se hará énfasis en aquellos sectores más próximos al área de estudio y no necesariamente a las zonas en su totalidad.

### 1.1.1. POBLAMIENTO DEL NORTE DE MEDELLÍN

A grandes rasgos, tanto desde el fenómeno geográfico, topográfico e hídrico, como desde aquel referido a los sujetos, actores y momentos urbanos relacionados con las dos zonas, es evidente una diferencia cualitativa (y cuantitativa) en el desarrollo de las dos zonas. Ello se hace visible tanto en la caracterización morfológica, institucional, vial, en sus espacios colectivos e individuales, como en la social, económica, cultural y política y en el clima de seguridad y convivencia que se vive.

No es posible olvidarnos sobre la lectura de las formas de apropiación, tenencia y ocupación del suelo, de la caracterización del tejido urbano, de la lotificación, de su morfología arquitectónica<sup>2</sup>, de vivienda, de los sus usos del suelo y sus actividades, de las modalidades de financiación y negociación de predios y procesos constructivos, de desarrollar sus servicios públicos y requerimientos socio-espaciales, de consolidarse espacialmente en el tiempo, de atender sus demandas primarias más inmediatas en salud y educación, de sus actividades laboral, de organizar sus procesos sociales, políticos y comunitarios, de intervención de agentes externos (hasta dominar en parte las vías del interés político y politiquero), de resolución de sus normas fundadas en la costumbre y no en la ley, de establecer particularidades diferentes en la división de la espacialidad y usos de lo público y lo privado, de resolución de diferencias y conflictos, etc.

Asimismo es notorio en cuando observamos las formas de relación de estas zonas con las otras zonas urbanas, con los demás municipios y con el centro de la ciudad.

---

<sup>2</sup> Al respecto es importante leer la investigación "La calidad espacial urbana de los barrios para sectores de bajos ingresos en Medellín", realizada en el Centro de Investigaciones de la Facultad de Arquitectura de la U. Nacional de Colombia, por del Fernando Viviescas M., Beatriz Gómez S., Diego Herrera, Hilda M. Peláez y Clara Cristina Ramírez, coordinada y editada por el CEHAP 1986 y 1989.

### **1.1.1.1. La Zona Nororiental -del Barrio Palermo hacia el Norte-**

**A** sí existan en la ciudad muchas áreas urbanas pobladas masivamente por procesos de urbanización ilegales y por la vivienda denominada de interés social, podría decirse que su Zona Nororiental es la que resume en la memoria común de los ciudadanos del Municipio el proceso de poblamiento popular. No porque existan inmensas áreas caracterizadas por la modalidades del poblamiento de los habitantes de bajos ingresos, sino porque es, en grandes términos el asentamiento humano de Medellín de origen más remoto, el que irrumpe sin que la planeación estuviese alerta a ello en su momento, y a su vez el de mayores proporciones en magnitud y en complejidad como fenómeno político, como problemática en torno a la calidad de vida, por la incomprensión institucional sobre sus lógicas, la conflictividad interna y con el resto de la ciudad y la dificultad ambiental y la muy escasa legitimidad social y pública que se dio a su participación en las decisiones que le afectaban.

Se caracteriza el Nororiente de Medellín por ser el primer resultado predominante de formas de producción de vivienda por vía ilegal, en una mayoría originadas en sucesivos procesos de toma de tierra y en la venta de terrenos sin urbanizar. No puede desconocerse la forma originaria de la propiedad de la zona, su baja intensidad en el uso productivo al momento de urbanizarse por tales vías y la existencia de una fuente visible de agua, a ser intervenida mediante la toma directa por los pobladores, derivada de las líneas de conducción del acueducto a Medellín. Estos asentamientos incrementados entre los años 1940 a 1960, se implantaron al Norte (siendo en su momento periferia) de los primeros barrios que se habían empezado a consolidar entre los años 1920 a 1940, como fueron los barrios Aranjuez, Manrique Central, Campo Valdés, Miranda, Pérez Triana (hoy San Pedro), además de Berlín que figuraba como corregimiento.

Uno de los factores que aceleró el proceso de toma de tierras de la zona fue el desplazamiento del campesinado, producto de la violencia que afectaba la nación después de 1948, la cual produjo un crecimiento acelerado de esta Zona, por ejemplo con los asentamientos de Santa Cruz, La Francia y Villa del Socorro. A finales del 50 aparecen nuevos desarrollos periféricos como Andalucía, Popular y Santo Domingo Savio; y para 1959 el desarrollo urbano



avanzaba hacia el Norte y hacia el oriente alto de la ciudad, apareciendo barrios como La Salle y San José La Cima I.

Después de la década del 60, la urbanización clandestina se acentúa con el fenómeno masivo de tomas de terrenos ubicados en la periferia urbana y de venta de lotes sin urbanizar. Se ocupa la cuenca de la Quebrada La Seca, se densifican barrios como La Frontera y Santo Domingo Savio a la vez que se expanden hacia el Norte. En los años 70 se incrementaron los barrios de invasión ubicados en la periferia urbana los cuales se presentan a su vez imbricados con urbanizaciones piratas difíciles de precisar<sup>3</sup>. Se podría decir que el período de los 60-70 corresponde a la enorme explosión urbana latinoamericana y particularmente expresada en Colombia con la visualización clara del sistema de ciudades.

En la cuenca de la Quebrada Cañada Negra, el único desarrollo planificado urbanísticamente fue el Barrio Pablo VI que albergó población procedente de los tugurios del Jardín Botánico y del Parque Norte, los demás han ido incorporándose al desarrollo urbano paulatinamente, mediante procesos como los referidos. Entre las Quebradas Villa del Socorro y Juan Bobo fueron reubicados los habitantes de los tugurios antes asentados al margen de la vía férrea con el nombre de Villa del Socorro o Urbanización Niza Norte La Ranchera.

Por encima de la cota 1800 se establecen como desarrollos ilegales: María Cano o Carambolas, San José La Cima I, San José La Cima II, Versailles No.2, La Cruz (parte alta y baja), con significativos problemas de riesgos, de prestación de servicios, de comunicación y de equipamiento. Se incrementa la invasión de los retiros de Quebradas, llegando en casos a cubrirlas completamente.

#### **1.1.1.2. La Zona Noroccidental -del barrio Tricentenario hacia el Norte-**

**E**l inicio del proceso de poblamiento de esta Zona fue posterior al de la Nororiental, influyendo en ello, el que la mayoría de los terrenos pertenecía a pocos propietarios, predominando un latifundio con actividades como ganadería de menor escala y bosques naturales. Asimismo influía la poca claridad en relación con las fuentes de agua requeridas para habitar tal

---

<sup>3</sup> Tras la ley 66 de 1968, que consigna la ilegalidad de la urbanización pirata, se disfrazan muchos de los procesos de venta ilegal de tierras no urbanizadas haciéndolos aparecer como tomas de tierra. Ver estudios sobre urbanización pirata realizados por el CEHAP, Universidad Nacional de Colombia: Coupé, Françoise; Noorduijn, Arnold; Y Echeverría, María Clara.

sector urbano. Uno de los principales latifundistas fue la familia Cock, que facilitó la venta de lotes e incrementó la expansión de la zona.

Los primeros asentamientos se ubicaron en lo que es hoy el Barrio Castilla, con lo cual se define la carrera 65 como principal vía del sector, a partir de ella se fue configurando la red vial de la zona. La forma que asume el poblamiento en Castilla al dejar algunas áreas para el desarrollo de equipamiento colectivo, ha permitido aun hoy su consolidación. En el 45 se construye la primera escuela en el Barrio Castilla. Este barrio continúa su expansión hacia nuevos núcleos como Castillita (hoy Girardot) o La Unión. Siendo éste último el resultado de un acelerado proceso de asentamiento, que en su mayor parte fue construido por labor parroquial y de la comunidad.

El barrio el Progreso se da como un desarrollo organizado conservando la innovación de planificación en forma concéntrica con circulares y transversales.

En la Zona se dio igualmente la ocupación clandestina de terrenos dando origen a nuevos núcleos de urbanización pirata como: Santander, Córdoba, Bello Horizonte, Alejandría, La Trocha y Otrabanda. Uno de éstos fue el Barrio La Esperanza, construido progresivamente tras la venta de lotes sin urbanizar a comienzos de 1962, sobre la parte alta del sector de Castilla. Allí, la comunidad conjuntamente con los vendedores del terreno, acordaron reservar un lote para la construcción de la iglesia y otros servicios comunitarios, lo cual permitió fundar el Liceo Cooperativo La Esperanza, que más tarde pasó a ser el IDEM Ricardo Rendón Bravo. Se fundó allí igualmente una Cooperativa con servicios médicos, biblioteca y cafetería, se construyó la cancha de fútbol conocida como "Maracaná". Posteriormente nacen otros asentamientos como Kennedy, San Martín de Porres y Miramar. En 1964 se crean las Empresas Varias de Medellín como empresa oficial de servicio público, la cual se ubica en su mayoría en la parte baja de la Zona, por la autopista Norte entre los Barrios Toscana y Belalcazar.

En la década del 70 el Instituto de Crédito Territorial (ICT)<sup>4</sup> inicia la construcción de la Urbanización Francisco Antonio Zea y de los barrios Pedregal, Boyacá, Las Brisas y Florencia, destinados a los sectores obreros del Municipio. Se presentan algunas tomas de tierra en la parte Alta del Hospital La María y en el costado Norte del Cementerio. En 1972 se inicia la construcción del 12 de Octubre por parte del ICT, se entregan 1200 viviendas.

---

<sup>4</sup> Hoy en INURBE.

En 1973 se entrega la segunda etapa con un total de 1797 viviendas. Aumenta el ritmo de la construcción y aparecen nuevos desarrollos como los barrios Florencia, Las Brisas y Alfonso López. Es ésta la década de construcción masiva por parte del Estado (por el ICT), la cual se concentra sobre ésta Zona, asimismo es la década del surtimiento de normas urbanas más reducidas para la vivienda de interés social, en respuesta a la apremiante demanda por vivienda. En 1983 se promueve un programa de autoconstrucción llamado "El Mirador del Doce" por intermedio del ICT y una Cooperativa de vivienda, cuando el proceso de construcción por lo pobladores se retoma dentro de la política de vivienda.

Los barrios antiguos y de urbanizaciones piratas conformados desde los inicios del desarrollo la Zona: Castilla, Caribe, Belalcazar, El Diamante, San Martín de Porres, La Esperanza, Kennedy, Miramar y Castillita, se caracterizan por el tamaño amplio de sus lotes, con dos y tres pisos, para casas de tipo bifamiliar y trifamiliar. Se presenta frecuentemente que el primer piso quede por debajo del nivel de la vía.

La mayoría de los barrios originados mediante la toma de terrenos se fueron ubicando en las partes altas y más inestables de la zona; algunos de los cuales tuvieron origen tras procesos de desplazamiento de población por catástrofes naturales en otros sectores de la ciudad. Los desarrollos ilegales que se ubicaron, sin intervención oficial, fuera del perímetro urbano o en los retiros de algunas quebradas, se caracterizan en general por ser viviendas unifamiliares o bifamiliares de uno o dos pisos, construidas con materiales de desecho manteniendo aun, muchas de ellas sus precarias condiciones y la carencia de algunos de los servicios públicos: Picachito, El Picacho, Lennin, Salvador Allende, Mirador del Doce, Aures, El Triunfo, Brasil, El Progreso, Efe Gómez, Los Arrayanes, La Minita, San Nicolás, María Auxiliadora.

Algunos de los barrios planificados por entidades estatales o privadas, de lotes reducidos y vivienda masiva unifamiliar o multifamiliar para sectores populares, son: El Doce de Octubre, Santander, Pedregal, Florencia, Alfonso López, Boyacá, Tejelo, Girardot, Las Brisas, Francisco Antonio Zea, Córdoba, Alejandría y Bello Horizonte (en su mayoría construidos por el ICT).

### **1.1.2. MORFOLOGÍA Y CONFORMACIÓN FÍSICA**

**P**ara la caracterización de la morfología urbana se debe tener en cuenta que aunque se habla de dos Zonas delimitadas por el río, la Nororiental y la Noroccidental, existe entre éstas un sector intermedio que, con el río y las

conexiones viales (como la carrera 65 y la autopista), conforma una barrera entre ambas Zonas, y rompe tanto la conformación de un tejido urbano como también, por la naturaleza de los usos que en este franja se dan, con una potencial de relación directa de la población de las Zonas entre sí y de esta con los usos de dicho sector intermedio.

En tal sector intermedio, que se ubica en la parte baja de la Zona Noroccidental, las quebradas delimitan cada uno de los usos allí presentes, dando lugar a subsectores residenciales como los Barrios Belalcazar, Tricentenario, Hector Abad Gómez y Toscana; subsectores industriales como el de Prodenvasas, Andercol y el gasoducto...; y subsectores de servicios como el de la Plaza de Ferias y la subestación eléctrica. Cada uno de tales subsectores tiene sus dinámicas social y funcional y morfologías propias, que al ocupar las partes mas bajas del valle a su vez conforman "islas- barreras" que dificultan la comunicación en los sentidos oriente-occidente y viceversa e inclusive del occidente con el eje del Río y hoy del Metro.

Entre la zona Nororiental y la Noroccidental -de la carrera 65 hacia el occidente- existe un marcado contraste referido a sus estructuras urbanas, que obedece a diversos factores, entre ellos:

- La conformación geográfica de las laderas correspondientes: En el Nororiente se presentan fuertes pendientes desde los límites del Río hasta la parte alta de la ladera influyendo significativamente en una conformación "más orgánica" e irregular de sus asentamientos. En el Nororiente la pendiente mayor aparece en la parte superior de la ladera, mientras que en su parte baja, cercana al río, se cuenta con pendientes más moderadas que posibilitaron mantener una mayor regularidad dentro de un tejido ortogonal (en Castilla por ejemplo).
- Los sistema hídricos a partir de las quebradas presentes en las zonas de estudio: En la Zona Nororiental las quebradas, muchas con encañonamientos profundos, propiciaron una aguda división, dando como resultado un conjunto de asentamientos configurados entre los límites de las quebradas que se comportan aisladamente, incomunicados tanto urbanística como socialmente. Sólo en la última década se logra por medio del desarrollo de un sistema vial, tejer en sentido sur-norte, tales fragmentaciones (lo que no significa aún un tejido social efectivo). En la Zona Noroccidental, sus quebradas, menos profundas no son tan numerosas y las cuencas que ellas delimitan son más amplias, dos o tres veces mayores,

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

permitiendo la ubicación en ellas de varios barrios sin complejidades ambientales tan agudas como las del Nororiente.

- La modalidad de urbanización en las Zonas: Como se mencionó, la Zona Nororiental caracterizada en su mayoría por un poblamiento a partir de toma de tierras y aún urbanización pirata, cuenta consecuentemente con un trazado vial complejo por sus escasa axialidad o retículas legibles fácilmente y por la significativa mezcla de circulaciones viales-vehiculares de bajas especificaciones y peatonales con algunas pocas de carácter adecuado a las exigencias de una circulación vehicular más fluida, curvo en gran proporción, con lotes y manzanas de forma y tamaño irregulares, creando todo un conjunto de recorridos orgánicos en el sector. Como consecuencia de tal tejido, y de no partir de un esquema previamente planeado a nivel zonal, y en muchos casos ni siquiera contando con planes de urbanización y desarrollo del espacio de barrio, en los cuales gran parte de las comunicaciones peatonales y aun viales se fueron generando como producto de los senderos que por uso y costumbre la comunidad va creando y consolidando, confundiéndose en ello los límites de lo público con lo privado.

Son sectores de alta (altísima en muchos casos) densidad, ubicados por lo general en zonas con fuertes pendientes o en los límites del río o quebradas. En estos sectores, las viviendas comienzan su desarrollo en un sólo piso, luego con el tiempo y por autoconstrucción se desarrollan en altura. La característica generalizable en la construcción, reside en la previsión de estructuras urbanas que permiten una densificación de construcción por elevación de la original, a dos y tres plantas.

En estas formas de ocupación del espacio, se podría decir que cada barrio presenta una morfología del tejido urbano propia, en virtud de las quebradas que marcan sus límites. Sin embargo, se presenta la característica general de una eje central vehicular hacia el cual tienden los recorridos delimitados por las quebradas y las manzanas, que intentan ser ortogonales y se recortan al encontrarse con las quebradas; con excepciones basadas en recorridos viales curvos (como la del sector de Villa del Socorro).

La Zona Noroccidental tuvo un poblamiento más "formal", obedeciendo a procesos organizados por alguna entidad, como el ICT, o por urbanizadores piratas de gran escala, como la familia Cock, lo cual otorgó mayor regularidad en la estructuración del tejido de sus sectores (manzanas y lotes ortogonales) y de estructuras de mayor tamaño, permitiendo un equilibrio futuro tras su proceso de densificación al igual que mayor continuidad en los recorridos vehiculares y peatonales.

Los desarrollos planificados formalmente, en general han dispuesto de adecuadas vías de acceso, obras de infraestructura y equipamiento barrial. Con respecto a la vivienda, estas alcanzan un desarrollo en altura ya consolidado a partir de lotes que en el comienzo propiciaron un equilibrio de densidades; no así en las urbanizaciones que se establecieron más recientemente a partir de la minimización de las normas de construcción.

### **1.1.3. FORMAS DE TENENCIA DEL SUELO Y LA VIVIENDA**

Las formas de tenencia del suelo de ciertos sectores de las Zonas (sobre todo de la Nororiental) han tenido de alguna manera algún nivel de estudio, derivado de las intervenciones recientes referidas a los proyectos viales que afectan directamente los sectores colindantes con ellos (los intercambios viales, las estaciones del Metro) por desplazamiento de sus población, al igual que de un programa que desarrolla actualmente Corvide en legalización de asentamientos en el extremo Norte y oriente de la Zona Nororiental. Sin embargo, no existe un estudio sistemático y sistémico que permita cuantificar adecuadamente la diversidad en las formas de tenencia (propiedad, alquiler, familia ampliada) y ocupación de las zonas (legal, ilegal, en legalización, inquilinato, renta formal o informal), los usos de las mismas, los precios reales de comercialización de la propiedad en venta y renta, las actividades, etc. de los sectores completos aledaños al Metro y, menos, de las Zonas; todo lo cual incide de forma directa en la conformación físico-espacial de la ciudad.

Por lo tanto, se requiere de un estudio serio, que permita reconocer el estado del suelo urbano en los sectores que serán afectados por el Metro para diseñar metodologías adecuadas que garanticen un mejoramiento en las condiciones de la población allí asentada (tanto propietarios como inquilinos).

#### **1.1.3.1. Propiedad**

Si bien se requiere un adecuado estudio para determinar con precisión la situación de la tenencia en la zona de estudio, por la diversidad en las modalidades del poblamiento, su antigüedad, podríamos establecer como hipótesis que existe un alto porcentaje de propietarios -o de familias con tenencia estable así no cuenten con su legalización- que habitan su vivienda.

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

Sin embargo, por observación del lugar se hace clara la transformación de viviendas unifamiliares en bifamiliares principalmente, y en terceras plantas, como también la derivación de locales anexos a las viviendas para usos diferentes, para obtener una renta. En tal sentido para una adecuada intervención sobre este punto se requiere determinar la situación real de propiedad y renta.

Es pertinente reconocer numérica y territorialmente los propietarios que no han legalizado su situación de tenencia y propiedad, a pesar de habitar desde hace más de dos décadas sus lugares, quienes en muchas ocasiones, los han adquirido mediante acuerdos escritos con los urbanizadores o propietarios de las vivienda y no han realizado trámites ante la municipalidad.

Los valores de la propiedad y sus fluctuaciones son afectados diferencialmente de un lugar a otro dependiendo de su ubicación general, de las condiciones del terreno, de las condiciones de la construcción, y otros parámetros relacionados con la calidad, desarrollos urbanísticos, etc.. Con el Metro se presentarán movimientos estructurales en la formación del precio de la propiedad, afectando particularmente ciertas áreas de Medellín y el Valle de Aburrá y en ellas a los sectores más conectados con sus estaciones.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Para ilustrar, podemos mostrar el nivel de precios que adquieren las propiedades, según el mercado “formal” que se muestra en los avisos de venta en los periódicos de la ciudad. Así, encontramos viviendas por ejemplo en Aranjuez-Anillo (Cra. 45Ax95), donde ofrecen un primer piso con 34M<sup>2</sup> con un valor de \$13.500.000. En Campo Valdés (Cra. 46x81), ofrecen vivienda con patio, 214M<sup>2</sup> de los cuales está construidos 125 aproximadamente en dos pisos. El valor es de \$30.000.000. Otro ejemplo se refiere a la venta de apartamentos, de dos alcobas, cocina integral, modernos, ubicados en Campo Valdés Cl 72x48A, area 60M<sup>2</sup> con valores que oscilan entre \$25-30.000.000.

### 1.1.3.2. Arrendamiento de vivienda

Si bien existe un mercado de alquiler de vivienda<sup>6</sup>, éste es poco conocido por las altas condiciones de informalidad en que se desenvuelve, especialmente en las comunas Popular, Santa Cruz y 12 de Octubre. Sin embargo, algunas oficinas de bienes raíces que son intermediarios, reciben ofrecimientos de vivienda en estos sectores. Se requiere, para visualizar posibles programas referidos a densificaciones o cambios de uso, de una adecuada aproximación mediante el estudio del asunto en los sectores aledaños. No fue posible establecer si la oferta es muy baja, pero parece evidente la magnitud de la oferta de vivienda en alquiler al observar la morfología (dobles y triples pisos, escaleras independientes a terrazas con edificaciones, puertas de acceso a pequeñas habitaciones, etc.) dejando ver que los medios de oferta son más informales y “locales”.<sup>7 8</sup>. Estas ilustraciones muestran el nivel de precios del mercado de arrendamiento en la zona, pero es necesario realizar estudios de detalle que caractericen este mercado, sus volúmenes, formas, factores reguladores, entre otros.

Con el fin de conocer el comportamiento real del nivel de precios del mercado de arrendamiento en la zona, es necesario realizar estudios de detalle que caractericen este mercado, sus volúmenes, formas, factores reguladores, entre otros.

### 1.1.3.3. Inquilinato y alquiler de viviendas colectivas

En el área de estudio se encuentran algunos inquilinatos y viviendas colectivas, considerando como tales aquellos edificios de habitación que albergan más de 2 hogares. No se obtuvo información de precios de estos. En el estudio social se encuentra una referencia a sus características y condiciones de vida.

---

<sup>6</sup> Al respecto vale mencionar los estudios sobre vivienda de alquiler realizados por el CEHAP.

<sup>7</sup>Para ilustrar podemos ver: Para ofrecer un primer piso, en Aranjuez-Santa Cruz, su valor de \$6.000.000 que contrasta con los ya referidos. De otro lado, en la CI 105Bx49, vendieron una propiedad en \$3.000.000 para arrendamientos. El valor de éste oscila entre \$45.000 y \$55.000, dependiendo de la propiedad, para este avalúo.

<sup>8</sup>Los valores de alquiler son oscilantes, dependiendo de varios factores. Una muestra aleatoria indica los siguientes valores para arrendamientos de casas: Aranjuez \$100.000; Campo Valdés \$70.000; \$160.000 y \$200.000; Manrique \$120.000 y \$140.000. No se encuentra oferta formal de alquiler de apartamentos. En Las Cabañitas, sector sur de Bello, limítrofe con Medellín por la quebrada La Madera, ofrecen alquiler de casas en \$320.000 mensuales. En Doce de Octubre el valor es de \$130.000; Tricentenario \$212.000. En La Urbanización Caribia las casas de 70M<sup>2</sup> tienen un valor de \$17.000.000 (\$3.100.000 de cuota inicial y el resto a 15 años con cuotas de \$215.000).

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia



#### 1.1.3.4. Sucesiones

El tiempo transcurrido desde el poblamiento y la forma de asentamiento ha generado una sucesión generacional, bien sea que los padres vivan actualmente o no. De hecho, existen subdivisiones de la propiedad o expansiones informales sobre una misma propiedad. Esto lo permitió en parte la costumbre de origen campesino, de ocupar parte del lote en habitación y parte en pequeña huerta o solar. Con alguna frecuencia lo cultivan y derivan de allí parte de los bienes alimenticios. Al expandirse y crecer la familia, las condiciones de parentesco y las precarias condiciones económicas de los jóvenes obligan a expandir la vivienda sobre la base de la existencia de los “solares” y también del cambio del techo de teja por la construcción de planchas y densificación en propiedad horizontal.

#### 1.1.4. OFERTA DE VIVIENDA

El espacio urbano ofrece a los pobladores no sólo la posibilidad de utilizar el territorio como asentamiento de vivienda, lo cual ocupa una porción importante del territorio municipal total, sino también como asentamiento de otras actividades. En este sentido se habla de las demandas tradicionales del espacio urbano predominantemente para construcción de viviendas<sup>9</sup>

En otras palabras, el análisis del mercado de tierras más sistemático ha girado en torno a la construcción de vivienda no sólo por su importancia cuantitativa sino por su importancia social: nuestra cultura privilegia como objetivo del individuo tener un “espacio” como su hábitat en el cual crean y re-crean su vida. Adicionalmente, este lugar es un “locus” social.

La Oferta Total actual se compone de las cantidades de unidades terminadas y en construcción al momento del informe (dato más reciente, Mayo 1995)<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> “El desarrollo de la acumulación lleva consigo por lo general una ampliación de la demanda por espacio construido urbano. En primer lugar el crecimiento de la población global, y el avance de las fuerzas productivas en la agricultura, generan un crecimiento tendencial de la población urbana, la cual, a su vez, requiere un espacio construido para su habitación y para sus actividades reproductivas”. Jaramillo, S.:Hacia una Teoría de la Renta del Suelo Urbano”. Uniandes-Igac.1994. pag.187

<sup>10</sup> El análisis sobre el mercado de viviendas se basa en el estudio CAMACOL-ANTIOQUIA-LONJA DE PROPIEDAD RAIZ DE MEDELLIN:”Dinámica y caracterización de la Demanda de vivienda en Medellín y area Metropolitana del Valle de Aburrá”. Medellín. noviembre 1995.

SECTORES	OFERTA ACTUAL		OFERTA FUTURA	
	UNIDADES	%	UNIDADES	%
Manrique O.	4	0.001	15	0.002
Aranjuez	0	0	10	0.001
Castilla	70	1.7	252	3.8
12 de Octubre	0	0	1.000	15.23
subtotal	74	1.7	1.277	19.45
Medellín	4.084	100.00	6.564	100.00

FUENTE: Camacol (Ant.)-Lonja Prop. Raíz: Dinámica y caracterización de la demanda de vivienda en Medellín y Área Metropolitana del V. de Aburrá". Nov. 1995. Cuadro No. 3.

La oferta futura de vivienda según localización y rangos de precios<sup>11</sup> se muestra a continuación:

SECTOR	RANGO DE PRECIOS					
	1.000-2000		2.001-3.000		3.001-5.000	
		%		%		%
Manrique Oriental	0		15		0	0
Castilla	0		252		0	0
Aranjuez	0		0		10	1.0
12 de Octubre	0		280		720	75.63
Subtotal	0		547		730	76.6
Medellín	650	100.00	1275	100.00	952	100.00

FUENTE: Camacol-Lonja. Cuadro No. 8

## 1.1.5. USOS DEL SUELO

### 1.1.5.1. Uso residencial

Los sectores denominados residenciales y en los cuales predomina en forma absoluta el destino de las edificaciones como espacio habitacional, lugar de intercambio y recreación de la familia, aparecen como predominantes respecto al área ocupada en la ciudad. El Estatuto Municipal de Planeación y Urbanismo define como Desarrollo Urbanístico Residencial "Todo terreno que de acuerdo con el concepto general de urbanización se adecue específicamente, para el uso principal de vivienda" Art. 168o. lo cual contribuye a generar un urbanismo zonificante.

<sup>11</sup>El rango de precios (en UPAC, 1995), fluctúa entre 1.001 como extremo inferior y más de 30.000 equivalentes (a Abril de 1996 a \$8.451,87 la unidad), a un rango entre \$8.451.870 y \$253.556.100.

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

El “uso residencial (R)” se estratifica para efectos de cobros de tarifas, impuestos, orientación de la inversión etc.. Regularmente, la ubicación o estrato entra a definir valores a la propiedad y, por consiguiente, definen la renta que potencialmente se percibe. Veamos.

**Estratos Residenciales:** La metodología de estratificación que utiliza Planeación Metropolitana considera fundamentalmente las características de la estructura física de la vivienda que habita el hogar, su localización, disponibilidad y calidad de servicios públicos, servicios comunales e infraestructura vial y de transportes. Estos últimos aspectos tendrán importancia por sí solos cuando consideramos los efectos de la accesibilidad de los barrios a las estaciones del Tren y será necesario evaluar la incidencia sobre la estratificación, avizorando por este hecho futuros cambios en el “uso del suelo” e impactos sobre la renta. Las definiciones de estratos son como sigue:

- Estrato Bajo-Bajo=E1: Viviendas construidas sin un plan determinado y generalmente con materiales de desecho tanto en las paredes como en los techos. Carecen de dos o más servicios públicos, observándose condiciones sanitarias inadecuadas, alta frecuencia de contrabando de agua y energía. están localizadas en zonas marginadas con serias restricciones geológicas y topográficas, siendo los terrenos generalmente de invasión. La mayoría carece de vías de comunicación, de transporte urbano y presentan alto grado de hacinamiento. Según el estudio de Camacol-Lonja, los gastos por persona son como máximo Cuarenta Mil pesos (\$40.000) mensuales.
- Estrato Bajo=E2: Viviendas en obra negra y semiterminadas, por lo general al margen de las normas de planeación, pueden ser casas independientes, viviendas en construcción o cuartos con alto grado de hacinamiento (inquilinato). puede faltar algún servicio público como teléfono y/o alcantarillado; se suelen compartir algunos servicios como agua y/o teléfono. están localizadas cerca de la periferia urbana especialmente donde comienzan las pendientes fuertes, también se sitúan en los cauces de quebradas sin canalizar, basureros y aguas contaminadas. Poseen vías de acceso generalmente precarias y sin pavimentar. El transporte público es deficiente y escaso, utilizando con frecuencia colectivos que encarecen el transporte porque las rutas de buses no llegan.

“Los asentamientos de este nivel social disponen de algunos servicios comunales como escuela y/o centro de salud pero son insuficientes para atender la demanda. Se incluyen en este estrato los barrios nuevos

promovidos por entidades como Corvide, Corvisol y el I.C.T. edificados por el sistema de autoconstrucción y aquellos donde las empresas públicas han realizado programas de habilitación de vivienda”. Barrios característicos son Santa Cruz, Popular, La Salle, Moscú No. 2.

- Estrato Medio-Bajo=E3: Por lo general son casas independientes revocadas y pintadas, con muros de ladrillo o bloques de cemento, techo de placa de cemento o teja de barro. pueden ser viviendas antiguas planeadas por iniciativa particular pero sin una dinámica de transformación apreciable. poseen todos los servicios públicos aunque en algunas puede faltar teléfono. los servicios son generalmente de uso exclusivo.

Están localizadas en la periferia urbana, en zonas industriales o incluso cerca al centro de la ciudad, caso en el cual no llegan a constituir conjuntos residenciales técnicamente diseñados. Disponen de vías pavimentadas y facilidades de transporte público urbano. Cuentan con servicios comunales (centros de salud, escuelas, droguerías, zonas de recreación, etc.). Algunas de estas viviendas son edificaciones construidas por el I.C.T. en conjuntos multifamiliares. Barrios característicos son Alfonso López, Kennedy.

- Estrato Medio=E4: Casas independientes o apartamentos construidos con material durable revocados y pintados. poseen todos los servicios públicos para uso exclusivo de sus ocupantes, situados en zonas residenciales técnicamente planeadas, aledañas por lo general al centros de la ciudad o en la zona central de los antiguos corregimientos de la América, Belén, Guayabal. Disponen de vías pavimentadas y facilidades de transporte urbano. La población está abastecida por todos los servicios comunales.
- Estrato Medio-Alto: El estrato Medio-alto así como el Estrato Alto no se encuentran en las áreas de la ciudad estudiadas, por lo cual se obvian.

Según estadísticas de Empresas Públicas de Medellín para toda el Área Metropolitana, el estrato predominante es el Estrato Medio-bajo con el 40% de las viviendas (241.784 hogares). La participación de los demás estratos es la siguiente: Bajo-Bajo 3%; Bajo 33%; Medio 15%; Medio-alto: 7%; y Alto 2%.

El conjunto de comunas estudiado presenta a sus habitantes agrupados en 64.314 viviendas. Estas viviendas, en su mayoría, están clasificadas como Estratos 1, 2, 3 y con participación marginal el Estrato 4. El siguiente cuadro ilustra la situación:

<b>Cuadro No. 6 - VIVIENDAS POR ESTRATO SEGÚN COMUNA PARTICIPACIÓN RELATIVA EN EL SECTOR<sup>12</sup> Y EN EL ESTRATO EN EL MUNICIPIO 1995</b>					
NUMERO	COMUNA				
VIVIENDAS POR ESTRATO	02	04	05	TOTAL	PARTICIPACIÓN (%)
E1 (B-B)	144	776	422	1342	2,08
% VE1/Tot Sector	0.86	3.08	1.73		
% VE1/ E1 Mpio	0.99	4.61	2.51		
E2 (B)	14.538	6.940	1.815	23.293	36.21
% VE2/Tot Sector	99.02	57,53	7,43		
% VE2/E2 Mpio	11.1	5.3	1.39		
VE3 (M-B)	0	17.488	21.567	39.055	60,72
% VE3/Tot Sector	0	69,38	88,3		
% VE3/E3 Mpio	0	13,58	16,74		
VE4 (M)	0	2	622	624	0,0097
% VE4/Tot Sector	0	0,01	2,55		
%VE4/E4 Mpio	0	0	0,92		
TOTAL VIVIENDAS	14.982	25.434,5	24.713,94	64.314	100.00

FUENTE: Planeación Metropolitana: Macroindicadores.

**Evolución del Uso del Suelo Residencial:** El número de viviendas por estrato en el sector estudiado, según las “cuadrículas EPM”, entre 1990 y 1994, se presenta a continuación:

<b>Cuadro No. 7 - EVOLUCIÓN DEL USO DEL SUELO RESIDENCIAL (EN EL SECTOR) 1990-1994</b>					
ESTRATO Y USO	1990	1994	1994/1990	% 1990	% 1994
VE1	212	611	188	0,008	1,9
VE2	8.164	9.726	19,13	30,46	30,71
VE3	18.394	21.289	15,73	68,63	67,23
VE4	29	38	31,03	0,001	0,001
TOTAL VIVIENDAS	26.799	31.664	18,15	100,00	100,00

FUENTE: EPM: Cuadriculas

La variación central está en el aumento notable de viviendas E1, lo cual indica, en lugar de mejora, un aumento de las condiciones precarias del Norte de Medellín.

<sup>12</sup> Sector aledaño a las estaciones de interés para el estudio; compuesto por las comunas 2, 4 y 5.

### 1.1.5.2. Otros usos

Existen otros usos de construcción, así: Usos Comerciales (UCO), Usos de Pequeña Industria (UPI) y Usos Oficiales (UOF).

Cuadro No.8 - USOS DIFERENTES A LA VIVIENDA, NUMERO Y EVOLUCIÓN 1990-1994					
USO	1990	1994	94/90	% 1990	% 1994
Comercial	583	743	27.4	82.11	77.55
Pequeña. Industria	72	104	44.4	10.14	10.8
Oficial	55	111	101.8	7.74	11.58
TOTAL	710	2952	315.7	100.00	100.00

FUENTE: EPM

Los usos diferentes a vivienda se han incrementado en cerca del 35%. El factor de mayor incidencia, aunque todos presentan crecimientos, es el uso oficial, que presentó un crecimiento de más del 100%, debido probablemente a la presencia estatal surgida a partir de la crisis de violencia en la zona en los años inmediatamente anteriores y que evidenciaron carencias importantes en esta materia en los eventos que analizan la problemática zonal y municipal. Podríamos señalar que este incremento de uso está motivado por la acción de la Consejería Presidencial y otras entidades.

Se observa también un importante incremento de las actividades de pequeña industria, aunque en términos absolutos estos son los de menor representatividad. Los usos comerciales se han incrementado igualmente, aunque su participación relativa respecto a otros usos decreció respecto a 1990.

### 1.1.5.3. Usos comerciales (UCO)

Del total de establecimientos de este tipo en Medellín (1.867), sólo se ubican en la zona de estudio el 3,5%. Los Usos Comerciales (UCO) son

Convenio:  
Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

absolutamente predominantes en términos del número de establecimientos: 77.55% del total Otros Usos. Estos se componen de establecimientos comerciales al Por Mayor y al Por Menor.

<b>Cuadro No. 9 - DISTRIBUCIÓN A LOS ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES AL POR MAYOR EN MEDELLÍN, POR COMUNA Y ACTIVIDAD ECONÓMICA 1.993</b>					
CÓDIGO	ACTIVIDAD ECONÓMICA	02	04	05	TOTAL
6101	Productos alimenticios	-	6	7	169
6102	Bebidas y tabacos nacionales	-	2	1	35
6103	Textiles	-	-	-	146
6104	Prendas de vestir	-	2	1	116
6105	Maquinarias, herramientas y artículos de ferretería.	-	1	1	105
6106	Medios de transporte, accesorios y respuestos	-	-	2	73
6108	Artículos de uso electrónico.	-	-	1	97
6110	Materias primas y bienes de capital importados	-	-	1	44
6111	Materiales de construcción	-	1	2	95
6113	Elementos decorativos	-	1	-	25
6114	Elementos de papelería, libros y textos escolares	-	-	1	40
6116	Calzado	-	-	1	44
6119	Distribución de revistas, folletos de moda y similares	-	-	1	7
6120	Comercio agropecuario	-	-	1	46
6121	Gasolina	-	-	4	16
6122	Productos químicos en general	-	-	3	95
6123	Lubricantes	-	-	2	16
6124	Otros artículos de comercio al por mayor	-	1	2	139
6125	Productos fabricados y comercializados por distribuciones	-	-	1	18
6126	Otras actividades	1	11	7	408
TOTAL		1	25	39	1.867

Las Comunas 4 y 5 presentan el mayor número de establecimientos: 25 en el primer caso y 39 en el segundo.

<b>Cuadro No. 10 - DISTRIBUCIÓN DE ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES POR MENOR EN MEDELLÍN POR COMUNA 1993</b>					
CÓDIGO	ACTIVIDAD ECONÓMICA	COMUNA			TOTAL
		02	04	05	
6210	Toda clase de artículos en almacenes de cadena	1	9	5	338
6211	Productos alimenticios: graneros y supermercados	210	587	444	7.200
6212	Bebidas nacionales	1	3	17	74
6213	Prendas de vestir	2	18	52	2141
6214	Equipos de uso profesional y científico	-	1	1	93
6215	Maquinaria, herramienta y accesorios	-	1	7	299
6216	Materiales para construcción	6	24	18	418
6217	Vehículos y fabricación nacional	-	-	2	57
6118	Repuestos y accesorios para vehículos	1	16	22	798
6219	Combustibles líquidos derivados del petróleo	-	8	11	85
6220	Otros combustibles	-	3	1	28
6221	Drogas, químicos, medicinas y cosméticos	13	24	33	555
6222	Artículos de óptica	-	2	5	162
6223	Elementos de papelería	-	3	4	360
6225	Artículos de material de uso eléctrico y de ferretería	1	7	4	446
6226	Muebles y accesorios	-	10	-	402
6227	Vidrio, loza, cristalería y marquetería	-	9	2	241
6228	Comercio agropecuario	-	1	5	79
6229	Productos de salsamentaria y repostería	45	163	240	3.271
6230	Charcutería y productos de cigarrería	6	24	35	922
6231	Vehículos de fabricación extranjera	-	3	1	136
6240	Actividades definidas como mercantiles	1	44	5	1.136
6250	Comercio al por menor de artículos importados	-	1	4	398
6260	Otras actividades de comercio al por menor.				
TOTAL		301	1107	1045	26.859

La distribución de establecimientos comerciales al Por Menor, muestra que esta es la “vocación” comercial de esta zona, ya que existen 2.453 establecimientos (el 9,13% del Total del Mpio). Sobresalen las C-04 y la C-05 con el 45,12% y el 42,6% respectivamente. Por el contrario, la C-02 sólo

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia



registra el 12,27%. Las distribuciones más sobresalientes corresponden a la de Productos Alimenticios: graneros y supermercados (CIUU 6211) con 1.241 establecimientos, que representan el 50,59% del total de este tipo en el área de estudio, y el 17,23% respecto al mismo tipo en Medellín. Le sigue en importancia los distribuidores de Productos de Salsamentaria y Repostería (CIUU 6229), con 448 establecimientos, el 18,26% del Total de las Comunas, y el 13,7% de los establecimientos de este código respecto a Medellín.

Sobresale la distribución de productos alimenticios (CIUU 6101) con 13 establecimientos, siguiendo en importancia Otras Actividades (CIUU 6126) con 18 establecimientos, distribuidos 11 en C-04 y 7 en C-05.

La Comuna 2 presenta el menor número de establecimientos respecto a las Comunas 4 y 5 para cada tipo o no posee.

**Usos de Pequeña Industria (UPI).** Establecimientos de Pequeña Industria (UPI) que se asocian en muchos casos a la vivienda, formando un espacio no separado, continuo. en algunos casos se delimita una porción de la casa de habitación para la instalación de pequeñas manufacturas o prestación de servicios. (primeros o segundos pisos, terrazas, garajes, cuartos que se delimitan y separan, etc.)

Estos establecimientos industriales (457 para las tres comunas) constituyen el 8,5% del Total Municipal. Se destaca especialmente la Comuna 4 por concentrar el 52,73% de los establecimientos del área estudiada, seguida de Comuna 5 con el 41,57%. Se observa entonces una correlación entre el tiempo de poblamiento, la cercanía al centro tradicional y el desarrollo industrial.

Nuevamente, La Comuna 2 aparece con un aporte marginal.

El tipo de establecimiento que se destaca corresponde a la Preparación de Productos Alimenticios (carne, pescados, frutas, legumbres), correspondientes al código CIUU 3111, con 18,38%. “Otras Industrias Manufactureras” (CIUU 3910), representan el 16,63% del total de las comunas. Le sigue a continuación la fabricación de Prendas de Vestir, excepto calzado (CIUU 3220) con 59 establecimientos y el 13% de participación en el total de las comunas.

El Cuadro No. 12 presenta los Establecimientos de Servicios, que en número de 1.074 para las tres comunas representan el 7,16% del Total del Mpio. La

distribución por Comuna indica que el mayor número lo concentra la C-04 con el 48,69%. La C-05 presenta el 44,69% en tanto c-02 sólo posee el 6,6%.

Los Bares, Cafés, Cantinas, Heladerías y Tiendas Mixtas sobresalen con 249 establecimientos (23,18%). Le sigue con 220 Talleres de Reparaciones (CIUU 9510) que representan el 20,48% y el 10,05% del Total de éste código en Medellín. Sobresalen además las “Cafeterías y Cafeterías restaurantes sin venta de licor” (CIUU 6310) con 155 establecimientos. Estos representan casi el 10% del Total del código para Medellín.

<b>Cuadro No. 11 - ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES POR COMUNA Y ACTIVIDAD ECONÓMICA</b>					
CÓDIGO	ACTIVIDAD ECONÓMICA	C 02 C05	C	04	TOT
3111	Preparación de productos alimenticios (carnes, pescado, frutas, legumbres)	6	35	43	522
3119	Fabricación de cacao-chocolate y artículos de confitería	3	4	6	-
3131	Industria de bebidas alcohólicas	-	1		8
3134	Industria de bebidas no alcohólicas y gaseosas	-	1	-	11
3140	Industria de tabaco	-	1	-	2
3211	Fabricación de textiles	-	1	1	115
3220	Fábrica de prendas de vestir, excepto calzado	1	30	28	1207
3233	Industria de cueros, productos de cuero y sucedáneos de cuero, pieles.	-	2	-	110
3234	fábrica de calzado, excepto de caucho vulcanizado, moldeado o plástico.	-	3	7	204
3240	Fabricación por encargo	-	1	2	80
3310	Industria de la madera y productos de madera excepto muebles.	-	8	4	115
3320	Fábrica de muebles y accesorios excepto los metálicos	3	25	18	294
3410	Fabricación de papel y productos de papel.	1	-	-	39
3420	Imprentas editoriales e industriales conexas.	-	8	3	407
3510	Fábrica de sustancias y productos químicos, perfumes, cosméticos y otros.	1	6	6	124
3511	Fábrica de sustancias farmacéuticos y medicinas.	3	-	-	42
3530	Fábrica de productos diversos derivados del petróleo y carbón.		1	-	19
3540	Fábrica de productos de caucho.	-	1	2	27
3550	Fábrica de productos de plástico	-	12	8	244
3610	Fábrica de objetos de barro, loza y porcelana, vidrio y productos de vidrio.	1	1	1	65
3611	Fábrica de materiales de construcción: Productos de arcilla.	1	-	4	50
3690	Fábrica de cemento y otros productos minerales no metálicos	-	2	1	20
3710	Industria básica de hierro y acero.	-	4	2	39
3720	Industria básica de metales no ferrosos	-	-	3	41
3810	Fábrica de productos metálicos excepto maquinaria y equipo.	1	43	15	479
3820	Construcción de maquinaria, accesorios y suministros eléctricos.	-	1	3	80
3821	Construcción de maquinaria excepto eléctrica	1	1	4	58
3830	Construcción de material de transporte	-	1	3	26
3840	Fábrica de equipo profesional y científico, instrumentos de medida y control.	-	1	-	8
3850	Industria sede fabril en Medellín comercialización	-	-	1	14
3910	Otras industrias manufactureras.	7	44	25	813
	<b>TOTAL</b>	<b>26</b>	<b>241</b>	<b>190</b>	<b>5371</b>

<b>Cuadro No. 12- ESTABLECIMIENTOS DE SERVICIOS POR COMUNA Y ACTIVIDAD ECONÓMICA - 1993</b>					
COD	ACTIVIDAD ECONÓMICA	C-02 C-04 C-			TO T
		05			
5010	Contratistas generales y especializados dedicados construcción por contrato a precio fijo o unitario	1	10	4	702
5020	Constratistas generales y especializados dedicados a la construcción.	-	-	2	118
5030	Servicios conexos con la construcción	1	1	1	211
6310	Cafeterías, cafetería restaurante sin venta de licor	9	67	79	1.5 89
6311	Restaurantes con venta de licor	1	10	34	751
6312	Tabernas, estaderos, discotecas y griles	1	10	13	358
6313	Bares, cafés, cantinas, heladerías y tiendas mixtas	3 6	126	87	1.6 54
6317	Moteles y residencias con ventas de licor.	-	7	1	37
6318	Hoteles, casas de hospedaje y otros alojamientos	-	4	7	291
7110	Transporte terrestre (pasajeros y carga)	-	6	46	256
7120	Transporte por agua (pasajeros y carga)	-	-	3	17
7190	Otros medios de transporte	-	24	11	302
7191	Servicios conexos del transporte: turismo y agencias de viaje	-	-	2	137
7200	Comunicaciones	-	-	1	18
8110	Instituciones monetarias (instituciones financieras reconocidas por la ley)	-	1	1	216
8112	Sucursales agencias y oficinas del sector financiero	-	3	11	367
8113	Intermediarios financieros	-	1	-	59
8114	Agencias y corredores de seguros	-	-	6	464
8310	Servicios relacionados con bienes inmuebles	-	1	2	473
8320	Servicios profesionales especializados prestados a las empresas.	-	3	1	337
8321	Servicios de publicidad	-	1	-	139
8324	Comisionistas y representaciones en general	1	8	15	628
8410	Alquiler y arrendamiento de maquinaria y equipo	-	1	1	61
8420	Otros servicios prestados a las empresas	-	12	6	499
9310	Servicio de saneamiento y similares	-	1	1	31
9311	Educación privada formal	-	2	-	101
9313	Servicios médicos odontológicos, veterinarios, clínicos, etc.	-	5	4	296
9410	Promoción, distribución y exhibición de películas	-	10	2	124
9430	Estaciones y estudios de radio y televisión	-	2	-	66
9440	Servicios de diversión y esparcimiento sin venta de licor	2	1	5	130

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

9441	Servicios de diversión y esparcimiento con venta de licor	2	4	5	102
9451	Lotería, rifas, ventas de apuestas y juegos de azar	-	1	-	21
9510	Talleres de reparaciones	7	129	84	199 0
9530	Servicios de reencauche	-	1	-	19
9550	Lavandería y servicios de limpieza, establecimientos de lavado y teñido.	-	-	1	94
9570	Estudios fotográficos	-	3	2	115
9590	Servicios personales no clasificados	1 0	68	42	189 5
TOTAL		7 1	523	480	14. 980
PREDIAL INGRESOS (1.993) = 27.218.166.000					
VIGENCIAS ESPIRADAS PREDIAL		1.032.020.000			

FUENTE: Anuario Estadístico Planeación Metropolitana. Medellín. 1993. Capítulo 8. Cuadro 8-4

### 1.1.5.3. Otras clasificaciones

Existen las clasificaciones tradicionales en uso industrial, comercial, residencial, etc. En las franjas cercanas al río predomina un “uso industrial” término relativo, pues éste está determinado por la existencia de un número representativo de unidades de prestación de servicios a la vía: montallantas, reparación de vehículos, latonería, restaurantes, depósitos de chatarra y otros productos, distribución de materiales de construcción, etc. Se observa producción de bloques para construcción, baldosas, carpinterías y ebanisterías, metalistería, alfarería, reciclaje de productos, etc., cuya principal característica es la escala de producción que se estima en promedio menor a 10 trabajadores y generalmente es administrado por su dueño, propietario o inquilino del terreno que ocupa.

Se observa otros usos del suelo no tradicionales como Cementerios, Universidades, Parques, Oleoductos, Líneas Férreas, Terminal del Transporte, Fábricas de tipo formal y gran tamaño: Zenú, Planta de Abonos, Confecciones Colombia, etc., Comandos de Policía (Antigua fábrica de Everfit y Sector de La Feria), Plaza de Ferias, que sobresalen por su tamaño y/o importancia.

## 1.2. EQUIPAMIENTO SOCIAL Y URBANO

Dentro del equipamiento físico de la zona, se destacan como elementos de potencial articulado a nivel físico y social, los Núcleos de Vida Ciudadana y los corredores que, a partir de los primeros, se generan o se pueden generar. Aun así, estos lugares por sí solos no logran marcar en la zona una relación dinámica que permita entenderla como un territorio articulado; cada uno de los cuales actúa individualmente sin que a nivel físico logren establecerse como nodos importantes del territorio.

Adicionalmente es necesario tener en cuenta aquellos espacios o lugares que tienen alguna significación colectiva como espacio público y que así mismo posean un potencial importante como elementos de articulación zonal.

En esta medida pueden entenderse como núcleos o corredores, o más bien como proyecto potencial de los mismos, a los siguientes espacios:

- Los lugares que empiezan a tener significación alrededor de las iglesias como centros aglutinadores de recorridos, con un significado importante dentro de la cultura antioqueña.

En todos los procesos de poblamiento, el primer espacio comunitario que aparecía era la capilla o la iglesia, construida en estos sectores por la misma comunidad. Bien sea que continúe o no su significado religioso, el hecho de ser un nodo que se destaca dentro de la estructura urbana, así como las actividades que en torno a ellas se fueron agrupando, determinan estos lugares como centralidades, consolidadas o incipientes, dentro del sector.

- Los espacios recreativos, que empiezan a tener trascendencia en el proceso de consolidación de los sectores, que por lo general están conformados a partir de las canchas que se van generando en algunos lotes vacíos. Estos espacios junto con las iglesias, casi sin excepción, fueron los primeros espacios que aparecieron, fruto de la tradición religiosa y de la necesidad de desarrollar actividades recreativas colectivas.
- En otro plano en el proceso de consolidación de sus asentamientos, la misma comunidad fue jalonando para establecer en los barrios, un equipamiento que diera respuesta a necesidades de salud y de educación, apareciendo algunos puestos de salud y las primeras escuelas y colegios.

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

Todos estos elementos fueron surgiendo en correspondencia con demandas puntuales y con las posibilidades de responder a ellas, sin tener previas imágenes globales del desarrollo del territorio. Cada uno de los cuales fue adquiriendo diversas modalidades e intensidades de actividad, actuando por sí solos o consolidando la interacción y mezcla de actividades.

En los últimos años en ambas zonas, se han implantado espacios que se caracterizan por agrupar diversas actividades culturales, recreativas, comerciales, y de salud, o actividades administrativas y de servicios, que ya son ampliamente reconocidos y utilizados por la comunidad.

Iglesias, canchas, puestos de salud, colegios y escuelas, centros administrativos y centros o corredores comerciales, etc. generan diversas centralidades, son gestionando y hecho posibles en general por las propias comunidades con destinación colectiva, pero en virtud de su desarticulación no hay una interacción que permita visualizar una imagen integral de las zonas.

Los corredores, se han ido configurando al constituirse en canales de comunicación importantes (caso la Cra.65), pero que poco ofrecen intencionalmente al peatón en la posibilidad de un disfrute de los recorridos y de actividades urbanas.

Estos corredores surgen entonces de las comunicaciones viales, a lo largo de las cuales se van ubicando las actividades comerciales que prestan servicios básicos al barrio. Ello se da en los diversos sectores, en algunos con mayor énfasis que en otros, pero en términos generales obedece a una característica de comportamiento similar.

### **1.2.1. CARACTERÍSTICAS FÍSICO-ESPACIALES**

Para reconocer en el Norte los lugares que pueden presentar potencialidades de desarrollo como elementos articuladores, es necesario comprender que de la interrelación que se logre entre los Núcleos, ya determinados, y los lugares que han adquirido alguna significación para la población, que los hacen perfilarse como posibles centros o subcentros para la zona, depende en gran medida de la verdadera integración del territorio que comprende el estudio. Dentro del equipamiento existen algunos elementos que ayudan a la determinación de estos lugares como espacios articuladores; Para

lo cual se deben tener en cuenta dentro de la estructura urbana, los lugares y las actividades que genera el equipamiento, como:

- Las iglesias.
- Los centros recreativos (canchas, piscinas, etc).
- Los centros culturales (bibliotecas, teatros, colegios, escuelas, etc).
- Los centros de salud (puestos de salud, clínicas, hospitales, etc).
- Los centros de actividades de comercio (centros comerciales, calles de negocios, etc).
- Los centros de actividades administrativas (cercas, notarías, etc).
- Los centros de actividades mixtas (núcleos de vida, etc).

En estos lugares se ha desarrollado, en general, de acuerdo con las expectativas de la comunidad, bajo la preocupación de responder a necesidades funcionales, pocas veces se detecta una planeación y un diseño que tenga en cuenta su contexto, que conscientemente, se inscriba en él o se destaque del mismo. Surgen entonces como respuestas puntuales que no dialogan. Por otro lado, a pesar de ser lugares comunitarios, no se piensan necesariamente como espacios públicos, es decir que posibiliten el "disfrute" y ante todo el encuentro y la comunicación de su uso por parte de la comunidad.

Como elementos importantes dentro de las zonas no son fácilmente identificables, los recorridos hacia ellos no son claros, a excepción de aquellos casos en los cuales se destaca su altura y se convierten en un punto de referencia a localizar. Los canales de circulación hacia ellos no actúan como articuladores entre dos o más nodos realmente vinculados, sino que facilitan puntos de llegada sin que se creen verdaderos recorridos (es decir que crucen por varios eventos y posibiliten su disfrute). En términos físicos no posibilitan el recorrido peatonal, en muchos casos, los andenes no existen y se debe caminar por la calle en contraposición al vehículo. Además del peligro, la falta de diseño de los conectores no hace atractivos los recorridos.

Estos aspectos son mucho más marcados en la zona en relación al Metro: No existe en ningún momento una articulación, ni siquiera vehicular. Las grandes barreras son creadas por el corredor multimodal del Río, o por la franja que se crea entre éste y la autopista Norte y a lo cual se une la carrera 65.

De la misma manera no existe articulación al interior de los sectores, aunque se da la circulación, tampoco existe en relación oriente - occidente (relación directa con el metro) donde ni siquiera existe el flujo de la población.



Los núcleos de vida ciudadana establecidos aun no han colectivizado su programación y es necesario fortalecer sus relaciones o crear nuevos vínculos con otros núcleos, centros y equipamientos. Pudiera pensarse en una programación que permita el uso de recursos de una manera más eficaz a la vez que se establecen relaciones dentro de los sectores.

En los establecimientos de tipo recreativo, lo máximo que se da en casos especiales son torneos deportivos, con poca promoción para la comunidad. Utilizándose en su mayoría personas de los sectores mas inmediatos.

Teniendo en cuenta las actividades que se realizan en las zonas, se han dado en buscar respuesta a sus necesidades básicas (trabajo, alimentación, salud, educación y recreación). Y en muchos casos, son los intereses particulares los que llevan a la aparición de centros y sin que se parta de conocer las necesidades reales de la población en términos de cobertura o de acciones mas estratégicas, por ejemplo, aparecen las pequeñas tiendas de barrio, pero no así desarrollos cooperativos que permitan una mayor socialización y control de precios y de calidades.

Aparecen de forma dispersa colegios o escuelas sin que necesariamente respondan claramente a un papel planeado dentro del territorio. Se podría decir lo mismo de los espacios recreativos, se construyen canchas en espacios residuales, sin conocer los intereses y demandas reales de la población.

Puede decirse que las actividades que se ofrecen no son necesariamente las que requiere la comunidad de una manera mas sólida, empezando porque ellas se establecen con frecuencia al margen de lo que la comunidad pueda sugerir, participando en la toma de decisiones. Sin embargo en algunos casos esto empieza a darse, por ejemplo, en los núcleos de vida ciudadana, para las actividades recreativas se preguntó a los jóvenes sobre lo deseado.

De la poca concordancia que existe entre lo que se ofrece y lo que se requiere, se da, en parte, la poca significación y uso que tienen estos lugares para la comunidad. Para cada elemento existe un grupo de personas dentro de las cuales el lugar o la actividad tienen algún significado, lo cual es un punto positivo, pero no suficiente. Lo importante es que la gente sea consciente de lo que tiene, que sepa con qué puede contar dentro de su sector, cuál es el derecho que tiene sobre ello, así el significado de unos sea mayor que en otros y así participe de unas actividades más que de otras.

### **1.2.2. POTENCIALIDADES ARTICULADORAS Y COMUNICADORAS**

ada uno de estos hechos tiene cierta importancia para la comunidad, es decir la iglesia aparece como lugar en la memoria colectiva de la comunidad, de igual forma los espacios recreativos como el lugar del disfrute del tiempo libre, los sitios de desarrollo cultural, como lugares de crecimiento personal, sin embargo cuando se llega a su materialización no se logra realmente que su importancia se haga palpable en la realidad. Muchos de estos lugares asumen su papel funcional y dejan a un lado el carácter significativo que deberían lograr y transmitir.

Podría decirse que cada uno de estos hechos tendría la posibilidad de asumirse como punto articulador de la estructura urbana, no sólo en términos físicos sino por las vivencias que allí se generen. Pero es preciso ampliar conciencia sobre su papel dentro de los sectores y en casos dentro de la ciudad. Aparecen como elementos que están allí, regados, dispersos por todo el sector y sólo con la construcción de relaciones físicas y sociales se podría hablar realmente de una articulación, de un proceso apto para la comunicación.

Cuando se empiezan a relacionar los diferentes puntos que juegan individualmente en el sector, aparecen lugares estratégicos desde donde es posible una articulación que permita entretejer lo existente. Así por ejemplo, y haciendo referencia sólo a términos físicos, la población laboral de Castilla requiere desplazarse hasta las estaciones del Metro para viajar al sur de la ciudad, propiciando detectar recorridos en su contexto cercano, pero la barrera del corredor multimodal, reclama que se configuren intencionalmente otros puntos de articulación de recorridos.

Las potencialidades para configurarlos existen, más aún cuando gran parte del sector a lo largo del río, prácticamente está por definirse. Además, como potencialidades deben entenderse los diferentes proyectos que existen para la Zona, por ejemplo: la construcción del Parque de la Paz lineal paralelo a la Cra.65, la construcción de los intercambios viales que están proyectados, el desplazamiento de población hacia otros lugares dentro del mismo sector, la construcción de las obras complementarias al Metro y por supuesto los cambios producidos por la implantación del mismo.

### 1.2.3. ZONA NORORIENTAL

**E**l equipamiento en salud, bienestar, educación, recreación y cultura en la Zona, no deja de presentar serias deficiencias que deben ser cubiertas tanto en materia de infraestructura como en atención a la comunidad a través de programas concretos.

#### 1.2.3.1. Salud

**E**n materia de salud la Zona cuenta con 3 unidades de salud, localizadas en Manrique, Santa Cruz, y el Hospital Concejo de Medellín, equivalente al centro de salud No.26. La primera unidad cuenta con cuatro centros de salud ubicados en Manrique, el Raizal, Versalles, Santo Domingo Savio y Moravia y la segunda unidad, la de Santa Cruz cuenta con cinco centros de salud en Aranjuez, Playón de los comuneros, Popular No.1., Santa Cruz y Villa del Socorro, para un total de 10 centros de salud.

El equipamiento en salud en su mayor parte es de carácter oficial y es también atendido por el seguro social, a través de los centros de atención básica.

Cuadro No.13 - EQUIPAMIENTO EN SALUD					
SERVICIO	Comuna 1	Comuna 2	Comuna 3	Comuna 4	TOTAL
Centro de Salud	3	2	2	3	10
Puesto de Salud	--	1	1	0	2
Unidad Hospitalaria	--	1	1	1	3

FUENTE: Indicadores Macroeconómicos, Planeación Metropolitana, 1995

El problema más importante de **Salud Pública** que tiene Medellín en general y en esta Zona en particular, lo constituye la situación de violencia que se ha observado durante los últimos años, lo cual se expresa en la estructura de la mortalidad y en la morbilidad atendida en urgencias; los homicidios y las lesiones infligidas intencionalmente que constituyen las primeras causas de mortalidad general, ocurrida en Medellín. La población más severamente afectada son los hombres entre 15 y 44 años. En contraste la estructura de causas de enfermedad atendidos en consulta externa y en hospitalización observada, no dista mucho de la que presenta el resto de las ciudades del país. Después de la Zona central-oriental que es donde más se registran homicidios en la ciudad, la sigue la Zona Nororiental. Esta Zona ha pasado por momentos muy críticos que tiene como una de las expresiones, la violencia juvenil: Estapoblación es la primera generación proveniente de familias que invadieron predios hace 20 ó 30 años y que aún hoy en día no encuentran la convalidación del esfuerzo que representa el acceso legal a un terreno o vivienda. Es un espacio más de apropiación social y de generación de procesos de vida que se cierra, unido a las dificultades para una participación adecuada en la educación y empleo.

La explicación de este problema no se agota en la situación económica y social de la población. Existen elementos de carácter cultural, sociológico, y político que hacen parte de la forma en la cual se ha desarrollado el fenómeno de la violencia.

El narcotráfico influyó de varias maneras: Por su expansión, influencia social y cultural que contribuyó a instaurar nuevos hábitos y prácticas y por las actividades generadas alrededor del consumo y la distribución de la droga. El Narcotráfico se convirtió en una opción para amplios sectores de la población que encontraron una alternativa de promoción social y económica, se convirtió en un modelo de referencia para la juventud, que encontró allí las formas de realizar sus deseos de status y bienestar.

Son estos elementos los que, unidos al alto desempleo de los jóvenes, a las bajas tasas de escolaridad en secundaria para los muchachos de bajos ingresos, a los problemas de la calidad de la educación, y a la alta proporción de hombres entre 12 y 29 años que no estudian ni trabajan, los que explican en gran parte las condiciones de violencia que se generan en esta Zona y en el resto de la ciudad.

Por otro lado, aparece en esta parte de la ciudad, los movimientos armados y el uso de las armas como forma para la resolución de conflictos. Las organizaciones de milicias se fortalecieron a partir de un proceso de autodefensa que llevó a armar sectores de la comunidad. Se vivió un proceso en el que en muchas Zonas, las bandas que ejercían un poder de terror sobre la comunidad, fueron vencidas por las milicias con el apoyo de la comunidad. A pesar de ciertos cambios vividos por acuerdos de paz algunas siguen actuando, al igual que aún hay muchos lugares en los que las bandas siguen ejerciendo su fuerza. Los pactos y compromisos han permitido congelar los entrenamientos, pero en otras partes las bandas presentan situaciones de viva confrontación armada con las Milicias, como en un sector de Aranjuez y en ciertos lugares de Manrique Oriental.

Las milicias se configuran como múltiples grupos armados, sin que necesariamente actúen unidas. Algunos actúan por fuerza sin respaldo real de la colectividad y otros conservan el respaldo de la comunidad, que en parte generando una definición de reglas locales para manejo de conflictos, desde su condición de ilegalidad; hay los que van deformando su inicio hasta convertirse en grupos delincuenciales o los que se han puesto ligado al narcotráfico; y o los que han propiciado una alta influencia de los grupos armados de la guerrilla con el fortalecimiento miliciano (con Milicias Bolivarianas). Pero las milicias han sido más una respuesta a las dinámicas de los conflictos locales que a la dinámica del conflicto armado entre la guerrilla-Estado. Este problema incide directamente en la apropiación y el control del territorio al interior de la Zona, presentándose para la población problemas de incomprensión, sumisión, accesibilidad y circulación peatonal entre los barrios donde se generan este tipo de conflictos.

Es de anotar que este problema ha sido abordado por un sinnúmero de programas que desde la Consejería y el Programa de Paz y Convivencia se han impulsado en la Zona; así como desde distintas instituciones del Estado y ONG'S: Programa de reinserción de milicianos, programas de tipo cultural y educativo, apoyo a las organizaciones juveniles, entre otros.

Esta forma violenta de expresión del conflicto se convierte en una barrera, o mejor en un reto importante para un Programa de Activación de Centros y Corredores, así como para el uso más colectivo del Tren Metropolitano en la estación de Acevedo, pues el acceso peatonal desde las partes altas de la Zona se ve afectado por estos procesos.

<b>Cuadro No. 14 -CAUSAS DE MORTALIDAD VIOLENTA EN EL MUNICIPIO POR SITIO DE OCURRENCIA 1995</b>						
<b>%</b>	<b>Comuna 1</b>	<b>Comuna 2</b>	<b>Comuna 3</b>	<b>Comuna 4</b>	<b>Tot Zona</b>	<b>Total Mpio</b>
MUERTE VIOLENTA	3,47	4,25	5,09	8,38	21,18	100,00
HOMICIDIOS	91,37	89,21	90,98	82,95	86,51	84,41
HOMICIDIOS	3,76	4,49	5,47	8,23	21,96	100,00
SUICIDIOS	0,51	0,83	0,69	2,32	1,33	1,43
SUICIDIOS	1,23	2,47	2,47	13,58	19,75	100,00
MORTALIDAD/ACCID.	8,12	9,96	8,33	14,73	12,16	14,16
ACCIDENTE	1,99	2,99	2,99	8,72	16,69	100,00

FUENTE: Macroindicadores, Planeación Metropolitana, 1995

### 1.2.3.2. Educación

El acceso a los servicios de educación esta determinado por la capacidad de consumo de la población. El número de establecimientos oficiales suma 133, con el mayor número en la comuna No.4. Los establecimientos privados son 34 y como en el caso anterior, predominan en la comuna No.4. Los establecimientos de tipo oficial y privado suman 167.

<b>Cuadro No.15 - ALUMNOS MATRICULADOS POR NIVEL EDUCATIVO E ÍNDICES DE ESCOLARIDAD</b>				
	<b>PREESCOLAR Menos 6 años</b>	<b>PRIMARIA 6-11 Años</b>	<b>SECUNDARIA 12-18 Años</b>	<b>TOTAL</b>
Índice de Escolaridad	10,5	88,5	67,14	
Alumnos Matriculados	6.112	51.596	41.321	99.029
Número de establecimientos	--	211 <sup>13</sup>	85 <sup>1</sup>	296

FUENTE: Macro-indicadores, Planeación Metropolitana, 1995

El nivel de educación preescolar presenta en la Zona el mayor número de población no atendida, el índice de escolaridad es muy bajo 10.5.

El nivel primario comporta una mejor dotación a nivel infraestructural así como mejores niveles de cobertura escolar; en el nivel secundario la dotación de infraestructura es escasa, y el índice de escolaridad es bajo, 67,14 en la comuna 1,2,3 se encuentra la mayor población no atendida en este nivel.

El equipamiento en educación se da en forma dispersa, coincidiendo generalmente con los centros parroquiales y con la focalización de algunas áreas recreacionales.

<sup>13</sup> El Número de establecimientos hace referencia al tipo de educación y no a la localización física

<b>Cuadro No.16 - INDICE DE ESCOLARIDAD EN SECUNDARIA POR COMUNA</b>				
<b>COMUNA</b>	<b>1986</b>	<b>1987</b>	<b>1988</b>	<b>1989</b>
1	30,7	33,0	33,3	35,9
2	31,7	31,4	30,1	31,9
3	33,8	37,7	39,5	42,6
4	68,1	69,5	66,0	67,0
<b>TOTAL COMUNA</b>	55,2	53,5	55,5	56,6

FUENTE: Fedesarrollo. Coyuntura social, 1992. Basado en Anuario Estadístico Metropolitano

Si comparamos con el índice de escolaridad total urbano que se ubica en 55,5 % aproximadamente, el índice de escolaridad de la comuna 1,2,3, es bastante bajo; presentándose una alta coincidencia en la Comuna 4, donde existe el índice más alto acompañado por el mayor número de establecimientos educativos.

Esta problemática incide directamente en la vinculación de estos jóvenes en el mercado laboral. Estos jóvenes sin capacitación y sin experiencia no pueden competir en el mercado laboral con ventajas, lo cual estimula la proliferación de actividades del sector informal asociado a bajos niveles de educación, excluyendo a un gran número de estas personas de la posibilidad de ocuparse en empleos productivos y estables.

### **1.2.3.3. Recreación**

**E**n el aspecto recreativo la Zona presenta grandes déficit. La dotación de equipamiento recreativo se centra principalmente en placas polideportivas y canchas de fútbol, se presentan escasos parques en los barrios, cuenta con la unidad de servicios de Comfama en Manrique. El sector mas deficitario es el de la comuna 1 y 2 que en conjunto y en relación con el tamaño de la población presenta áreas de espacios recreativos que tienden a cero.



<b>Cuadro No.17 - COBERTURA RECREATIVA EN LA ZONA Y EL MUNICIPIO DE MEDELLIN, 1992</b>			
<b>COMUNA</b>	<b>POBLACIÓN</b>	<b>MTS PARA RECREACIÓN</b>	<b>INDICE MTS.2/Hab.</b>
<b>No.1 POPULAR</b>	99.723	14.720	0.171
<b>No.2 Sta. CRUZ</b>	91.242	6.947	0.071
<b>No.3 MANRIQUE</b>	131.784	9.084	0.792
<b>No.4 ARANJUEZ</b>	129.215	109.460 <sup>14</sup>	70,092
<b>MEDELLIN URBANO</b>	1.840.975	4.569.997	2.826

FUENTE: Planeación Metropolitana, Análisis social, 1992.

La falta de una adecuada infraestructura de Comuna sumada a los bajos índices recreativos por habitante nos muestra un panorama preocupante, sobre todo si tenemos en cuenta que el 59.5% de la población se encuentra en el rango de edad de mayor de 5 años a 29 años de edad. Ante esta situación, las calles se convierten en el escenario recreativo por excelencia, y se puede afirmar que no existen áreas libres significativas en la Zona donde puedan desarrollarse nuevos usos.

La calle, arrebatada al terreno invadido, construida como proceso colectivo, multifuncional, en la cual se mueve la cotidianidad del espacio barrial, es soporte de innumerables prácticas, portadora de diversos sentidos y lugar de contradicción: El encuentro diario, el atraco, el juego, la distracción, el trabajo, el vicio, la muerte, etc. es además, a través de este espacio social donde se ha reflejado desde el comienzo de la construcción de los barrios, mecanismos de organización y acción comunitaria para su construcción, mejoramiento y mantenimiento.

#### **1.2.3.4. Cultura**

**E**l equipamiento en cultura para la Zona, así como para la mayoría de las comunas de estrato Medio-bajo y bajo, se agota en unas pocas bibliotecas de carácter no especializado, corroborando de esta manera la inexistencia de una verdadera red de equipamiento cultural, la actividad se desarrolla en la medida en que los habitantes lo puedan lograr en la escuela, colegios, vías públicas, escenarios deportivos y por lo general en forma precaria.

<sup>14</sup> Incluye Parque Norte, Jardín Botánico, U. de A.

### **1.2.3.5. Servicios de Bienestar Social**

A nivel municipal son atendidos a través de la Secretaría de Bienestar Social, El Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, las Comisarías de Familia y la Consejería Presidencial Para Medellín y el Área Metropolitana; el sector privado participa a través de ONG's, como la Fundación Solidaridad por Colombia, Almuerzo Navideño y la Visitación, entre otras. Los objetivos son brindar atención a los menores abandonados, personas de la tercera edad, gaminismo, delincuencia juvenil, retardo mental y mendicidad.

Para tal efecto se han creado albergues para la atención de los hijos de Madres de escasos recursos que tienen que salir a trabajar, así mismo en la distribución diaria de almuerzos en restaurantes escolares.

### **1.2.3.6. Cultura y Espacio Urbano**

En esta Zona en particular existe un sentido de pertenencia territorial de sus pobladores, sin embargo, ésta tiende a limitarse al ámbito barrial. Es decir cada quien se sitúa y actúa en torno a su barrio, su colegio, su organización, pero tiene dificultades en asumirse como parte de un espacio territorial mayor como es el de Comuna, Zona, y el de ciudad.

Esto no excluye que ciertos núcleos importantes de pobladores tengan una real capacidad de desprenderse de la particularidad para mirar líneas más globales que cobijen barrios y comunas. En esta perspectiva transformadora, es preciso partir de que existe el sentido de pertenencia social que no actúa en detrimento de un sentido de Zona.

A diferencia de otros contextos, aquí podríamos plantear la hipótesis de que es más real, en términos de identidad, el barrio que la ciudad misma. Los individuos, los grupos de parentesco, amistad y vecindario se identifican desde el punto de vista espacial más con su barrio, que con la ciudad en su conjunto. Igualmente podría uno identificar el lugar de procedencia de ciertos individuos a partir de hechos simples como ciertos giros de lenguaje, las formas de vestirse, de caminar, la música, etc.

Al contrario de lo que pasa con la división jurídico-administrativa de la ciudad en comunas y barrios que obedece más a criterios de racionalidad, control y clasificación que separan unos asentamientos de otros, más con criterios físicos

y funcionalistas; los moradores de los barrios propenden por crear elementos de identificación más complejos que los delimitados institucionalmente, a partir de criterios que van surgiendo de la convivencia, de las redes de relaciones establecidas dentro de ese espacio-tiempo social, donde las condiciones de vida y los rasgos culturales tienden a ser similares o afines.

Los criterios de identificación de los distintos lugares pueden formarse a partir de actividades específicas (Terminales de buses, esquinas o calles donde se sitúan los bares o también los consumidores de drogas o las bandas. Los centros religiosos o los Núcleos de Vida Ciudadana también se constituyen en espacios referenciales. Los marcos físicos naturales (cañadas, cerros) de alguna manera se constituyen en lugares no sólo por la confluencia o no de población, sino también por ser marcas referenciales o en ocasiones barreras o marcas de violencia.

Para los sectores de bajos ingresos, el hábitat, entendido no solo como la unidad de vivienda, sino como el entorno y las condiciones socio-espaciales que conforman el barrio, el asentamiento, tiene una significación muy especial, por cuanto estos sectores tienden a darle una utilización mas intensa que otras clases sociales. Es en la unidad barrial donde se despliega gran parte de las prácticas que se desarrollan por fuera del proceso de trabajo, es el espacio de ocio, de recreación y de trabajo mismo en muchos casos.

La Parroquia se constituye así mismo en un elemento decisivo en la vida del Barrio. El Templo no se reduce únicamente al lugar de lo sagrado, ni la iglesia como Institución a la dirección moral o espiritual. Desde el inicio de los procesos de poblamiento de algunos sectores de ésta Zona, la Parroquia ha jugado un papel decisivo, genera e impulsa distintas formas de organización de la colectividad, que han incidido de manera particular en la definición de una porción muy significativa de la cotidianidad que se vive en estos asentamientos; actuando al mismo tiempo como factor que aglutina y cohesiona a la comunidad social y cultural.

La acción de la parroquia se ha dirigido a la creación y dirección de grupos o formas de organización de la comunidad, propiciando una participación directa en la vida social y cultural del barrio; desde este punto de vista podría decirse que incide directamente en la definición y utilización del tiempo libre de jóvenes, niños y mujeres en general, que es la población que más aglutina la Parroquia.

## 1.2.4. ZONA NOROCCIDENTAL

### 1.2.4.1. Educación:

	PREESCOLAR menores 6 años			PRIMARIA 6-11 Años			SECUNDARIA 12-18 Años			TOTAL		
	Matric.	Poblac.	Indice	Matric.	Poblac.	Indice	Matric.	Poblac.	Indice	Matric.	Poblac.	Indice
<b>Homb</b>	645	6.522	9,89	6.279	6.845	91,73	5.593	7.371	75,88	12.517	20.738	49,67
<b>Mujer</b>	713	6.002	11,88	6.078	6.631	91,66	5.891	7.999	73,65	12.682	20.632	50,33
<b>Total</b>	1358	12.524	10,84	12.357	13.476	91,70	11.484	15.370	74,,72	25.199	25.199	60,91

FUENTE: Departamento de Planeación Metropolitana, 1995.

Los datos educativos de la Comuna nos muestran un bajo cubrimiento en el nivel Preescolar. Sólo se encuentran matriculados 1.358 niños, presentándose un índice de escolaridad muy bajo para este grupo de edad.

En el nivel de primaria la cobertura es relativamente alta, pues el índice de escolaridad se encuentra por el 92%. En secundaria el cubrimiento es considerado bueno con un índice de escolaridad del 75%, similar al índice general de secundaria para la ciudad de Medellín, y muy por encima del de la Zona Nororiental.

Los estudiantes de primaria asisten a establecimientos de la misma comuna, la situación es distinta para los de secundaria que se ven obligados en un alto porcentaje a desplazarse a otras comunas.

Con relación a las condiciones locativas se presentan problemas de mantenimiento y dotación, las carencias mas significativas de los establecimientos son las áreas recreativas, las bibliotecas y los laboratorios. Se encuentra localizadas el SENA con los centros metalmeccanicos, textil y de la construcción. El Programa Nacional Textil esta dirigido a Jóvenes entre 17 y 21 años con un nivel de cuarto de bachillerato. El centro metalmeccánico cuenta con especializaciones en mecánica automotriz, diesel, electricidad, electrónica, soldadura, mantenimiento, máquinas y herramientas. El Centro de la Construcción ofrece cursos en oficial de construcción, oficial de pintura, oficial de plomería. Las instalaciones del SENA cuenta con escenarios deportivos, capilla, biblioteca especializada de libre acceso al público y un salón múltiple.

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

La Secretaría de Educación y Cultura del Municipio en su Plan de Inversiones tiene como proyecto prioritario para la Zona y específicamente para la comuna la construcción y dotación de un Establecimiento de Educación no Formal: La Escuela de Artes y Oficios de Alta Tecnología, para lo cual asignan \$960.000.000. Existen varios IDEM en la comuna con una formación diversificada en las Áreas de Metalmecánica, Electricidad y Artes.

#### 1.2.4.2. Salud

Centros de Salud	4
Puestos de Salud	2
Unidad Hospitalaria	1

Fuente: Indicadores Macroeconómicos. 1995

Para la atención en salud, la Comuna dispone de la Unidad Comunal de Servicios de Salud de Castilla, la Unidad Hospitalaria de Castilla que presta servicios de Cirugía general, Ecografía, ginecología, Obstetricia, Hospitalización, urgencias y consulta externa, y con cuatro centros de salud. A nivel privado se destaca la Unidad de Servicios de Comfenalco y Comfama que atienden consulta externa para sus afiliados y familiares. En esta comuna se encuentra además el Hospital La María que atiende principalmente enfermos del Aparato Respiratorio.

CAUSAS	COMUNA No.5	COMUNA No.6	COMUNA No.7	TOTAL ZONA
% Muerte violenta Municipio	9,10	7,46	4,62	21,18
% Homicidios	80,81	89,60	85,50	34,93
% Suicidios	8,71	7,92	4,68	21,31
% Muerte Suicidio/Municipio	1,36	0,71	1,15	1,08
% Mortalidad Accidente	8,64	3,70	3,70	16,05
% Accidente / Municipio	17,83	9,69	13,35	13,99
	11,46	5,10	4,36	20,92

Fuente; Macroindicadores. Planeación Metropolitana, 1995.

Los Homicidios y las lesiones infligidas intencionalmente se constituyen en esta comuna en la primera causa de mortalidad, presentándose un cuadro

similar al del resto de Medellín y al de la Zona Nororiental específicamente. En la Zona Noroccidental la comuna No.5 es la menos violenta comparativamente, aunque si miramos el porcentaje de homicidios vemos que la cifra sigue siendo alarmante; la población mas severamente afectada son los grupos de edades entre los 15 y 40 años.

La estructura de causas de enfermedad, presenta que las infecciones respiratorias agudas, las enfermedades de la piel y del tejido celular subcutáneo se presentan con bastante frecuencia; este cuadro de morbilidad esta estrechamente relacionado con las condiciones del medio ambiente que para el caso de esta Comuna esta asociado a la contaminación de quebradas por el arrojado de basuras y vertimientos sólidos, la localización de vías industriales cerca a las áreas residenciales, el abundante flujo vehicular que afecta a este sector residencial (Autopista Norte, carrera 65, Vía Regional) y la localización de la Feria de Ganado y el Matadero Municipal que ocasiona en muchas horas del día molestias en amplios sectores por malos olores que llegan hasta las partes altas de la Zona Noroccidental, ocasionando problemas respiratorios y de la piel en la población en general ya que este cuadro se da en todos los grupos de edad.

### 1.2.4.3. Recreación

**E**n este aspecto la Zona Noroccidental en general y la comuna 5 Castilla, en particular, presenta grandes déficit. Para la Zona el total de Mts<sup>2</sup>/hab. para recreación esta en 5.5.75 aparece muy por encima del municipio 2,73 Mts<sup>2</sup>/hab., esto debido a que en la Comuna No.7 este índice está en 20.31 Mts<sup>2</sup>/hab. y la comuna No.6 con 0.30 Mts<sup>2</sup>/hab..

La comuna cuenta con placas polideportivas, canchas de fútbol y baloncesto por lo demás en mal estado, sin iluminación y con escasa o nula dotación, las Zonas verdes y parques son casi inexistentes y lo que existen no tiene arborización, ni amoblamiento adecuado, se podría hablar de Zonas residuales sin adecuar.

En Castilla no existe ningún equipamiento recreativo de carácter privado, la Unidad de Servicios de Comfama esta ubicada en Pedregal pero su cobertura atiende a la población de toda la Zona.

Igual que en la Zona Nororiental, la calle, los antejardines, las esquinas y las aceras cuando existen se convierten en los espacios de uso colectivo para la recreación y el uso del tiempo libre, cabe anotar que según las estadísticas Metropolitanas es en esta comuna donde la frecuencia de accidentes de tránsito y de muertes por accidente son de los mas altos de Medellín, teniendo en cuenta que en esta Zona la autopista norte se convierte en una barrera que representa un alto peligro para el cruce peatonal, posibilitando los accidentes de tránsito, frecuentes en la Zona.

#### **1.2.4.4. Cultura**

**L**a comuna no cuenta con verdaderos espacios culturales, con excepción del Coliseo cultural y recreativo Aurelio Mejía, localizado al lado de la feria de ganado. Alrededor de las parroquias y con el apoyo de éstas se realizan muchas veces actividades culturales en los templos.

Un referente cultural, religioso muy importante para la ciudad de Medellín en general lo constituye el templo de San Judas Tadeo donde todos los miércoles se convierte en un sitio de peregrinación de la población de la ciudad en general.

Es éste uno de los campos que requiere mayor atención en cualquier proyecto de intervención de las Zonas, pues sobre ello reside gran parte de la potencialidad futura de cualquier colectividad

#### **1.2.4.5. Bienestar Social**

**S**e considera la población de esta Zona vulnerable y con tendencia a adquirir patologías sociales relacionadas con la situación socioeconómica de la población (abandono de menores y personas de la tercera edad, delincuencia juvenil, etc), para atender esta problemática la comuna cuenta con un programa de Bienestar Social del Municipio y los Hogares Infantiles de los barrios Tricentenario, Mirador y Francisco Antonio Zea.

Se proyecta la construcción y adecuación de un centro para la tercera edad en el barrio la Unión.

### **1.3. EL ESPACIO PUBLICO Y LOS NÚCLEOS DE VIDA CIUDADANA**

**E**l área de Desarrollo Urbano de la Consejería Presidencial para Medellín ha impulsado y desarrollado a través de procesos de participación comunitaria los Núcleos de Vida Ciudadana que intenta resolver simultáneamente la carencia de espacios públicos en las comunas más pobladas de la ciudad, mediante una intervención concentrada en lugar de alta referencia ciudadana y urbana. Con estos Núcleos se ha pretendido desencadenar procesos económicos, sociales, políticos y culturales, a partir de la producción de escenarios alternativos para las interrelaciones y la interacción de los habitantes con el espacio urbano.

Los Núcleos de Vida Ciudadana son proyectos puntuales y a la vez estratégicos; como proyecto puntual representa la apertura de un espacio público con una infraestructura y dotación determinada por los requerimientos del área de influencia; como programa estratégico se concibe como el elemento catalizador de un proceso con metas más ambiciosas que permita transformar la intervención pública y privada que haga posible la creación y ampliación de espacios institucionales para la reconstrucción del tejido social y el fortalecimiento de la presencia estatal. Los Núcleos abren el espacio físico y social hacia la generación de empleo y el mejoramiento de ingresos..

El concepto de Núcleos de Vida Ciudadana es complementario al del desarrollo del centro de la ciudad, en tanto aporta a estructurar una idea integral de la ciudad. El Modelo en desarrollo pretende ser aplicable en diversas escalas: Se va repitiendo al interior de la ciudad como microimplantes que como red generan una integralidad.

Los criterios para la selección y ubicación de estos Núcleos fueron:

- Intervenir áreas de desarrollo no planificado y de estratos bajos donde la carencia de espacio público es más aguda .
- Alta densidad Residencial. <sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> En el caso de los barrios populares, la Zona más densamente poblada que corresponde a la comuna 1 y 2 con 450 Hab/Ha. en promedio están ubicados los Núcleos de Vida Ciudadana del Popular No.1 y el Playon y en Villa del Socorro que según datos de Consejería tiene una densidad de 500 Hab/Ha. aproximadamente considerado el más crítico.

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia



- Centralidad Urbana de Núcleos: La localización central en las comunas de influencia, permite un alto impacto residencial de los subprogramas y garantiza acceso peatonal para la mayoría de la población.
- Accesibilidad: Dado que la influencia de los Núcleos va más allá del ámbito barrial, se busca la articulación al sistema de transporte y rutas de buses, en el caso de los Populares, relación directa con la vía de acceso al estación **Acevedo** del Tren Metropolitano.
- Lugares de conflicto social: La recurrencia de eventos de conflicto social, asociados a delincuencia infantil y juvenil y a rivalidades entre diferentes grupos generacionales y organizaciones populares, así como los déficit de algunos equipamientos fundamentales (educativos y recreacionales), buscando en la participación y la concertación una alternativa de reconstrucción del tejido social.
- Recuperación y Manejo del Espacio Público: Posibilidad de mejorar las condiciones de amoblamiento urbano del espacio público, así como de conformar áreas recreativas, pensando en el reordenamiento del espacio público existente.

### 1.3.1. NÚCLEOS Y CORREDORES ACTUALES

El siguiente diagnóstico se fundamenta en el documento: “LA CIUDAD Y SU CORAZON, Plan Zonal del Centro de la Ciudad de Medellín” realizado por Planeación Metropolitana y el PNUD, Abril, 1992.

El Acuerdo Municipal No. 11 de 1991 “fijó estímulos para aquellas áreas que se definieran como subcentros urbanos, con el fin de disminuir la desmedida presión sobre el centro de la ciudad de Medellín. Entre otras, las características de los subcentros a definir son:

- De jerarquía intermedia entre el centro de ciudad en cuanto a la magnitud y diversificación de usos y actividades que den cobertura a un determinado grupo de barrios.
- Núcleos de vida ciudadana, área de alta densidad poblacional, de ocupación no planificada y con estructuras incipientes de espacios públicos e institucionales que requieren de reordenamiento.

- Espacios públicos: alrededor de éstos espacios existe la capacidad de convocatoria ciudadana que sirven de centro de distribución de bienes y servicios a un conjunto de barrios, los cuales servirán de enlace con el centro de la ciudad.
- Centros regionales comunitarios de atención administrativa, -CERCAS- cuya localización es parámetro de estudio para identificar la apropiación e identificación por parte de la comunidad.
- Estructura vial de transporte público que dé cobertura a áreas alejadas con barreras topográficas y con infraestructura vial incipiente para incentivar accesibilidad a los sectores próximos a la vivienda que así lo requiera”. (pag. 1).

#### **La propuesta contempla:**

- Exención de impuestos por 10 años a todos los inmuebles de valor patrimonial al interior de estas áreas, al igual que los destinados exclusivamente al servicio de la cultura en todas sus manifestaciones.
- 50% de exención del impuesto predial a viviendas y parqueaderos en altura.
- Disminución del impuesto de construcción al 20% durante 5 años para la vivienda y los parqueaderos en altura. Así mismo para las edificaciones al servicio de la cultura.
- Ubicación de los CERCAS al interior de los límites definidos como subcentros.

Según el diagnóstico para el Norte del municipio, ésta se ha desarrollado con una marcada carencia de espacios públicos, a excepción de los equipamientos ubicados sobre el corredor del Río y en área de influencia inmediata del centro, con cubrimiento a nivel de ciudad, Área Metropolitana y departamento: Jardín Botánico, Parque Norte, Universidad de Antioquia, Terminal del Transporte del Norte, a los que debería agregar por destinación: Plaza de Ferias, Oleoducto, las cuencas y el Río, así como las estaciones del Metro.

Las reservas de espacio público son mínimas para dar respuesta a la población actual y futuras. (Según el diagnóstico que se viene citando: finca Montecarlo, finca Mesa, La piñuela y quebrada La Quintana).

“La reglamentación vigente delimita unas áreas y corredores comerciales que enmarcan los núcleos de mayor concentración comercial, los cuales se han conformado alrededor de espacios públicos, como:

- **Centro de Zona:**
  - Manrique (Carrera 45)
  - Castilla (Iglesia de San Judas Tadeo)
  
- **Centro de Sector:**
  - Santo Domingo (Terminal de Buses).
  - Granizal (area Recreativa).
  - Villa del Socorro
  - La Frontera (Areas recreativas, educativas e institucionales)
  - San Blas (institucional).
  - Aranjuez (Parque).
  - Campo Valdés (Parque).
  - Manrique Oriental (Parque).
  - Doce de octubre (Area Múltiple).
  - Barrio Santander (Terminal de Buses).

Se destacan como equipamientos a nivel de ciudad en salud: la clínica Cardiovascular y el Hospital Pablo Tobón U., entre otros y a nivel educativo los ubicados en la comuna 7 como el Sena de Pedregal; éstos espacios públicos, las áreas comerciales y los equipamientos, se encuentran en términos generales vinculados a la red de transporte público y a los corredores comerciales:

- **En el Costado Oriental:** Cra 52, 49, 45, 39 y 32 y calles 93, 103, 107, 117 y 123.
  
- **Costado Occidental:** Cras 65, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 80 y calles 65, 80, 91, 94, 98, y 104.
  - “Los subcentros se definieron con base en los siguientes parámetros:
  - Necesidades de Comuna
  - Niveles de accesibilidad
  - Area de posible desarrollo a congelar

- Oferta de espacio público
- Usos del suelo
- Espacios públicos de convocatoria ciudadana.

La jerarquización de los subcentros dependerá de las diferentes necesidades de la ciudad”.

Para el diagnóstico de la referencia se estimó lo siguiente: “Unas áreas demandan servicios públicos mayores y de una conformación alrededor de ellos, mientras que otras carecen de los servicios mínimos o básicos y de allí habrá que partir para mejorar la unidad vecinal, con comercio de servicios a distancia fácil de recorrer a pie, para las familias que se sirven de él.

La gama de usos a establecer al interior de los subcentros en primer lugar se concentrará en los usos asociados a las áreas residenciales (escuelas, recreo, negocios, locales, usos religiosos); a escala vecinal y en segundo lugar servicios públicos (comunicaciones y servicios generales; centro cívico, oficina de correos, funciones del estado, centros comerciales) a escala Zonal.

Con base en los criterios antes descritos se define la siguiente red de subcentros y núcleos de primero y segundo orden:

- **Aranjuez:**
  - Núcleos de 1er. orden: Manrique (Parque Gaitan), Campo Valdés, La Frontera.
  - Núcleos de 2o. orden: San Blas, Villa Guadalupe, Santo Domingo, Villa del Socorro.
- **Castilla (La Esperanza):**
  - Núcleos de 1er. orden: Doce de Octubre.
  - Núcleos de 2o. orden: Pedregal.

“Con base en las áreas definidas por el Acuerdo 038 de 1990, como centros de sector, se obtiene un primer diagnóstico de la red de núcleos de primer y segundo orden, clasificados así, dependiendo de los servicios que prestan y del cubrimiento poblacional, para su identificación se tienen en cuenta los siguientes parámetros:

- Accesibilidad-Rutas de transporte público.

- Concentración de equipamientos y actividades diferentes a vivienda.
- Cubrimiento inmediato a barrios del sector aledaño.
- Distancias peatonales.

Como subcentros urbanos se tiene:

El subcentro urbano ARANJUEZ-PARQUE: en los predios frente a los siguientes corredores viales: Carrera 49 entre calles 92 y 95. Calles 93 y 94 entre carreras 48 y 49a. además se incluyen en su totalidad las manzanas 93-48, 92-49 y 94-49.

El subcentro urbano LA ESPERANZA-CASTILLA: en los predios ubicados con frente a los siguientes corredores viales: Calles 96 y 07 entre carreras 72 y 74A y Carrera 74A entre calles 96 y 97; y en su totalidad la manzana 96-73 (Núcleo de vida ciudadana).

La Zonas de actividad Comercial presentan los siguientes centros de sector:

En el costado **Noroccidental** (o sector noroccidental) de sur a norte y de abajo a arriba (en el sentido de las curvas de nivel), encontramos:

En la carrera 84 bajando hasta convertirse en carrera 80 entre calles 83 y 84 en la parte alta del barrio Kenedy, área que no es de influencia de las estaciones de referencia.

Al norte, sobre la misma carrera 80, entre calles 101 y 104C, en la parte baja del Doce de octubre. Por último, en el barrio Santander, en la carrera 76C al cruce con la calle 112, cerca a la quebrada La Madera, encontramos otro Centro de Sector.

En el costado **Nororiental** aparecen, siguiendo los mismos lineamientos:

Entre las carreras 45 y 49 entre calles 76 y 78B.

Entre calle 87 con carrera 36A arriba del parque Unidad deportiva San Blas- Las Granjas.

Entre Carreras 48A y 49B y entre calles 88 y 95 se encuentra el siguiente.

Más al norte y arriba, encontramos otro Centro cerca a Villa de Guadalupe, entre carrera 42B y calles 95 y 97. Un pequeño centro se encuentra en Villa del Socorro en la carrera 43A entre calles 104A y 105. Por último, entre el Playón de los Comuneros y el barrio Zamora, encontramos el centro formado por las carreras 52 y 49 entre calles 121 y 124.

Los Centros de Sector con Reglamentación Especial no existen en el área de referencia, ni tampoco se encuentra ningún Centro de Zona.

Los **corredores de Comercio** existentes en el Norte son:

- Desde la carrera 65 con calle 101 siguiendo por la carrera 67 hasta los límites municipales.
- En el barrio La Unión existe un pequeño corredor en las carreras 67 y 68 entre calles 92A y 94.
- En el barrio Alfonso López se inicia otro corredor de comercio básico desde la carrera 67 con calle 91A subiendo hasta la carrera 73 siguiendo por ésta hasta la calle 93. Luego de una interrupción entre calles 93d y 94 continúa ascendiendo hasta la carrera 75-74 para terminar en el barrio Florencia en la calle 113 aproximadamente, cerca del Idem Diego Echavarria.
- Otro corredor de Comercio Básico se inicia en la unidad residencial San Martín de Porres entre la carrera 79 y la calle 96 siguiendo por la primera hasta la calle 101 aproximadamente donde se inicia el ya mencionado Centro de Sector.
- El que va de sur a norte y más cerca del río corre en dirección sur-norte por la carrera 52 entre calles 83 y 96, cerca del Centro de Sector y de la estación Tricentenario.
- El que se inicia en la calle 79 con carrera 49 en el barrio Campo valdés y sigue por ésta hasta la calle 88. Más adelante, en la calle 95 en el barrio Berlín continúa por la misma carrera hasta el Centro de Sector que se inicia en el Playón de los Comuneros. Este corredor presenta un ramal que busca el río (carrera 52) desde la calle 106 en el barrio Andalucía. Más al norte, este corredor presenta una bifurcación transversal siguiendo la calle 110 entre la carrera 52 (al frente de la estación Acevedo) y la carrera 48. El corredor (carrera 49A) continúa hasta el Playón de los Comuneros en la calle 113 aproximadamente. Al Oriente (arriba) de éste corredor existe otro sobre la carrera 39, entre calles 107A y 112.

Los **corredores Minorista Múltiples** que se encuentran en el Norte son, siguiendo los mismos lineamientos:

**Zona Noroccidental:**

- Sobre la carrera 79 entre calles 90 (Quebrada la Quintana, parte alta) y la 95.
- Sobre la carrera 75 entre calles 93 y 99, a continuación del corredor de comercio básico ya descrito.
- Más al norte existe uno transversal en la calle 104 entre las carreras 70 y 76 en el barrio Pedregal.
- Finalmente en la carrera 70 entre calles 106 y 110 entre los barrios Tejelo y Florencia.

**Zona Nororiental:**

- La carrera 45 hasta calle 86.
- Desde el Tanque de Agua (E.P.M.) “Estación de Bombeo Berlín” entre la calle 86 y la 95 sobre la carrera 42B.

Las Zonas Mayores 1 y 2 comprenden áreas de acuerdo al uso predominante en residencial, industrial y comercial.

El Centro de Medellín presenta una reglamentación especial definida en el Título III, Capítulo 3: “Normas de Construcción para el Centro de Medellín” que se propone estudiar con posibilidades de aplicación a los corredores y núcleos que se desarrollarán en las Zonas de influencia de las estaciones. Para el efecto se requiere definir los “Índices de ocupación, construcción y alturas” posibles y deseables en estas Zonas.

El capítulo mencionado en su apartado II define algunas “Normas para las áreas de influencia inmediata a las estaciones del metro en el centro de Medellín”.

#### **1.4. LAS ESTACIONES: DE LOS LUGARES A LOS NO LUGARES.**

Las estaciones del Metro juegan un papel fundamental en el desarrollo de la ciudad, ellas son un componente nuevo de la oferta ciudadana y de su cultura urbana. Pueden tener múltiples connotaciones para el poblador:

**Lugar de llegada.  
Lugar de partida.  
Un punto de tránsito.  
Una referencia urbana.  
Un hito arquitectónico.  
Un elemento del paisaje.  
Un marcaje del territorio.  
Una dimensión simbólica.**

Pasaron de ser una posibilidad a ser una realidad, con desiguales resultados en el tiempo que llevan de inauguradas y utilizadas. Si se hace un rápido análisis comparativo entre las estaciones del Norte y las del Centro concluimos algunos aspectos relevantes que se pueden sintetizar en que las estaciones del Norte son “no lugares” en contraposición a las del centro que son “lugares”.

Tomando como punto de partida los planteamientos conceptuales del antropólogo francés Marc Augé, un lugar puede definirse como espacio de “identidad, relacional e histórico”<sup>16</sup>, lo contrario ocurre en los *no lugares*. Aplicando estos principios las estaciones del Metro en el centro de la ciudad se han implantado o yuxtapuesto en lugares de memoria preexistentes con lo que se le da un sentido de continuidad a pesar de ser un espacio nuevo. Su toponimia busca una relación con su entorno inmediato, siendo esta la primera referencia para recomponer el tejido del territorio circundante. A partir de esa simbolización se reordena el territorio con una trama urbana que no sufre mayores cambios, a la que se le añaden nuevos elementos paisajísticos y simbólicos, para que la fluidez peatonal y vehicular se mantenga con los nuevos lugares instaurados. De esa manera, siguiendo a Augé, hay una conciliación de un “paisaje nuevamente centrado y de un tiempo reordenado”, donde los lugares y los ritmos antiguos no los borra sino que pasan a segundo plano, estando presentes para testimoniar el pasado que sobrevive.

---

<sup>16</sup> AUGÉ, Marc: Los “no lugares” Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad. Gedisa editorial. Barcelona, España. Febrero de 1994. Pág. 83.



Lo contrapuesto ocurre en el Norte donde las estaciones son puestas al garete, de pronto con base en una determinación técnica, mas no dentro de una trama preexistente. Se está inaugurando una nueva espacialidad urbana, sin memoria, y para poderla crear se acude a la toponimia del sector aldeaño para bautizar las estaciones, pero es solo esto, no hay otro elemento de continuidad, allí todo es inédito.

#### **1.4.1. LOS NUEVOS RECORRIDOS.**

**A**cevedo y Tricentenario, en mayor medida, inauguran espacios, recorridos y sentidos inéditos para el habitante. La estación puesta al lado del río, redescubre para el habitante esta arteria fluvial, pero no lo integra, lo obliga a salvarla para acceder. La integra al paisaje, especialmente para la Zona Nororiental, que desde cualquier visual la tiene referenciada.

Los recorridos inéditos, trazan sobre el tejido urbano del Norte la transversalidad, por primera vez, mediante los puentes peatonales; hay una intercomunicación entre los sectores oriental y occidental del Norte de la ciudad hasta el momento divididos por el río Medellín. Con él se ponen de presente no solo las posibilidades de comunicación sino también los temores y las dudas por la otredad. La referencia del grupo social que estaba próximo pero separado, ahora se vuelve un miedo tangible, explicado por supuestas diferencias socioeconómicas.

Con estos recorridos lo que se está generando es una nueva territorialidad que comienza a corresponderse con las estaciones, a partir de las cuales se va construyendo prácticas cotidianas; es decir, la cotidianización del espacio, convirtiendo el sendero o la calle en un espacio de cruce de elementos en movimiento que le permiten dotarlos de la identidad, de la relación y de la historia cotidiana, de las que carecen las propias estaciones. Es ahí, más que en las estaciones, donde están las razones de la apropiación de las mismas y la **construcción del lugar.**

#### **1.4.2. LA TRANSVERSALIDAD PEATONAL.**

**L**a ubicación de las estaciones obliga al viandante a definir nuevas rutas de acceso, lo contrario a la Zona centro, donde la malla preexistente los impone así sean nuevos recorridos para el usuario, sobre un territorio inmediato sin malla, sin marcas, ni huellas, por lo cual los componentes

inéditos del mismo recorrido van a permitir la elaboración de un nuevo tejido para ese territorio que se subordina a la estación próxima.

Sobre espacios vacantes, como en el caso de las proximidades de la urbanización Plaza Colón, se lee las nuevas rutas transversales que indican los recorridos elaborados por el nuevo usuario. Desde la Plaza de Ferias, la Autopista Norte o el mismo Plaza Colón se accede a al estación configurando un tejido a través de espacios vacantes, con un uso actual de pasto y rastrojo, pero al que es necesario tener en cuenta en este sector Noroccidental de Acevedo. Con esto se demuestra además que el viandante sobrepasa muchas de las barreras físicas que se le interponen en la búsqueda del objetivo final que es la estación.

En la parte Nor-oriental los recorridos inéditos se hacen por la calle 107, esto es, sobre una vía preexistente pero que no tenía la actual connotación de comunicación entre los sectores intermedios de las laderas y la nueva estación. Esta calle interesante tiene un dinámica urbana de gran potencial desde la tienda denominada “Estación Acevedo” (no es gratuito el nombre), en la confluencia de la calle con la vía Moravia, pasando por el punto de encuentro denominado “El rompoíd”, siguiendo hasta la carrera 46. En esta vía se ejemplariza el potencial de un corredor a la estación con la ubicación en ella de la Zona comercial (tiendas, droguerías, pequeños negocios, heladerías), de elementos de infraestructura como parque infantil e iglesia y terminal de microbuses. La calle 107 es de un gran potencial peatonal, pero con una intensidad vehicular predominante.

Estos dos son claros ejemplos sobre como en estas Zonas el área de influencia de la estación o del “no lugar”, debe crear un nuevo tejido, o recomponer otro, para que el territorio ferente se integre de una forma verdadera y lo pueda dotar de relatos, de sentido, de lugares de prácticas, de movilidad espacial para que se convierta en “un lugar”, es decir, con identidad, relacional e histórico, no dejándolo simplemente a la toponimia.

En ese sentido la estación es demasiado rígida y esquemática, ya que los puentes peatonales de las estaciones terminan o inician de cualquier manera, no entregan ni reciben al viandante, no lo incorpora a una malla, lo suelta brusca, abruptamente al tráfico vehicular, a una vía rápida, a una área vacante sin hacerle ninguna concesión, sin anexarlo a los territorios de sus dominios o cotidianidades.

La malla urbana adicionalmente esta hecha para el vehículo, por eso el peatón tiene pocas opciones. El andén es un residuo sin tratamiento, de ahí el diagnóstico de discontinuidades, de cortes abruptos y aún la inexistencia del mismo. Si bien la Zona Nororiental tiene una fuerte estructura de circulaciones peatonales dada por la modalidad del poblamiento ilegal, no existe por lo demás una tradición de corredores peatonales en la ciudad, por ello la discontinuidad de los recorridos, la falta de amoblamiento urbano, la pocas propuestas de integrar el paisaje como una forma de mejorar la calidad de vida. Esto es una característica de la planeación oficial se refleja en sus intervenciones en el Norte y no es sino la continuación de esa falta de cultura urbana peatonal.

#### **1.4.3. LA TRANSVERSALIDAD VEHICULAR.**

Aún es más dramático pensar en lo vehicular, cuando este tiene demasiadas limitaciones, fundamentalmente por la forma que fue pensada la ciudad, evidenciándose por ello con más intensidad el paralelismo y focalidad con que ella se construyó por centurias.

Todas las vías conducen al centro geométrico. La malla vial, a escala metropolitana, en las vías con mayores especificaciones esta pensada así. En la Zona Nororiental desde la antigua vía a Guarne, pasando por las carreras 45 y 49, hasta la vía Acevedo-Moravia que se prolonga en la carrera 51 o Bolívar o por la carrera 52, buscan inexorablemente el centro de la ciudad. A pesar de ello cada sector del oriente tiene un eje vehicular que lo conecta perpendicularmente con la vía que va al centro, en este caso la carrera 52 o vía a Moravia, se pueden señalar como las de mayor importancia la calle 92 que el corredor vehicular que une el parque de Aranjuez con Comfama, la calle 96 que conecta el barrio Berlín, la calle 99 en el barrio La Rosa, la calle 103 que pasa por el barrio Villa Niza y Villa del Socorro, la calle 107 que es el corredor vehicular del barrio Andalucía y la calle 110 en el barrio La Francia, pero como se dijo todas terminan en el sistema vial del río o la vía Acevedo - Moravia, sin continuar su interrelación al otro lado del río es decir la Zona Noroccidental de la ciudad.

Igual hecho acaece en la Zona Noroccidental con el corredor multimodal que tiene una implicación entre el flujo de peatones y el tránsito vehicular del Sistema Integrado de Transporte. - Pero de igual manera que existe esa perpendicularidad, se presenta una competencia de transporte que no es tan significativo como en la Zona Noroccidental. - Se presenta una utilización cierta y un flujo constante de peatones de los distintos barrios ubicados en esta

ladera, con intensificación en las horas picos. Y las barreras se convierten en un fuerte factor que imposibilitan la accesibilidad, así la ínsula entre la Autopista Norte y la vía regional se muestran casi insalvables para un potencial usuario, de sectores más lejanos.

No obstante a un nivel micro, es decir, pensando en el área de influencia de las estaciones del metro, hay pequeños segmentos viales que de alguna manera posibilitan intercomunicar las estaciones con el territorio menos inmediato o de influencia peatonal, como es el caso de la calle 111 A, que pasa por la Plaza de Ferias que puede conducir de los barrios Tejelo y Toscana hasta la estación Acevedo, la carrera 64 que conecta vehicularmente los sectores aledaños entre la Autopista Norte y Tricentenario hasta la estación Tricentenario del metro, en ambos casos en la Zona Noroccidental.

En tanto en la Zona Nororiental la calle 107 une perpendicularmente los barrios con la estación Acevedo por el puente peatonal del Norte, y la calle 96 que llega hasta el puente peatonal del suroriente de la estación Tricentenario.

Las posibilidades de conexión vial están dadas por el proyecto contemplado en el Plan Vial Metropolitano, esto es, los puentes de la calle 103 (Puente de Andalucía) y el de las calle 92 y 93, que forman parte de la vía regional en el oriente, salvando el denominado “Tapón de Moravia”, que permitirá la transversalidad de oriente a occidente y que impactarán las estaciones del Metro en Acevedo y Tricentenario.

El impacto de este último proyecto será sobre las áreas aledañas en donde se ubicarán las orejas de los intercambios, pero sin haber definido la integración de estos con las estaciones, ni la intermediación con las mallas próximas, por lo cual el tejido no tiene una propuesta de recomposición y se tiende en mayor medida a no permitir hilar lo que peatonalmente se esta conformando.

#### 1.4.4. LA TRANSVERSALIDAD AMBIENTAL.

Si hay un aspecto de la ciudad que ha permanecido invisibilizado por la forma en que esta fue pensada, es el de las corrientes de agua. Las cuencas hidrográficas han desaparecido una a una, desde el famoso *Paseo de la Playa* formado en las orillas de la quebrada Santa Elena, que fue cubierta entre 1924 y 1940, hasta nuestros días, éstas son miradas como un obstáculo a salvar, son entendidas como interruptoras de la continuidad vial y desestructuradoras de la malla urbana, por eso la prioridad es cubrirlas para dar paso a la calle o los puentes.

El criterio de longitudinalidad de la ciudad y sus vías encontró siempre molesta la transversalidad de las cuencas hidrográficas, aunque el Valle del Aburrá se caracteriza por ese criterio geográfico en su sistema hidrográfico del río Medellín.

Ahora es necesario redescubrir la transversalidad de las cuencas, para también de manera inédita observar sus posibilidades de interconexión entre los sectores y barrios y a partir del recorrido paralelo a la cuenca contribuir al nuevo tejido ferente a las estaciones, mirándolas como bordes y no como estorbos urbanos.

Una acción que se antoja hartó difícil en razón a que en la Zona Nororiental la gran mayoría de:

*“las áreas libres como cañadas y cañones de las quebradas han sido ocupadas completamente, cambiando su aspecto natural del área por un enjambre de viviendas con poca planificación. Dentro de este proceso las cuencas hidrográficas de la Zona han perdido su carácter de unidades básicas de drenaje natural, para pasar a ser intervenidas y así convertirse en cloacas públicas fuente de malos olores, aspecto caótico y por ende puntos críticos en el manejo y prevención de desastres”<sup>17</sup>*

Las quebradas próximas al territorio de las estaciones como en Villa del Socorro, Santa Cruz y La Rosa presenta sus retiros invadidos, son recolectoras de aguas servidas, basuras y se presentan coberturas y obras civiles que han modificado su cauce. Lo que implica un enorme esfuerzo integral que posibilite

<sup>17</sup> Levantamiento integrado de cuencas hidrográficas del Municipio de Medellín. Municipio de Medellín, Instituto Mi Río, PNUD. S.f. Pág. 226.

la reubicación de viviendas, la recuperación y adecuación y sobre todo de labor educativa dentro de las comunidades.

Hay casos excepcionales como en la quebrada la Herrera o Granizal, que por la topografía, sus fuertes pendientes y las características de la cuenca que presenta cañones tan profundos y empinados, que “... *sus retiros no han sido invadidos por construcciones, por el contrario se preservan con vegetación de tipo arbustivo*”<sup>18</sup>

En la Noroccidental también han sido mayoritariamente invadidas, pero quebradas como la Minutas entre predios de Ecopetrol y la urbanización Tricentenario presentan retiros conservados en pasto y rastrojo, aunque sus aguas están muy contaminadas.

Es entre las Urbanizaciones Tricentenario y Plaza Colón en la Noroccidental, con el caso de la Herrera en la Nororiental, en donde hay mayores posibilidades de una intervención inmediata, si bien puntual, posibilita la recuperación de la transversalidad y generar los recorridos sobre Zonas que requieren protegerse, máxime que son las pocas que resisten el proceso avasallante de la urbanización.

#### **1.4.5. UN TERRITORIO TEJIDO Y RECOMPUESTO**

**L**as comunas próximas a las estaciones Acevedo y Tricentenario, tanto en la parte oriental como en la occidental, forman parte de ese Norte de la ciudad de Medellín estigmatizado y complejo, donde los diagnósticos llegan a un punto en común; altos índices de ocupación territorial, las densidades de poblamiento más altas de la ciudad, la menores coberturas de salud, educación y recreación. Es la parte de la ciudad con los mayores extremos, con mayor violencia y más pobreza, mayores necesidades y menores oportunidades.

Pero dentro de ese panorama las comunas más próximas presentan el panorama menos apremiante, al menos en la occidental, entre la Autopista y el corredor del río, pues allí están las mayores potencialidades del Norte, en un sector que combina lo residencial, con lo industrial y lo institucional.

---

<sup>18</sup> *Ibíd.* Pág. 243.

De allí se delimita el territorio que comienza a girar teniendo como punto focal las estaciones del metro. Ese es el territorio inicial a definir, de acuerdo con la apropiación que se va logrando, y en el que se leerán las cotidianidades, los relatos, las formas del territorio, las dinámicas particulares para ir delineando los verdaderos corredores de sus habitantes.

Pero en una aproximación inicial ese territorio sufragáneo (dependiente de otro), encontramos dentro de unos límites todavía arbitrarios, hitos urbanísticos que lo referencian, y tenidos en cuenta dentro del inventario del patrimonio cultural del Valle de Aburrá, como los casos de la Iglesia de San Judas Tadeo, sitio de peregrinación, o el Coliseo Aurelio Mejía catalogado como patrimonio cultural y lúdico. Además los geosímbolos que ahora están perfilados con una topografía artificial, los cuales son necesarios poner en evidencia.

Se ubican áreas vacantes con posibilidades de densificación, infraestructuras con oportunidad para el cambio de uso como la Plaza de Ferias, ocasión para acciones nuevas que se requieren para llenar ausencias, para complementar o para incorporar un territorio al conjunto de la ciudad, utilizando el punto que permitió la ruptura de la segregación espacial existente, es decir la estación del metro.

Sitios de encuentro como el “rompoid” en la 107 o el Núcleo de Vida Ciudadana de Villa del Socorro y un número indeterminado de puntos de referencia, marcas urbanas antiguas o de reciente aparición, que están dispersas con pocas oportunidades de articulación, al igual que las sedes de servicios de educación, salud, institucional, etc.. Esta últimas acusan un exceso de *minimalismo*, por su cobertura focalizada, reducida a ámbitos demasiado limitados, ocupando espacios insuficientes frente a las necesidades, acusando carencia de propuestas estéticas y formales y sin dotar al entorno de un elemento significativo. Ni siquiera los Núcleos de Vida alcanza a trascender con su impacto urbano sus entornos inmediatos.

Áreas verdes con gran potencial ecológico, paisajístico, recreativo y lúdico como las desembocaduras de las quebradas La Moreno y Tinajas, estas áreas deben considerarse en concordancia con el corredor del río entre estaciones, especialmente en las que quedarán entre la vía regional tramo oriental y el río. No sólo serán Zonas de protección, sino los elementos paisajísticos, ambientales, lúdicos del tejido a recomponer en unas Zonas con las mayores densidades de construcción y de urbanización y con altos déficits de espacios públicos, recreativos y de áreas verdes, como se observa en el diagnóstico socioeconómico.

Con la interrelación de estas variables a partir de una lectura específica, proxémica, que combine lo estético, la perspectiva histórica y la dimensión de ciudad. Creando un tejido que combine pero supere el minimalismo y el residualismo actual. Esto es darle a las estaciones un territorio vivo, tejido a partir de las transversalidades de accesibilidad peatonal en su mayor medida, es decir con los recorridos inéditos. De esta manera la estación que irrumpe en el territorio como un nuevo elemento urbano, con su imposición en el paisaje, su sentido simbólico de modernidad, desarrollo y progreso empezará a ser un lugar para el habitante.

#### **1.4.6. LA ACCESIBILIDAD A LAS ESTACIONES**

La relación de las estaciones del metro con las comunas Nororiental y Noroccidental, o de estas con las estaciones, están condicionadas por múltiples factores como la accesibilidad vial y peatonal, la ubicación de las estaciones, las percepciones que tienen los habitantes frente a las estaciones y al sistema metro, entre otros factores, pero que en cada caso se presentan de manera desigual por lo cual hacer una relación de cada uno permite hacer una especie de diagnóstico para las estaciones Acevedo y Tricentenario.

Como los propósitos de la propuesta implica la interrelación de las estaciones con los núcleos de vida ciudadana -NVC- se toman como punto de referencia y límite el -NVC- de La Esperanza para el caso de la Noroccidental y el -NVC- de Villa del Socorro en la Nororiental, al ser estos dos los más importantes y constituirse en los epicentros.

##### **1.4.6.1. Zona Noroccidental**

Un primer elemento que limita la relación entre las comunas de la Zona y las estaciones es la ausencia de un control visual. Las condiciones topográficas impiden la visibilidad, este factor aunque no es determinante, si incide sobre el peatón para sentir con mayor lejanía la estación. La relación visual no se da en todas las estaciones, en otros casos es casi que imposible, pero en la medida que se pueda lograr hace más deseable la utilización, así exista una considerable distancia.



A las barreras visuales hay que agregarles las barreras de accesibilidad que dificultan la llegada del peatón. Hay de varios tipos; viales, topográficas, edilicias, área vacantes.

- Las barreras viales están formadas por la carrera 65, la autopista Norte y la vía regional. Todas ellas con intenso tráfico vehicular, pero muy especialmente la autopista que con cuatro carriles y separador vial es el mayor impedimento para el peatón, máxime cuando sólo existe un puente peatonal pero cerca a la estación Caribe.
- Topográficamente existe la dificultad no sólo en longitud sino en las diferentes pendientes que se presentan. Es posible y pensable que hacia abajo se acceda, pero el regreso se dificulta pues las altas pendientes especialmente hacia la Zona del barrio Tricentenario, con pendientes hasta del 100 %, desestimula la accesibilidad o el uso constante. Aunque las pendientes van disminuyendo a medida que se aleja de la estación ya son las distancias las que hacen pensar en una posible accesibilidad peatonal de y hacia la estación.
- Las edificaciones, al no existir claridad en el planteamiento de acceso se convierten en unas barreras que se hace necesario rodear para acceder aumentando los metros por recorrido, generando otro factor de desestimulo.
- Por último las áreas vacantes, específicamente a lo largo del lote entre la 65 y la Autopista, en donde se proyecta el parque de la Paz, se convierte en una gran barrera visual, física y psicológica, la cual muy seguramente se podrá superar con el aporte del diseño del parque.

Discontinuidad peatonal. No existe todavía una accesibilidad continua peatonal, que elimine las barreras ya anotadas, con condiciones específicas en cuanto a pisos, anchura y amoblamiento, señalización, control climático, etc., que pueda atraer al peatón hacia las estaciones. A pesar de que en el barrio Tricentenario se construyó un camino, las altas pendientes de este, no auguran una masiva utilización.

El paralelismo de la infraestructura vial. Esta característica condicionada por las mismas condiciones topográficas y por los diseños de las propuestas viales hace que sea inexistente una comunicación directa y perpendicular de esta comuna a alguna de las dos estaciones.

La infraestructura vial ha sido pensada para comunicar a los barrios con el centro, por lo cual van paralelas a las líneas del metro. No obstante se han

proyectado conectores perpendiculares que unirán las dos comunas, mediante los intercambios viales de Andalucía y Palermo- San Isidro, pero estos están pensados en términos de las vías regionales o de la intercomunicación intercomunal que en términos de la accesibilidad vehicular a las estaciones.

Inexistencia de expectativas comunitarias. Para los habitantes de los barrios el metro inspira más bien rechazo, escepticismo e incluso olvido que cualquier otra connotación. Es un elemento lejano al que difícilmente consideran que les pueda generar beneficios, los cuales señalan son para otros sectores como El Poblado o Bello pero no para ellos.

#### **1.4.6.2. Zona Nororiental**

**E**xiste una relación visual directa con las estaciones, las cuales se integraron al paisaje que se domina desde gran parte de las viviendas de los sectores de esta comuna con proximidad relativa a las estaciones, que las hacen atractivas y parte del entorno del habitante.

- Sólo se encuentra una vía de alta circulación que es la regional Norte que es a su vez la única barrera. Pero las especificaciones del diseño para el denominado “Tapón de Moravia” aumentará significativamente la dificultad de acceso, ya que alterará el actual nexa, tanto por la sección vial como por el intercambio vial próximo a la estación que alejará la estación Acevedo del peatón.
- Existen vías perpendiculares que facilitan el acceso ya sea peatonal o vehicular como es el caso de la calle 107, que llega a las proximidades de los puentes peatonales de acceso a la estación de Acevedo. La morfología urbana que esta regularizada en gran parte de la malla, permite esta perpendicularidad, un caso contrario a lo que ocurre con la vía de acceso al - N.V.C.- de Villa del Socorro. También llega perpendicular a la vía regional lo cual puede garantizar el flujo de peatones y el tránsito vehicular del Sistema Integrado de Transporte.
- Pero de igual manera que existe esa perpendicularidad, se presenta una competencia de transporte pero que no es tan significativo como en la Zona Noroccidental.

- Se presenta una utilización cierta y un flujo constante de peatones de los distintos barrios ubicados en esta ladera, con intensificación en las horas picos.
- A pesar de la intensa utilización peatonal no existe una accesibilidad peatonal definida para las estaciones, se da por la claridad en el trazado vial, pero éste está más pensado para el vehículo que para el peatón.
- Hay mayores expectativas de la comunidad frente a lo que pueda significar el metro para sus barrios. De hecho hay una buena acogida como medio de transporte, pero se está con incógnitas frente a las obras complementarias.

## **1.5. INFRAESTRUCTURA VIAL Y TRANSPORTE**

### **1.5.1. MALLA VIAL VEHICULAR**

Las características de la malla vial del Norte de Medellín al igual que en el resto del Área Metropolitana está definida por el Plan Vial Metropolitano del Valle de Aburrá, que fue aprobado desde 1986.

Como allí se contempla una gradualidad en la medida que el proceso de urbanización o los volúmenes de tránsito lo fueran exigiendo, para el Norte algunos de los proyectos allí contemplados están en proceso de iniciar su ejecución para completar la malla vial metropolitana.

Son de mucha importancia y de grandes implicaciones en la Zona Nororiental la prolongación de la Circunvalar Oriental o carrera 42B, vía arteria, con las intersecciones en las calles 92-93, carrera 42D, calle 105, carrera 42 y en la calle 123. La carrera 45 con las intersecciones construidas en las calles 92 y 93 y con la vía de la calle 103, que están en proceso de ampliación. La carrera 49 también con intersecciones construidas en las calles 92 y 93, con la calle 103 (vía Villa del Socorro) y con la calle 123. Por último está la vía Moravia-Acevedo, con intersecciones en las mismas calles anotadas en la anterior.

Queda por definir el sistema vial del Río o Regional Oriental, un proyecto que implicaba para 1994, la reubicación de 1.250 familias/1400 hogares, y que para la fecha supera el orden de los 2.000. Esta vía implica la utilización de una faja de terreno de 600 metros que afectará los usos del suelo actual.

Todas estas vías son arterias que mantienen una orientación norte-sur por lo cual mantienen la tendencia longitudinal del sistema vial, teniendo como únicas vías arterias transversales que las comunican entre sí, las calles 92, 93, 103 y 123.

En la Zona Noroccidental se mantiene la tendencia Norte-sur, de las vías arterias las cuales en su gran mayoría están construidas pero con la necesidad de ampliación, incluyendo la llamada autopista Norte en la que el Área Metropolitana está próxima a iniciar la construcción de su doble calzada. Sobre esta vía son de urgente ejecución los intercambios viales sobre las calles 91 A, calle 101A, calle 104 y la de la calle 111A (Plaza de Ferias).

En este caso como en el de la Zona Nororiental, existen dificultades de acceso transversal, y la posibilidad de que este llegue a las estaciones del Metro es bastante limitada, porque las en dirección Oriente-Occidente, son mínimas o inexistentes.

Cabe señalar que los únicos proyectos de intercomunicación entre las Zonas Oriental y la Occidental son los de los puentes de las calles 92-93 (Palermo) y el de la calle 103 (Puente de Andalucía). Puentes próximos a las estaciones del Metro, pero que no están definidos en relación con estas.

En síntesis hay una carencia de infraestructura vial, con especificaciones adecuadas para los sistemas de transporte, esto es, vías arterias, en sentido Oriente-Occidente, que difícilmente se pueden construir por las mismas características topográficas, por las condiciones de ocupación y por la falta de proyectos. Lo que dificulta la intercomunicación de las estaciones con los barrios ubicados en las laderas medias y altas de ambas Zonas del Norte de Medellín.

Sólo hay una comunicación directa con las estaciones para el caso específico de Acevedo y Tricentenario, con las partes bajas, próximas a las mismas, pero aún así son insuficientes, pues en su gran mayoría son vías paralelas, de tráfico rápido, que intercomunican otros sectores y compiten con la línea del metro.

### 1.5.2. SISTEMA DE TRANSPORTE ACTUAL

“Para nadie es un secreto que los transportes informales se han constituido en importantes actores del sistema de transporte de Medellín, gracias al número de usuarios, especialmente los habitantes de las Zonas más periféricas de la ciudad”. Sin saber cuanto y qué número de pasajeros transporta, es indudable el papel que estos juegan en la Zona Norte, compitiendo con el transporte formal ya sea de buses, microbuses y el mismo Sistema Metro.

A pesar de los múltiples problemas que presentan, como es el caso de la carencia de equipo rodante adecuado, pues son vehículos obsoletos y sin mantenimiento, la gente de estos barrios se ven obligados a su utilización ya que son los únicos que prestan el servicio a determinados barrios, especialmente a las partes altas, con factores de incomodidad, sobrecupo e inseguridad.

Para tener un indicativo de la incidencia de esta forma de transporte informal, se podría tener en cuenta los datos que para el año de 1990 se tenían al momento de definirse la conformación de cuatro precoperativas, con el fin de iniciar el proceso de legalización del servicio. Para ese año cubrían 25 rutas a los barrios del Norte, como también a la parte alta de la Zona Centrooriental, con rutas a: Santo Domingo que beneficiaba para ese año a 2813 pasajeros de los barrios Santo Domingo 1 y 2, Granizal, Moscú número 2 y San Pablo; Popular número 2, que movilizaba 2297 pasajeros de los barrios la Isla, la Francia, Villa del Socorro y Moscú número 1; los Mangos con 1302 pasajeros diarios de los barrios Villa Lilian, Isaac Gaviria, Llanaditas, Trece de Noviembre y los Mangos; Popular número 1 con 431 pasajeros movilizadas a los barrios Santo Domingo 2 y Popular número 1<sup>19</sup>. Todas estas rutas en la Zona Nororiental de Medellín.

Estas precooperativas desde inicios de 1995 empezaron a funcionar como cooperativas, legalmente constituidas y con equipos comprados a otras empresas en razón al programa de reposición que estas hicieron. Pero están enfrentados a los transportadores formales, que buscan ingresar a estos sectores con vehículos apropiados a las condiciones topográficas, mientras que algunos concejales consideran necesario su legalización.

---

<sup>19</sup> Legalización transporte informal. En periódico el Mundo. Medellín, diciembre 6 de 1990. pág.6.

### 1.5.3. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE

Tal vez en el proceso de implementación del Sistema Metro no ha existido una situación de más polémica que la definición del denominado Sistema Integrado de Transporte (SIT). Propuesta con el cual se pretendía mejorar, optimizar y racionalizar la actual red vial existente mediante la integración del Sistema Metro con las rutas de buses.

Esta propuesta surgió en 1990, con unos estudios que aplicaron el U.T.P.S. (Urban Transportation Planeaton Sistem), un modelo de planeamiento norteamericano, mediante el cual se adelantaron 7 alternativas de rutas integradas de transporte.

Con ello se pretendió mejorar el transporte público, el rediseño de las rutas que permitiría la llegada a lugares que no tienen transporte actualmente, tener alternativas de transporte, la disminución del parque automotor, especialmente de microbuses<sup>20</sup>, con los siguientes mejoramientos de la calidad de vida ante la disminución de ruido, de emisiones de gases y la fluidez vehicular con el aumento de la velocidad de operación.

Pero nada de esto ha ocurrido puesto que los intereses encontrados han negado la posibilidad de poner en marcha la propuesta escogida de las siete alternativas analizadas, por cierto no la más adecuada. Los transportadores defendiendo sus intereses argumentan la carencia de demanda de las rutas, la falta de infraestructura vial y de bahías de parqueo. Otros críticos señalan la imposibilidad de implementar el SIT por el doble pago que le implica al usuario, el aumento de los tiempos de recorrido, la carencia de vías y las pocas alternativas de destino que ofrece el Metro.

Para el Norte de la ciudad se planteo mediante el SIT la apertura de 31 nuevas rutas que alimentarían las estaciones del Metro. De las cuales 17 corresponderían a la Zona Nororiental y 14 a la Noroccidental. Pero no se contempla la eliminación de las rutas existentes, se aumentaría entonces el número de rutas y se crearía una competencia a través de las rutas tradicionales sin mejorar realmente el servicio y sin integrarse al Metro.

De estas rutas proyectadas en la Nororiental 6 tendrían destino la estación del Hospital (052, 060, 061, 063, 067, 069) y 5 a la estación Universidad (021,

---

<sup>20</sup>Se prevía la salida de circulación de por lo menos 600 microbuses de los casi 2000 que en la actualidad existen.

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

041, 051, 062, 068), todas ellas procedentes de las laderas altas y medias de la Zona. Sólo a la estación Tricentenario llegarían 3 rutas (401, 004, 022), igual que a la estación Acevedo. Con la excepción de la ruta 401 que va a Tricentenario procedente de Popular, las demás rutas planteadas son de las partes medias y alledañas, es decir de los barrios alledaños como: Playón de los Comuneros, la Isla, Pablo VI, La Francia, Andalucía, Villa del Socorro, Villa Niza, Santa Cruz y La Rosa.

Para el caso de la Nororiental las rutas de los barrios de las partes altas fundamentalmente están destinados a las estaciones del Estadio (259, 285, 288), Hospital (260) y algunas a la de Caribe. A esta estación de Caribe llegarían la mayoría de las rutas (267, 254, 285, 261, 263, 262, 284), tanto de las partes medias y altas. Para las estaciones Acevedo y Tricentenario sólo se disponen 4 rutas, 3 para la primera (281, 283 y 235) y una ruta interna en el Barrio Tricentenario. Los barrios que cubren estas estaciones son fundamentalmente Florencia, Boyacá, Las Brisas, Tejelo y Girardot.

No sólo la baja cobertura de rutas hacia las estaciones Acevedo y Tricentenario es latente, sino la competencia de rutas con el mismo recorrido del Metro. Además rutas de largos recorridos que son también competencias a las mismas rutas actuales.

Es un estudio realizado por el Transport Research Laboratory, dependencia de la organización inglesa, Overseas Development Administration, solo hace reafirmación de lo arriba señalado, apuntando adicionalmente la imposibilidad que tienen los pobres urbanos de ser beneficiarios o usuarios del Sistema Metro, básicamente por la “la lejanía de las estaciones con respecto a los lugares de asentamiento de esa población marginada y al temor que esos pobladores expresaron sobre el costo del tiquete”<sup>21</sup>

Se considera necesario que los buses cubran las rutas mas lejanas y de ladera, pero la carencia de vías de acceso es manifiesta en la Zona Noroccidental mas que en la Nororiental, pero en ambos casos esto implica la imposibilidad de rutas de acceso, a lo que le debemos sumar la no construcción de los intercambios viales planteados en el Plan Vial Metropolitano, con lo que se impide la transversalidad vehicular especialmente en sectores a lo largo de la Autopista Norte y por lo cual una mejor implementación del SIT.

Esto hace que el SIT este condenado, sino se encuentra solución a los intereses encontrados que cada quien defiende, la implementación de un

---

<sup>21</sup> Los pobres no tienen Metro. ...Tampoco bus. La Metro, periódico el Mundo. martes 28 de mayo de 1996.

plan vial adecuado a las verdaderas necesidades del Metro, la competencia paralela de los otros sistemas, las carencias de verdaderas rutas de alimentación, la falta de mayor accesibilidad de los diferentes barrios.

## **2. COMPONENTE SOCIOECONÓMICO**

La problemática de Medellín en el aspecto económico, así como también sus potencialidades en el presente y futuro, debe ser analizada dentro de una comprensión del contexto en el cual se ubica.

### **2.1. EL CONTEXTO ECONÓMICO**

#### **2.1.1. MEDELLÍN Y EL VALLE DE ABURRÁ EN EL CONTEXTO DE SU COMPETENCIA INTERNACIONAL**

El municipio y el Valle de Aburrá, como Valle andino rodeado de montañas de difícil topografía, sufre de retos adicionales en relación con su competitividad para la oferta de productos cuya relación peso/valor no permita largos trayectos hasta alcanzar alguno de los principales puertos del país: Buenaventura, en el Pacífico, Barranquilla-Cartagena en el Atlántico. Al tiempo que el municipio no compite con productos para cuya manufactura se requiera importar materias primas que posean un alto peso o volumen.

Aunque Medellín y el Valle pueda contar en el futuro, mejorando los carreteables o construyendo/mejorando líneas férreas, con posibilidades de competir, dependiendo de los mercados en los cuales participa, no es sobre esta base que se debe competir.

El Valle de Aburrá podrá contar hacia el futuro con salidas a otros puertos por construir, como Turbo, Morrosquillo o Tribugá, que seguramente mejoraran su competitividad relativa, pero es necesario que se indague por nuevas posibilidades partiendo de estas circunstancias como elemento esencial; al igual que se requiere determinar las posibilidades y necesidades de importación que operan como desventajas para los proveedores, en tanto cuentan con las mismas condicionantes de accesibilidad.

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia



Por esto, es necesario determinar, con mayor precisión a la actual, cuáles son nuestras ventajas competitivas y cuáles son las producciones que allanan estas dificultades.

En el seminario Una Mirada a Medellín y su futuro, se propone un ferrocarril al Golfo de Morrosquillo, acercando este puerto a Medellín<sup>22</sup>. Sin embargo, parece más encaminada a dar salida a la oferta exportable actual sin indagar por nuevas posibilidades, representadas en nuevos productos y nuevos mercados. Las características de esta oferta tendrá que ser de alto valor por unidad de volumen/peso.

En el seminario MEDELLÍN: ALTERNATIVAS DE FUTURO, se encuentra una ponencia-visión desde los empresarios antioqueños y que resume su expectativa del desarrollo en los próximos años. Inicia advirtiendo que el empleo depende, si es “real y sostenido”, del “crecimiento económico y el aumento de la inversión”.(pag 249).

Luego de describir la “coyuntura”, en la cual señala una “recesión debida al plan de ajuste que implica una disminución de la demanda agregada”. Mide el ciclo depresivo por el consumo de cemento, y lo define como más “depresivo que a nivel nacional”.

Afirma que la apertura trae una perspectiva pesimista de corto plazo, “que señala recesión y aumento del desempleo; y otra optimista a mediano plazo, generadora de empleo y crecimiento luego de que se produzca la transferencia de recursos, incluyendo el recurso humano, y que la inversión productiva se canalice hacia sectores en los cuales seamos más competitivos”.

Para el efecto se requiere estabilidad macroeconómica, es decir, inflación baja (“estabilidad y predictibilidad en el nivel de precios”) y equilibrio en la balanza de pagos y de la Contabilidad Nacional. Si esto se presenta, habrá “tasas de interés estables y con un nivel normal”. Además de una tasa de cambio adecuada que permite mantener la competitividad de las exportaciones y una adecuada protección a la industria nacional. Según este modelo de crecimiento económico, así se generaría “un aumento de las oportunidades de empleo”.

Para afrontar la Apertura, la Modernización y la Internacionalización, el autor propone las siguientes “estrategias empresariales”:

---

<sup>22</sup> Poveda R., Gabriel: “Medellín y el Valle de Aburrá: Los Verdaderos Problemas Económicos del Area” en Memorias del Seminario “Una Mirada a Medellín y al Valle de Aburrá”. 1993. pag 355.

- “Aprender acelerada y agresivamente a comercializar los productos en el mercado externo”.
- Producir para ese mercado, implica varios cambios:
  - Cambiar el diseño de los productos
  - Cambiar los procesos de producción (manufactura) para adecuarlos a esos nuevos nichos de mercado.
  - Atraer la inversión externa para capitalizar, insumir, producir y transferir tecnologías (limpias).
  - Aumentar la productividad.
  - Abrir nuevos mercados.
  - Utilizar los mecanismos de reconversión industrial para sanear y fortalecer financieramente las empresas.
  - Transferir recursos de los sectores menos productivos hacia aquellos que requieran modernización y vayan creando mejores oportunidades de mercado y rentabilidad.

Para desarrollar estas estrategias, el autor presenta las siguientes ventajas comparativas:

“Proximidad del país al mercado de E. U.; la excelente mano de obra calificada y barata, la experiencia exportadora de algunos sectores, la ausencia de cuotas de exportación hacia el mercado EUA, los avances en los tratados de libre comercio con Venezuela y México, y la caída acelerada de las barreras arancelarias del mercado andino”.

- En el mercado doméstico deben “buscarse alternativas de generación de empleo en sectores que no sean susceptibles a la competencia externa, como servicios personales y generales, comercio, turismo y construcción. Las famiempresas y microempresas, que cumplen un papel muy importante socialmente, deben integrarse gradualmente al sector productivo formal para que obtengan posibilidades de crecimiento real y no corran el riesgo de convertirse en soluciones cíclicas”.
- “La política económica que garantice el crecimiento del empleo asalariado en la economía, aumente la productividad en el trabajo, especialmente en el sector informal, y disminuya las fluctuaciones cíclicas del empleo debe cubrir los siguientes aspectos:

- Orientación del comercio exterior hacia exportaciones menores de origen agrícola e industrial
- Estímulos eficaces al proceso de ahorro e inversión
- Modernización de la agricultura
- Flexibilización del mercado de trabajo
- Mejoramiento de la educación y la capacitación técnica, (cultural=idiomas, solvencia en manejos informáticos y conocimiento de otras culturas)
- Desarrollo de la microempresa
- Concertación social y política de ingresos.

### **2.1.2. MEDELLÍN Y EL VALLE DE ABURRÁ EN EL PAÍS Y LA REGIÓN.**

Medellín y el Valle de Aburrá, tienen un mercado donde es tradicional competir en buena parte del país (Costa Atlántica, Oriente, Centro y Sur). El mercado “natural” de los productos manufacturados de Medellín y el Valle de Aburrá, lo constituyen las viejas rutas de la “colonización antioqueña” de principios de siglo y finales del anterior, pero especialmente los más recientes que surgen desde mediados del presente siglo.

Medellín y el Valle de Aburrá, forman una centralidad no sólo política sino además de mercado (tal vez por su condición de “centro geográfico” del Departamento o por ser capital político-administrativa), que incidió en su desarrollo económico formando una aglomeración, esto es, economías de escala, que permitieron la acumulación de capitales y el desarrollo que hoy ostenta, que le confiere “ventajas de localización”. Un riguroso estudio de mercado debe permitir establecer cuáles funciones o producciones centralizadas hoy deben desplazarse a la periferia, mejorando la rentabilidad y aumentando las ventajas de localización (renta del suelo).

Estas “economías” de descentralización, si son viables económicamente, deben contribuir a formar la financiación de las comunicaciones viales y telemáticas, hoy tan deterioradas y/o atrasadas en términos de su adecuación a las necesidades de un país en proceso de internacionalización.

### 2.1.3. MEDELLÍN EN EL VALLE DE ABURRÁ

Medellín forma una centralidad de mercado (tal vez por su condición de “centro geográfico” del Valle, o viceversa, porque su desarrollo económico formó una aglomeración a su “alrededor”), que le confiere “ventajas de localización” y un estudio de mercado debe establecer cuáles funciones o producciones deben desplazarse a la periferia, mejorando la rentabilidad y aumentando las ventajas de localización (renta del suelo). Si el estudio existe, establecer el grado de implementación y concederle un apoyo técnico y financiero.

<b>Cuadro No.21 - DISTRIBUCIÓN DEL NUMERO DE JEFES DE HOGAR ECONÓMICAMENTE ACTIVOS DESEMPLEADOS POR CONDICIÓN DE OCUPACIÓN, SEXO Y SECTOR DE RESIDENCIA HABITUALMEDELLÍN</b>				
COMUNA	JEFES DE HOGAR ECONÓMICAMENTE ACTIVOS Y SEXO			
	ASPIRANTES	CESANTES	OTROS	TOTALES
MEDELLÍN				
HOMBRES	387	7.360	-	7.747
MUJERES	349	1.884	-	2.233
TOTAL	736	9.244	-	9.980
COMUNA No.1				
HOMBRES	19	575	-	594
MUJERES	23	164	-	187
TOTAL	42	739	-	781
COMUNA No.2				
HOMBRES	33	477	-	510
MUJERES	23	140	-	163
TOTAL	56	617	-	673
COMUNA No.3				
HOMBRES	38	693	-	731
MUJERES	38	189	-	227
TOTAL	76	882	-	958
COMUNA No.4				
HOMBRES	25	605	-	630
MUJERES	23	186	-	209

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

TOTAL	48	791	-	839
COMUNA No.5				
HOMBRES	9	406	-	415
MUJERES	16	153	-	169
TOTAL	25	559	-	584

FUENTE: Centro de Asesoría y Consultoría EAFIT. Abril 1995. para Departamento de Planeación Metropolitana de Medellín

## 2.2. CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS.

### 2.2.2. EMPLEO: CARACTERÍSTICAS OCUPACIONALES DE LA POBLACIÓN.

La distribución etárea permite observar la Población en Edad de Trabajar, considerada como aquellas personas que tienen más de 12 años (FEDESARROLLO-SIGLO XXI: Técnicas de Medición Económica. Autor Lora Eduardo). Normalmente, este concepto excluye a los menores trabajadores que actualmente desempeñan labores productivas. En estas Zonas donde la situación familiar en materia de ingresos y administración de los mismos es precaria, los niños suelen desertar o no ingresar al sistema escolar y salen “al rebusque” para contribuir con la formación del ingreso familiar o para mantener su autonomía y capacidad de decisión. Además, el abandono de muchos niños, por diferentes causas, les ingresa al mundo laboral desde muy temprana edad. Esta última razón es primordial en un sistema social de alta competencia y refinadas estrategias de adaptación al medio, por lo regular agresivo, dada la escasez de satisfactores frente a las necesidades sociales “normales” en el municipio.

#### 2.2.2.1. Población en Edad de Trabajar

Constituida por el segmento poblacional mayor de 12 años. Según los resultados del estudio realizado por el Centro de Asesorías y Consultorías de EAFIT (Febrero 1995) para el municipio de Medellín (Departamento de Planeación Metropolitana), la PET del municipio está constituida por 1.302.985 personas.

COMUNAS	No.	%
Comuna 1	66.903	5.13
Comuna 2	62.967	4.83
Comuna 4	94.971	7.28
Comuna 5	84.849	6.51
SUBTOTAL	309.690	23.76
MEDELLÍN	1.302.985	100.00

FUENTE: MPIO DE MEDELLIN-EAFIT: "Distribución de la Población en Edad de Trabajar, Económicamente Activa según condición de ocupación".1995.

La participación de la Zona de estudio en el total municipal (23.76%), se corresponde con la participación poblacional. En la participación de las comunas tomadas individualmente, se observa que Aranjuez contribuye significativamente con la PET del municipio, en tanto Santa Cruz presenta la menor participación.

#### **2.2.2.2. Población Económicamente Activa.**

La Población Económicamente Activa, PEA, o Fuerza de Trabajo, incluye "a quienes tienen alguna ocupación remunerada, a los ayudantes familiares sin remuneración que trabajan 15 o más horas semanales y a quienes buscan empleo" (Lora, E.: Técnicas de Medición económica" pag. 37)

La Población Económicamente Activa de las comunas de la referencia distribuida por grupos de edad, se presenta en el siguiente cuadro.

Poblac/Grupo de edad	<15	15-34	35-64	>65	TOTAL	%
Comuna 1	729	21.590	13.050	875	36.244	5.13
Comuna 2	539	19.762	12.498	871	33.670	4.77
Comuna 4	505	27.669	20.789	1.482	50.445	7.15
Comuna 5	371	23.677	18.957	1285	44.290	6.27
TOT COMUNAS	2144	92.698	65.294	4.513	164.649	23.34
MUNICIPIO	6.184	372.686	305.361	21.139	705.370	100

FUENTE: MPIO-EAFIT. Op. cit.



### 2.2.2.3. Población Económicamente Activa Desocupada.

Según el estudio realizado por EAFIT (1995), en Medellín existen 33.195 desocupados, que representan el 4.7% de la PEA. Sin embargo, tradicionalmente la tasa de desempleo ha fluctuado entre 8.5% y más del 12%, dependiendo del ciclo, por lo cual esta información debe ser tomada con beneficio de inventario.

Informes de prensa<sup>23</sup>, revelan que la tasa de desempleo pasó del 8% en marzo de 1995 al 10.4% en marzo de 1996. Mientras las tasas de desempleo “normales” en las economías desarrolladas son del 4-5%, dando lugar a lo que se denomina el desempleo cíclico, debido al movimiento natural de creación-supresión de puestos de trabajo y a la movilidad normal de los trabajadores entre empleos, en Colombia la menor tasa de desempleo no ha bajado del 8%, considerándose ésta como una tasa de desempleo estructural.

<b>Cuadro No.24 - POBLACIÓN DESOCUPADA POR COMUNA Y MUNICIPIO1995</b>		
<b>COMUNA</b>	<b>No.</b>	<b>%</b>
Comuna 1	2.119	6.38
Comuna 2	2.067	6.22
Comuna 4	2.754	8.29
Comuna 5	2.092	6.12
SUBTOTAL	9.032	27.21
MEDELLÍN	33.195	100.00

FUENTE: MPIO DE MEDELLIN-EAFIT: Op. Cit.

La Comuna que presenta un mayor desempleo es la de Aranjuez con el 8.29% del desempleo municipal, en tanto la de Castilla presenta una menor participación con el 6.12%.

Según el diagnóstico realizado en los seminarios sobre Medellín y su futuro, se destaca lo siguiente:

“Por cada 100 personas en edad laboral, se aprecia la evolución del empleo y parece que la población hubiera quedado estable, lo que se denomina el coeficiente de empleo, el cual había subido durante los setenta; la crisis de los ochenta lo dejó estable. Después del año 87, la gran recuperación económica del país lo ha venido elevando, hoy hay 55 personas ocupadas por

<sup>23</sup> El Colombiano, Miércoles 1 de Mayo de 1996. pag 1.



cada 100 personas de más de 12 años, eso significa más o menos dos personas por familia”<sup>24</sup>.

“Medellín tiene un coeficiente de empleo más bajo que el resto de las ciudades del país, es una ciudad con menor capacidad de proporcionar empleo que las demás”.

El caso de las cuatro ciudades del país, “La tasa mínima de desempleo ha sido el 8%, ha bajado muy esporádicamente, porque por encima de esa tasa mínima el desempleo se llama ciclo, o sea, que como en la crisis de los ochenta, el desempleo aumentó por encima del mínimo y luego volvió a estabilizarse en ese mismo punto. Ese mínimo se debe al desempleo friccional y al desempleo estructural”.

Existe un desajuste estructural entre lo que requieren las vacantes (empresas) y lo que ofrecen los desempleados. Esto constituye el desempleo estructural el cual se corrige con calificación; es decir, con educación.

“El empleo en las ciudades muestra un desajuste, especialmente los de Medellín, porque no hay gente capacitada para desempeñar las vacantes que existen. En este momento el problema estructural ha aumentado y es de esperar que el año próximo sea más grave(...). Los problemas cíclicos de desempleo no parece que fueran a retornar, los problemas son estructurales. No se trata de crear empleos adicionales mediante programas que no se puedan manejar, la principal estrategia es la educación, la capacitación”.(López, H. op. cit. pag. 275).

“El desempleo medio de los profesionales en Colombia es del orden del 3 o el 4%, teniendo algunos problemas polares, por ejemplo, registramos uno de los récords mundiales de estudiantes en áreas comerciales aproximadamente como de 180 países. lo que se debe hacer es generar un sistema de información” (López, h. Op. cit. pag. 278).

Aspectos como este son los que deben orientarse para convertirse en verdaderas fortalezas del desarrollo económico del país, dentro del marco de la apertura económica y de la globalización mundial de la economía, que exigen cambios radicales dentro del sistema comercial.

El estudio realizado por EAFIT, muestra que la oferta laboral del mercado del Valle de Aburrá, en sentido amplio (constituida por la PET), evidencia

---

<sup>24</sup> CONSEJERIA PRESIDENCIAL PARA MEDELLIN: “IV Seminario: Alternativas y Estrategias de Futuro”. Mesa de Trabajo de Empleo. Ponencia “El Mercado Laboral urbano y el desempleo friccional y estructural en Colombia” por hugo López. Pags 271-278.

“caídas bruscas, algunas de gran magnitud”, que aparentemente “podrían explicarse por la existencia de una población trabajadora flotante, que se habría venido conformando en el Valle de Aburrá como respuesta espontánea a los altibajos de la actividad productiva misma y a las expectativas de empleo por parte de quienes lo buscan, es decir, al conocimiento que los trabajadores adquieren del mercado laboral”<sup>25</sup>

El siguiente cuadro presenta el desempleo en Jefes de Hogar, por considerar que esta es una situación más dramática, por las consecuencias inmediatas, en especial en los niños. Este permite comparar además la situación de este tipo de desempleo con la situación municipal y por rangos de edad, información relevante para programas de empleo y educación y/o capacitación.

<b>Cuadro No.25 - DESEMPLEO EN JEFES DE HOGAR 1995</b>					
<b>COMUNA</b>	<b>GRUPOS DE EDAD</b>				<b>TOTAL</b>
	<b>&lt;15</b>	<b>15-34</b>	<b>35-64</b>	<b>&gt;65</b>	
01	0	318	430	29	777
02	0	287	374	20	681
04	0	308	489	33	830
05	0	269	303	9	581
<b>TOTAL</b>	0	1182	1.596	91	2869
<b>MUNICIPIO</b>	2	3719	5893	309	9913
<b>%</b>	0	31.78	27.08	29.45	28.94

FUENTE: Departamento de Planeación Metropolitana: Distribución del Número de Jefes de Hogar por grupos de Edad y Sexo según Condición de Ocupación. 1995.

<sup>25</sup> CONSEJERIA PRESIDENCIAL PARA MEDELLIN-EAFIT: “DESEMPLEO JUVENIL EN EL VALLE DE ABURRA: CARACTERIZACION Y ALTERNATIVAS”.pag.21-22.

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

#### 2.2.2.4. Población desocupada económicamente activa, por género

COMUNA	HOMBRES	MUJERES
Comuna 1	1.422	697
Comuna 2	1.342	725
Comuna 4	1.739	1.015
Comuna 5	1.268	824
SUBTOTAL	5.771	3.261
MEDELLIN	21.252	11.943
%	26.86	27.3

FUENTE: MPIO-EAFIT. Op. Cit.

#### 2.2.2.5. Población Económica Activa Ocupada, Distribuida por Categoría Ocupacional.

Aproximadamente la cuarta parte de la PEA Ocupada corresponde al área de estudio (23.17%). Sobresale la condición de obrero o empleado con 105.422 personas correspondiente al 67.88% de los ocupados en las comunas estudiadas. Respecto a la misma categoría en el municipio sigue el promedio de participación del conjunto de las comunas (24.19%).

COMUNA No.	CATEGORÍA OCUPACIONAL				TOTAL	%
	Obrero o Empleado	Patrón o Empleador	Trabajador familiar sin remuneración	Otros		
01	22.153	806	1.747	1.588	34.048	5.08
02	20.937	1.034	1.269	1.367	31.512	4.70
04	32.452	1.941	1.547	1.697	47.631	7.10
05	29.880	1.967	1.172	1.542	42.096	6.28
Tot Comunas	105.422	5.748	5.735	9.194	155.287	23.17
MEDELLÍN	435.663	48.677	20.583	22.424	670.037	100.00
%	24.19	11.88	27.86	27.62	100.00	

FUENTE: Mpio de Medellín-EAFIT: "Distribución de la Población Económicamente Activa Ocupada según Categoría Ocupacional por grupos de Edad y Sexo por sectores de residencia habitual". 1995

En las Comunas analizadas, no toda actividad industrial y/o comercial corresponde al sector informal, ni todos los trabajadores de la Zona se ocupan en labores informales: existen Fábricas de tamaño mediano y distribuidores mayoristas o de comercio entre pequeña y mediana

distribución de bienes. Así mismo, existen hasta mediano tamaño de prestadores de servicios, entre otros algunos de tipo crediticio comercial, cooperativo y asociativo. También existen trabajadores en el sector formal, como la construcción, la manufactura y venta de servicios.

Una información adicional se puede observar en el siguiente cuadro, relacionada con los Jefes de Hogar Ocupados, por sexo y comunas.

<b>Cuadro No.28 - JEFES DE HOGAR OCUPADOS POR COMUNA, SEXO Y TOTAL</b>							
SEXO	COMUNA 01	COMUNA 02	COMUNA 04	COMUNA A 05	TOTAL COMUNAS	TOTAL MUNICIPIO	%
<b>HOMBRES</b>		11.457	39.485	16.102	55.587	239.675	80.21
<b>MUJERES</b>		3.155	10.737	3.496	14.233	59.107	19.78
<b>TOTAL</b>		14.612	50.222	19.598	69.820	298.782	100.00
%		20.92	71.93	2.8	100.00		
%		4.89	16.93	6.55	23.36	100.00	

FUENTE: Departamento de Planeación Metropolitana: Distribución del número de Jefes de hogar por Grupos de Edad y Sexo según Condición de Ocupación. 1995.

Como se puede colegir de la comparación de los cuadros, el número de Jefes de Hogar Ocupados en las comunas es de 69.820 que representan el 23.36% de la PEA OCUPADA. Es destacable que 51.419 personas (42.41%) que conforman la PEA Ocupada, no tienen un hogar independiente, y por lo tanto contribuyen con el ingreso familiar.

### **2.2.3. FUNCIONES ECONÓMICAS**

#### **2.2.3.1. Economía Informal y ciudad**

Al interior de las comunas existe una práctica económica que podría estar considerada fundamentalmente bajo el concepto de Economía Informal. Si bien este concepto o esta idea sigue teniendo un carácter más bien intuitivo que definido, dado que existen varias expresiones que aparecen como sinónimos: informal, no formalizada, no registrada (por los organismos oficiales), no localizada, no protegida, no estructurada, etc., presenta en común que se diferencia de la economía formal entendida como aquella que se asocia en gremios y otras formas para reivindicar ante el

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

estado derechos y/o prebendas, y aun, de cumplir responsabilidades y obligaciones.<sup>26</sup>

El origen de la economía informal se estableció sobre la observación de la existencia de excedentes de mano de obra, en su mayoría migrantes desde las Zonas rurales a las urbanas, que no podían encontrar trabajo en el sector “moderno”: “Enfrentados a la necesidad de sobrevivir, los desempleados desempeñan cualquier actividad que les permitiese generar un ingreso. De aquí la “división” de la economía de los países en desarrollo entre la formal o “moderna” y la informal”. (DANE. Id. pag. 178).

En el aspecto que nos interesa, podemos asumir una definición operativa que lo considera como un sector compuesto por “el conjunto de las unidades productivas en forma de las empresas no constituidas en sociedad o en forma de sociedades de hecho, que ejercen su actividad económica sin permiso legal, con el tamaño de establecimiento hasta 10 trabajadores en los sectores de industria, comercio, servicios y transporte” (DANE, PAG.183). Una característica fundamental de la economía informal está determinada por el alargamiento de la cadena de intermediación o distribución de productos de consumo final. Así entonces, un componente importante lo constituyen las ventas ambulantes, particularmente en el centro de la ciudad.

En el seminario “Una Mirada a Medellín y al Valle de Aburrá. Memorias”. 1993. se afirma que éste es “quizá uno de los problemas más difíciles de resolver por la administración Municipal pues origina dificultades de tipo económico, de espacio público y social en todas sus manifestaciones”.

Agrega, que “La problemática de las ventas callejeras puede analizarse desde el punto de vista socioeconómico del ventero y desde la perspectiva del usuario del centro de la ciudad. En el primero de los casos el desempleo, el salario mínimo, el valor de la canasta familiar y la inflación hacen que el consumidor pierda capacidad adquisitiva. La situación es especialmente dramática para las clases populares que no acceden, dados sus bajos recursos, a la distribución realizada por el comercio organizado facilitando una segmentación del mercado que diferencia entre el tipo de población que atiende el comercio mayorista y minorista y el que atiende el comercio informal.

---

<sup>26</sup>En la revisión 4 de las Cuentas Nacionales se asimila como sector “no estructurado” y lo definen así: “Es particularmente importante para muchos países en desarrollo poder distinguir entre los sectores *Estructurado* y *no- Estructurado* de la economía, o entre los sectores que utilizan métodos modernos o tradicionales de producción”.(Citado en DANE: Boletín Estadístico No. 489. Dic. 1993. pag. 177.

En la literatura internacional, el término aparece en un informe de la OIT, 1972, donde se describe la existencia de un grupo creciente de “ocupados pobres”, que no corresponde por sus características ni al sector moderno ni al tradicional agrícola.

“La necesidad de conseguir trabajo y la urgencia de satisfacer las necesidades básicas de un bajo costo son el cultivo para la aparición del vendedor ambulante, que entra a subsanar la carencia de un mercado minorista para la clase popular, dada su ubicación central y su carácter diversificado, que permite la adquisición de productos a precios relativamente bajos.

“Como si fueran pocos estos estímulos a las actividades económicas informales, aparece un incentivo más: la Bella Villa es una ciudad monocéntrica con un sistema vial de tipo radial que la convierte en paso obligado de la población. El vendedor siempre está donde está el comprador y en el centro está el potencial consumidor y el vendedor tiene que estar allí.

“Desde el punto de vista del usuario del centro de la ciudad, llámese comercio organizado, transeúnte, residente y otras actividades, la informalidad es un problema de polución, ruido e inseguridad. El vendedor informal desarrolla una competencia desleal con el comercio organizado pues no paga impuestos, arrendamientos, salarios, IVA ni publicidad en tanto invade las Zonas públicas y dificulta la exhibición de vitrinas y paso de los compradores. El vendedor de chaza o carreta varía su mercancía según la temporada y las condiciones socioeconómicas existentes. Su única desventaja aparente es la calidad inferior del producto que ofrece.

“Como se puede apreciar, éste no es únicamente problema del comercio organizado, es un problema social con trascendencia cultural, urbanística, antropológica, económica y política. Por tanto su estudio y solución compete a diferentes disciplinas y sectores que deben buscar alternativas de solución a la situación de más de 4.800 venteros de Medellín, que por constitución tienen derecho al trabajo y ésta es tal vez su única oportunidad.

“Pero también generan caos y violan un derecho ciudadano como es el disfrute del espacio urbano y la seguridad hoy invadido por pregoneros, chazas, carretas y demás. (..). El comercio organizado ha propuesto la construcción de centrales minoristas, centro popular del libro, centro popular de la fruta, etc., como solución parcial al problema pero aún queda mucho por hacer.

“La historia de este problema urbano indica que su erradicación definitiva podría surgir de la reglamentación para la utilización del espacio urbano

pero ello demanda no exclusivamente de decretos, resoluciones y acuerdos escritos y archivados, como ocurre tradicionalmente, sino de voluntad política para una reorganización del centro que tenga continuidad de largo plazo”. (Autor: Arango. A. Esperanza. pags 373-380).

### **2.2.3.2. Economía Informal y las Zonas**

La economía informal del área de influencia de las estaciones Tricentenario y Acevedo presenta un número importante de Pequeñas y hasta Medianas Empresas. Para un Programa de Activación, nada mejor que incorporar las recomendaciones de un estudio de competitividad en el cual se establece: “Para que Medellín pueda entrar a la industria de la innovación tendrá que invertir en su capital humano, pues este es el factor de producción más importante en las industrias donde Medellín debe entrar”.

El Informe Monitor<sup>27</sup> incluye como el primero de los diez imperativos estratégicos para Colombia “Pensar en lo Pequeño: Es fundamental, tanto para el sector privado como para el sector público entender que la base de la competitividad se encuentra en la empresa misma(...). Las políticas públicas deberían reflejar un entendimiento de lo que la firma necesita para conducirla hacia el éxito y el sector privado debería enfocarse más en los aspectos de la competitividad y menos en el manejo de las relaciones públicas. Los temas esenciales incluyen aspectos tales como relaciones entre oferentes y compradores, posiciones de costos relativos de la empresa, conocimiento del consumidor, estructura organizacional y elecciones claras de estrategias”. (pag. 7).

El diagnóstico sobre lo que hasta ahora ha sido la apertura no es muy halagador: “Tenemos que reconocer que el proceso de apertura que se inició a comienzos de la presente década no ha dado hasta ahora señales claras de transformación del patrón de inserción internacional vigente en el país durante los últimos cincuenta años. la terca persistencia de un patrón de especialización primario-exportador ha puesto de presente la existencia de una estructura productiva todavía débil y que demanda grandes esfuerzos para diversificarse y consolidarse”.

### **2.2.3.3. Consumo en relación con el Metro**

---

<sup>27</sup> CAMARA DE COMERCIO DE MEDELLIN: “Informe monitor”. Separata especial de la Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo”.

Si observamos los flujos de personas desde el Norte del Municipio, vemos que las mayores demandas se presentan en las horas de la mañana, (desde las 5:30 a.m.) cuando un creciente número de personas abordan el Metro para desplazarse a los lugares de trabajo (flujo masivo que impera hasta cerca de las 8 a.m.), por lo regular, El Poblado y Envigado, donde se ha presentado un fuerte movimiento del sector de la construcción. Hacia el sur (Itagüí, Caldas, Envigado), con el fin de laborar en industrias de Manufacturas, de Distribución mayorista y minorista, o en actividades relacionadas. Hacia el occidente de la ciudad, para actividades heterogéneas.

Este flujo poblacional, que antes pasaba por el centro de la ciudad donde demandaban cierto bienes y servicios, hoy, al regresar directamente de los sitios de trabajo a sus lugares de residencia, son otros sitios los que se empiezan a frecuentar.

Los alrededores de las estaciones verán cambiar los usos del suelo por actividades de servicio y distribución de bienes que se desplazan de los antiguos corredores (dependientes de los flujos y rutas de buses, colectivos y taxis), y del centro de la ciudad, en particular los vendedores, distribuidores, productores, etc., que habitan en el Norte y que pierden su antigua ventaja y/o pasan a aprovechar otra que aparece como más atractiva en rentabilidad.

Es necesario evaluar la demanda agregada potencial de la Zona Norte y definir sobre esta base el aprovechamiento de la plusvalía derivada del Metro y otras obras.

#### **2.2.3.4. Producción en relación con el Metro**

Si bien las cifras muestran que existen pocas personas en la categoría ocupacional “Patrón o Empleador”, lo cual aparentemente representa una desventaja, se debe trabajar con los propietarios de las pequeñas empresas así no residan en la Zona, lo que al parecer sucede.

Una opción que suele presentarse y debe analizarse, la constituye el conocimiento y destrezas que ha adquirido la fuerza laboral del sector, la cual posee una práctica acumulada que debe ser orientada a la innovación de diseños técnicamente realizados, de acuerdo con las necesidades del



mercado. Paralela o alternativamente, debe pasarse a la innovación de procesos, los cuales deben generar incrementos en productividad y reducción de costos, lo que le representa ventajas de competitividad, según el informe citado.

#### **2.2.3.5. Inserción en la economía de la Ciudad (Hacer ciudadanos).**

Como se desprende, hacer ciudadanos implica un salto cultural importante que tal vez podamos construir al reconstruir la ciudad, donde “La Plataforma” de lanzamiento significa a su vez comprender los sistemas de ciudades que debemos construir para determinar nuestra participación en los mercados que a su vez se constituyen.

### **3. ACTORES: ORGANIZACIÓN Y PARTICIPACIÓN COMUNITARIA**

En el desarrollo de toda propuesta que se formule y se ejecute para la ciudad, es la intervención dinámica de las fuerzas activas del lugar, la única capaz de garantizar el cumplimiento a cabalidad de la misma. Es en la medida, que la comunidad agrupada en diferentes formas de asociación, se concientice de su problemática y participe en la búsqueda de soluciones, que se podrá pensar en las posibilidades de realizar una verdadera planeación que responda a las necesidades precisas de la comunidad.

Por ello es de gran importancia conocer los diferentes actores que se encuentran presentes en esta parte Norte de la ciudad, pues son ellos quienes deberán liderar la discusión, consolidación y ejecución de las propuestas que aquí se expresen.

Dentro de las formas organizativas que se encuentran en estas Zonas se podrían resaltar las siguientes:

- Las que podrían catalogarse como formas tradicionales de asociación barrial, entre ellas: las Juntas de Acción Comunal, los comités de Deportes y las Asociaciones de Padres de Familia.
- Existen otras formas organizativas independientes que surgieron y se consolidaron sin promoción directa del Estado y sin reconocimiento jurídico;

estas expresiones cívico- comunitarias se inician alrededor de las parroquias para desarrollar programas educativos, recreativos, proyectos cooperativos y de autogestión económica, que inclusive se han ido consolidando hasta llegar a formar Entidades No Gubernamentales. Desde este tipo de organizaciones, se destacan, en los últimos años los trabajos y eventos cuyo objetivo principal ha sido la defensa por la vida y la lucha por la democracia.

- A raíz de las masacres, se generaron procesos de participación y movilización de mucha importancia, en unión con otras organizaciones y entidades, permitiendo que en la ciudad se conocieran expresiones mas orgánicas de movilización ciudadana para responder a la violencia cotidiana de "limpieza" en la Zona. La Consejería Presidencial para Medellín apoyó decididamente estos eventos a través de los foros comunales que ésta organizó en el área Metropolitana.
- Entre las organizaciones recientes de participación comunitaria se destacan los COPACOS (Comités de Participación Comunitaria en Salud), los Hogares Comunitarios de Bienestar Familiar, las Juntas Administradoras Locales, estos tienen como objetivo fundamental el de asumir el papel de canal legal frente al Estado para presentar unas necesidades de inversión física y social de una manera estructurante y jerarquizada, con una visión de Desarrollo en el tiempo.

Cabe destacar algunas conclusiones surgidas del encuentro convocado por la Gerencia Social de la Zona Nororiental sobre Redes Sociales, organizado el 2 de diciembre de 1995. A este encuentro asistieron básicamente organizaciones cívico-comunitarias, las cuales centraron la discusión en los elementos de convocatoria social de cada uno de las organizaciones.

Los elementos o problemáticas que más convocan en torno a causas comunes fueron:

- "Se convoca de acuerdo a las necesidades sentidas de la comunidad y del inconformismo".
- La violencia como tal convoca a la participación, siendo liderada tal convocatoria por Instituciones como la Iglesia".
- "La violencia convoca para solucionarla, para combatirla o para ser violenta".
- "Existe una Red de Líderes que convoca a participar con base a necesidades o eventos propios de la vida barrial".

- "Se cuestiona al Gobierno Municipal por su ineficiencia en la Inversión Social".
- "Las experiencias y hechos que convocan, difieren de acuerdo a variables muy diversas tales como la Recreación, la Educación, el Inconformismo del Estado, la violencia y la misma drogadicción, el desempleo y las instituciones de base y de tradición como la Iglesia".
- "Hay procesos de participación como los grupos juveniles, Las Madres Comunitarias que muestran resultados".
- "Las Instituciones tradicionales del Estado como los grupos políticos siguen convocando".
- "Convocan los grupos de jóvenes, los grupos ecológicos, y en general las Organizaciones Informales".
- "Se estima que la Mujer en la Zona cada vez ejerce un mayor liderazgo y participación en la Gestión Social".
- "Las actividades que con mayor frecuencia convocan en la Zona son la recreación, la cultura y la educación".

En este encuentro surgieron criterios unificados en torno a que necesidades y situaciones apremiantes como tal convocan, esto apoyado por líderes comunitarios. Existe unanimidad en torno al inconformismo que existe en la Zona Nororiental con relación a: La violencia, el desempleo, las escasas alternativas de educación, la falta de procesos recreativos. Esto unido al incremento demográfico, hace que la Zona Nororiental sea dinámica, participativa y ambiciosa en la búsqueda de mejores opciones para sus pobladores.

En la Zona igualmente tiene presencia un sinnúmero de Organizaciones No Gubernamentales, entre las que se encuentran aquellas surgidas a través de procesos comunitarios barriales ó Zonales y aquellos de carácter Nacional y/o Local-Municipal. Estos son:

### **3.1. PRESENCIA INSTITUCIONAL (Plan de Inversión Social)**

#### **3.1.1. ZONA NORORIENTAL**

Después de revisar el plan de inversiones de Medellín, por Zonas para 1996 (facilitado por la Gerencia Social) se encuentra que las entidades municipales con programas de inversión son las Secretarías de: Hacienda, Educación, Bienestar Social, Obras Públicas y Desarrollo Comunitario. Las Gerencias Sociales no aparecen en el Plan de Inversiones debido a que estas no manejan recursos de inversión, sino que tienen como misión garantizar que la Inversión Social del Municipio, conjuntamente con la proveniente del sector estatal no municipal y el privado, se dirija fundamentalmente hacia los grupos poblacionales que se encuentran en situación de marginalidad manifiesta.

El Plan de Desarrollo para Medellín de la actual Administración Municipal (1995-1997) define como lineamientos generales su política:

- Buscar la Seguridad y la Convivencia Ciudadana.
- Fortalecer la Inversión Social.
- Impulsar el empleo.

Estas acciones, que apuntan a elevar la calidad de vida de la población y a propiciar la estabilidad y la convivencia, se integran dentro de una **Estrategia de Desarrollo Social**.

A continuación se presenta una síntesis de las asignaciones presupuestales de las entidades descentralizadas, así como los programas a que corresponden en cada Comuna.

<b>Cuadro No.29 - INVERSIÓN SOCIAL DE ENTIDADES - ZONA NORORIENTAL</b>	
<b>COMUNA No.1 POPULAR:</b>	
<b>Secretaría de Educación:</b>	
<b>Programa:</b>	<b>Monto- Millones</b>
• Equipamiento colectivo, educación y cultura	651
• Construcción y dotación establecimientos secundarios y media vocacional	355
• Adecuación y adiciones	210
• Mantenimiento	15
• Construcción y dotación equipamientos culturales	6
<b>Total</b>	<b>1.217</b>
<b>Secretaría de Bienestar social</b>	
• Dotaciones: Club de vida la Francia, Club de vida de Villa del Socorro	18
<b>Secretaría de Bienestar Social</b>	
• Construcción Comisaría de Familia	60
<b>Secretaría de Obras Públicas</b>	
• Reordenamiento y renunciación de viviendas Barrios: Carpinelo, La Loma, Santo Domingo, Compromiso, La Esperanza, La Avanzada, Granizal, Popular No.1, Popular No.2, Nuevo Horizonte, Granizal, Santa Cecilia, San Pablo, Marco Fidel Suarez.	91
<b>Secretaría de Desarrollo Comunitario</b>	
• Construcción de Obras de Protección, vías y senderos	85
• Construcción, adquisición, dotación y mantenimiento de sedes comunales	39
Nota: No se incluye sino la inversión en el sector social.	
<b>COMUNA No.2 SANTA CRUZ</b>	
<b>Programa</b>	<b>Monto</b>
<b>Recreación y Deporte (INDER)</b>	
• Adecuación Unidad Deportiva Villa Niza Nort.	70
<b>Secretaría de Educación</b>	
• Equipamiento colectivo -Educación y Cultura: Construcción y dotación de establecimientos preescolar y Básica primaria.	270
• Construcciones. Establecimiento educativo Finca la Mesa	150
• Adecuación	120
• Construcción y dotación secundaria y media vocacional	20
• Construcción y adecuación equipamiento cultural	6
<b>Total</b>	<b>566</b>
<b>Secretaría de Desarrollo Comunitario</b>	
• Construcción Obras, Vías y senderos	70
• Adquisición, dotación y mantenimiento de Sedes comunales	2
• Construcción y adquisición	2
<b>Total</b>	<b>74</b>
<b>Secretaría de Hacienda</b>	
• Saneamiento básico: Construcción y mantenimiento de estructuras hidráulicas.	35
<b>COMUNA No.3 MANRIQUE</b>	
<b>Programa</b>	<b>Monto</b>
<b>Secretaría de Hacienda</b>	
• Construcción y reubicación: Construcción vivienda el Oasis, el Jardín- Raizal (Corvide)	85
• Recreación y Deportes (INDER), remodelación unidad deportiva Santa Inés. Cra. 39 x Calle 80	30
• Construcción y dotación en Preescolar y básica primaria	422
• Construcción y dotación, equipamiento cultural (casa de la cultura Manrique)	6
<b>Total</b>	<b>758</b>
<b>Secretaría de Bienestar Social</b>	

• Construcción, adecuación, dos centros para atención a jóvenes constructores.	90
• Dotaciones: Club de vida San José de la Cima	9
• Club de Vida Santa Inés	10
• Casa Juvenil Santa Inés	10
<b>Total</b>	119
<b>Secretaría de Obras Públicas</b>	
• Saneamiento básico	50
• Estructura hidráulica	50
• Rehabilitación urbanística y reubicación vivienda (el Jardín, Versalles, Carambolas)	17
<b>Total</b>	117
<b>Secretaría de Desarrollo Comunitario</b>	
• Construcción y adquisición: Cocina unidad integral Aranjuez	20
• Sede Club de Vida. Barrio Moravia	15
• Centro de atención y prevención a la violencia intrafamiliar y sexual	80
<b>Total</b>	115
<b>Secretaría de Obras Públicas</b>	
• Infraestructura de Vías y Transporte	126
• Reordenamiento y rehabilitación de viviendas (Berlín, la Piñuela, San Isidro, Moravia)	26
<b>Total</b>	152
<b>Secretaría de Desarrollo Comunitario</b>	
• Dotación y mantenimiento de sedes comunales	80
• Adiciones y reformas (ampliación centro comunitario de capacitación Moravia y el Bosque)	10
<b>Total</b>	90
<b>Programas Sociales de la Administración Municipal</b>	
• Programas asistenciales para la población	
• Capacitación a la comunidad en investigación	32

Como se observa el mayor monto de inversión social se hace en educación, pero hay un gran énfasis de la inversión en programas de desarrollo físico únicamente en la Comuna 3 y 4 el monto para programas sociales de la administración municipal es significativo si se compara con aquel de desarrollo físico.

Los totales consolidados por Comuna en millones de pesos son:

<b>Cuadro No. 30 - TOTAL INVERSION SOCIAL. ZONA NORORIENTAL</b>			
<b>COMUNA No.1</b>	<b>COMUNA No.2</b>	<b>COMUNA No.3</b>	<b>COMUNA No.4</b>
<b>1.073</b>	<b>650</b>	<b>1.546</b>	<b>1.011</b>

Fuente: Municipio de Medellín, acuerdo No.46 de 1995

En este Plan de Inversiones no aparece el Sector Salud, ni entidades como Mi Río y EE.PP..

Cabe anotar que en estas Comunas deben existir Recursos de la Red de Solidaridad Social, de la Consejería Presidencial y del Programa de Paz y Convivencia Ciudadana, los cuales no aparecen consolidados en la información.

### 3.1.2. ZONA NOROCCIDENTAL

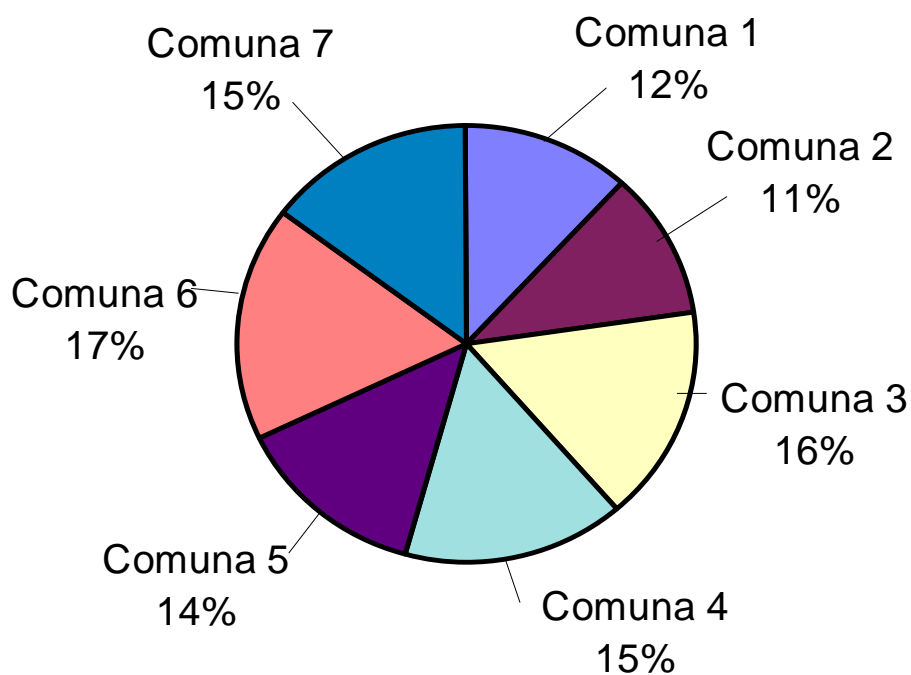
Dentro de la estrategia de Desarrollo Social del Municipio de Medellín se contempla el siguiente rubro de Inversión Social para la comuna No.5, Castilla, por parte de las entidades descentralizadas.

<b>Cuadro No. 31 - IVERSION SOCIAL COMUNA 5</b>	
<b>Secretaría de Hacienda</b>	<b>En millones de \$</b>
Programa: <b>Saneamiento básico</b>	
• Canalización quebrada Jorge Eliecer Gaitan	20
Programa: <b>Estructura de ciudad</b>	
• Parque La Paz	50
• Mejoras y mantenimiento Coliseo Aurelio Mejía	50
• Placas polideportivas y canchas	78
Programa: <b>Adquisición de bienes inmuebles</b>	
• Plaza de ferias	1.000
• Otros	348
<b>Secretaría de Educación</b>	
Programa: <b>Construcción de establecimientos</b>	
• Preescolar y básica	53
• Adecuación y adiciones	170
• Mantenimiento	90
Programa: <b>Construcción, dotación y adecuación</b>	
• Establecimientos de primaria	
• Ampliación Liceo Maria Montessori	30
• Dotación colegio Piloto del futuro	400
• Dotación: Escuela de Artes y oficios Alta tecnología	960
<b>Secretaría de Bienestar Social</b>	
Programa: <b>Construcción y adquisición</b>	
• Sede tercera edad Nueva generación	
• Barrio la Unión	20
<b>Secretaría de Obras Públicas</b>	
Programa: <b>Construcción, mejoramiento y pavimentación de vías</b>	280
• Obras complementarias a las vías	15
• Obras de protección de vías	15
<b>Secretaría de Desarrollo Comunitario</b>	
Programa: <b>Construcción obras de protección</b>	10
• Construcción vías y senderos	10
• Construcción, adquisición, dotación y mantenimiento de sedes comunales.	63

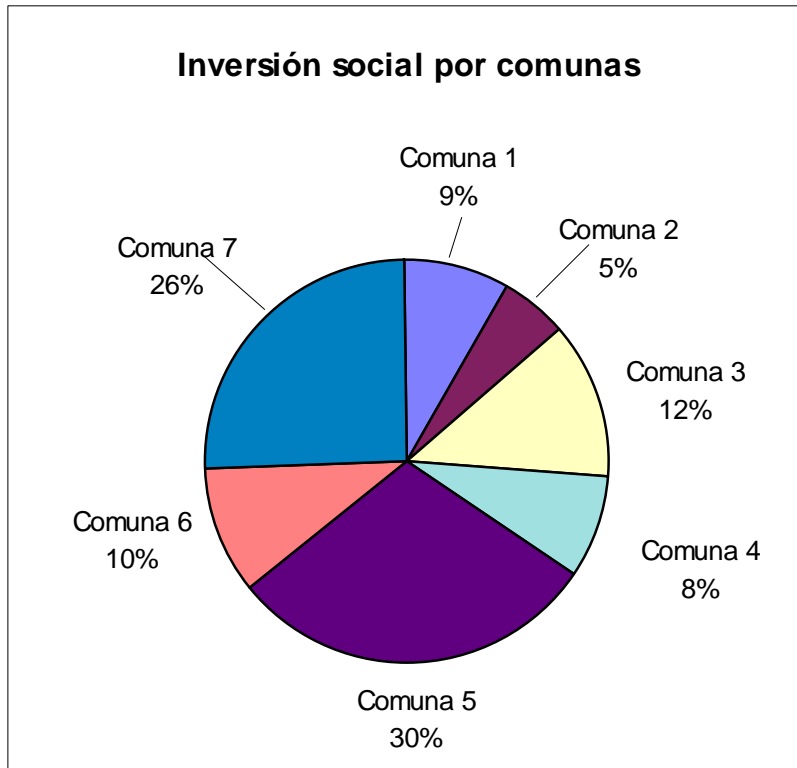
Cabe anotar que en esta Zona se adelanta un Programa de Paz y Convivencia Ciudadana, una Inversión para mejoramiento barrial a través del PRIMED (Consejería Presidencial) y recursos de la Red de Solidaridad Social para estratos Uno y Dos.

Cuadro No.32 - TOTAL INVERSION SOCIAL. ZONA NOROCCIDENTAL		
COMUNA No.5	COMUNA No.6	COMUNA No.7
3.647	1.280	3.212

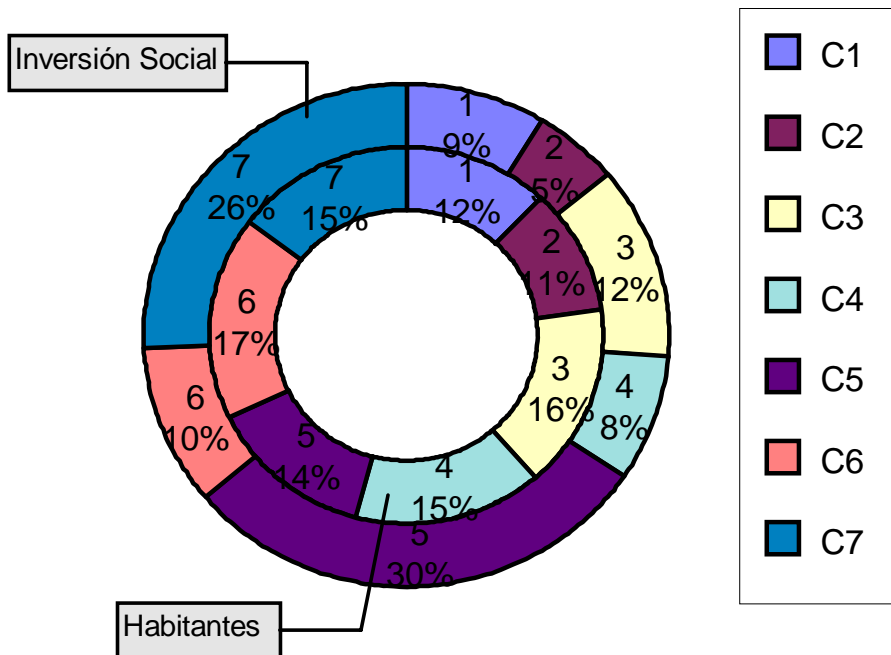
## Habitantes por comunas







### Habitantes vs inversión social



## **CAPÍTULO II**

# **DIAGNÓSTICO: OPORTUNIDADES Y AMENAZAS, FORTALEZAS Y DEBILIDADES**

Este capítulo resume la discusión en grupo del diagnóstico presentado desde las diferentes dimensiones de acercamiento a la problemática de la zona e incorpora la lectura que de las Zonas que hacen los diferentes actores que participaron en un taller de trabajo convocado dentro del estudio.

Estos elementos se analizan bajo la aplicación de la matriz DOFA, como instrumento de planeación estratégica, en la cual se utilizan cuatro criterios de análisis: Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas.

Las Oportunidades son elementos positivos, que desde el exterior de las Zonas, pueden incidir para el cumplimiento de los objetivos del Proyecto.

Las Amenazas son elementos negativos, que desde el exterior de las Zonas, pueden impedir el cumplimiento de los objetivos del Proyecto.

Las Fortalezas son elementos positivos, que desde el interior de las Zonas, se pueden constituir en impulsores del desarrollo de los objetivos.

Las Debilidades son elementos negativos, que desde el interior de las Zonas, se constituyen en obstáculos para el cumplimiento de los objetivos del Proyecto.

<b>Cuadro No.33</b>	
<b>Oportunidades</b>	<b>Amenazas</b>
<b>Territorio</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La posibilidad de contar con espacios de disponibilidad inmediata en la zona: La Plaza de ferias y el matadero municipal, los terrenos del Hector Abad Gómez, ambos muy vecinos del viaducto, y localizado el primero entre las dos estaciones de interés para el Programa.</li> <li>• La Existencia de una conciencia de articular las zonas oriental y occidental en el Norte, creando una estructura urbana integrada.</li> <li>• La integración física de ambas Zonas a través de los puentes vehiculares propuestos en el Plan Vial Metropolitano.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los intereses que existen sobre las zonas disponibles para el desarrollo de proyectos de alto interés económico, para ciertos sectores.</li> <li>• Los temores que representa para la comunidad de las dos zonas, el hecho de que existan vínculos entre sí, por los fenómenos de violencia que existen y se acentúan en esta parte de la ciudad.</li> </ul>
<b>Transporte</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• El tren Metropolitano, posibilita potenciar la inversión en la recuperación de la cuenca del Río Medellín.</li> <li>• El Metro, permite que el Río Medellín como referente urbano, se incorpore en la cotidianidad de la vida ciudadana.</li> <li>• El Sistema Metro genera “Descentralización” en la ciudad y el Valle de Aburrá, lo que genera nuevas demandas en el Norte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entender la recuperación del río como simple acción de limpieza y no como posibilidad de disfrute ambiental.</li> <li>• Entender el Río y el Metro como elementos paralelos que no pueden integrarse.</li> <li>• La creación de actividades que no correspondan con el contexto y que se posibilitan por el dinamismo que genera el Metro.</li> </ul>

Oportunidades	Amenazas
<b>Leyes y Normas</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los Nuevos espacios de participación que se establecieron a partir de la nueva Constitución permiten que instrumentos como la concertación, puedan servir para generar consenso en torno al desarrollo futuro de la Zona a partir de la implantación y funcionamiento del Tren Metropolitano. (Estado, Sociedad Civil, Sector Privado)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La utilización de los instrumentos legislativos y de la normatividad dispuesta para lograr una mejor calidad de vida, por un sector de la comunidad que busca beneficios individuales por encima de los intereses colectivos.</li> </ul>
<b>Economía e Inversión</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las dos Zonas están definidas como centros prioritarios de inversión social por parte del Municipio.</li> <li>• Las altas inversiones en las Zonas a través de los proyectos de infraestructura vial.</li> <li>• Cambio en el Modelo Económico.</li> <li>• El Proyecto de ampliación de la vía regional puede generar cambios en la vocación económica del área de influencia inmediata del proyecto, dando oportunidad al desarrollo de nuevas alternativas económicas para el sector.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausencia de Inversión social para corregir los impactos negativos asociados al proyecto de la vía regional oriental.</li> <li>• Movimientos especulativos en el Mercado de tierras.</li> <li>• Modelo económico basado en “El Rentista” que impide el “productivo”.</li> <li>• La presión del sector inmobiliario para implementar programas de vivienda de “interés social” en las áreas de disponibilidad inmediata, dejando de lado a todos los actores sociales interesados en el desarrollo urbano de las Zonas para establecer consensos en torno a la formulación de proyectos mas integrales que generen impactos mas positivos para la población que allí habita.</li> </ul>

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

Oportunidades	Amenazas
<b>Sociales</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La concientización paulatina de la comunidad sobre sus derechos y deberes, que la convierten poco a poco en un actor dinámico.</li> <li>• La credibilidad que empiezan a tener ciertos estamentos sociales, que posibilitan el liderazgo y la puesta en acción de los intereses colectivos, en busca de reales beneficios para la comunidad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Permanencia de prácticas políticas clientelistas que generan grandes expectativas en la comunidad sin respuestas adecuadas.</li> <li>• Los intereses privados y la falta de gestión y voluntad política que hacen primar los intereses individuales de un sector sobre el general de la comunidad que impiden concretar un Sistema Integrado de Transporte.</li> <li>• Pérdida de oportunidades.</li> </ul>
<b>Vivienda</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los proyectos que se tienen previstos para esta parte de la ciudad, pudiendo en ellos responderse adecuadamente al contexto, integrándose y ayudando a consolidar la estructura urbana de las zonas, a partir de las formas y actividades que se generen.</li> <li>• Las posibilidades de reordenamiento urbano que estas intervenciones generan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los impactos producidos por la construcción de la vía regional oriental que generaría unas altas cifras de desplazamiento y reubicación de familias del sector sin contar con las áreas adecuadas para ello. También pueden afectarse en el cambio de vocación en el uso del suelo, los pequeños comerciantes e industriales ubicados en las áreas de afectación.</li> <li>• Arquitectura tradicional.</li> </ul>

Oportunidades	Amenazas
<b>• Planes</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La existencia en la ciudad de Medellín de un Proyecto de Plan Estratégico, que permite pensar en proyectos para las zonas articulados a este proceso de desarrollo para la ciudad y el Área Metropolitana.</li> <li>• Existencia de proyectos de inversión a nivel nacional: Consejería, Paz y Convivencia. A nivel Metropolitano: Plan Vial Metropolitano. A nivel Municipal: Programa de legalización de Corvide, manejo y recuperación del Río Medellín y afluentes del Norte, y en educación, etc</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La posibilidad de establecer ideales teóricos, que por falta de una interiorización de la comunidad y ausencia de actores se quedan en planteamientos imposibles de llevar a la práctica.</li> <li>• Falta de información de la comunidad y de los diferentes actores de las Zonas, que les impide conocer las posibilidades de respuesta y de acción que se les presentan a partir de los diversos cambios generados desde el nivel nacional, regional y metropolitano.</li> </ul>
<b>Ambiental</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La inversión que se hace actualmente para la recuperación y manejo de la Cuenca del Río Medellín, posibilita con un debido manejo, que sus afluentes en el Norte puedan convertirse en corredores ambientales y paisajísticos que se vuelvan en elementos articuladores al interior de las Zonas y contribuyan a generar espacio Público.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La duplicidad de funciones que se generan al existir diferentes actores que de manera desarticulada intervienen esta problemática ambiental.</li> <li>• La falta de un plan de intervención integral que genera acciones puntuales, perdiéndose la posibilidad de aportar a una verdadera planeación del lugar.</li> </ul>

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

<b>Cuadro No.34</b>	
<b>Fortalezas</b>	<b>Debilidades</b>
<b>Territorio</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La localización geográfica de las zonas en el contexto del Valle de Aburrá, las ubica como lugar estratégico que permite su articulación con los demás municipios del Valle de Aburrá a la vez que lo convierten en puerta de entrada a la región del Oriente cercano.</li> <li>• La disponibilidad, en el sector Noroccidental, de terrenos entre la autopista Norte y la regional y entre el poliducto y el puente de Acevedo: el Hector Abad Gómez y la Plaza de ferias. En estas áreas de disponibilidad inmediata es posible proponer proyectos de estructuración urbana que surjan del consenso de los diferentes actores del Norte y la ciudad.</li> <li>• La planificación zonal participativa brinda nuevas posibilidades para intervenir e incidir en el desarrollo del Norte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La barrera física existente en la Comuna 5, la Cra.65, autopista Norte y la vía regional, se constituyen en un obstáculo de carácter físico para un programa de integración entre las dos zonas.</li> <li>• La carencia de espacios disponibles a nivel barrial que permitan responder a las necesidades de equipamiento de las zonas, así como también a la necesidad de un espacio público apropiado para el disfrute de la comunidad.</li> <li>• Las demandas que sobre el uso de la tierra se presenta por parte de las familias que continúan llegando para ubicarse en las partes altas de las zonas.</li> </ul>

Fortalezas	Debilidades
<b>Transporte</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejoramiento en las condiciones de la calidad del transporte a través del Sistema Metro, posibilitando desplazamiento de personas dentro de márgenes tolerables de tiempo y comodidad, especialmente para las Comunas 2, parte de la 4 y la 5.</li> <li>• La posibilidad de aportar a la consolidación de la estructura urbana de esta parte de la ciudad a partir de los nuevos recorridos que se generan con la puesta en marcha del Metro y con la materialización del proyecto del Sistema Integrado de Transporte que se tiene previsto para las zonas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El problema de transporte público se constituye en uno de los principales obstáculos para la formulación de un programa de integración en el Norte: por el funcionamiento actual de las rutas, la frecuencia, la calidad, los costos, el tiempo en el uso del mismo y sobre todo la falta de una política acertada y concertada debidamente, para manejar y solucionar este problema que se le sale de las manos al Sistema Metro.</li> <li>• Los proyectos complementarios del Metro (puentes peatonales), han generado actitudes negativas en algunos sectores de la población, por problemas de seguridad, que impiden el desarrollo de propuestas de articulación entre las dos Zonas</li> </ul>
<b>Centralidades</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Metro como elemento estructurante facilitador de intervención urbana en el Norte, posibilita nuevas centralidades que podrían generarse a través de las estaciones de Acevedo y Tricentenario.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La surgimiento informal de diferentes actividades, que al no obedecer a una imagen global e integrada de las zonas aporten a la desarticulación presente en ellas.</li> </ul>
<b>Vivienda</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los nuevos proyectos de vivienda previstos para las zonas que, en caso de obedecer en su diseño a las necesidades del lugar, permitirán dar respuesta no sólo a las necesidades de vivienda, sino también a las necesidades de espacio publico y equipamiento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los programas de vivienda de interés social que se han desarrollado en el Norte, no han contribuido a la creación de espacios colectivos que se conviertan en articuladores físicos y culturales.</li> </ul>

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia



Fortalezas	Debilidades
<b>Economía e Inversión</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alta “competitividad” en sistemas de “competencia perfecta” y amplitud en la existencia de la economía informal.</li> <li>• Mercado potencial para realizar producciones nuevas y/o ya existentes sobre la base de modificar el patrón de consumo y producción.</li> <li>• Las posibilidades de establecer nuevas actividades económicas, a partir de los cambios que se generan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las bajas condiciones económicas que no posibilitan la completa satisfacción de las necesidades básicas.</li> <li>• Niveles de subsistencia en buena parte de las actividades de consumo y producción.</li> <li>• Baja capacidad de ahorros</li> <li>• Ingresos de subsistencia: “vivir del diario” (jornal).</li> <li>• Imperfección en el mercado de tierras.</li> </ul>
<b>Actores</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existencia de organizaciones sociales con acciones de planificación zonal como: Convivir, Centro de Integración Comunitaria.</li> <li>• Existencia de grupos organizados diversos, distintos de organizaciones tradicionales, con propuestas de construcción de sociedad civil y fortalecimiento de los espacios de convivencia.</li> <li>• Gran potencial organizativo de los grupos de jóvenes.</li> <li>• La creciente y notable participación de la mujer en la gestión social</li> <li>• La existencia en el Norte de instituciones públicas como la Consejería, pensando en propuestas de activación y articulación de las Zonas entre sí y con el resto de la ciudad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de coordinación interinstitucional en la inversión pública y en la planificación y gestión del desarrollo en la Zona.</li> <li>• Duplicidad de funciones entre las entidades públicas que actúan en la Zona.</li> <li>• Falta de espacios institucionales para concertar y decidir los grandes proyectos Zonales (falta de implementación del sistema municipal de Planeación).</li> <li>• La atomización de organizaciones comunitarias que no posibilita la concreción de proyectos comunes.</li> <li>• La ilegalidad en los procesos de construcción de vivienda dificulta el manejo adecuado del espacio público, negando posibilidades de articulación presentes y futuras dentro del tejido urbano.</li> </ul>

Fortalezas	Debilidades
<b>Actores</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• El interés de algunos actores políticos (Concejal de Medellín), en la reactivación del Norte, a partir del desarrollo de macroproyectos urbanos tendientes a modificar el actual uso del suelo existente en los terrenos de la Feria de ganado.</li> <li>• Los programas de renovación urbana que se adelantan en las zonas dan oportunidades para la creación de nuevos espacios y para lograr una mayor cobertura de servicios.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La falta de actividades que congreguen a la población entorno a intereses comunes y posibiliten la interacción social.</li> <li>• Los Núcleos de Vida Ciudadana no alcanzan a generar actividades de integración interzonal, que los convertiría en dinamizadores del encuentro comunitario.</li> </ul>
<b>Sociales</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las posibilidades generadas por los cambios legislativos y normativos que como la Política Urbana hace énfasis en los macroproyectos urbanos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incapacidad de la población en general para organizarse en torno a macroproyectos zonales y ciudadanos.</li> </ul>
<b>Calidad de Vida</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Posibilidad de contar con espacios ambientalmente adecuados para el disfrute colectivo a partir de la intervención de las quebradas.</li> <li>• Posibilidad de materializar las propuestas del SIT.</li> <li>• Los nuevos espacios de concertación y de participación ciudadana que pueden aportar al análisis y disminución de los conflictos de violencia que se generan en las zonas.</li> <li>• La existencia de grupos que promueven la seguridad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las bajas condiciones de habitabilidad de la zona (mala calidad y carencia de vivienda, servicios, equipamiento social, carencia de espacio público, etc)</li> <li>• Poca oferta y baja calidad del transporte público en la Zona.</li> <li>• La violencia urbana en la zonas (Nororiental especialmente) impide una libre circulación del peatón al interior de la zona, y entre barrio y barrio (control del territorio). Esto puede incidir negativamente en una utilización mas amplia del Metro y en un programa de integración entre</li> </ul>

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

ciudadana en los sectores.	las Zonas.
<b>Pertenencia y Cultura</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apropiación colectiva y permanente del escaso espacio público, la calle como único espacio para el encuentro. Los grupos de jóvenes que de forma dinámica intentan, aún con cortos resultados, crear actividades que logren establecer pertenencia a los lugares que se habitan e intercambiar socialmente con las comunidades de otros sectores.</li> <li>• Los nuevos canales de participación que permiten a la comunidad establecer criterios de intervención en las zonas.</li> <li>• La existencia en el lugar de el SENA como posibilitador de capacitación a la comunidad para integrarse al contexto laboral.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propensión de los ciudadanos por los encerramientos de sus hábitat; contra la formulación de creación, manejo y apropiación de espacio público (caso específico de la unidad residencial Tricentenario).</li> <li>• Sentido de pertenencia de la población a su microsector, sin conciencia de pertenencia a la ciudad</li> <li>• La visión estrecha, localista e inmediatista en torno a las problemáticas de los sectores que no permiten avizorar la ciudad</li> <li>• Empirismo de la “Clase empresarial” del Norte.</li> <li>• Poca racionalidad en el manejo del dinero en formas temporales</li> </ul>
<b>Ecología y geografía</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los nuevos proyectos que se tienen previstos para el Norte, en los cuales se presentan nuevos canales de comunicación física al interior de las zonas y en la interrelación de las mismas.</li> <li>• Los programas de reordenamiento urbano que buscan consolidar la estructura urbana dentro de los límites establecidos para la seguridad comunitaria.</li> <li>• El sistema de microcuencas que se encuentran en las zonas posibilitando su intervención como lugares a recuperar para espacios públicos, de los cuales carecen las zonas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La topografía del terreno que se constituye en una barrera para la integración del sistema integrado de transporte, dificultando la accesibilidad al interior de cada zona y entre ambas zonas.</li> <li>• Las condiciones de topografía del terreno, unidas a la mala utilización del mismo crea condiciones de inestabilidad y de riesgo para la población.</li> <li>• El mal manejo de las quebradas por parte de la comunidad: procesos de invasión sobre sus retiros, manejo inadecuado de las basuras, de los escombros y de las aguas negras, reflejan un proceso acelerado de deterioro ambiental general en la zona.</li> </ul>

## **CAPÍTULO III**

### **LINEAMIENTOS CONCEPTUALES Y METODOLÓGICOS PARA UN PROGRAMA**

Con el objetivo básico de contribuir en la formulación de un proyecto de Desarrollo Urbano del Norte<sup>28</sup> del Municipio de Medellín, considerando el aprovechamiento de los beneficios que puede generar el Metro, tanto para las Zonas Nororiental y Noroccidental y sus pobladores como para el conjunto de la ciudad, se plantean lineamientos básicos conceptuales y metodológicos que guíen el diseño de una propuesta que asume la importancia del macroproyecto del Sistema Metro para el desarrollo territorial urbano. Se trabaja a partir de hechos urbanos concretos y en funcionamiento como son sus estaciones; tanto en relación con la potencialidad que estas incorporan para articular y activar entre si los sectores aledaños en ambas Zonas de la ciudad, Nororiente y Noroccidente, como en cuanto a su potencialidad para propiciar la articulación y vinculación del Norte con el resto de la ciudad y el Área Metropolitana; los proyectos viales en curso; y la existencia de áreas susceptibles de ser intervenidas oportunamente como la Plaza de Ferias, las cuencas de quebradas, el Parque de la Paz. entre otras.

A continuación se esbozan algunas de las concepciones centrales que deberían orientar las intervenciones urbanas en el Norte referidas a la potenciación propiciable por el Metro y por el plan vial y algunos planteamientos de carácter metodológico, con el fin de garantizar que los mecanismos de intervención del Norte habiliten no sólo el logro de ciertos resultados materiales concretos sino el establecimiento de nuevos procesos sociales, políticos y culturales bajo un proyecto (concepto a futuro) intencionado de ciudad. **Sobre tales principios conceptuales y metodológicos se convoca a los diversos actores sociales a realizar un acuerdo social para su acción.**

---

<sup>28</sup> Cuando se habla del Norte, como área de estudio, se está hablando de una parte de la ciudad con características propias que le hacen particularmente estratégica para el desarrollo Metropolitano. Una parte sobre la cual se plantean propuestas metodológicas, buscando un objetivo común: su articulación dinámica dentro del resto de la ciudad y obviamente con el Área Metropolitana.

## 1. LINEAMIENTOS CONCEPTUALES

Medellín, no sólo ha actuado como foco de atracción para el Área Metropolitana, sino que se ha constituido en el lugar central de un territorio regional, provincial y metropolitano, en el cual es “el centro de sus alrededores rurales y mediadora del comercio local con el mundo exterior”.

La centralidad de Medellín, no sólo a nivel del Valle de Aburrá, sino como centro de una región mayor que en muchos casos sobrepasa los límites del Departamento, genera un hiperdesarrollo del sector comercial y de servicios, y al mismo tiempo una presión sobre el centro tradicional de la ciudad, que debe cumplir funciones para las cuales no estaba preparado.

En éste contexto la expansión y concentración de funciones alrededor del centro de la ciudad ha generado una presión creciente sobre el mismo, en la cual los necesarios centros secundarios de equilibrio intraurbano (centros a nivel de zona, sector, comuna o barrio), no han gozado de la intencionalidad ni mucho menos de los incentivos necesarios para constituirse en alternativas de centralidad para cumplir liderazgo convocatorias y funciones que pueden ser construidas en esferas territoriales menores. Consecuentemente se ha generado un deterioro del centro de Medellín y se han multiplicado desarrollos comerciales “en cinta”, alrededor de los ejes de transporte público, dando como resultado corredores comerciales como la 70, la 33, la 65, la 80, la 43 (San Juan), la 45 (Ecuador y Carlos Gardel), etc.; que en cierta forma transforman los centros de barrios tradicionales, al trasladar muchas de sus actividades a estos ejes, donde la accesibilidad esta dada por el transporte público en los barrios de estratos medios y bajos (1, 2 y 3), y por el vehículo particular en los estratos superiores. Se ha perdido la importante noción de "Construir ciudad" desde sus diversos nodos territoriales llevando a enormes desarrollos urbanísticos sin un concepto de espacio de ciudad que los articule y les otorgue sentido.

La puesta en marcha del Tren Metropolitano y del SIT (Sistema Integrado del Transporte), cuando éste sea una realidad, crean nuevas condiciones (nuevos ejes) que corresponden tanto a transporte automotor, como a la circulación peatonal en un radio de influencia menor (cerca de 1.000 metros). Estos nuevos corredores propiciarán un fenómeno semejante al operado en los desarrollos comerciales “en cinta”, que no sólo es necesario prever, sino aprovechar para reforzar centralidades ya existentes, en formación o en proceso de deterioro, de tal manera que se reconstruya un sistema de sub-centros existentes en la

ciudad tradicional, que hoy encuentra en las estaciones y determinados centros de atracción la forma de articularse con el Metro, con el sistema de transporte público, con los corredores peatonales y por supuesto con la actividad barrial.

- **Estructuración urbana.**

El Metro no puede ser concebido como un sistema de transporte aislado de un contexto urbano, que es su razón de ser, y con el cual debe crear nexos permanentes que vitalicen la dinámica de la estructura urbana que resulta de su superposición sobre el sistema existente. Las potencialidades que a mediano plazo presentan las estaciones, las posibilidades de densificación y apropiación de los espacios públicos adyacentes y las nuevas relaciones que se crean con puntos de actividad y confluencia específicos, deben ser previstos a nivel de ciudad como un todo, con el fin de crear una trama urbana coherente, donde las transformaciones morfológicas de cada barrio contribuyan a crear una sólida estructura urbana con base a la nueva actividad social, que necesariamente impulsarán estos sistemas de transporte.

- **Conectabilidad en la política y planeación.**

Los Programas de Activación de Núcleos y Corredores producidos por el Metro en cualquiera de sus estaciones, y que sean objetos de la gestión estatal en sus niveles: Nacional, Departamental, Metropolitana, Municipal deberán estar contenidos en forma clara dentro de la **Política Urbana Municipal**. Política que necesariamente se estructurará en relación con: el Plan de Desarrollo Municipal económico, social y ambiental, el Plan de Inversiones, el Plan Estratégico de Medellín y el Área Metropolitana, y en concordancia con la Política Urbana Nacional, y los procesos de Planeación Departamental y Metropolitana, con el objeto de **garantizar procesos de cofinanciación, subsidiaridad y concurrencia de los niveles estatales superiores.**

Para algunos efectos específicos se han tenido en cuenta en la formulación de los lineamientos conceptuales ciertas definiciones operativas que retoman contenidos y se inscriben dentro del marco conceptual de “Complejidad restringida” formulado en el documento “Ciudades y Ciudadanía”, la política Urbana del Salto Social, del Ministerio de Desarrollo Económico.

- **Solidaridad, competitividad, gobernabilidad, identidad cultural y sustentabilidad ambiental.**

Éstas son resumidas como marco de la Política Urbana “Ciudades y Ciudadanía” siendo estructurantes de las presentes propuestas, dentro del propósito de contribuir a obtener ciudades solidarias, competitivas, gobernables, ambientalmente sustentables, con identidad cultural y adecuadamente construidos, a través igualmente de la “articulación” de las acciones nacionales con las territoriales, alrededor de objetivos de desarrollo urbano integral.

- **Integralidad.**

Para las intervenciones futuras en el Norte se pretende superar en la ciudad, la visión segmentada que sobre ella se tiene, se deben analizar los diferentes elementos que hacen parte de su complejidad, agrupados, como lo propone la política urbana, en dimensiones (política, económica, social, ambiental, cultural), y atributos (Suelo, servicios públicos, transporte, vivienda, equipamiento y espacio público). Ya no se trata del análisis individual de cada uno de estos elementos aislados, sino de comprender su interacción de forma tal que los análisis y propuestas específicas den cuenta de esa “urdimbre” de relaciones, pues sólo de la comprensión y de la respuesta que se le da a esta compleja red de interrelaciones puede lograrse la verdadera articulación que se quiere.

Se plantea, entonces, la política urbana como la guía que permite actuar coordinadamente sobre el Norte, no sólo a través de su metodología de análisis sobre atributos y dimensiones que interactúan en la ciudad, la cual posibilita un lenguaje común y permite un acercamiento consciente a la problemática de la ciudad, sino también presentando nuevos elementos de intervención que ayuden a entender la ciudad como un todo, superando la visión segmentada que sobre ella se tiene e igualmente las respuestas puntuales y desarticuladas que sobre esta se realizan. En tal medida para intervenir el Norte, como parte dinámica de la ciudad, es oportuno interiorizar los elementos que la política urbana presenta como acciones integrales para la coordinación de la política que podrán desarrollarse a partir de los acuerdos urbanos y de los macroproyectos urbanos.

Estas acciones deben partir del análisis detallado de la interacción de los atributos y las dimensiones en la Zona buscando que las propuestas que allí se hagan respondan tanto a necesidades puntuales como a una imagen conscientemente reflexionada de la ciudad.

- **La ciudad como realidad delimitable heterogénea y compleja.**

Se asume la definición de ciudad: “La ciudad es la unidad socioespacial básica de soporte de la producción cultural, de la innovación social y de la actividad económica del mundo contemporáneo; no es un objeto simple, ni un artefacto, ni un bien manufacturado, es un organismo complejo, es decir una totalidad organizada que requiere para su comprensión, análisis y gestión, de estudios interdisciplinarios y acciones íter y transectoriales.. A partir del desarrollo de esta definición se llega al espacio conceptual de **“Complejidad restringida”**, que permite diferenciar para el análisis y relacionar para la comprensión los componentes fundamentales de la ciudad en las categorías de: **dimensiones, atributos e instancias de articulación - regulación.**

La mirada a las dimensiones y atributos en esta propuesta, se sintetizan y articulan en tres componentes de análisis de los cuales se desprenden propuestas a dos niveles: Municipal y Metropolitano e Íter e intrazonal

- Componente Físico-espacial, ambiental. (como Atributos)
- Componente socioeconómico y cultural. (como Dimensiones)
- Interacciones de actores -Planeación, gestión y Política. (Como Instancias articuladoras)

En tal sentido las propuestas son ubicables dentro de las dimensiones y los atributos mencionados por la política nacional. Siendo los atributos: vivienda, equipamiento, transporte, servicios públicos domiciliarios, suelo y espacio público, y las dimensiones: económica, social, cultural, política y ambiental.



- **El Programa de activación.**

Éste precisamente se ubica como una de las **instancias de articulación - regulación**, que define las relaciones entre la sociedad civil y el Estado, y los mecanismos de gobierno; con un papel principal en cabeza del gobierno local, entendido como la expresión y el canal de concertación y regulación de las múltiples lógicas de construcción de la ciudad y que se concretan en Acuerdos Urbanos. Este Programa de Activación, con la connotación de los Acuerdos Urbanos que son entendidos como acciones urbanas integrales con potencial estructurante o reestructurante de la ciudad, debe ser tenido en cuenta para el desarrollo de las propuestas a partir de la coordinación y concertación de acciones sectoriales de iniciativa local, convocando concurrencia financiera y asistencia técnica tanto del gobierno local como nacional.

De esta forma la propuesta de aportar, por parte de las Zonas y en el contexto de la Planeación Zonal, a la consolidación del eje estructurante metropolitano, (expuesta más adelante en las propuestas), puede entenderse como posibilitador de un Acuerdo Urbano donde además de producirse beneficios para la Zona, revierta posibilidades de desarrollo para la ciudad y el Área Metropolitana.

En relación con los atributos, tanto como con las dimensiones, es necesario hacer notar, que es frecuente tener análisis, visiones e intervenciones sectoriales, que frecuentemente no consideran la integralidad de los problemas urbanos. Ello fue ratificado dentro del Taller Participativo de complementación del diagnóstico, que evidenció tal situación para las Zonas Nororiental y Noroccidental, cuando simultáneamente se califica como fortaleza la ejecución e implementación de obras de infraestructura física y social y la presencia institucional de entidades públicas, organizaciones internacionales, locales, etc y como debilidad la desarticulación de las intervenciones institucionales y la falta de coordinación institucional.

- **Macroproyectos urbanos.**

El Programa de Activación de Núcleos y Corredores se inscribe, claramente, como uno de los instrumentos posibles planteados en la política urbana, particularmente en lo relativo a los Macroproyectos Urbanos, ya que el programa en cuestión tiene todas las características que permiten

caracterizarlo como un macroproyecto, en los términos establecidos en la Política Urbana nacional, a saber:

- **Integralidad:** referida a su intersectorialidad y su interdimensionalidad las cuales giran alrededor de la intervención sobre el manejo del suelo y de los instrumentos propios de la Ley de Reforma Urbana.
- **Gran Impacto:** por la magnitud y características cualitativas de las intervenciones urbanas y su potencial para alterar o dirigir los aspectos estructurantes del desarrollo de la ciudad.
- **Concertación:** son proyectos realizados con la activa participación de los principales actores urbanos: Propietarios del suelo, empresarios, comunidades, organizaciones gubernamentales y ciudadanía en general.
- **Interinstitucionalidad:** En su ejecución participan los diferentes niveles de la administración pública (nacional, departamental y municipal).
- **Alcance intra e interurbano:** Aunque se focalizan en un sector particular de la ciudad (zonas subnormales, centros históricos, zonas industriales, etc.), la afectan en su totalidad y podrán tener impacto sobre otros centros de su área de influencia.
- **Compromiso local:** Los municipios deberán comprometerse en la reestructuración y el fortalecimiento de las Oficinas Municipales de Planeación, en la creación de instancias específicas para gerenciar el proyecto y en la asignación de las contrapartidas indispensables para su ejecución. <sup>292</sup>

Los Macroproyectos Urbanos, que pretenden impulsar el tratamiento integral de intervenciones urbanas con potencial estructurante de la ciudad (vivienda de interés social, proyectos viales y de transporte, infraestructuras metropolitanas, parques industriales, etc.) deben ser tenidos en cuenta para las propuestas que en la Zona se planteen, de acuerdo con lo expuesto por la política urbana:

“Estos proyectos de iniciativa local, emprendidos con perspectiva de ciudad, de gestión y planeamiento urbano, permitirán mayor impacto de las inversiones gubernamentales y la concertación con el sector privado, posibilitando la distribución apropiada de cargas y beneficios”<sup>30</sup>.

---

<sup>29</sup> Política Urbana Colombiana: “Ciudades y Ciudadanía”.

<sup>30</sup> Ibid. Pág. 294

- **Territorialidad zonal.**

Así mismo, para la implementación del Programa es necesario en forma concertada una definición de criterios para la delimitación de las áreas objeto de la intervención, para que se adecuen en un sistema integrado de planeación tanto sectorial como territorial que reconozca los barrios, las comunas y las zonas urbanas como unidades reales de planificación articulándolas a los procesos de toma de decisiones para la asignación de los recursos ordinarios municipales de inversión y cofinanciación. Es preciso generar los mecanismos de interacción y concertación en torno a Planes Zonales de Desarrollo Local.

- **Interacción de procesos y actores.**

El Programa como instrumento estructurador de acciones busca articularse, estableciendo prioridades y buscando su sostenibilidad, a diferentes procesos urbanos tales como: el Plan Estratégico de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, en su intención de **construcción colectiva de ciudad**, los procesos de concertación en la búsqueda de la paz y la convivencia, el programa integrado de atención a barrios subnormales (PRIMED), los procesos de legalización de tenencia que actualmente adelanta Corvide, con la construcción del corredor vial, las acciones ambientales de Mi Río y las propias de la Consejería Presidencial para Antioquia.

En general estos planteamientos buscan interrelacionarse con otros elementos mencionados tanto en el Plan Estratégico como en la Política urbana del Salto Social, para estrechar la coherencia y correspondencia de las proposiciones de las diferentes propuestas realizadas en cada uno de ellos.

El Desarrollo concertado, como proceso del programa debe partir del fortalecimiento de los procesos de democratización no solo de la planeación y la gestión, sino de la ciudad. De allí que la convocatoria a los actores (comunitarios, cívicos, institucionales gremiales y gubernamentales) sea clave al igual que la creación de los espacios, acuerdos y procesos requeridos para la formulación y decisión

- **Sistema de información Urbana.**

Con estos elementos primordiales que presenta la política urbana, apoyados en la estructuración de un sistema de información urbana así como en las acciones de asistencia técnica a la planificación y gestión urbana, se pretende intervenir en la ciudad, concebida esta como un sistema de relaciones integradas que permitirán iniciar el camino para cumplir el propósito que la política urbana.

- **Instrumentos jurídicos.**

El Programa es necesario dotarlo de instrumentos de tipo jurídico que puedan implementarse en su desarrollo, en este sentido se mencionaba que el programa tiene las características que permiten calificarlo como un macroproyecto urbano, entre ellas, la política urbana nacional concibe la utilización de los instrumentos propios de la reforma urbana tales como:

- **Integración Inmobiliaria:**

Se deben crear las condiciones, previo estudio, para emplear la figura de integración inmobiliaria cuando de ello se requiera, consagrada en el artículo 77 de la ley 9a de 1.989. Ella permite superar las dificultades tradicionales de una planeación que opera predio por predio y no por unidades básicas de actuación, para propiciar resultados más significativos y la un equilibrio en la distribución en las cargas y beneficios del proceso de urbanización. Podría incluso plantearse éste como un proyecto piloto de aplicación del instrumento, con la asesoría técnica del Ministerio de Desarrollo, quien ha desarrollado algunas aplicaciones. Además, esta figura permite darle un marco jurídico a la concertación pública y privada.

- **Aplicación de los artículos 39 y siguientes de la Ley de Reforma Urbana:**

Tales artículos formulan la protección a los moradores en los Proyectos de Renovación Urbana. Particular importancia pueden revestir estas normas si se consideran los impactos de expulsión que puede generar la realización de obras como la Regional, en la zona

Nororiental y otros impactos socio económicos que deben ser estudiados con detenimiento en pro de sus habitantes.

- **Aplicación de las normas y procedimientos sobre legalización de títulos consagrados en la Ley 9a.**

En el Taller de Trabajo se anotó como una de las debilidades la ilegalidad en la tenencia, fenómeno particularmente importante en partes de la zona Nororiental, Comunas 1 y 2 principalmente. Para que estos instrumentos tengan una posible eficacia, se requiere de una instancia que lidere el proceso y la aplicación de los mismos.

- **Racionalidad técnica, instrumental y social.**

El Programa debe buscar también recuperar la vigencia de la Planeación Urbana. Es importante situar el ejercicio de la planeación urbana u ordenamiento urbanístico, en la concepción y lugar que requiere el programa de activación, debido a que su ejercicio resulta definitivo para su aplicación. Los objetivos y propósitos derivados de los procesos de participación ciudadana exigen una racionalidad técnica e instrumental que garantice el debido diseño, coherencia y viabilidad, políticas, técnica gerencial y financiera de los objetivos y proyectos. En este programa el ejercicio de la planeación urbana u ordenamiento urbanístico se conceptualiza como dicha racionalidad, que tiene o debe atender los atributos mencionados de las políticas urbanas.

La racionalidad técnica e instrumental se une a la racionalidad social derivada de los procesos de participación, para permitir y advertir : el paso del “deber ser “ al “poder ser”, la coherencia de objetivos y de proyectos, la viabilidad técnica y financiera de los mismos, los debidos compromisos y recursos de cada actor, y finalmente la articulación de las acción es de cada actor previa advertencia de los anteriores aspectos. La racionalidad técnica e instrumental no es excluyente ni exclusiva , por el contrario debe ser identificada y advertida a los actores de los procesos de participación ciudadana. De tal suerte dicha racionalidad hará parte definitiva de la racionalidad social de los objetivos y proyectos decididos.

- **Suelo y economía.**

Las variables económicas y la tenencia del suelo y los inmuebles, resultan definitivas para la formulación y ejecución de un Plan Integral y de

Intervención Urbanística, como el nos ocupa. Es preciso avanzar comprometidamente en el conocimiento de la tenencia de los terrenos y los inmuebles, así como el comportamiento de los precios y rentas de los mismos y los cánones de arrendamiento, y finalmente los procesos civiles en curso sobre tales elementos. Estos datos deben proveerse y tratarse ex-antes y no ex-post a la formulación de un diagnóstico, de aquí la importancia de consolidar un sistema de información, operativo para la zona, en este caso se propone la matriz DOFA, así como para la formulación del Proyecto. El conocimiento anticipado del ambiente reduce el nivel probable de “sorpresa inoportuna”, e “incertidumbre dura”, lógica de la aplicación del instrumento de la DOFA, a la vez que aumenta el carácter estratégico y la viabilidad del Proyecto.

## 2. LINEAMIENTOS METODOLÓGICOS

**R**etomando como propósito nacional: “**Fomar un nuevo ciudadano colombiano: más productivo en lo económico, más solidario en lo social, más participativo y tolerante en lo político, más respetuoso de los derechos humanos y por tanto más pacífico en sus relaciones con sus semejantes, más consciente del valor de la naturaleza y, por tanto, menos depredador, más integrado en lo cultural y por tanto más orgulloso de ser Colombiano**”, una propuesta que busque la activación y articulación del Norte de Medellín, a su interior y de éste con el resto de la ciudad a partir del Megaproyecto del Tren Metropolitano debe partir de concebirse con metodologías e instrumentos comprometidas con:

- Un trabajo concertado, interdisciplinario e interinstitucional que provea una concepción integral y global de la problemática de las Zonas y permita definir prioridades colectivas de acción a partir de las especificidades de la misma.
- Un **proceso** de planificación para el desarrollo de la Zona y no una propuesta puntual que presente una institución en particular.

Para incidir en el proceso es necesario formular estrategias claras que contengan elementos metodológicos en torno a: **la participación ciudadana, la concertación urbana, la planificación prospectiva y la coordinación interinstitucional**; de tal modo que a la vez que se diagnostique la situación actual de la Zona, se pueda mirar y anticipar su futuro, mediante el fomento

de la capacidad de análisis, la previsión de hechos y tendencias, y de la creación de alternativas de activación y articulación para Norte.

## 2.1. LINEAMIENTOS Y PRINCIPIOS METODOLÓGICOS

La propuesta de un Programa de Activación y Articulación del Norte debe inscribirse metodológica y operativamente para organizar sus procesos y actividades con el fin de cumplir con los siguientes lineamientos y principios:

- **Proyecto colectivo de ciudad.**

Es éste un proyecto estratégico para el Norte, en la medida en que en él actúen los diferentes actores involucrados, con el objetivo fortalecer su interacción con el resto de la ciudad y de esta manera participar en su transformación hacia el Proyecto Colectivo de Ciudad hacia el futuro.

Las intervenciones urbanas propiciadas por el Metro deben asumirse en el contexto de la construcción de dicho Proyecto Colectivo, para lo cual se hace indispensable la formulación metodológica de procesos participativos y de concertación en torno a su formulación y su desarrollo. Es esencial emprender acciones siempre basadas en la concertación con la población que habita las áreas de intervención y otros actores implicados con el fin de aportar a la construcción del proyecto colectivo de ciudad y de generar transformaciones en el tejido social; con el fin de que las condiciones de calidad de vida mejoren, tanto en el campo cultural, ético, espiritual como en lo físico-espacial y material.

La base metodológica debe trascender la visión de resultado final en la perspectiva de crear procesos generadores de sinergia a partir del consenso social, posible solo con la dinamización de la voluntad política en torno a este tipo de propuestas. En la medida en que se logren consensos entre los diferentes actores del desarrollo, es necesario que exista una coherencia y consecuencia entre:

- las percepciones de la realidad,
- la construcción de escenarios futuros,
- la formulación de un programa objetivo,
- la búsqueda de su viabilidad,
- la coordinación y voluntad debida para la implementación del mismo, así como,

- la evaluación y el control colectivo sobre sus procesos y resultados.

**“El Norte también existe”** y en esta medida es estratégico pensarlo, no como hasta ahora se ha hecho: como un territorio aislado y segregado sino, como un espacio socio-cultural concreto que hace parte de la ciudad y de todos los ciudadanos que la habitamos.

Toda intervención pública y de la sociedad civil -y deseablemente privada- debe propender por hacer de ella una razón para el acercamiento entre los actores en conflicto. No puede ignorarse ni mucho menos esconderse la modalidad de conflictividad violenta de la ciudad y particularmente de ambas Zonas debido a que la configuración del espacio está determinada por la conformación de sus relaciones sociales y políticas.

El proceso de intervención urbana es un escenario sine qua non para desarrollar tanto los procesos de educación ciudadana requeridos con urgencia como la cualificación educativa mediante la destinación de áreas a lo público, en tanto Zonas educativas, culturales, recreativas y productivas.

Las intervenciones en el Norte, al igual que en toda la ciudad, debe viabilizar la legitimización de los procesos de organización local y fortalecer sus capacidades de planeación y gestión del desarrollo. Se precisa de la identificación de los actores y sujetos locales y de la creación o fortalecimiento de los escenarios y espacios para su diálogo y concertación.

- **Complejidad e integralidad.**

La metodología de trabajo debe partir de la noción compleja e integral retomando los ámbitos: culturales, éticos, políticos, económicos, físicos, ambientales, espaciales. La unidad de la ciudad debe concebirse desde una relación comunicante y sistémica entre sus diversas partes, sus territorios, sus sectores para la acción municipal, sus organizaciones e instituciones y sus actores y sujetos sociales.

- **Interacción territorial.**



La interacción territorial, la participación de las Zonas en las apuestas del desarrollo urbano y la comunicación conciudadana de las Zonas con su ciudad forman parte de la propuesta metodológica de proyecto colectivo de ciudad.

La articulación **no** es un asunto de “integrarse a la ciudad formal” sino de **“integrarse entre los sectores urbanos heterogéneos que conforman interdependientemente una unidad en la misma ciudad, bajo el concepto de conciudadanía**. Esta articulación se concibe tanto en lo físico posibilitando vínculos, recorridos, etc. como en lo socio-cultural, desarrollando procesos, espacios sociales y políticos actividades que permitan a la Zona interactuar con su contexto y plantear a su interior posibilidades de integración de su población, en torno a actividades que este requiera.

La búsqueda de mecanismos de articulación, correspondencia, coordinación en los órdenes nacional-municipal, metropolitano-municipal e intra-urbano e inter-Zonal debe ser eje del trabajo de planeación y gestión del desarrollo urbano.

Se precisa dotar las intervenciones de los actores locales de visiones estratégicas, que generen impactos a mediano y largo plazo sobre elementos estructurantes de la sociedad y el espacio urbano, bajo perspectivas integrales e integradoras.

- **Integralidad zonal y beneficio local.**

Las intervenciones en el Norte de la Ciudad deben superar la agregación y dispersión de acciones puntuales, para lograr un plan integrado concertado entre sus actores y de éstos con la municipalidad y la nación, para lo cual se propone jalonar la concertación de un Acuerdo Urbano para el Norte de la Ciudad. Cualquier tipo de intervención que se haga en la ciudad debe pensarse concertadamente por y para la ciudadanía que la habita para garantizar mayor justicia social, un desarrollo sustentable en el futuro y un mejoramiento integral en las condiciones de vida local y la calidad “ética y estética de la ciudad.

Los procesos de transformación generados por los efectos del Metro sobre el Norte del Municipio, debe afectar favorablemente la población allí asentada. Es necesario propiciar y garantizar la articulación de los pobladores de la Zona al manejo de su propia problemática. Para ello es necesario facilitar la consolidación de la planificación zonal en el contexto de un sistema de

planificación municipal que permita la vinculación de la comunidad a los procesos internos de toma de decisiones.

Los desplazamientos generados por las obras de intervención viales y del Metro deben partir de un trabajo integral con las comunidades afectadas, no sólo en la negociación colectiva -no individualizada y fraccionada- de sus nuevas condiciones de vivienda, sino en las de entorno y asentamiento de actividades productivas, sociales, y las de su construcción cultural, etc, y en la puesta en desarrollo del proceso. Se debe superar la intervención individualizante de negociaciones con uno a uno de los habitantes para pensar en la solución asociativa con el fin de conservar y desarrollar el tejido socio cultural existente; el cual -a excepción de unas escasas experiencias organizativas- por lo general es vulnerado por las obras, casi siempre desapareciéndolo totalmente.

Las intervenciones urbanas propiciadas por la acción del Metro sobre el suelo, deben orientarse a fortalecer las centralidades Zonales y a la generación de territorialidades urbanas con mayores capacidades de planeación y gestión de su desarrollo local.

El Norte de la Ciudad es estratégico para su desarrollo y clave para dinamizar el desarrollo del Área Metropolitana. La articulación del Programa con los procesos de configuración territorial urbanos, tales como la planeación Zonal en lo intramunicipal y la planeación estratégica en el orden municipal y metropolitano.

- **El Estado regulador y facilitador.**

Es una necesidad urgente en Medellín, fortalecer el papel que le corresponde al Estado como ente regulador y facilitador del desarrollo urbano. Dentro de ello se precisa fortalecer mecanismos de regulación del usos del suelo en la perspectiva de aprovechar los instrumentos legales de asociación y aquellos propios de las determinaciones de expropiación para la colectivización de los beneficios del espacio público y el entorno ambiental urbano.

- **Seguimiento y veeduría.**

Se requiere consolidar los mecanismos de observación e información seguimiento y veeduría sobre el Norte del Municipio, en el contexto local y referidos al desarrollo y la calidad de vida y habitacional urbana, para lo cual el escenario de la Política Urbana es propicio actualmente.

- **Estructuración espacial y ambiental.**

La estructuración espacial y ambiental del Norte de la Ciudad, debe ser un componente específico de un Macroproyecto Urbano del Área Metropolitana del Valle de Aburrá que, a partir de las transformaciones propiciadas por el Metro, se realice sobre el espacio público, el Río, las cuencas urbanas y los cerros de las ciudades.

El suelo, como elemento estructurante del espacio urbano y determinante en la calidad de vida de la población debe ser claramente intervenido desde una perspectiva del usos colectivo y público de la ciudad.

- **Tejido urbano.**

La trama urbana, su tejido comunicante no sólo en lo vehicular sino precisa y fundamentalmente en lo peatonal, debe reasumirse un valor en el nuevo urbanismo. Lo que significa que en la actual coyuntura deba asumirse un compromiso dentro de los procesos de renovación o transformación originados por el Metro.

El Sistema del Metro, en conjunción con el Sistema Integrado de Transporte, debe fortalecer la comunicación intra e interZonal en la ciudad, para lo cual el Norte no es tan sólo algo para comunicar “con la ciudad” o con su centro sino para comunicar a su interior y con los otros ámbitos territoriales Zonales y metropolitanos.

Como bien meritorio, tanto el tejido como todo lo relativo a sus servicios públicos e infraestructura y equipamiento, son fundamentos para viabilizar el desarrollo cultural, social, económico colectivo e individual de la población. Si bien el Municipio tiene en general buena resolución en sus servicios domiciliarios básicos, las intervenciones urbanas deben propender aun por cualificar las nociones ambientales sobre su uso y consumo al igual que sobre la

conservación de entornos saludable y sano, dentro de lo cual el manejo de desechos y basuras es un campo para su acción.

Debe propenderse por superar las intervenciones desagregadas y de corta expectativa transformadora en las relaciones sociales y del espacio, para lo cual, la noción del espacio urbano, del espacio público y de su equipamiento debe mirar incidencias territoriales mayores -en el orden Zonal y del Norte del Municipio-. Visiones de centro con razones sociales suficientemente jalonadoras de nuevas oportunidades productivas y culturales es necesaria.

Se requiere de formulaciones estructurantes de la ciudad desde: un adecuado desarrollo de su tejido y su comunicabilidad espacial; una estructuración de sus centralidades urbanas en diversos niveles; una configuración intencionada del tejida del su espacio público, superando la noción de barrio -o del parque del barrio- para trascender a espacios con significancia no sólo Zonal sino citadina y metropolitana. En ello el Norte de la ciudad se encuentra totalmente rezagado.

## 2.1. HACIA PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO

**E**l objetivo principal del Programa, formulado en el documento de propuesta de este estudio, es “aprovechar las potencialidades de desarrollo urbano generadas a partir del Metro para lograr la activación de núcleos y corredores, existentes y por construir, para lograr la articulación física y social de los sectores oriental y occidental, (...)”.

Al respecto se plantean como “logros” que se persiguen a partir del aprovechamiento de las potencialidades, la “Activación de Núcleos y Corredores”, y “articulación física y social de los sectores oriental y occidental (...)”, son estos elementos estructurantes del espacio urbano: el primero, desarrollo urbanístico de un territorio; el segundo, cualidad-objetivo. Estos dos, aunque no son suficientes forman parte como objetivo y estrategia de lo que comúnmente se denomina Plan de Ordenamiento Urbano.

Las acciones tendientes a activar núcleos y corredores, además de promover el ordenamiento urbano, deberán crear y modificar las condiciones sociales y económicas, que producirán cambios en la calidad de vida en el corto plazo y en las posibilidades desarrollo económico y social de la población en el

mediano y largo plazo. Específicamente el ordenamiento y la activación de núcleos y corredores modificará aspectos tales como rentas y precios de terrenos e inmuebles, usos del suelo, densidad habitacional, mercado y disponibilidad de terrenos e inmuebles, asentamientos comerciales e industriales, y las ofertas del transporte.

En suma, lo anterior advierte las implicaciones, es decir las oportunidades, restricciones y externalidades que la Activación de Núcleos y Corredores trae consigo. Definitivamente este Programa trasciende los objetivos de articular “ físicamente ” las zonas Nororiental y Noroccidental, y llega hasta incidir en las posibilidades y el perfil del desarrollo económico y social de la población en el mediano y corto plazo. Por tanto, el Proyecto de Núcleos y Corredores tiene la necesidad de plantearse, para no ignorar sus implicaciones, los efectos sociales y económicos de largo plazo, trazando objetivos en esa dirección.

Resulta conveniente considerar tales implicaciones y objetivos en el objetivo del Programa de Activación, sin detrimento de los términos del convenio institucional que lo preside. Una alternativa conveniente **es mencionar en el objetivo del Programa de Activación la necesidad y oportunidad que tiene este de ser el promotor de la elaboración de un Plan Integral de Desarrollo del Norte del Municipio**. De tal forma, habría que hacer un inventario en torno a los objetivos del convenio institucional tanto como a las implicaciones y objetivos sociales más integrales y de largo plazo del Proyecto de Núcleos y Corredores.

Considerar la competitividad de la producción de las Zonas y el potencial del mercado de la misma como fortaleza, dependerá del cambio de condiciones específicas en éstas, pero centralmente en el Área Metropolitana, que como conjunto puede configurar sus oportunidades y/o amenazas. Tal dependencia, las hace hipotéticas, y exige acciones tendientes a construirlas particularmente fuera de la Zonas y con otros actores exógenos. Esta situación remite nuevamente a considerar el proyecto de núcleos y corredores del Norte como una demanda-necesidad por un Plan Integral para el Desarrollo del Norte; el cual frente a la hipotéticas fortalezas debe incidir o concertar con los actores-proyectos externos a la Zonas -por ejemplo con el Área Metropolitana- la aparición de aquellas condiciones exógenas que permitan la creación y explotación de las pretendidas fortalezas productivas y comerciales de la zona. Es conveniente hacer explícito o advertir la dependencia y manejo exógeno demandado por las eventuales fortalezas.

## 2.2. MARCO OPERATIVO PARA LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA DEL NORTE

**A**nálisis de interacciones. El Programa de Activación se concibe actuando dentro de una red de interacciones sociales, económicas, espaciales y ambientales que se materializan urbanísticamente en vínculos espaciales y culturales de diferente tipo, los cuales se dan entre Centralidades (agrupación de actividades colectivas especializadas o diversas y complementarias) y Corredores. o Vínculos que significan las interacciones de la población con la ciudad y entre si; y expresan cómo acceden a los aprovisionamientos, a los servicios, a los equipamientos urbanos, a la infraestructura, a la vivienda, a los espacios públicos, al trabajo o a actividades económicas localizadas en diferentes niveles: metropolitano, del casco urbano municipal, de las zonas urbanas, comuna, barrio, vecindario, (catalogables como atributos urbanos).

Como función institucional pública, el Programa de Activación se dirige a hacer más eficientes, eficaces y efectivos los procesos de interacción, buscando ampliar al máximo el acceso a los bienes individuales y colectivos de lo urbano, de la población más vulnerable y con menor capacidad adquisitiva.

Frente al cómo va a crecer y a diversificarse el Norte para el programa se plantean como líneas generales de acción:

- 1. Fortalecimiento de la capacidad de las centralidades existentes** para desempeñar un rango más amplio de funciones, mediante la inversión en servicios y equipamientos de categorías superiores, o de nuevos tipos de funciones en lugares centrales estratégicamente localizados.
- 2. Fortalecimiento de los vínculos existentes entre las centralidades:** donde las funciones ya existen, en las áreas periféricas o en aquellas generalmente no servidas en la zona urbana.
- 3. Creación de nuevas centralidades en las áreas no servidas o articuladas:** con el fin de que actúen como lugares centrales para un rango específico de funciones.

4. **Creación de nuevos vínculos y de mayor calidad:** para reducir el tiempo de viaje y costos de acceso a lugares, dotando de funciones apropiadas desde las áreas periféricas y no servidas.
5. **Cambio de la regulación y de las políticas:** que estén afectando la operación de las funciones o de los vínculos de tal forma que se incremente el acceso de la población de diversos grupos de ingreso.
6. **Amortiguación y desarrollo:** de los efectos de las obras civiles del Metro y del Plan Vial sobre los habitantes de las Zonas afectadas por estos.

Para crear nuevos y mejores vínculos, fortalecer y cualificar los ya existentes, estimulándolos, mejorar la circulación y plantear nuevas centralidades de diferente nivel, que se estimulen y complementen, produciendo un efecto sinérgico, se plantea una estrategia gerencial para el desarrollo articulado del P.A., que contiene tres componentes estratégicos básicos: **concertación, inversión social y física y sostenibilidad.** estrategias que deben orientar cada uno de los campos de acción y cada una de las propuestas.

En general estos vínculos referenciados, no solo como interacciones espaciales, pueden mirarse desde diversos campos de acción para efectos de la formulación de políticas o programas sectoriales que aglutinen temáticas o problemáticas similares o confluyentes, como por ejemplo:

- **Físico-espacial**

- Sistema vial y de transporte
- Centralidades de diferentes tipos y niveles

- **Ambiental**

- Estructura Interdependencias ambientales y ecológicas
- ambiental
- Espacio Público urbano
- Prevención y atención de riesgos y desastres

- **Económico**

- Mercado,
- Flujos de bienes y servicios, materias primas y bienes intermedios
- Flujos de capital y de ingresos

- Encadenamientos de producción (primarios, sectoriales, interregionales) y
- Encadenamientos cruzados
- Patrones de consumo y compra
- Producción de empleo
  
- **Dinámicas poblacionales**
  - Migraciones temporales, expulsiones,
  - Desplazamientos de trabajo
  - Desplazamientos de habitantes
  - Densificación de entornos del Metro
  
- **Tecnológicos y Científicos**
  - Interdependencias tecnológicas
  - Telecomunicaciones
  - Modernización y competitividad
  
- **Interacciones sociales y culturales**
  - Patrones de organización entre relaciones parentales
  - Rituales y religiosos
  - Interacciones de grupos sociales
  - Expresiones comunicantes culturales
  - Conflictos, barreras e integraciones sociales
  
- **Prestaciones de servicios**
  - Flujos y sistemas de energía, de acueducto, de evacuación, de telefonía.
  - Sistemas de créditos y finanzas
  - Educación, capacitación y extensión
  - Prestación de servicios de salud y saneamiento
  - Patrones de prestación de servicios profesionales y técnicos y comerciales
  - Servicio de transporte
  
- **Políticos, administrativos y de organismos públicos**
  - Relaciones estructurales
  - Flujos presupuestales del gobierno
  - Interdependencia de organismos públicos
  - Patrones de autoridad, aprobación supervisión y control
  - Patrones de negociación interjurisdiccionales e interinstitucionales

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia



- Cadenas informales de decisión política
- Estructura, norma y modalidades de planeación, decisión, gestión y control.

### **2.3. ESTRATEGIA GERENCIAL PARA EL DESARROLLO ARTICULADO DEL PROGRAMA DE ACTIVACIÓN**

Para el desarrollo del Programa de Activación de Núcleos y Corredores se prevé una instancia funcional, operativa con una estructura gerencial y el respaldo legal requerido, para que sirva de instancia articuladora de las dimensiones y atributos urbanos, y garantice la organización, concertación y ejecución de obras y los programas sociales. En ese sentido se recomienda inicialmente como la mejor instancia articuladora, a la Junta Técnica del Plan Estratégico de Medellín y el Área Metropolitana.

Como base inicial para su funcionamiento se plantea un esquema (Ver gráfico: Estrategia gerencial para el desarrollo articulado del Programa) de corte gerencial que responda, articule y coordine a los actores responsables y participantes con funciones específicas y congrege Actores con poder de decisión y capacidad de aportación de recursos. Esta instancia articuladora, desarrollará un proceso con tres estrategias básicas: de concertación, de inversiones y de sustentabilidad, en cada uno de los programas y proyectos propuestos, dándose prioridades y garantizando su seguimiento, control y desarrollo financiero. Los actores participantes deben ubicar sus aportes en términos de presupuesto de inversiones, presupuesto ordinario, y recursos de cofinanciación y/o recursos internacionales, según sea el proceso de concertación y priorización en talleres de toma de decisiones y asignación de responsabilidades de actores y de acuerdo con cada proyecto específico.

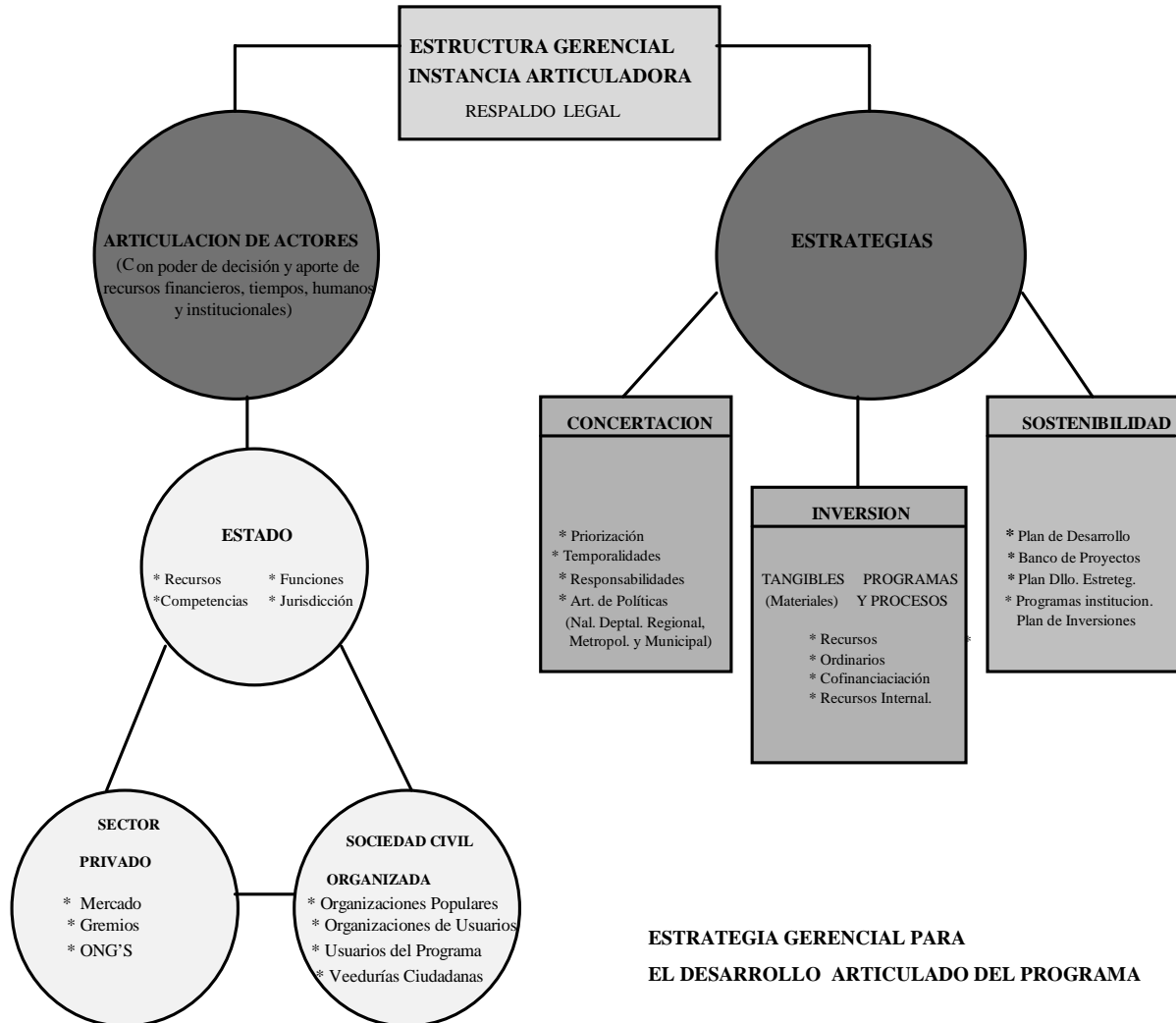
**El Programa de Activación Municipal:** O sea el cómo, cuándo y qué es un conjunto de medidas a realizar durante un período de tiempo específico y de corto o mediano plazo (ej. 3 años como programa de gobierno) para cumplir ciertos objetivos y criterios que están articulados en procesos de largo plazo. Hay que tener en cuenta que unos principios generales no derivan automáticamente en propuestas o medidas concretas, y la información y participación ciudadana y de otros actores será más eficaz si el Programa de Activación Municipal del Norte se hace explícito, incluyendo incluso en su etapa de formulación la posibilidad de convertirse en mandato popular a través

de un programa de gobierno que sea asumido colectivamente por los grupos sociales mas afectados

En el Programa de Activación por estar presente el tiempo, períodos de gobierno o de Planes de Inversiones, además de la realidades presentes y sus problemas; el tiempo, las condicionantes y limitaciones son el punto de partida más importante.

Las condicionantes y/o limitaciones a los programas referidas a la municipalidad generalmente son de orden: legal, político, de recursos y dinero, de plazo de realización de las propuestas, de información disponible, de riesgos de no realización. Aspectos que se deben valorar en mesas temáticas de concertación con el objeto de priorizar las acciones y asumir responsabilidades.

Para el Programa de Activación la determinación de prioridades es fundamental dado el ambiente general de planificación con escasos recursos y demandas en cantidades y magnitudes que sobrepasan los presupuestos ordinarios municipales. Para esta priorización conviene ubicar los problemas mas comunes y sus causas para intervenirlas y referidas a cada sector con sus posibilidades reales de intervención municipal con posibles propuestas y magnitudes y población afectada y beneficiada o mejorada.



### 2.3.1. LINEAMIENTOS Y OBSERVACIONES PARA LA ACTUACIÓN DE LAS INSTANCIAS ARTICULADORAS

- Actuar en la articulación de las competencias específicas.

Competencias específicas que constituyen las obligaciones legales según jurisdicción municipal, metropolitana, departamental y nacional, las cuales tienen que dirigirse hacia los objetivos de desarrollo social y económico tanto a nivel de la inversión física, espacial y de infraestructura como en la inversión en programas de desarrollo social integrados o complementarios a

las obras o innovadores en si mismo de propósitos de desarrollo humano, ciudadano, relacionadas con el programa de activación del Norte.

En estas competencias es necesario resaltar al interior de la Estructura Estatal Municipal, aquella que permite realizar una política general y articuladora cual es la planificación y gestión urbanística, dado que el municipio en si no tiene poder real para actuar sobre la base productiva de la ciudad, (constituida por las empresas y su concurrencia en el mercado), ni tampoco la capacidad incidir en la política económica financiera del estado central y de las entidades de crédito.

El Municipio puede incidir con sus competencias "sociales" asignadas por constitución y normas generales, pero éstas intervenciones son costosas y hay pocas contrapartidas económicas directas a los presupuestos municipales. Así el Municipio se ve obligado a actuar la mayoría de las veces a posteriori al no poder intervenir sobre la iniciativa de los agentes económicos motores del desarrollo urbano; excepto a través de un urbanismo, o un plan director urbano, que en este caso contendría los lineamientos básicos para el desarrollo del Norte y su articulación dentro del sistema urbano de Medellín en estrecha relación con la estructura física, ambiental y social del sistema urbano metropolitano.

- **Actuar en la articulación de las políticas municipales**

Es necesario buscar mecanismos reales y efectivos para concertar y coordinar la política urbana municipal, el plan urbanístico (Plano Director), al Plan de Desarrollo Municipal, los Planes Zonales y el Plan Estratégico con los planes de inversión y lineamientos del programa de gobierno. Todo lo anterior implica una reconceptualización de la Planeación como un sistema integrado de acción institucional a todos los niveles tanto sectoriales como territoriales, dentro de lo cual es fundamental una descentralización operativa de la planeación a nivel Zonal.

- **Actuar en la priorización racional y colectiva frente a los escasos recursos**

Contrarrestando los hábitos de la gestión pública que está signada por la corrupción y el mal funcionamiento burocracia y clientelismo, en virtud de que la burocracia municipal se vincula generalmente mediante cuotas a los directorios políticos, desde los cuales se manejan las inversiones sectoriales que corresponden a las diferentes secretarías de departamentos e instituciones. Mucha parte del reparto de inversiones se hace mediante cuotas políticas, llevando ello a una toma de decisiones sobre la asignación de los recursos no mediada por diagnósticos, ni por análisis, viabilidades técnicas, financieras y de gestión y menos por concertación, sino por intereses proselitistas que deben superarse y eliminarse en función de una ciudad construida colectiva y éticamente.

- **Actuar en forma clara y estable en los procesos de concertación**

Un Municipio de democracia participativa debe sanear su gestión revisando el funcionamiento de sus servicios y obras y su articulación al mercado y a las empresas privadas dentro de un enfoque austero, que establezca un Programa de Activación con prioridades sociales y territoriales claras y justificadas. Lo anterior implica racionalizar el funcionamiento interno de las Secretarías, Departamentos y de los servicios municipales prestados, haciendo una evaluación de costo-beneficio y realizando auditorías internas e impulsando las veedurías ciudadanas.

No es posible negar la estrecha vinculación entre una parte del personal político y administrativo con los grupos económicos en el mercado urbano. Esto significa que se requiere de procesos claros de concertación de actores, con el establecimiento de los pactos para mantener procesos y espacios institucionales estables para dialogar y negociar, y para superar la injerencia parcial, donde se garantice una participación ciudadana consciente, informada y constante y asimismo una relación constantes del Estado y los otros actores con la misma.

El programa debe permitir establecer nuevas relaciones de concertación entre la administración, los ciudadanos y la empresa privada. Debe recoger no solo sus propuestas sino obtener su cooperación y medios susceptibles de multiplicar los recursos económicos y humanos en función del beneficio colectivo.

Dentro de los procesos urbanísticos, que requieren hoy concertaciones, **no sólo entre el Estado y los responsables del sector, sino de ambos con las comunidades locales**<sup>31</sup>, es el del transporte colectivo urbano. Este hoy tiene un carácter estratégico como soporte esencial del funcionamiento de la ciudad, sin embargo, los intereses particulares han generado en Medellín contradicciones Metro-Sistema Integrado de Transporte que no han permitido una resolución clara de la crisis de transporte. Se hace necesario la redefinición de las posiciones respectivas, teniendo en cuenta, la real capacidad de fuerza del Municipio frente a los empresarios de transporte público y los propietarios de los vehículos particulares y el mal diseño complicado de la ruta del Metro.

- **Actuar en la consolidación de una política urbanística integral**

Se requiere consolidar la filosofía de una política urbanística municipal (plasmada en un Plan Urbano) en el sentido de direccionarse para alcanzar una mayor justicia e igualdad en el uso y consumo de la ciudad y en la construcción del territorio, evitando el despilfarro que presupone las prácticas clientelistas sectoriales. Un urbanismo justo va ligado a una transformación progresiva de la sociedad. Hasta ahora el urbanismo ha sido utilizado como un instrumento de segregación socioeconómica y espacial, es esencial en tal sentido, cambiar de tal antecedente urbanista que va en contra de la población segregada hacia un urbanismo que favorezca la ciudadanía en su conjunto; lo cual implica dentro del sistema de economía de mercado, hacer converger la lógica del beneficio privado hacia el interés colectivo. Ello, en materia urbanística, implica que la promoción inmobiliaria privada, sea capaz de compaginar un beneficio privado razonable (motor de la economía de mercado) con la imprescindible función social y pública que debe cumplir la propiedad y la empresa privada. Ello no puede quedarse en el discurso demagógico que plantea la lógica especulativa y los superbeneficios parasitarios y especulativos. Erradicar la especulación y la corrupción, se torna complejo si no hay la participación consciente de la población en la vida política del municipio.

El Programa de Activación visto en tal contexto de trabajo debe ser instrumento de control de la especulación y apropiación de la renta urbana

---

<sup>31</sup> Comunidades hasta ahora prácticamente ausentes de la discusión en el contexto de los acuerdos con los transportadores sobre la aplicación del SIT, a pesar de ser ellas las afectadas directamente por los cambios de rutas, en su cotidianeidad.

del suelo sin contenido social, lo cual pone de presente como objetivos de tal política urbanística municipal, el protagonismo del sector público.

- **Actuación protagónica del sector público**

La ciudad, como territorio y patrimonio colectivo que se construye desde la colectividad. No puede dejarse a la libérrima iniciativa del promotor la decisión sobre el dónde, de qué manera y cuándo crece la ciudad. Las cuestiones que, como tal, afectan a todos los pobladores deben ser los objetivos estratégicos y las funciones principales del sector público dentro de su proceso de consolidar la democracia participativa.

El Municipio debe tener un claro protagonismo en materia urbanística mínimo a dos esferas:

- **Una mayor iniciativa directa acompañada de un fuerte aumento de recursos económicos y**
- **Una real capacidad de control de la iniciativa privada en relación con sus responsabilidades sociales.**

Ello no significa que el Municipio cumpla múltiples funciones y actividades para hacerlo todo. **Su protagonismo está en la real capacidad de convocar estratégicamente, controlar y canalizar la iniciativa privada hacia el interés público.**

Dónde, de qué manera y cuándo son simples si existen planes de ordenamiento urbano y programas de actuación concertados; simple como crear el consenso social y hacerlo cumplir dentro de acuerdos fundamentados en los procesos de concertación y del establecimiento de legitimidad operativa. El Plan urbano y el Programa de Activación definen la voluntad pública de la política urbanística, al interior de la cual toda la sociedad sale ganando, dentro de una metodología de concertación basada en el ganar-ganar y no en el ganar de pocos a costa del perder de muchos.

Es necesario tener en cuenta para articular la planeación con los procesos de toma de decisiones, (hecho eminentemente político), que **en la configuración de las políticas urbanas hay dos momentos importantes: el planeamiento y la intervención los cuales son una unidad.**

1. **Planeamiento** como el proceso de elaboración de la política urbanística que se refleja en los diferentes planes: plan estratégico o de desarrollo municipal

y urbano, los planes urbanísticos y programas de actuación o activación, el Plan de ordenamiento y Usos del suelo, teniendo en cuenta que el suelo, el territorio donde se asientan las actividades no es un bien infinito, y debe ser utilizado racionalmente pensando en colectivo.

**2. La intervención** sobre el marco físico construyendo o transformándolo. Esta implica la participación, la concertación como una de las prácticas de la gestión democrática y su reglamentación en torno a la participación como sistema, fundamentalmente frente a la toma de decisiones. Debe concretarse en un Programa claro de actuación municipal coordinada.

- **Actuar en la reversión de las plusvalías de la renta urbana a la comunidad**

La renta urbana (absoluta y diferencial) es consecuencia del crecimiento producido colectivamente por la comunidad, por lo tanto: es debida al esfuerzo de todo el mundo. En ese sentido, una política urbanística justa debe tender a revertir estos beneficios macros en la comunidad, generando y completando las instancias previstas en la Ley 9a. de 1986 de Reforma Urbana y Ley 125 de 1995 de Planeación. Al igual que tener en cuenta las responsabilidades y las externalidades positivas y negativas. En esto, son fundamentales la cesión obligatoria de terrenos para la dotación pública, los instrumentos de política urbana y la capacidad expropiación del Municipio y la potencialidad de la asociación de la propiedad.

- **Actuar en la racionalización del desarrollo y de las transformaciones urbanas**

Dentro de su representación de lo público, quien debe marcar el proceso de crecimiento y transformación de la ciudad ha de ser la municipalidad a partir de la concertación y análisis técnico e integral. Es preciso evitar el despilfarro en términos de costos espaciales, sociales, humanos, económicos, políticos y ambientales que comporta el desarrollo no planificado. La transformación urbana debe concretarse en función de objetivos colectivos de eficacia y de economía colectiva. Para ello se precisa de un Plan que indique hacia el dónde y de qué manera, y de Programas y Proyectos que indiquen en el tiempo el cuándo y quienes lo ejecutan.

En este sentido, el contenido básico de una política urbanística municipal debe dirigirse hacia: un casco urbano consolidado y articulado como eje fundamental



que defina hasta dónde y cómo se debe crecer, tanto en densificación como extensión, así como en equipamiento y en dotación de mejores y más servicios sociales y qué hacer con las Zonas Nororiental y Noroccidental, para lo cual es fundamental la distribución equitativa del actual equipamiento urbano, la solución de la fluidez del tráfico, la calidad de la vivienda y el espacio público y calidad ambiental. Los planes de urbanismo con una visión a futuro deben preocuparse más por la ciudad existente (tejer ciudad, articular) para corregir el desequilibrio territorial generado por las presiones especulativas y atacar los problemas concretos presentes mediante programas de acción para el Norte.

La complejidad de la estructura física, jurídica, sociológica, económica de las áreas edificadas exigen unos instrumentos de gran precisión, así como la consolidación de un órgano urbanístico-municipal, con gran capacidad técnica gestora para enfrentar dicha complejidad. La política urbanística sobre la ciudad consolidada tiene por objeto la cualificación del tejido urbano, no solo en el centro sino en los barrios periféricos y deteriorados. Esta política de cualificación urbanística debe dirigirse a los espacios urbanos al igual que a edificaciones y hacia la cualificación humana, psicológica y social.

- **Actuar en la política sobre la ciudad consolidada**

A nivel urbano se debe dirigir la política hacia:

- Recuperación del máximo suelo, edificaciones y servicios para usos colectivos, escuelas, centros culturales, puestos de salud (ambulatorios) transporte público, áreas deportivas, zonas verdes, franjas ambientales, es decir, una política de "publicación urbana".
- Recuperación de la calidad de la vivienda en una política integral de vivienda municipal.
- Protección a los centros significativos e históricos, evitando degradación y transformación especulativa (mantener el carácter físico y zonal del barrio, potenciar su revitalización y recuperación cualitativa y preservar su transformación, teniendo presente el rescate y preservación de los valores culturales e históricos, del patrimonio edificado y de las actividades económicas de los cascos existentes; y sosteniendo y cualificando la estructura social de la población residente, evitando su expulsión.
- Generación de instrumentos concertados para una política urbanística municipal.

**Un plan urbanístico y su cumplimiento estricto de metas globales y principios fundamentales, siempre dentro de una dinámica flexible y transformable,** tiene que lograr coherencia entre la norma, el plano y el

programa de actuación que son los instrumentos básicos de acción y de estos con los procesos, coyunturas, crisis y transformaciones urbanas.

Dentro de las competencias del Municipio, el urbanismo está posiblemente entre lo más importante, comporta toda la política y gestión del suelo, del territorio, de las edificaciones, del medio ambiente, etc. El urbanismo es una forma de síntesis de la política de lo material, "del mundo físico", en la que se expresan y desenvuelven todas las actividades tangibles e intangibles de la dinámica humana.

### **2.3.2. ELEMENTOS PARA EL ORDENAMIENTO ZONAL COMO SOPORTE AL PROGRAMA DE ACTIVACIÓN**

El marco conceptual operativo y estratégico cobra significado mediante la caracterización de potencialidades, limitaciones y conflictos, asuntos claves y problemas centrales, coyunturas y situaciones particulares o generales, identificados mediante un diagnóstico participativo sobre el área de estudio, para los cuales los lineamientos deben propender por reconocer alternativas de manejo, solución o evolución favorable de sus situaciones. Los elementos que a continuación se esbozan están estructurados en patrones o bloques que sirven como un punto de partida para el proceso de concertación, en el cual los actores o interlocutores tendrían elementos elaborados para el análisis, la discusión y la toma de decisiones y la aceptación consecuente de responsabilidades.

Los lineamientos, vistos desde una estructura de patrones, como un conjunto de sistemas interdependientes, son ordenados por niveles: dimensiones estructurantes, atributos sectoriales, e instancias de articulación, que apoyan el rol y las acciones de los actores institucionales en la planificación-gestión e información urbana zonal, municipal y metropolitana, para el desarrollo económico, social y ambiental del Municipio.

**1. Dimensiones estructurantes:** Compuesto por las dimensiones territorial-espacial-ambiental y socio-cultural que conforman un nivel superior de postulados, se orienta hacia el desarrollo cualitativo, sustentable, equitativo, colectivo y democrático, sirve de orientador y punto de referencia obligado para los demás patrones, y es centro de confluencia de las dimensiones: política y económica.

**2. Atributos sectoriales:** Define lo relativo a los componentes: usos del suelo y de las estructuras espaciales, vialidad y transporte, servicios públicos, vivienda, equipamiento y espacio público, en estrecha correspondencia con las dimensiones estructurantes.

**3. Articulación, planificación y gestión:** Identifica las instancias de articulación, las líneas de acción y los mecanismos operativos para la implementación del conjunto general de lineamientos para el ordenamiento urbanístico del Norte y ordenamiento territorial de la subregión metropolitana.

**4. Información para el desarrollo municipal:** contiene la información pertinente de lo zonal y comunal (de Comunas) que forman parte de un sistema de información metropolitana subregional, municipal para el desarrollo. Dentro de éste se definirían los lineamientos que permiten el acercamiento entre los diferentes actores involucrados en los procesos de ordenamiento urbanístico y territorial y aporta los elementos para la participación, la organización, la concertación, la toma de decisiones y la aceptación de responsabilidades.

**5. Educación y formación para la planeación zonal y municipal:** articula los procesos educativos en torno al desarrollo de las localidades y de la ciudad en su conjunto y cualifica y orienta las acciones educativas hacia el fortalecimiento de las capacidades organizacionales, técnicas y conceptuales de los actores locales, como formación de nuevos liderazgos civiles y de ciudadanía, e igualmente capacita y forma los nuevos servidores públicos que habrán de transformar las estructuras de planeación territorial del municipio, en un contexto contemporáneo, técnico y democrático.

A manera de ejemplo, se desarrollan algunos de los muchos posibles temas o acciones, con el objeto de que éstos sean complementados en procesos de discusión interinstitucional y al interior de las instancias articuladoras diseñadas y aceptadas para tal fin.

- **Dimensiones estructurantes.**

- **Lineamientos territoriales, espaciales y ambientales:** Apuntan hacia una concepción integral de lo ambiental, en el contexto de la complejidad restringida de lo urbano, como base sustentable de la cultura humana. Estos requieren por ende un visión integrada en relación con la conformación territorial urbana

e intraurbana, para lo cual la comprensión de las lógicas poblacionales es esencial, de sus relaciones con las conformaciones del espacio, del los entornos urbanizados y de la ecología en la ciudad.

Como componentes de ello se pueden enunciar: estructuración del espacio público, del ambiente urbanizado y de las reservas ecológicas en la ciudad; usos potenciales y vocación territorial zonal y local; fortalecimiento de la gestión ambiental a nivel de desarrollo de la autoridad y capacidad de control y consolidación del sistema ambiental. re-creación de una cultura ambiental; reconstrucción de la cultura territorial ambiental urbana y formación y educación.

**Lineamientos sociales y culturales:** Construcción comunitaria y ciudadana del territorio, tanto zonal como de la ciudad en su conjunto, como un proyecto de desarrollo cultural ético basado en claras responsabilidades individuales y colectivas, que interactúa con los valores y prácticas culturales locales y con prácticas y valores universales complementarios, estructurando lo barrial a lo comunal, éste a lo zonal y lo zonal a lo municipal y regional; participación y organización comunitaria y ciudadana para la consolidación de la democracia participativa expresada en la participación a nivel local y zonal al igual que, claramente, en el orden municipal, pasando los pobladores de ser sujetos abstractos a convertirse en actores reales y centrales de los procesos de ordenamiento urbanístico y territorial; orientación y reestructuración de los sistemas sociales, económicos, políticos y culturales con pasos claros hacia la consolidación de avances para un desarrollo sustentable, a partir de la interacción y comunicación del tejido social, bajo los principios de solidaridad, pluralismo y democracia participativa, son requisitos fundamentales; Promoción cultural de nuevos fundamentos éticos en relación con el desarrollo y la realización personal y colectiva, la conservación de recursos y el desarrollo sostenible, la transformación crítica de valores, actitudes y significaciones tradicionales a los nuevos paradigmas culturales que conciben diferente el crecimiento personal y social y el desarrollo material, espiritual y ambiental.

- **Atributos sectoriales.** Es este un elemento orientador del proceso de planificación y gestión a diferentes niveles. Se encuentra articulado indivisiblemente a los lineamientos del sistema de dimensiones estructurantes, dando cuenta de las interacciones internas entre los diferentes subsistemas sectoriales. Estos atributos sectoriales expresan el “espíritu” y los principios trazados por el Programa de Activación, como guía conceptual y estratégica que permita detener, modificar, superar, hacer evolucionar o potenciar favorablemente las situaciones conflictivas, crisis, limitaciones, potencialidades, fortalezas o coyunturas, para lo cual es conveniente.

- Estructurar y trazar los derroteros para la implementación y puesta en práctica de los lineamientos estructurantes, estrategias y principios.
- Definir y asignar competencias, responsabilidades y funciones al interior de cada sector.
- Establecer claramente los niveles de articulación intersectorial y con los demás sistemas.

En tal sentido importa clarificar los lineamientos sobre: **los usos del suelo y de las estructuras urbanas y su contexto**, especialmente con respecto a zonas de frontera intra e inter urbana y contextos internos, referidos al reconocimiento y otorgamiento de la vocación y la zonificación flexible del territorio (con visión de planeación zonal sistémica), a la recuperación del espacio público, y a las prácticas culturales de la población teniendo presente: las relaciones del contexto y las tendencias de transformación del territorio, la vocación y los usos y la zonificación vivencial del territorio, los requerimientos culturales y ambientales, y los mecanismos de gestión. En ello es preciso tener presente que lo vial como relacionante es fundamental e incide significativamente en la conformación espacial, física-morfológica, y en la administración, manejo, estructuración y afectación del espacio público y del entorno biofísico y cultural.

- **Instancias de articulación y de planeación y gestión.** La planeación como criterio general globalizante de las demás funciones y tareas que sobre el Norte se ejecuten, debe ser el lineamiento orientador, integrador, de la coordinación de los diferentes sistemas que interactúan en la ciudad. La planeación municipal se constituye en el principal elemento de gestión local en todas las áreas y ámbitos del quehacer municipal, por lo tanto trasciende los criterios sectorizados sobre la planificación económica, física, ambiental hacia la búsqueda de una visión conjunta del hombre y el medio y de su bienestar integral. De allí que su enfoque hoy, ad portas de un nuevo milenio, sea indispensable reconceptualizar sus fundamentos territoriales y

plantearse una transformación profunda en el contexto de nuestro nuevo estado constitucional.

Por ser la planeación el mecanismo más importante para estructurar la intervención oficial, ésta precisamente requiere de un acompañamiento permanente de otros mecanismos entre los que se cuentan sistemas de interacción y comunicación eficientes, procesos igualmente efectivos de participación, negociación y concertación (decisión) comunitarios. Los lineamientos en este campo de planeación y gestión, se centran en el fortalecimiento de la Planeación Zonal:

**La planeación zonal** implica no sólo la creación de los mecanismos para la detección de las necesidades barriales, comunales (de comuna) y zonales y su articulación dentro de los planes municipales, con las políticas y acciones de la empresa privada y las entidades descentralizadas, sino una adecuada conceptualización de la misma planeación zonal para estructurarse dentro de un sistema municipal de planeación local o municipal y dentro de la planeación estratégica.

Ello ante todo, **implica un serio compromiso con la construcción del territorio y las territorialidades**, como lo plantea la Mesa de Espacio y Territorio Urbano, que actúa en nuestra ciudad, a partir del fortalecimiento de las culturas locales y de la conformación y estructuración de los procesos sociales y organizacionales y políticos alrededor de la gestión del espacio, el ambiente, las culturas locales desde una perspectiva tanto zonal como urbana en su conjunto, que supere lo puntual y microcósmico

Es preciso estructurar la planeación barrial, comunal y zonal, a partir del fortalecimiento de un sentido de pertenencia mayor a la ciudad como unidad, teniendo presente la importancia de reconocer el socio-espacio barrio-comuna como unidad básica del ordenamiento urbano, y construir a partir de ella (la unidad) El Plan del Barrio y el Plan de la comuna, en forma articulada al Plan de Desarrollo Municipal.

- **Sistema de información para el desarrollo municipal.** Estructurar los sistemas de información geográfica municipal en una red que contenga y sistematice la información para la toma de decisiones de planeación a nivel barrial, comunal y zonal haciendo compatible la información territorial y la social con la división territorial administrativa y acciones sectoriales. Es preciso reconocer el grado de acercamiento que permite la vinculación y

consolidación de los actores locales para la construcción de la información requerida, la cual así se acercaría más al proceso real y cotidiano de nuestra ciudades. es preciso redefinir los modelos de observación sobre las ciudades para construir un enfoque adecuado en cuanto a la selección de las variables y seguimiento de su evolución tanto cualitativa como cuantitativa.

• **Sistema de educación y formación para la planeación zonal y municipal:** Este se propone configurar los principios de “Ciudad Educadora”, los cuales obviamente no se reducen sólo al proceso de planeación y gestión. pero desde el mismo sí hay un aporte fundamental para su realización. Si Medellín y el Área Metropolitana, tal como se propone hoy por la Mesa de Educación, retoma la educación como fundamento de toda acción ciudadana, es preciso entonces dotar de una estrategia educacional a la planeación y gestión del territorio.

La educación en ello se debe orientar a dos esferas claves: las comunidades organizadas y los funcionarios públicos. En este sentido, la información, la investigación, la formación conceptual, la capacitación metodológica e instrumental para la planeación y la gestión, la concertación y la resolución pacífica de conflictos y la reflexión y desarrollo de las culturas locales deben ser centros de tales proceso educativos.

## **CAPÍTULO IV PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN: ARTICULACIÓN MUNICIPAL- METROPOLITANA Y ACTIVACIÓN ÍTER E INTRAZONAL**

**E**n lo metodológico se propone abordar el desarrollo de la propuesta en dos niveles básicos de intervención urbana: propuestas que contribuyen a la articulación municipal y metropolitana y propuestas que pretenden la integración y activación inter e intrazonal posible en corto, mediano y largo plazos.

- En el nivel municipal y metropolitano, se presentan esquemáticamente ciertos elementos para ser considerados como potenciadores de una articulación entre el Norte de la ciudad con el Municipio y el Valle de Aburrá, dentro de los cuales se asume éste punto espacial como articulador con el Norte del Valle de Aburrá. Ello es desencadenable en virtud de la existencia de los sistemas: de vías, circulación y transporte, del Metro y del Río Medellín y sus afluentes, siempre y cuando se asuma concertar a nivel de ciudad un gran proyecto de estructuración ambiental y de espacio público, y de provisión adecuada del equipamiento urbano referido a las dimensiones social, cultural, institucional, política y económica. Se reconocen como elementos potenciadores:
  - La posible proyección de las propuestas de este nivel dentro del Plan Estratégico de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.
  - La propuesta de Macroproyectos Urbanos dentro de la política de Ciudades y Ciudadanía.
  - Los procesos de transformación hacia un Sistema de Planeación Municipal, en discusión actualmente dentro del Concejo de Medellín.
  - Los diversos procesos de Planeación Zonal que se desarrollan en la ciudad, la construcción o consolidación de actores en su desarrollo y la gradual incorporación del concepto en las formulaciones de las instancias de planeación de la ciudad.
  - La posibilidad de compatibilizar este nivel con las acciones de Mi Río en recuperación de cuencas urbanas.



- La actual atención de inversiones sobre el Norte del Valle de Aburrá tanto a partir de los efectos del Metro como de las actividades recreativas potenciadas por el Parque de las Aguas, y desde antes por Comfama.
  - La posibilidad de convocatoria aumentada en los últimos años en la ciudad.
  - La existencia de áreas con un relativo grado de disponibilidad siempre que se medie adecuadamente en su negociación tanto con el sector público como privado y se concierte el acuerdo de las organizaciones ciudadanas. Entre éstas: Plaza de Ferias y lote colindante del barrio Hector Abad Gómez, Coliseo Aurelio Mejía, Terminal de Combustible, márgenes del Río, Parque de la Paz y, parcialmente, las cuencas urbanas que tejen las laderas.
- En relación la escala inter e intrazonal, teniendo en cuenta los elementos de articulación que se trabajan a nivel metropolitano, se propone una acción determinada para fortalecer los vínculos entre las Zonas Nororiental y Noroccidental, que permita entenderlas y asumirlas como componentes de un conjunto interactivo dentro de la estructura urbana y no escindidos como hasta el momento aparecen. Se tomán como elementos potenciables precisamente:
- Los corredores de acceso a las estaciones del Metro como posibles generadores de espacio público y de articulaciones socio-espaciales.
  - Los núcleos y centralidades zonales o de barrio actualmente existentes.
  - Los procesos de planeación zonal que adelantan los actores locales de la Noroccidental y de la Nororiental y su reconocimiento dentro de las nuevas visiones de la Consejería presidencial y su gradual interés por parte de miembros del Concejo y de otras entidades públicas de planeación.
  - El fortalecimiento o el estímulo a nuevas centralidades intrazonales a partir del interés expresado por actores locales.
  - El mejoramiento y ampliación de coberturas del equipamiento inter e intrazonal contando con la posibilidad de gestión del Municipio y la Consejería Presidencial para Antioquia.
  - Obviamente las dinámicas generadas por la existencia de las estaciones del Metro en las Zonas.
  - Las acciones encaminadas a orientar inversiones para mejorar la productividad y el empleo en las Zonas.
  - La construcción de un proyecto de intervención socio-espacial.

Este nivel en su escala intrazonal cubre algunas propuestas en el orden de calle y barrio, sobre los sectores directamente influenciados por las estaciones del Metro de Tricentenario y Acevedo. En la Estación Acevedo: Barrio Hector Abad en el costado occidental, y Barrio Andalucía en el costado oriental; y, en cuanto a la Estación Tricentenario: Barrio Palermo en el costado oriental y Tricentenario en el costado occidental.

A partir de la sistematización y el análisis de las potencialidades y restricciones que se detectaron en las Zonas, del trabajo de campo, la revisión bibliográfica y de un taller de trabajo con diferentes actores de la Zona, se enuncian más adelante los rasgos deseables en las propuestas identificadas por el estudio. La aplicación de la matriz FODA permitió hacer una lectura de las principales elementos restrictivos (amenazas y debilidades) y potencialidades (oportunidades y fortalezas) que tienen los sectores del estudio. Con base en lo anterior surgen entonces los lineamientos propositivos para el Programa de Articulación y Activación.

## **1. PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN MUNICIPAL-METROPOLITANA**

**E**n el proceso de desarrollo urbano de Medellín, el Norte se ha caracterizado por ser el lugar donde se asienta la mayor y más compleja problemática de la ciudad en términos sociales, políticos, económicos y espaciales. Por otro lado ambas Zonas, han sido espacios -tanto espacio-temporales como socio-culturales- relegados de las discusiones sobre el desarrollo y de propuestas urbanas realmente significativas para la ciudad. No han existido los espacios políticos donde sus actores tengan un papel de interlocución sobre el desarrollo de la ciudad y de sus Zonas en particular.

Las respuestas institucionales y comunitarias a sus problemáticas, ante las demandas y necesidades, son manejadas de manera puntual, descoordinada en la mayoría de las veces, y son consecuentes con la falta de integración al interior de las Zonas y de la ciudad, a muchos niveles. Lo que incorpora altos costos sociales al igual que económicos y en ocasiones aun ambientales. Ello se refleja en la actualidad, tanto en los enormes niveles de inequidad urbana, como en una desarticulación o incomunicación socio-espacial interna de las propias Zonas, en la ausencia de una relación interactiva entre ellas y de éstas con el resto del tejido urbano y metropolitano, en la sumatoria de esfuerzos no necesariamente confluyentes, baja formación integral del liderazgo

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

comunitario y escasa noción frente a la pertenencia a la unidad ciudad y frente a proyecciones estratégicas en las intervenciones.

A pesar de que en los últimos años se ha venido dando un proceso de cambio político en el cual las Zonas empiezan a tener un papel de participación más dinámico en la ubicación de sus problemáticas y en la búsqueda de respuestas a ellas --en parte desatado por la Constitución y localmente como respuesta a la agudización de la crisis urbana-- ello no ha sido suficiente para lograr la articulación requerida. En términos políticos, es un proceso que se ha venido adelantando, atravesado por momentos críticos y, en términos físico-espaciales, es ahora con la aparición del Sistema Metro cuando surge o se hace evidente la inquietud por lograr la interacción y comunicación urbana entre sus diversidades territoriales y poblacionales.

Siendo lo anterior preocupante, no lo es menos, la falta de visión estratégica que sobre Norte del Área Metropolitana se ha tenido, desconociéndole como una de las más importantes opciones territoriales para el desarrollo del conjunto metropolitano (si no, incluso, como **la opción más importante**). No hay actualmente una noción realmente incorporada de tal visión en la política, en la planeación ni en la actuación de las ciudades que conforman el Valle de Aburrá y se le deja “al libre albedrío” en su gradual conformación de sumatoria de enormes núcleos de viviendas carentes de una real noción de tejido de ciudad.

En tal sentido, a sabiendas de que con el tratamiento de los sectores relacionados con las estaciones del Metro en el Norte del Municipio de Medellín no se puede asumir la totalidad del jalonamiento del conjunto metropolitano hacia su Norte, sí se puede concebir a las Zonas Nororiental y Noroccidental desde una función articuladora, o de entrada y salida del Valle de Aburrá, tanto al Norte del Área Metropolitana, como al Noroccidente Colombiano y al Oriente Cercano. De dónde, es pensable entonces que ambas Zonas adquieren lo que podrían denominarse “situaciones geopolíticas urbano regionales convenientes”. Ambas en relación con el Norte -entrada de la Costa Atlántica-, la Nororiental en relación con el Oriente Cercano -entrada de Santafé de Bogotá- y la Noroccidental con el Noroccidente -entrada de Urabá-. Existe hoy, dentro del Municipio de Bello una mirada a un posible punto de comunicación con el Occidente, en las inmediaciones del Barrio París, colindante con el extremo Noroccidental del Municipio de Medellín, lo cual es un potencial aprovechable.

De ello se podría colegir que un manejo de proyectos urbanos significantes puede posicionar dichas ventajas de las Zonas frente a otras de menor claridad en tal sentido territorial potencial . Para no caer en una mirada ilusa, es

preciso decir que no se desconoce para nada el acumulado de desventajas de las Zonas y el que otras Zonas tengan ventajas comparativas urbanas en planos diferentes; en virtud por ejemplo, de su estratificación económica, de la inversión pública acumulada representada en mejores condiciones infraestructurales y calidad de vida y en la participación del capital privado en su desarrollo, al igual que en lo relativo al clima de seguridad y convivencia, a las condiciones ambientales, al tejido y espacio urbano y a los vínculos con los centros pujantes de las ciudades que conforman el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, etc.. Sin embargo, el Norte debe ser recuperado hoy desde la visión estratégica de la planeación de la ciudad, por ser este una de las opciones reales para el desarrollo espacial y territorial del Valle.

Es así como se hace imaginable una intervención de carácter metropolitano referida al Espacio Público y Cultural, al igual que intervenciones en el tejido vial y en el sistema de transporte para favorecer un posicionamiento cultural y productivo del Norte de la Ciudad y del Área Metropolitana.

#### • **Objetivo**

Lograr que, en virtud de la sinergia generada por los proyectos del Metro, del Plan Vial y el Río, el tratamiento articulador entre las Zonas Nororiental y Noroccidental, se conciba dentro de un enfoque estructurante del Norte de la Ciudad de Medellín al igual que del Norte del Valle; de manera tal que se logre crear un tejido urbano en términos de intensificar sus vínculos físico-espaciales, ambientales, socio-culturales y económicos. Es de allí que se desprenden como sus componentes:

- La estructuración y comunicación a partir de la vialidad, circulación y transporte,
- La estructuración ambiental desde el Río y sus afluentes,
- La estructuración del espacio público metropolitano y,
- El fortalecimiento del equipamiento colectivo urbano y metropolitano en lo social, cultural, institucional, político y económico.

#### • **Objetivos Específicos**

- Contribuir a generar procesos reales de desarrollo urbano en el Norte de Medellín, aprovechando los beneficios que puede generar el Sistema Metro en el contexto de una noción metropolitana de centralidades de diverso orden.

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

- Contribuir a cualificar la calidad urbana y la interacción del Norte, en general, dentro de la ciudad de Medellín, en la perspectiva de configurar en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá su concepto de corredor urbano, señalado además dentro de la Política Urbana del país: Ciudades y Ciudadanía.
- Articular la propuesta al Plan Estratégico de Medellín y el Área Metropolitana.
- Articular la propuesta a los procesos de Planeación zonal que se adelantan en la ciudad.

A continuación se enuncian las principales líneas para la acción dentro del nivel municipal y metropolitano, a saber:

- Intervención en el ámbito de las centralidades metropolitanas para relacionar: Norte, espacio público y ciudad.
- Intervención en el ámbito ambiental: estructuración del espacio público y ambiental del Norte.

### **1.1. CONTRIBUCIÓN A LA CENTRALIDAD NORTE DEL VALLE DE ABURRÁ**

Para un mayor aprovechamiento de la vinculación física que brinda la obra del Metro y la transformación vial del Norte y pensando en una propuesta de articulación socio-cultural entre la Zona Nororiental y Noroccidental y de ésta dentro de la ciudad de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá se debe crear a mediano plazo un espacio "Centro" que cumpla la función de Núcleo de Vida de carácter para el Norte Metropolitano, que se constituya en un lugar de significancia mayor de activación del Norte y las Zonas y de los corredores existentes y propuestos. Este sería un lugar que no sólo buscaría aportar a suplir las principales carencias que en materia de oportunidades en el Norte, sino al desarrollo y a las expresiones de la cultura, la educación y la recreación, y a la ampliación de servicios del estado (como salud, gestión y trámites, financiación) que se constituya en un espacio para la integración y convivencia ciudadanas, sobre la base de los acuerdos sociales necesarios.

Es decir, que sea un gran Centro cultural, formativo y educativo, lúdico y recreativo, que propicie la articulación de las Zonas dentro de una nueva dimensión de su pertenencia vital en lo metropolitano; aportando a fortalecer su significancia dentro del conjunto metropolitano. Su función propenderá,

más que hacia la mera descentralización de funciones y servicios, o desconcentración del Centro de la Ciudad, a estimular la **descentración del desarrollo territorial**, sobre la base de **crear la calidad de ciudad desde todas sus partes**, de crear dinámicas propias y estimular interdependencias, mas no las dependencias unidireccionales<sup>32</sup> entre los territorios que conforman la unidad ciudad.

Se propone localizar un **Centro del Norte Metropolitano** en los terrenos e instalaciones de la actual Plaza de Ferias, del Coliseo Aurelio Mejía y de la Planta de Tratamiento de Basuras -conexa-, por ser éste **un espacio que se podría redireccionar en su función urbana y recuperar para una noción más contemporánea de las necesidades de confluencia citadina a dicho lugar**<sup>33</sup>.

Es preciso vislumbrar que por allí pasará directamente el puente vehicular propuesto por la obra vial que afectará el sector y que su localización es clave por la cercanía al viaducto del Tren Metropolitano al encontrarse entre las estaciones Tricentenario y Acevedo. El diseño actual de las obras viales que afectan el Norte del Municipio contempla dos puentes vehiculares que conectan físicamente la Zona Nororiental con la Zona Noroccidental: En los sectores de Palermo-Tricentenario y de Andalucía-Plaza de Ferias. Este es un proyecto de vinculación física que por sí sólo no garantiza una articulación socio-espacial de las dos Zonas.

En tal sentido, el proyecto debe pensarse tanto como "Centro" que sirve a nivel metropolitano por lo expuesto anteriormente y por la facilidad que representa para ello su situación de cercanía a las estaciones del Metro y a los intercambios viales regionales; al igual que como un punto de activación de los corredores de los sectores aledaños a las estaciones del Metro, aportando razones para su activación y confluencia de los habitantes de esta Zonas al buscar su participación, tanto como oferentes al igual que como beneficiarios y usuarios de las ofertas culturales, educativas, productivas y recreativas, y en

---

<sup>32</sup> Típico de la estructura centralizada. Al respecto ver concepto de descentrar en: "Región y País: Sujetos Flexibles Del Conocimiento Integral", Echeverría R., María Clara et al., en la Misión Regional de Ciencia y Tecnología del Noroccidente. En "Ciencias y Regiones, La Construcción de un País - Misiones Regionales de Ciencia y Tecnología". Ed. Colciencias 1994. Bogotá.

<sup>33</sup> La existencia de la función de ferias de ganado correspondió a un momento de la vida de la ciudad en la cual dicho hecho tenía una significancia importante. Hoy por hoy, ante la venta de ésta, lo propio es reconocer una función contemporánea que la mantenga con vitalidad en el Norte de la ciudad.

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

los servicios cerca de sus lugares de vivienda, desplazándose hacia ellos peatonalmente.

El Centro debe concebirse como un conjunto integrado, con facilidades de acceso no sólo vial y sino peatonal -en función de la naturaleza poblacional de las Zonas que articula inmediatamente-, y desarrollado a partir de un muy cualificado diseño urbanístico, paisajístico, ambiental y arquitectónico, que parta de las potencialidades que posee la Zona: en lo urbanístico es un globo de terreno bastante integrado (sin mayores rupturas) y localizado centralmente sobre unas potencialidades de desarrollo vial y de tejido urbano; en los paisajístico y ambiental cuenta con la arborización existente y la posibilidad de recuperación de las quebradas y del Río; en lo arquitectónico plantea pistas de recuperación de la historia desde la forma circular de la misma plaza de ferias.

El carácter metropolitano de la propuesta reside en el hecho de que en el Área Metropolitana el corredor a lo largo del Río ha propiciado la ubicación, inconexa en muchos de los casos, de diversos espacios y actividades con dicho carácter, como: Universidades y Centros Educativos (EAFIT, INEM José Félix Restrepo, Politécnico Jaime Isaza Cadavid, Universidad Nacional de Colombia, Universidad de Antioquia, SENA), Centros lúdico-recreativo-culturales (Cerro Nutibara, Palacio de Exposiciones, Teatro Metropolitano), Centros de Servicios Estatales (Centro Administrativo la Alpujarra y Empresas Departamentales de Antioquia, Empresas Públicas de Medellín), Centros de servicios ciudadanos (Plaza Minorista, Terminal de Transporte, etc.) y Centros industriales varios. Tales espacios poco a poco le han venido dando al corredor multimodal del Río y su contexto cercano un carácter de eje metropolitano. Asimismo reside en el aprovechamiento del Norte como punto articulador Norte-Norte, Oriente-Norte y Occidente-Norte, que se deriva de los actuales proyectos viales de la ciudad y de su posición geográfica dentro del mismo.

La construcción del Metro brinda la posibilidad de intensificar la articulación de muchos de los municipios del Valle de Aburrá a dichos lugares, al mejorar su accesibilidad. De otro lado, el Metro aporta significativamente, **si así se le trata**, a la consolidación del Corredor del Río como eje estructurante de la ciudad y del Área Metropolitana, a lo largo del cual el tratamiento de y en cada Zona y Sector aporte espacios y actividades de carácter para la Norte Metropolitano. Con ello se facilitaría tanto la descentralización de actividades, como la generación de nuevas centralidades o subcentralidades; éstas no sólo desde el enfoque desconcentrador del centro de la ciudad (o de las ciudades) sino generador de nuevos centros de gravitación en centralidades en las cuales intencionadamente se construya cualitativamente la noción espacial y social de ciudad. Ello aportará al desarrollo de las potencialidades propias de las

diferentes zonas y sectores de la ciudad y, a partir de ello, a crear circunstancias favorables que permitan la interacción y articulación físico-espacial y socio-cultural de la ciudad y el Área.

En esta medida al Norte del Municipio, se le debe reconocer su significativa y real participación dentro del proceso económico y socio-cultural urbano, que debe ser visto como aportante al "eje estructurante del Valle de Aburrá", a partir de la legitimación de su presencia cultural en el territorio urbano y del desarrollo en su espacio de actividades de pertinencia socio-espacial de carácter municipal y metropolitano que le permitan interactuar en este contexto.

### • **Resultados Esperados**

- Compromiso de todos los actores, públicos, comunitarios y privados, en la concertación, aprobación y gestión de recursos para el desarrollo del proyecto en mención y para el desarrollo del proceso social, cultural y económico que del mismo se deriva.
- Articulación del Proyecto dentro Plan Estratégico para Medellín y el Área Metropolitana.
- Realización de un Centro Metropolitano de Cultura, Educación y Fomación, Recreación, Producción y Comercio Asociados al mismo, en las instalaciones que desocupará próximamente la Plaza de Ferias, y destinación para el efecto, asimismo, del Coliseo Aurelio Mejía y de la planta de tratamiento de basuras contigua a la Feria.
- Diseño y construcción del tejido y la vialidad peatonal y vehicular adecuados a los requerimientos del proyecto.
- Diseño e implementación del manejo urbanístico, ambiental y paisajístico del proyecto y fortalecimiento y dotación de la infraestructura y el equipamiento necesarios para el mismo.
- Desarrollo de los procesos sociales requeridos y de los compromisos y procesos de capacitación y fortalecimiento institucional de las entidades que actuarán en el contenido social, pedagógico y político del este Centro de Vida Ciudadana en su articulación de la Ciudad con el Norte.
- Desarrollo de un plan que concrete el proceso educativo y formativo y las potenciales ofertas de oportunidades productivas y de empleo en la perspectiva de interrelacionar educación, producción y empleo que beneficie la capacidad económica de las localidades aquí involucradas.

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia



- Desarrollo de un plan que concrete la propuesta cultural y educativa en relación con la ampliación de las oportunidades de acción organizada de los grupos culturales, artísticos y creativos del Norte del Valle para articularlos tanto como receptores de los beneficios formativos, al igual que como actores del desarrollo de propuestas artísticas bajo la utilización de la más moderna tecnología para la expresión creativa. Pensando en grande un nodo en el Norte para, por ejemplo, la confluencia de actores en torno a vídeo shows de carácter masivo y producción técnica en torno a ello... etc. que permitan un programa educativo y productivo a su alrededor para la ciudad
- Ver numerales conexos: 2.2.1., referido a la relación inter e intra zonal; y 2.4., referido a lo socio-cultural).

## 1.2. ESTRUCTURACIÓN AMBIENTAL Y DEL ESPACIO PÚBLICO DEL NORTE

Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá viven hoy un momento clave para redefinir las relaciones de la política pública y la planeación con dos ejes estructurantes de su desarrollo físico-espacial: **el Espacio Público y el Ambiente Urbanos**. No en vano han sido estos dos de los temas que logran desde su comienzo un alto grado de legitimidad dentro de los procesos que se adelantan a propósito de los prediagnósticos del Plan Estratégico de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Parece perogrullada referirse a las **escasas nociones que ha tenido el desarrollo de nuestras ciudades en cuanto a la de estructuración de su espacialidad pública**, más escasas aún en el orden metropolitano y mucho más precarias las que se refieren al Norte del Municipio. Es igualmente verdad de perogrullo cuando nos referimos a la **ausencia de conciencia sobre la estructuración ambiental urbana**, en lo cual la calidad de su manejo presenta el mismo símil en sus escalas de Municipio, Área Metropolitana y Zonas, siendo las áreas urbanas populares del Noroccidente, Nororiente, Centroriente y Centroccidente las más precariamente tratadas.

Los problemas de degradación ambiental del Municipio son inminentes, y para nadie es desconocida la gravedad de la situación relacionada con sus laderas y cuencas urbanizadas. Asimismo, es evidente la situación de escasez de espacio con opciones recreativas no convencionales (y aún

convencionales), la alta densidad de la ciudad en relación con sus espacios lúdico recreativos, agravada significativa o dramáticamente en el Norte de la ciudad.

Ello, por lo demás, se combina con las inadecuadas oportunidades culturales, pedagógicas y laborales para la población y particularmente para su juventud, lo cual contribuye a crear un clima urbano limitante de su desarrollo y en gran medida agresivo para la ciudadanía. Es decir, la ciudad en lugar de propiciarse como lugar educante, en cierto sentido, frente al manejo de su espacialidad pública y ambiental, tiene hoy un carácter deseducante.

Si nos ubicamos en el eje conceptual de la construcción de **“Ciudad Educadora”**, es inminente la necesidad que tiene el Área Metropolitana de adelantar un proceso de concertación, **real**, entre todos los actores de la ciudad por una gran intervención en materia de la estructuración de su Espacio Público y de su Ambiente. Siendo estos elementos centrales sobre los cuales la **Ciudad Educadora** pueda reposar gran parte de su proyecto pedagógico ciudadano<sup>34</sup>.

Hoy por hoy, es absolutamente indispensable y además estratégico plantearse un proyecto de estructuración, no sólo en ambos planos sino con un tratamiento integrado, para los cual se detectaron las siguientes potencialidades posibilitadoras del mismo:

- La formulación de ambos temas como claves de trabajo del Plan Estratégico.
- El interés demostrado por el Ministerio de Desarrollo sobre el tema de estructuración del espacio público.
- El interés del Instituto Mi Río y la conscientización que gradualmente se gana.
- La existencia de áreas urbanas disponibles o con perspectivas de ser reorientadas hacia tales destinaciones.
- La existencia de dinámicas ambientales importantes en la ciudad y el Área Metropolitana.

---

<sup>34</sup> Los otros seguros, a nuestro entender, estarían en los frentes de **seguridad y convivencia ciudadanas; gobernabilidad, territorialidad y democracia urbanas; y, competitividad, mejoramiento productivo y cualificación del empleo**, sin agotar otras múltiples problemáticas que son centrales y tendrían proyectos en desarrollo.

- La existencia y puesta en marcha del Sistema del Metro como eje de alta significancia para la estructuración del espacio público y ambiental en su relación con el Río y las cuencas urbanas.
- **Objetivo**
- Estructurar el espacio público y ambiental del Norte del Valle de Aburrá, sobre la base de los corredores del Metro, del Río y de las cuencas urbanas, con fundamentos en un proyecto socio-cultural desarrollado con la ciudadanía.
- **Objetivos específicos**
  - Lograr la concertación de los Actores Urbanos para la destinación de sus esfuerzos y de recursos Públicos y Privados a proyectos de carácter público y ambiental.
  - Articular el proyecto a las propuestas ambientales referidas a los parques urbanos (Pan de Azúcar, Picacho, El Volador entre otros) como opciones de recreación ambiental y de administración ciudadana.
- **Descripción de la propuesta**

Se propone, a partir de una afinidad con la propuesta anterior, configurar dos ámbitos estructurantes de las intervenciones futuras en el Norte de la Ciudad, con el fin de que todas las acciones públicas, privadas y comunitarias confluyan en el propósito de conformar el sentido de **corredores de espacio público y ambientales**.

Así, el Centro Metropolitano antes propuesto, será uno de los puntos para el efecto, el cual se ve estrechamente articulado al fortalecimiento del manejo ambiental y de tejido circulable a partir de las cuencas existentes en el Norte de la ciudad (parte de estas propuestas en la escala de Zona y Sectores Urbanos aparece en los numerales siguientes), a la continuación comprometida de las intervenciones para configurar ambientalmente el Parque de la Paz y de la recuperación de un área urbana de alta potencialidad para que sea manejada ambientalmente desde un proyecto de espacio público, cual es la Terminal de Combustibles. Su cambio de uso y destinación para el efecto debe manejarse mediante el diálogo con los implicados, con el fin de comprometer los actores adecuados en la construcción de la ciudad que deseamos.

Es necesario iniciar desde hoy, y en conjunción con el Plan Estratégico de Medellín y el I Área Metropolitana, las gestiones y concertaciones requeridas

para lograr que las grandes empresas petroleras se vinculen al desarrollo de la ciudad mediante la destinación de las Áreas ocupadas por la terminal de combustibles. Pensar hoy en la restitución a la ciudad y por ende a la ciudadanía de los terrenos que hoy ocupan los tanques de combustible aledaños al barrio Tricentenario (que constituyen una amenaza permanente de conflagración no solo para esta urbanización sino para un vasto territorio) es una meta, además de estratégica, contemporánea y realmente alternativa para la ciudad en materia tanto ambiental como social. Ambiental en tanto de un lado elimina no solo el riesgo real<sup>35</sup> sino el efecto sico-social de la población de la ciudad en relación con el temor que la destinación actual le provoca. Es decir elimina no sólo un factor de riesgo sino un factor de miedo en una sociedad que ya sufre de suficientes temores. Asimismo es ambiental en tanto permitiría, no sólo alejar un factor perturbante ambientalmente en cuanto a la calidad urbanística y ambiental sino dotar a la ciudad de un continuo recreativo ambiental-urbano estratégicamente situado para unas de las Áreas del Valle más problematizadas.

Pero, por lo demás, tal concertación sería un aporte social y político, al constituirse en una evidencia sobre lo posible, en tanto demostraría unas nuevas formas de relación entre los actores de nuestra sociedad habilitando el encuentro sobre intereses comunes en beneficio de las condiciones de habitabilidad y ambientales de nuestras ciudades. Lograría, una enorme contribución de las empresas petroleras al desarrollo de la segunda ciudad que les beneficia en Colombia en virtud de su descomunal consumo energético.

Pensar en la restitución a la ciudadanía de la Plaza de Ferias, la planta de tratamiento y de los tanques de combustibles es pensar en un gran corredor longitudinal que conjuntamente con el rescate paisajístico y ambiental del Río de su rivera oriental y de las cuencas urbanizadas de las quebradas, se constituyen en un proyecto ambiental estratégico, cuyo objetivo fundamental es restituirle el Norte en general a la ciudad de Medellín y el Área Metropolitana y contribuir a la formulación de una propuesta de desarrollo urbano en Áreas densamente pobladas con una muy bajo nivel en la calidad de su espacio urbano y en la calidad de vida para sus habitantes. (Ver ficha correspondiente).

## • Resultados Esperados

<sup>35</sup> Vale decir que a pesar de las innumerables medidas de seguridad, que garantizan sus administradores, no tiene sentido mantener un hecho tan riesgoso en un territorio tan densamente poblado, si está en manos de la administración, del Estado y de la sociedad encontrar otra alternativa. Es decir: **es evitable el riesgo, por lo tanto hay que evitarlo.**

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

- Compromiso de todos los actores -públicos, comunitarios y privados, en la concertación, aprobación y gestión de recursos para el desarrollo del proyecto en mención y para el desarrollo del proceso social, cultural y económico que del mismo se deriva. Particular atención habría que darse para comprometer tanto a la empresas de petróleo como a Planeación Metropolitana, Área Metropolitana y Mi Río.
- Articulación del Proyecto dentro Plan Estratégico para Medellín y el Área Metropolitana.
- Realización e Implementación de un Proyecto Ambiental y de Espacio Público para intervenir los terrenos de la Terminal de Combustibles y los corredores ambientales urbanos del Río y de las Quebradas, con una perspectiva de nueva recreación urbano-ambiental del Área Metropolitana.
- Diseño y construcción del tejido entre las diversas corredores ambientales, los espacios públicos comunitarios de barrio, zona y ciudad y la vialidad peatonal.
- Diseño e implementación del manejo urbanístico, ambiental y paisajístico del proyecto y fortalecimiento o dotación de la infraestructura y el equipamiento necesarios para el mismo.
- Desarrollo de los procesos sociales requeridos y de los compromisos y procesos de capacitación y fortalecimiento institucional de las entidades que actuarán en el contenido social, pedagógico y político del este Corredor de Espacio Público y Ambiental.

## **2. PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN INTER E INTRAZONAL**

La ciudad como hecho social, debe pensarse y construirse desde su posibilidad de interrelación ciudadana y de reafirmación de su esencia como entidad social. La ciudad como ese conjunto, por esencia heterogéneo y parcialmente indescifrable y vivo, es respuesta y resultado de los impulsos y necesidades no sólo materiales sino también culturales, sensibles, emocionales, intelectuales y espirituales del ser humano y sus grupos. Como hecho colectivo es preciso reconocer y asumir tanto los puntos potenciales de vida, de confluencia y de encuentro como aquellas barreras de violencia, de disolución y de polarización, que determinan tanto la integración y la segregación social; para abordarlos desde el propósito de una creación colectivizable que asuma por igual la heterogeneidad, la comunalidad, la conciliación y el conflicto como puntos de trabajo en pro del desarrollo.

En este sentido, es esencial desentrañar los diversos elementos identitarios de los sujetos tejen y conforman la ciudad, y que la debilitan o fortalecen en sus interrelaciones. En ella se debe posibilitar la relación y a su vez la expresión de la autonomía y particularidad entre los seres, grupos, actividades y espacios que la conforman y pensar espacios para ciudadanos que requieren múltiples niveles de independencia y sociabilidad. Las intenciones de los individuos y grupos deben estimularse para que sean explicitadas, establecidas, determinadas y delimitadas, pero también para que puedan ser "comunicadas" entre sí, posibilitando no sólo un desarrollo endógeno sino exógeno a partir del intercambio social que se requiere para conformar sociedad.

Para tejer ciudad, los conceptos de núcleos y corredores sobrepasan los límites de lo físico-espacial y llegan a entenderse como hechos sociales y de consolidación ciudadana. Se entiende entonces por núcleos, esos lugares que irradian con mayor fuerza, vida ciudadana a su alrededor, son referentes o nodos dentro del tejido urbano, reconocidos por la colectividad y concentradores de actividades brindadas para las necesidades físicas y espirituales del hombre, polos de atracción que marcan dinámicas dentro de la estructura urbana, creados paulatinamente o implantados, con la finalidad de hacer ciudad.

Se entiende igualmente por corredores, aunque la palabra parezca insuficiente para lo que el concepto encierra, los elementos encargados de comunicar esos núcleos, no solamente posibilitando recorridos físicos como conectores, sino planteando recorridos atractivos que permiten un uso y disfrute de los lugares que básicamente tienen como función vincular y una axialidad o radialidad de los efectos de los centros dinámicos que cumplen un papel esencialmente comunicante. Son vinculantes de los elementos que dentro del tejido urbano laten con mayor fuerza.

**La comunidad y las diferentes entidades que intervienen en el sector, deben construir colectivamente el concepto sobre el proyecto de ciudad, que se tiene, se desea y se hace posible.** Es preciso comprender la estructura urbana como articulado de lo heterogéneo, que posibilita no sólo vínculos físicos, sino recorridos y asociaciones e interacciones sociales, culturales y políticas; donde cada elemento o cada evento aporte algo importante a cada nodo y al intercambio de un nodo a otro, de un centro a otro. Para construir el proyecto colectivo de ciudad, es indispensable encontrar los elementos que hacen parte de memoria y el imaginario colectivo, pues son ellos los que garantizan un real significado para la población. Quien tiene identidad

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

es consciente referencial de su pasado, es consciente activo de su presente y es consciente propositivo de un futuro que quiere lograr.

En las dos Zonas que componen el Norte de Medellín se asientan aproximadamente 834.859 personas<sup>36</sup> que corresponden al 45.35% del total de habitantes de la ciudad de Medellín y al 32.70% del Área Metropolitana. configurándose cada una de las Zonas, por si sola, al igual que la integración de ambas como Norte del Municipio, conjuntamente, en los conglomerados humanos mas grandes tanto del Municipio Medellín como del Área Metropolitana; aún si las comparamos con los otros del Municipios más grandes y urbanizados del Valle de Aburrá: Bello e Itagüí. Y es allí, precisamente, donde se encuentran los rangos de población con menores ingresos de la ciudad, siendo más crítico el problema en la Zona Nororiental; al igual que donde se expresa notablemente la carencia de áreas recreativas, culturales, la pobreza del espacio público, la ausencia de un equipamiento mínimamente proporcional, como ya se ha reiterado. Es igualmente notorio el insuficiente y precario espacio que caracteriza las viviendas y su entorno en la mayoría de los barrios, asimismo presentando mayor agudeza en la Nororiental.

---

<sup>36</sup> Datos de .....

**Cuadro No.35 - COMPARACIÓN DE POBLACIÓN DE LAS ZONAS FRENTE A OTRAS DE MEDELLÍN Y A LOS MUNICIPIOS MÁS POBLADOS DEL VALLE DE ABURRÁ**

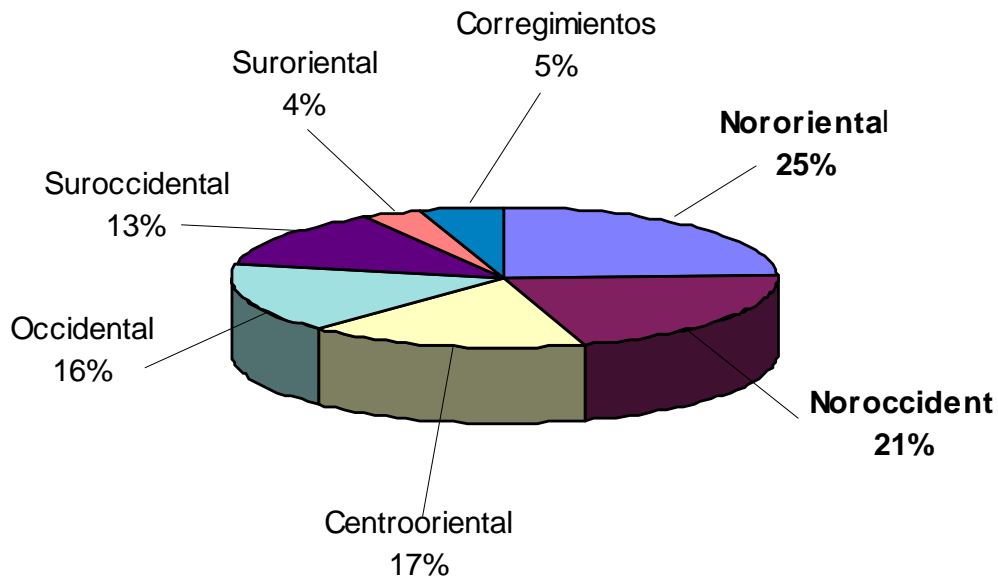
<b>ZONA</b>	<b>Población</b>	<b>% sobre Med.</b>	<b>% sobre Área Metrop</b>
Nororiental	451.964	24.55%	17.70%
Noroccidental	382.895	20.80%	15.00%
<b>Subtotal ambas Zonas</b>	<b>834.859</b>	<b>45.35%</b>	<b>32.70%</b>
Centroriental	307.322	16.69%	12.04%
Occidental	299.918	16.29%	11.75%
Suroccidental	238.256	12.94%	9.33%
Suroriental	69.620	3.79%	2.72%
Corregimientos	91.000	4.94%	3.56%
<b>Subtotal otras Zonas</b>	<b>1'006.116</b>	<b>54.65%</b>	<b>39.40%</b>
<b>Medellín</b>	<b>1'840.975</b>	<b>100 %</b>	<b>72.13%</b>
<b>Área Metropolitana</b>	<b>2'552.078</b>	<b>138.62%</b>	<b>100 %</b>
Bello	292.074	15.86%	11.44%
Itagüí	189.765	10.30%	7.43%
Envigado	126.774	6.88%	4.96%
Sabaneta	28.718	1.55%	1.12%
<b>Subtotal cuatro Mpios</b>	<b>637.331</b>	<b>34.61%</b>	<b>24.97%</b>

Datos tomados de los "Macroindicadores del Municipio de Medellín de Planeación Metropolitana", basados en el Censo de Octubre de 1993.

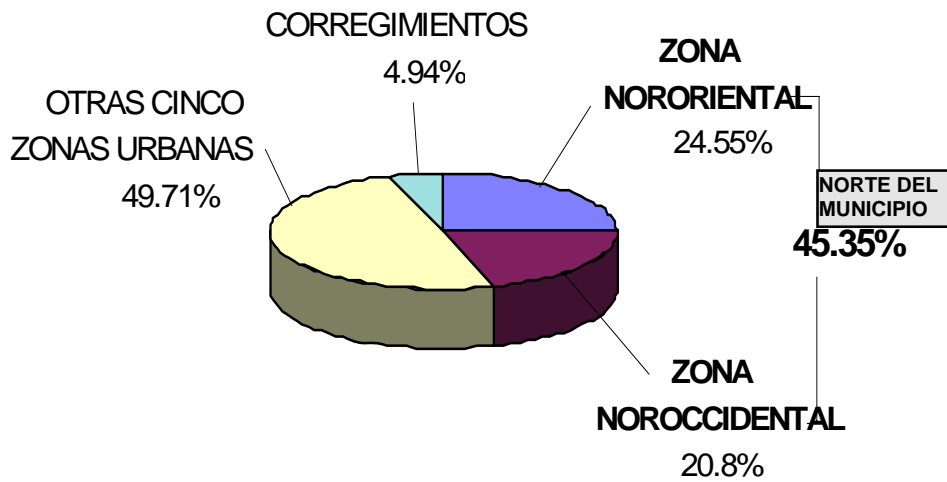
Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia





**Comparación de población de ambas Zonas con el resto de zonas urbanas y corregimientos del Municipio de Medellín**



Las condiciones ambientales y paisajísticas del Río Medellín y sus afluentes, caracterizadas por la falta de intervención y manejo, tanto urbanístico como de entorno natural y de ambiente local, al igual que por la agresión de las estructuras urbanas sobre éstos (casos de retiros de quebradas ocupados por construcciones o del Río "enriado" y ahora invadido por el Metro) apenas ahora parecen estar siendo avizorados desde perspectivas más integrales, que superen su manejo como un conducto de evacuación de desechos o como eje vial y funcional, al igual que la mera mirada al asunto de recuperación química del agua. Este, al menos formulativamente, aparece hoy convertido en un tema de intervención integral y estratégica a corto, mediano y largo plazo.

El problema del transporte público en el Norte, en general, se constituye en uno de los elementos más importantes para medir la baja calidad de vida urbana de estos sectores de la población, en virtud de: la frecuencia, la calidad de los medios de transporte, los costos, el tiempo gastado para recorrer una distancia, la inseguridad, etc.

El Tren Metropolitano, de reconocidos méritos como medio de transporte masivo, beneficia muy poco a gran parte de la segunda Zona más poblada de la ciudades, la Noroccidental, sobre todo a su parte alta, a igualmente a las pariferias de la Zona Nororiental; debido ello tanto a su diseño como a que las rutas de buses no han sido incorporadas al SIT -por dificultades en la negociación con transportadores- y hoy siguen las rutas habituales sin alimentar el Metro.

En la Zona Noroccidental el sector popular por encima de la barrera de la autopista más beneficiado, relativamente, sería el de la Comuna 5, Castilla, en su parte baja. De igual modo, en la Zona Nororiental, los sectores más beneficiados son las partes bajas de la Comuna 2, Manrique, y de la 4, Aranjuez, en virtud de su cercanía a las Estaciones de Acevedo y Tricentenario. Ello les posibilita usar directamente el Sistema del Metro como único medio, incidiendo directamente en la disminución de los costos del Transporte y en un gran aumento del tiempo libre.

El Norte en general se ha caracterizado por su desarticulación en el tejido urbano. De hecho, la Zonas Nororiental y Noroccidental se han mantenido barreras físicas entre ellas, hasta la actualidad manejadas como insalvables, por: el Río Medellín, la Autopista Norte, la Vía Regional, la carrera 65. Barrera que por lo demás (con cierto orgullo desarrollista) lleva el nombre de Corredor Multimodal, constituyéndose es un obstáculo físico que debe ser asumido por cualquier programa de integración y activación de las Zonas. Tal barrera se

constituye igualmente en una gran limitante para lograr una demanda masiva del las Zonas sobre el Metro, siendo ello más agudo en la Zona Noroccidental.

En este nivel de propuestas se hará énfasis sobre la articulación y activación de los corredores y núcleos que reciben (o pueden ejercer) una influencia más inmediata de las estaciones del Metro. Las propuestas buscan articular las diferentes dimensiones que se trabajarán en el desarrollo del proyecto: espacial, ambiental, socio-cultural y económica, desde un enfoque integral.

(Estas propuestas llevan anexas unas fichas síntesis, gráficas y fotográficas).

- **Objetivo**

- Activar los Núcleos y Corredores existentes y los por desarrollar, para contribuir a la articulación socio-espacial de las Zonas Nororiental y Noroccidental, tanto a su interior, como entre ambas y del Norte con el resto de la ciudad y del Área Metropolitana, mediante el aprovechamiento de las potencialidades de desarrollo urbano que genera el Sistema Metro.

- **Objetivos específicos**

- Estimular la formulación de propuestas desde las diferentes dimensiones que propendan por la interacción socio-cultural y espacial de las Zonas
- Contribuir a la inauguración de una nueva espacialidad urbana en la idea de que las estaciones del Metro en el área de estudio se revierta como potencialidad para el desarrollo urbano del Norte y sus Zonas.

- **Resultados esperados**

- La realización de los acuerdos interinstitucionales y entre los sectores público, privado y comunitario que propicien acciones integrales y estratégicas.
- La coordinación interinstitucional requerida para viabilizar las propuestas tanto en los planes, en el orden técnico y social y a través de su articulación en la programación de la inversión.
- La superación de las actuales barreras físicas y sociales que existen entre las Zonas Nororiental y Noroccidental tejiendo conectibilidad entre ellas y atractores para su activación.

- El aprovechamiento y compromiso de la Gerencia del Metro para aprovechar las obras complementarias del Sistema Metro para contribuir a la integración socio-espacial entre ambas Zonas.

### • Descripción de la Propuesta

Apenas de manera general se describe el punto, pues en los numerales siguientes se exponen sus diversos componentes propositivos para la activación y articulación socio-espacial y económico. Este será pues un Marco general de las propuestas específicas en cada ámbito de intervención.

La propuesta general de activación y articulación de corredores y Núcleos en la Zona Norte a partir de las estaciones del Metro, parte de la siguiente premisa: **el Metro y sus Estaciones son una oportunidad para articular un sistema coherente de espacio público y ambiental en cada entorno de las estaciones al interior de cada sector.**

Para el tratamiento de cada estación se debe estudiar su **integración al entorno**, para lo cual es inminente la necesidad de identificar distintos centros en su área de influencia, así como las relaciones peatonales y de transporte público, con el fin de vincularse coherentemente con los espacios urbanos que afecta y lograr hacer posible la creación de ciudad, con espacios socialmente integrados y socialmente usados y convalidados.

Las estaciones con su capacidad de generar una significativa confluencia de población deben propiciar la creación de espacios públicos inmediatos y reglamentar usos y densidades bajo condiciones referidas tanto a los requerimientos del desarrollo de los habitantes de los sectores que toca, como dentro de una política integral a nivel metropolitano.

Los corredores, senderos o calles que mantienen aun una dimensión humana, recuperables, transitables, caminables, a corto plazo, son los facilitadores del acceso al Metro y a los espacios que con este o a través de este se generen en la Zona y en el resto del Valle de Aburrá.

Los corredores existentes aledaños a las estaciones del Metro deben aprovecharse al máximo como generadores de desarrollo urbano en particular, y de desarrollo en general. Es preciso buscar una intervención intencionada a través de la generación, manejo y apropiación del espacio público, del uso social que se haga de este; de la regulación y uso social sobre mejoramiento y

valorización de la propiedad pública y privada; de la transformación del mercado de la propiedad; y de la incidencia en los cambios en el uso del suelo (ver ficha correspondiente).

Para definir una propuesta que se aproxime al principio básico **de dotar de un territorio a las estaciones y de convertirse éstas en “lugares urbanos”** para los habitantes del Norte, se hace necesario considerar diferentes ámbitos y dimensiones de intervención en lo zonal: Peatonal, Territorial, Ambiental, Socio-cultural, Vehicular, del Hábitat y Económico.

Por principio la propuesta de intervención urbana busca privilegiar la población próxima a las estaciones, al viandante y a aquellos que tienen mayor relación temporal y espacial con sus entornos, por encima del usuario lejano y circunstancial. De hecho, fue a partir de límites determinados por la accesibilidad peatonal y en la medida que se localizaron los lugares de procedencia de los usuarios, que se consideró el área de influencia a las estaciones como el área de presente estudio, siendo éste el territorio propio de cada estación.

A continuación se enuncian los principales componentes de las intervenciones en el orden inter e intrazonal, a saber:

- En lo peatonal: corredores peatonales
- En lo territorial:
  - Espacio y centralidades
  - Zonalidad y territorialidades intraurbanas
- En lo ambiental:
  - Corredores ambientales
  - Integración comunitaria en la recuperación ecológica, paisajística y ambiental de cuencas
- En lo socio-cultural: centralidades e integración
- En lo vehicular: integración vial y de transporte
- En lo habitacional:
  - Mitigación de impactos de planes viales y del sistema metro y mejoramiento de asentamientos, prevención de riesgos y densificación
- En lo económico:
  - Activación territorial; hacia el ordenamiento territorial.
  - Incidencia en el ingreso, el empleo, actividad productiva y la oferta de servicios y oportunidades.
  - Investigación y Estudios sobre:
    - Capacidad tecnológica empresarial.

- Abastecimiento de mercados.
- Estudio de plusvalía por usos y usos potenciales
- Estudio de mercado presente y futuro del Norte

## 2.1. INTERVENCIÓN EN EL ÁMBITO PEATONAL: CORREDORES PEATONALES

La mirada peatonalizada es la vivencia cotidiana más real de los habitantes sobre su espacio urbano. Si bien las ciudades contemporáneas, en virtud de su tamaño y crecimiento se han visto resumidas en la sumatoria de tramas viales y estructurales, no son éstas desde las cuales se construyen los lugares, las memorias y los sueños de lo urbano. En tal sentido, la propuesta espacial peatonal adquiere hoy por hoy un carácter más significativo de lo que podría imaginarse, precisamente en espacios urbanos como los nuestros, ya transformados, y en gran medida determinados, por la vialidad y sus estructura dominante desde lo vehicular.

No es pues un problema elemental de cualificar técnicamente senderos o simple como de mejorar accesos y aceras. Se trata de **construir desde la perspectiva del caminante, de quien habita los sitios, la noción de lugar: con significado, memoria y futuro, de construir desde la perspectiva del lugar su razón de ser, su misión, su intensión y su justificación**. Ello es un poco el hacerlos indispensables como lugares de lo urbano para su habitantes, porque se les dota de cualidades particulares -no sólo estéticas, sino culturales, sociales, económicas, lúdicas, políticas, etc-.

Como se dijo anteriormente, el viandante en el Norte ya inició nuevas rutas de acceso en virtud de la ubicación de las estaciones que le inducen a ello. En ese sentido, el Norte difiere del centro de la ciudad, donde la malla preexistente las predetermina e impone. En las Zonas las inmediaciones de las Estaciones en el Norte, no habitados en su proximidad, habían sido espacios sin malla, sin marcas, ni huellas, lo cual ahora, al ser intervenidos propician definir recorridos inéditos en la elaboración de un nuevo tejido en función de las estaciones más próximas.

No es posible descontar, que un Macroproyecto como el Metro, al igual que muchas otras intervenciones de escala Metropolitano sobre el Norte, se expresa dramáticamente en la rigidez del diseño y baja comprensión de los entornos populosos de la ciudad. Éste presenta, en relación con las Zonas, una

esquemática localización de las estaciones, ausencia de una noción arquitectónica y urbanística referida a los lugares que afecta, y unos puentes peatonales que terminan o inician de cualquier modo, sin entregar o recibir al peatón y que, por el contrario, sueltan brusca y abruptamente al tráfico vehicular, a una vía rápida o a áreas vacantes, sin articularlo dentro de una malla urbana ni ligarlo a territorios de sus dominio cotidiano o de proyección transformadora. Por lo demás, el concepto de la planeación vial del sector se concibe exclusivamente desde la óptica vehicular, dejando pocas oportunidades al peatón. Inclusive la noción central de circulación peatonal presente en aquellos sectores poblados por toma de tierras no deja traza alguna en la parte baja de intervención del Plan Vial. No hay en la planeación oficial de la ciudad<sup>37</sup> una mirada a la circulación peatonal. De allí la consecuente discontinuidad del recorrido en la transición del peatón al vehículo y viceversa y poca creación en la sobre el amoblamiento urbano.

- **Objetivo**

- Potenciar, revitalizar, e intervenir el espacio público para integrar las estaciones del Metro a la trama urbana existente, partiendo de los corredores peatonales que los habitantes han construido y han tejido en el área de influencia, de tal manera que los beneficios del Metro en cuanto a calidad de vida se prolonguen al entorno del territorio.

- **Descripción de la propuesta**

Como las estaciones son hoy ya punto referencial del territorio, los nuevos recorridos buscan enlazarse a ella utilizando los puentes peatonales construidos como acceso o salida de éstas. Pero existen dos grandes problemas: uno de articulación inmediata y otro de complementariedad de los recorridos. La articulación entre los puentes y los recorridos peatonales es nula. Se cortan abruptamente sobre vías rápidas o que no conducen a ninguna parte por lo cual no hay continuidad con la malla urbana existente. Los elementos urbanos construidos son residuales, aislados y sin mayores cualidades, por lo que las estaciones realmente no relacionan ni reciben adecuadamente a los usuario. Ello se agrava cuando se observa que los proyectos en ejecución o diseñados no

---

<sup>37</sup> Este fenómeno no sólo se presenta en las zonas populares, es igualmente notoria la falta de visión al peatón en la Planeación tanto en lo relativo al centro de la ciudad (ver las avenidas San Juan, Oriental, etc), o al Poblado en todos (todos) los sectores referidos a las transversales y áreas de reciente densificación, o a las nuevas urbanizaciones igualmente cerradas (como las anteriores) en las nuevas urbanizaciones de la Zona Suroriental (alrededores de la Mota, la 80, etc). Desafortunadamente, en unos años la noción de lo público y peatonal aparecerá como un concepto inexistente en las zonas de actual urbanización en Medellín. En ello la responsabilidad de las Oficinas de Planeación es ciertamente total. Pero igualmente lo es de los urbanizadores, arquitectos y constructores que aun no se han casado con la construcción de un concepto de ciudad sino con un concepto de sumatoria de urbanizaciones, cerradas por lo demás, **privatizando totalmente las zonas de supuesta cesión al Municipio** como “áreas públicas”).

contemplan dicha articulación y es claro que la situación se agravará especialmente en los futuros intercambios viales. **Ello exige hoy una rápida y novedosa intervención urbana para lograr la integración debida.**

En segunda medida no aparece la complementariedad de las estaciones con sus recorridos (los cuales no han sido reconocidos aún), porque existen grandes dificultades de conexión desde los puntos de las estaciones, ya sea con los recorridos inéditos, que van surgiendo por los lugares ya construidos por el habitante, es decir, por nuevos senderos sin ningún tipo de acondicionamiento o por la malla preexistente que tiene privilegiado al vehículo.

Intervenir lo peatonal, implica la validación en el espacio inmediato del habitante, las relaciones mínimas del hombre habitual con su territorio. Territorio que aportará a la definición de una de las esferas de la identidades urbanas: aquella que se aproxima a los recorridos cotidianos, a las trazas, a las memorias, a las escenificaciones desde el origen. Sería ésta una intervención sobre el detalle de lo urbano, para potenciar sectores que se validarán como parte significativa de la ciudad. De esa manera la modernidad del sistema Metro no se quedará en la imagen del viaducto o en el vagón del transporte, sino que se integrará a su espacio cotidiano. De contera se puede decir que los beneficios del Metro irrigarán su entorno tanto al potenciar calidad de vida, al posibilitar los beneficios generados por la plusvalía.

Esta intervención debe ser de prioridad alta y con intervención inmediata, beneficiando a barrios, sectores o urbanizaciones como Zamora, La Francia, Andalucía, Popular, Villa del Socorro, Villa Niza, Santa Cruz, Toscana, Boyacá, Las Brisas, Plaza Colón, en la Estación Acevedo y Santa Cruz, La Rosa, San Isidro, Berlín, Aranjuez, Palermo, Belalcazar, Caribia, Retoñal, Tricentenario, parte de Girardot y Castilla en la Estación Tricentenario.

Al ser lo peatonal el ámbito de intervención, se han identificado algunos de los corredores inéditos, clasificados de dos tipos: **los recorridos construidos y los recorridos tejidos.**

- **Los recorridos construidos** son los que los propios usuarios en su necesidad de acceder al Sistema de Transporte han ido demarcando mediante senderos, que salvan las dificultades de accesibilidad -dadas tanto por dificultades topográficas, por las barreras de las vías rápidas, y sin la adecuación debida y aún por conflictos territoriales-. Se pueden señalar dos



ejemplos relevantes como son el de Acevedo-Boyacá/Las Brisas y el de Tricentenario-Belalcazar.

- El primer recorrido construido parte de (o llega a) Acevedo, pasa por un lote vacío entre la Estación y la urbanización Plaza Colón, siguiendo por ella al costado occidental donde se encuentra la placa polideportiva, para llegar a orillas de la quebrada Toscana, impidiendo acceder directamente al barrio por este punto por la carencia de un puente, lo cual obliga a seguir por el lado izquierdo pasando por una “puerta urbana”; se sigue hacia la Autopista Norte, punto en el cual se puede girar al barrio Toscana a la derecha o seguir para los Barrios Boyacá y Las Brisas, superando la Autopista a la altura de la Escuela de Carabineros, sitio de alta accidentalidad, hasta donde llega la influencia del recorrido (ver ficha con recorrido fotográfico).
- El segundo recorrido construido que parte de la estación Tricentenario sigue por la vía vehicular al Norte de la Urbanización del mismo nombre, se desvía por un sendero para salvar mediante un pequeño puente peatonal la quebrada La Moreno y seguir por una pendiente abrupta, mediante escalinatas construidas por la urbanización Caribia y a través de ésta hasta el barrio Belalcazar y la urbanización Retoñal. Con problemas de alta pendiente, inadecuadas escalinatas y fuertes olores por la quebrada La Moreno. (ver ficha recorrido fotográfico).

En ambos casos la propuesta implica retomarlos como proyectos de diseño urbano que busquen una adecuación comprometida para el uso y disfrute urbano, aprovechando adicionalmente en el segundo caso la posibilidad de integración al proyecto ecológico-paisajístico.

- **Los recorridos tejidos**, son los que el usuario ha comenzado a utilizar intensamente sobre las vías preexistentes. Esto es, donde surgen recorridos son inéditos sobre la malla urbana previa; pero ésta ha sido pensada para el vehículo y no para el peatón.

Estos corredores son fundamentales en la accesibilidad barrial, como es el caso de la calle 107 para el barrio Andalucía y para el Popular desde donde se accede peatonalmente a la estación Acevedo. El corredor de la 103 para Villa Niza y Villa del Socorro y la calle 110 para el barrio La Francia, en ambos casos relacionados también con la estación Acevedo.

Con la estación Tricentenario tienen relación los corredores de la calle 96 para el barrio Berlín, el corredor de la carrera 53, Comfama y calles 93 y 92 que van al parque de Aranjuez. También se tiene el corredor que atraviesa la urbanización Tricentenario, sale a la calle 96 A, para la Autopista Norte en el puente peatonal a la altura de Prodevases, siguiendo o al barrio Girardot o Castilla, pasando por el lote del futuro parque de La Paz. (ver ficha recorridos fotográficos).

Estos corredores tienen que superar la discontinuidad peatonal por la falta de articulación de los puentes peatonales con la malla urbana, en otros casos se debe superar un tramo vehicular para llegar al corredor peatonal propiamente dicho, cuyo caso más extremo es el que conduce al Barrio Zamora. Al interior del corredor se debe superar la falta de diseño urbano, de contenidos sociales, las discontinuidades en los andenes o la ausencia de estos, en síntesis la ausencia de un recorrido hecho ex-profeso para el viandante.

Un diseño urbanístico, una traza peatonalizada con el equipamiento urbano requerido convertirán estos ejes en el punto fundamental de escenario social y de integración en cada comunidad, pues su importancia actual como espacio público de hecho lo demuestra. Pero potenciándolos se convierten en escenarios urbanos y un gran atributo para las comunidades. Con esto se comienza el nivel básico pero fundamental de la recomposición del tejido del nuevo territorio integrado a las estaciones.

## **2.2. INTERVENCIONES EN EL ÁMBITO TERRITORIAL**

La estructuración del desarrollo urbano pasa por un primera y obligante mirada alrededor de la conformación de las nociones territoriales deseadas para las ciudades. En tal sentido se consideran dos puntos claves de intervención los referidos: al soporte para el fortalecimiento o el estímulo al surgimiento de centralidades espaciales y de dinámica económica, social y cultural en las Zonas que componen el Norte de la ciudad; y al desarrollo de nuevas territorialidades urbanas fundamentadas en las dinámicas zonales y de sus comunas y a la descentración y descentralización en la planeación y la gestión del desarrollo local.

### **2.2.1. CENTRALIDADES COMO ESPACIOS CIUDADANOS DE BARRIO, COMUNA Y ZONA**

Las estaciones del Metro como puntos centrales geométricos, no pueden ser considerados como los únicos elementos de centralidad; a ellas se les deben proponer las centralidades tanto urbanas como zonales previsibles y deseadas y contraponer o determinar las existentes, para equilibrar las tensiones sobre el territorio y sobre el cual se irrigen los beneficios del proyecto.

La reconstrucción de un tejido urbano pasa por la variedad de los elementos articuladores en el mismo, como puntos que deben ser de centralidades que alberguen e indiquen la diversidad de oferta y de usos. Las Zonas de la ciudad, todas ellas, y muy particularmente las del Norte deben ser planificadas con planteamientos urbanísticos de trascendencia y no simplemente remediales.

- **Descripción de la propuesta**

En la actual oferta de espacio público, las centralidades son de carácter residual y mínimas, generadas de manera casi accidental u oportuna por los habitantes, por lo que no trascienden más allá del vecindario y en condiciones generalmente precarias. Los proyectos encaminados a fortalecer el carácter central urbano como en el caso de los Núcleos de Vida Ciudadana deben buscar ampliar más su proyección por encima de la escala barrial o interbarrial. Aún proyectos de gran envergadura como el Coliseo Aurelio Mejía no ha tenido la incidencia suficiente sobre los habitantes del Norte de Medellín.

En este caso debe combinarse la mirada de escalas para ordenar y articular los diferentes escenarios con el propósito de reconocerlos y lograr que vayan desde la potenciación de la esquina, la calle<sup>38</sup> y el pequeño centro comunitario hasta la de los Centros de Sectores, Zonas y de significancia Municipal o Metropolitana (Tal como el que se propone en la Plaza de Ferias, Coliseo Aurelio Mejía y planta de tratamiento de basuras, redefiniéndolos como se dijo anteriormente).

---

<sup>38</sup> La calle y la esquina ya se contemplan en la propuesta sobre los corredores peatonales, y en ésta se tienen retomados como los articuladores de las centralidades.

- **Propuesta para un Núcleo de Vida Interbarrial e Intercomunal**

Si bien en las Zonas existen ciertas centralidades, éstas son insuficientes cualitativa y cuantitativamente en relación con la demanda de dinámicas urbanas y de servicios de su población, o no están cumpliendo a cabalidad sus objetivos, por lo que se hace necesario plantear la construcción de algunas o la reutilización de edificaciones. Es preciso desarrollar nuevas centralidades en puntos estratégicos intra e interzonales, para lo cual se propone retomar la propuesta de destinación, generación y construcción de un **Núcleo de Vida Interbarrial (Barrios Plaza Colón-Héctor Abad Gómez) e Intercomunal (Sector oriente-Sector occidente)** en el muy apropiado lote vacante que se encuentra situado en un lugar totalmente visible y con visual libre, desde y hacia ambos sectores, localizado entre los Barrios Héctor Abad Gómez y Plaza Colón, el cual ya ha sido objeto de transformaciones debido a la circulación que se ha activado por la existencia de la nueva Estación del Metro. Es decir: la localización del futuro Núcleo ya ha sido convalidada por un corredor que se generó naturalmente a propósito del Metro.

Para ello se cuenta hoy con los aportes de un proyecto arquitectónico ya formulado de un Centro Comunitario en relación con el Barrio Héctor Abad Gómez<sup>39</sup>, localizado en un muy apropiado lote hoy vacante, entre el mismo barrio y la urbanización Plaza Colón. Este proyecto, con un área de 6831 metros cuadrados y en tres etapas, contempla un programa de servicios de promoción y desarrollo, servicios culturales y de capacitación, servicios sociales comunales y servicios administrativos del mismo centro comunal, cuyo diseño arquitectónico dispone en tres áreas claramente diferenciadas. Se propone que mediante un diseño participativo se potencie el hecho social dentro de la comunidad con el fin de que pueda constituirse en verdadero barrio, para lo cual el proyecto construido sería un hecho fundamental jalonador dentro del tejido del mismo.

---

<sup>39</sup> El proyecto arquitectónico fue realizado por los estudiantes de arquitectura de la Universidad Nacional, Willian Dario Bandon y José Diego Muñoz Restrepo, como proyecto de grado en el año de 1995. Pero a su vez estaba dentro de un proyecto integral desarrollado por los estudiantes de la maestría en desarrollo y participación comunitaria de la Universidad Pontificia Bolivariana de Medellín. Ver *Una mirada hacia abajo*, Universidad Nacional de Colombia, Medellín, mayo 12 de 1995. Tesis de grado.

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

- **Propuesta de relacionamiento y proyección zonal del Centro del Norte Metropolitano**

En cuanto al reciclaje de edificaciones para nuevos usos dentro del territorio, se tiene un claro ejemplo sobre las posibilidades urbanas que brinda la restauración al observar el Comfama de Aranjuez que rescata para la ciudad y para el barrio un sitio, un hito y un referente como el manicomio, constituyéndose en sí un centro cultural clave. De manera similar, el proyecto ya enunciado del Centro Norte Metropolitano (Plaza de Ferias de las Empresas Varias de Medellín, Coliseo Aurelio Mejía y Planta de Tratamiento), es potencialmente una edificación de excelencia a futuro (así no contenga los patrones arquitectónicos de una arquitectura de una época, que fueron punto de partida para el Comfama mencionado). Su estructura física es aprovechable como punto de partida, inclusive en virtud de su mensaje formal simplemente radial, para redefinirse en pro del mencionado Centro del Norte con un gran aporte a su actividad cultural<sup>40</sup>, con servicios para estas comunidades y permite disponer sus grandes áreas libres y de corrales, para generar un gran parque comunitario.

Normalmente la mirada a éste sitio se ha hecho sin trascender lo micro, a pesar de su importancia territorial y espacial, al punto de que deba ser catalogado como un patrimonio de Medellín de carácter lúdico y cultural. Es preciso pensar entonces más en grande. Los proyectos que en la actualidad se ventilan en el Concejo de Medellín se encaminan a una propuesta en parte afín e incluso los de algunos inversionistas privados. La integración de Metro-Plaza de Ferias-Coliseo Aurelio Mejía- Área de la Planta de Tratamiento, le darían una nueva dimensión en torno a la propuesta lúdica, cultural y educativa..

La importancia de este centro, ya desde una mirada zonal, comunal, barrial y de sectores aledaños, es que a su vez, siendo de pertinencia para el Norte Metropolitano, **sería a su vez un punto estratégico y transformador de pertinencia localizada, en virtud de su capacidad cualificadora en pro de los habitantes más cercanos, si así se le orienta.** En tal sentido, se concibe como un centro a concertar con los actores de la localidad que debe partir de encontrar la participación de sus pobladores tanto en el proceso de su construcción como en la definición de los proyectos culturales, educativos y productivos que permitan su cualificación y empleo beneficiándose de los procesos de la ciudad, al igual que la de actores con capacidad social y

---

<sup>40</sup> En España hoy por hoy se cuenta con un Plan Nacional de Salas de Concierto, para todo el país, dentro de los cuales varias salas se propusieron ser creadas para reactivar áreas en deterioro o de incorporar áreas periféricas o excluidas. (Cerro de la Alhambra, Valencia, Santiago de Compostela).

económica dentro del sector privado para casarse con la transformación del Norte de la Ciudad que los alberga.

Como beneficio directo localizable, la destinación de tales edificaciones y áreas para el efecto eliminaría el gran foco de contaminación que afecta el entorno comunal (y lógicamente a toda la ciudad en su Norte) por las aguas vertidas de esta plaza que son evacuadas por una quebrada o caño que sale próxima al Barrio Héctor Abad Gómez para luego desembocar en el Río Medellín, con la consiguiente carga de desperdicios y fuertes olores. La contaminación por olores se extiende a barrios como Tricentenario, por la localización en sus predios de el matadero municipal. El proceso de reciclaje edilicio que debe extenderse en mediano plazo a las sedes institucionales de la planta de basuras de las Empresas Varias de Medellín, contigua a la Plaza de Ferias, también permitirán la limpieza ambiental del sector, aportando con ello a las centralidades zonales.

Los efectos directos e indirectos de esta intervención se extienden a todos los barrios colindantes, pues la relación directa generada por la transversalidad peatonal, mediante los corredores articuladores aproximan a los habitantes de ambos lados río; beneficiándose también la parte oriental y generando un punto de interacción. Así, a partir de esta centralidad y transversalidad se aportaría a superar su división, formado un todo del territorio de las estaciones.

Puede decirse sin ser agoreros, que estos grandes lotes con su infraestructura, sumados a los potenciales de la Terminal de Combustible (propuesta para negociar en el orden Metropolitano), son la única posibilidad que el Norte posee para lograr un mejoramiento de su calidad de vida, partiendo de la reconstrucción de un tejido y de un territorio integrado al sistema Metro que lo vincula así en iguales condiciones al resto de la ciudad.

### • **Objetivo**

- Dotar a los territorios de las estaciones en el Norte de nuevos escenarios, elementos espaciales y ambientales físicos que incrementen en número y en calidad la espacialidad pública para sus habitantes. Convirtiéndose en escenarios centrales de uso y disfrute, pero a la vez en nuevos elementos referenciales del tejido urbano y de las relaciones sociales en este territorio y en una oportunidad de articulación de sus habitantes a la actividad y el beneficio cultural, económico y social de la ciudad.

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

- **Resultados esperados**

- A partir de la puesta en desarrollo de la destinación y recuperación y reciclaje de las edificaciones, (Plaza de Ferias, Coliseo y Planta de Tratamiento) para convertirlas en hitos urbanos culturales, educativos y lúdicos de trascendencia tanto zonal y metropolitana, como nuevos escenarios ciudadanos con usos acordes con las demandas potenciales allí existentes.
- Integración del tejido urbano y social local de los sectores y comunas aledañas al Centro del Norte Metropolitano, vía la configuración de las propuestas de núcleos y corredores.
- El acuerdo entre los actores de las zonas, barrios y de la ciudad para configurar la nueva centralidad interbarrial en intercomunal desde un nuevo Núcleo de Vida, situado en el límite entre el Barrio Héctor Abad Gómez y el Plaza Colón, con el fin de potenciar la dimensión social y dinamizar su tejido urbano y social y propiciar escenarios de interacción y convivencia ciudadanas.
- En todo ello: El diseño y realización de un **Programa para la Articulación de los Pobladores de las Zonas** en los beneficios de éstos desarrollo urbanos; tanto en lo relativo a su decisión y concreción en torno a sus expectativas y necesidades locales como en relación con las oportunidades de ser beneficiados por las ofertas educativas, de participación en los procesos sociales, culturales, productivos y de empleo generados por los Proyectos.

### **2.2.2. ZONALIDAD Y TERRITORIALIDADES INTRAURBANAS**

**Una de las claves potenciales de transformación de las prácticas urbanas que hoy se presentan en Medellín es ciertamente aquella que denominamos como Planeación Zonal.** Las ciudades contemporáneas se ven abocadas, como se dijo anteriormente a los contrasentidos que existen entre la universalización y globalización y la construcción de la nación, la región y la localidad; lo cual las sumerge en encontrar puntos de balance entre el imaginario global y el particular; entre la coordinación y la dispersión; entre la autoridad y la libertad; entre lo central y lo periférico; entre la homogeneidad y la heterogeneidad, en fin... entre la totalidad (y, en sus extremos, lo totalizante o lo totalitarista) y las partes (y, en sus extremos, lo parcializante o lo separatista).

Sin embargo, la existencia de tales tensiones no es para nada negativa, ellas son las propias de la paradójica referencia identitaria que maneja todo individuo y grupo de pertenencia simultánea a innumerables universos y, dentro de ellos, a los múltiples niveles de relación que éste establece, desde lo micro, lo intermedio y lo macro, Es decir, ello constituye la rareza de la naturaleza propia de “**ser y hacer parte**”; de pertenecer e identificarse tanto con la construcción de lo propio, de lo individual, de la realización de las partes, de lo micro; como integrarse, interactuar y participar de la construcción del todo, de lo macro.

Lo importante es avisorar los principios centrales, sobre los cuales debe reposar la solución de tales tensiones, siendo estos fundamentados en conceptos tales como: democracia, equidad, confluencia, conciudadanía<sup>41</sup>, diálogo, concertación, responsabilidad y estabilidad institucional, coordinación, en fin...

En ello, la planeación zonal, o mejor dicho, **el interés de aportar a la construcción social y cultural de zonas, a partir del reconocimiento de las posibilidades identitarias comunes, de la concertación de sus lecturas y memorias colectivas, del reconocimiento de sus deseos y planes de ciudad, de la voluntad de pensarse asociativamente como conjunto socio-cultural, es ciertamente una nueva carta que se pone en juego en nuestra ciudad**, Medellín, a la cual hay que apostarle con todas las fuerzas y capacidades científicas, educativas, pedagógicas, tecnológicas, técnicas e institucionales.

Ello aportará no sólo a cualificar y democratizar la planeación de la ciudad sino a **lograr ciudades con un liderazgo social más cualificado y actores futuros en la ciudad con mayores posibilidades de planear y gestionar sus desarrollos**, bajo una noción de pertenencia al todo ciudadano. Es decir a construir procesos sociales desde lo educativo y activo que permita no sólo construir ciudades sino ciudadanía.

La propuesta de planeación zonal no es un mero instrumento para la organización de funciones desde lo central hasta lo local, es decir: no es un mecanismo de descentralización funcionalista; es más un proyecto de construcción de identidades territoriales zonales que permitan en un largo plazo un salto cualitativo en la concientización ciudadana e institucional, que permita un acercamiento a los problemas reales micro y macro zonales

---

<sup>41</sup> Para el efecto ver a J. Terricabras en sus reflexiones sobre “Ciudad Educadora” Congreso en Barcelona.

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia



en el contexto de toda la ciudad. Es colocar una lente de acercamiento a la realidad compleja -no desde la suma paliatoria de sus pequeñeces (en lo cual es "bien experta" nuestra dirigencia pública y política, es decir: el manejo de la necesidad del día a día sobre fundamentos gamonalistas o clientelistas) sino desde el conocimiento profundo y cercano de las realidades territoriales intra-urbanas de las grandes ciudades, que permita reconocer la memoria, las realidades actuales y los potenciales desarrollos sociales, culturales, económicos, ambientales y espaciales y urbaísticos de los grandes territorios que conforman la unidad ciudad..

Es un proyecto para la construcción de las territorialidades intraurbanas, desde un sentido no aislacionista, de guettos o de territorios cerrados, sino muy por el contrario, de ampliación de las culturas en cuanto a su pertenencia a múltiples esferas sociales y culturales, mas amplias que su exclusiva y en ocasiones excluyente pertenencia a un solo micro cosmos de vecindario o barrio, para ampliarse a las de comuna, zona, ciudad y metrópoli. Ello implica asumir un manejo educativo e informativo como fundamentos del desarrollo de la planeación zonal, que sitúe a los actores sociales en una posición proactiva y estratégica basada en el conocimiento sobre la complejidad urbana y de sus zonas.

- **Descripción de la propuesta**

En el anterior contexto, la propuesta básica se concentra en hacer del proceso de activación de núcleos y corredores un componente directamente comprometido con el fortalecimiento y respaldo a los procesos de planeación zonal que se adelantan en el Nororiente y Noroccidente de Medellín. Se pretende que mediante ello se logre una retroalimentación entre las acciones dirigidas a las gestiones de los Grupos Gestores de los Planes Zonales, la Consejería Presidencial para Antioquia, el Plan de Desarrollo y el Sistema Municipal de Planeación (en discusión, como ya se dijo), el Plan Estratégico de Medellín y el Área Metropolitana, la Recuperación de Cuencas y Río que adelanta Mi Río, etc., entre otros.

Este propósito no sólo apunta al desarrollo de unas Zonas de la ciudad ni de su Norte sino que se configura en un elemento transformador de las relaciones urbanas que encara claramente un nuevo estadio de la urbanización en Colombia: la de su conformación no sólo de un sistema de ciudades sino de una estructura de ciudades de gran tamaño que ya atraviesan por el proceso de configuración de regiones y corredores urbanos; lo cuales, en su conurbación y metropolización. van adquiriendo dificultades

en relación con la administración racional y democrática de sus realidades, problemas y recursos sobre la base del centralismo.

En lo anterior se pretende que los procesos de activación y articulación se trabaje a partir de la articulación de los actores locales y de la incorporación de los avances y propuestas de los diversos procesos de planeación zonal. La relación con el fortalecimiento de las centralidades y corredores debe buscar el jalonamiento desde tal organización social de proyectos estratégicos que afecten significativamente las cualidades culturales, educativas y económicas de las comunidades y actores de la planeación zonal y comunal.

Las dimensiones estructurantes y los atributos urbanos deberán ser estudiados de manera consistente a partir de las realidades locales de las Zonas conexas con el Programa y diseñar un mecanismo adecuado para la aplicación de los instrumentos jurídicos que permitan la intervención, regulación y facilitamiento de un proceso de recuperación del beneficio colectivo de las obras del Metro y del Plan Vial. Los fundamentos del sistema de información y educación deben desarrollarse en coordinación y beneficio de tales procesos.

### **Objetivos**

Descentralización y en parte descentralización de la planeación intraurbana, y estímulo al fortalecimiento de las territorialidades intraurbanas, a partir del establecimiento de los procesos e instrumentos requeridos para ello: manejo de diagnósticos, de definición de centros de gravitación para el desarrollo local, fortalecimiento de la capacidad organizativa, formación y educación de líderes, funcionarios y comunidades, establecimiento de un sistema de información y educación, . creando una red de información que permita compatibilizar los usos del suelo en función de las demandas actuales y futuras de servicios y producción de bienes, así como dotar de funciones que mejoren la calidad de vida de la población de la Zona Norte, compatibilizando y participando de los resultados generales de la gestión de ciudad.

### **Resultados esperados**

- Aumento de la participación institucional y de sus compromisos y recursos para el desarrollo de las Zonas, en el contexto del Programa de activación de núcleos y corredores.

- Coordinación y concertación de los procesos del Programa de Activación con los grupos gestores y demás actores de la planeación zonal del Norte de la Ciudad.
- Configuración de los espacios y procedimientos estables que permitan un diálogo real entre las entidades de planeación y los grupos gestores de la planeación zonal, para su negociación y concertación.
- Fortalecimientos de los niveles de integración de las organizaciones sociales locales en los beneficios del Metro y Plan Vial
- Cualificación y posicionamiento de los planteamientos de las Zonas en el contexto de la Planeación Municipal y Estratégica de la ciudad.
- Cualificación y formación de líderes y dirigentes de las Zonas y mejoramiento de su capacidad de concertación, diálogo y negociación.
- Formación y cualificación de las políticas, metodologías y prácticas de las instituciones públicas y privadas en torno al desarrollo zonal, a partir de procesos educativos y de capacitación para su personal.
- Establecimiento del sistema de información para la planeación a partir de una estructuración metodológica adecuada para la lectura y el seguimiento de las realidades locales.
- Aporte desde las Zonas a la conformación del plan de desarrollo del Norte de la ciudad.
- Aporte a mejorar las condiciones de operación e injerencia política de la planeación zonal mediante una interacción en el contexto del Estatuto de Planificación, Urbanismo, Usos del Suelo y Normas de Construcción.

### **Actores convocados**

En primer lugar:

- los gestores del plan zonal y
- las entidades de planeación y ejecución del municipio,
  - Planeación de Metropolitana y de Bello
  - Primed
  - Corvide
  - Bienestar Social
  - Secretaría de Educación
  - Mi Río
  - Plan Estratégico
  - entre muchos otros
- Organismos nacionales y departamentales que tienen injerencia en el proceso de ordenamiento territorial, entre otros:
  - Consejería Presidencial para Antioquia
  - Ministerio de Desarrollo

- Ministerio de Educación
- Ministerio de Medio Ambiente

Asimismo, el conjunto de:

- entidades públicas y privadas
- al igual que las organizaciones sociales y comunitarias,
- organizaciones no gubernamentales,
- universitarias

para lograr su confluencia en los procesos del desarrollo zonal y del Norte de la Ciudad

### **2.3. INTERVENCIONES EN EL ÁMBITO AMBIENTAL**

Indudablemente una de las urgencias mayores para intervenir hoy las ciudades es la ambiental. Pero lo es más cierto cuando hacemos alusión al entorno Norte del Municipio en relación con los complejos problemas que van desde la inestabilidad y riesgo por sus laderas y quebradas, condiciones insalubres, de inadecuado saneamiento, manejo de aguas y basuras, etc. a lo cual se le suma como elemento ya considerado por la organización mundial de la salud como epidemia: la violencia que azota la ciudad y su intensidad en ciertas zonas de ésta, entre ellas las del Norte.

Es así como se considera que las intervenciones a propósito de la activación de centros y corredores debe orientarse de manera integral dentro de una noción de manejo ambiental urbano, para lo cual es preciso reconocer que la metodología con la cual se concierten estos proyectos debe ir, no sólo acompañada sino, estructurada a partir de la generación de acuerdos sociales que hagan de las presentes propuestas un escenario para la conciliación y el establecimiento de zonas de pactos locales por la paz y la convivencia. ello implica, no que así se les bautice, sino que así se les construya como procesos de acuerdos sociales entre los actores del conflicto, de la agresión tanto social como ambiental.

#### **2.3.1. CORREDORES AMBIENTALES**

Dentro del imaginario colectivo la conformación montañosa y la hidrógrafa han ido desapareciendo gradualmente como referente. Si

algo lo conserva aún latente es debido a la cantidad y frecuencia de los deslizamientos y los desbordamientos que han mantenido una noción de ello a partir del temor, no así de la prevención. Con la cobertura de la Quebrada Santa Elena, que hoy se esconde bajo la Avenida La Playa, cubierta entre 1924 y 1940, y la rectificación del Río Medellín, comienza la “construcción de la cultura de las cuencas como lugares sórdidos y para el desecho”. han seguido hasta ahora vistas como algo a darle la espada, a cubrir, a canalizar, a “entamborar” y se han mantenido como barreras físicas en tanto no fueron reconocidas como puntos salvables mediante las comunicación vial, ni como puntos habitables mediante su tratamiento como lugar público. Se configura así un tejido con cuencas no reconocidas a las cuales se les esconde, se las da la espalda, se les ensucia y vuelca lo indeseable; cuencas que se van configurando como barreras, lugares de muerte, de violencia, de rupturas. A partir de ello el imaginario colectivo quiere hacerlas invisibles.

La conformación dominante hidrográfica y montañosa Norte-Sur cruzada por innumerables cuencas en sentido Oriente-Occidente y viceversa no fue asumida por el planeamiento del tejido urbano y vial. Es decir, una rígida racionalidad del urbanismo no logró incorporar la orgánicidad del entorno natural.

Hoy cuando hablamos de la necesidad de reconocer la dimensión tanto metropolitana como la ambiental de las ciudades del Valle y, dentro de ello, el dominio necesario del concepto de estructuración y comunicación del espacio público, es preciso redescubrir la transversalidad de las cuencas y potenciarlas como elementos de articuladores de los diversos sectores y barrios de la ciudad -y aún de sus Zonas-. Al respecto es necesario reconocer las cuencas urbanas (y urbanizadas por qué no decirlo) como aferentes de las diversas centralidades urbanas, de los espacios públicos y de las estaciones del Metro. En tal sentido las cuencas deben ser miradas, planificadas y tratadas es como bordes comunes de conexión entre sectores diversos que pertenecen a unidades territoriales mayores (en el orden de pertenecer a Zonas y Ciudad).

Pero es preciso reconocer que el acumulado de intervenciones urbanas sobre las cuencas, tanto de actores públicos como privados y de los pobladores organizados o de manera independiente, han creado una situación compleja para lograr cualquier intervención de mejoramiento cualitativo bajo un concepto alternativo. Sus áreas libres han sido ocupadas por tomas de sus bordes y aun sobre ellas, presentan condiciones de riesgo, se mantienen como basureros, o están cubiertas, con lo cual han perdido su flujo y sentido natural.

Una intervención estructurante sobre las cuencas de la ciudad implica por ende, en primer lugar, convencer tanto a las autoridades locales como a la comunidad y al mismo sector privado sobre la conveniencia de tal intervención; en segunda instancia la construcción de una concertación bajo parámetros integrales que incorpore un manejo ambiental ecológico de lo hídrico, un planteamiento urbanístico y paisajístico de alta calidad; la participación de las comunidades locales en términos de los acuerdos requeridos y de aprovechar las oportunidades para cualificar sus posibilidades económicas del programa; una adecuada reubicación de viviendas sobre bases de equidad y mejoramiento significativo de sus condiciones actuales, la recuperación y adecuación ambiental y de espacio público de los entornos hídricos y, **sobre todo, una labor educativa integral tanto dentro de las comunidades como dentro de las instituciones vinculadas y los diversos actores de las Zonas.**

Son recurso aún algunas Quebradas con vegetación y no interferidas, como la Herrera y Granizal, cuyas fuertes pendientes que presentan cañones profundos no han permitido ser ocupadas por viviendas. Éstas permiten un manejo muy específico y La Minutas entre Ecopetrol y Tricentenario por sus áreas en pasto y rastrojo. Ello no quita el que sus aguas están muy contaminadas.

Las mayores posibilidades de intervención se presentan entre las Urbanizaciones Tricentenario y Plaza Colón en la Noroccidental -con el caso de la Herrera en la Nororiental-, para recuperar la transversalidad y generar recorridos sobre lo sectores que se protegerán.

El tratamiento del corredor del Río entre las estaciones es compatible con el manejo de las desembocaduras de las Quebradas Morena y Tinajas que cuentan con potencial para ser tratadas ambiental, recreativa y lúdicamente. Tales sectores deben ser manejados como Zonas de protección y recomposición del tejido, como elementos paisajísticos, ambientales, lúdicos, para aportar al balance de Norte de Medellín que cuenta hoy por hoy con una aguda desproporción entre su densidad y sus déficits de espacios públicos, recreativos y de áreas verdes.

- **Objetivo**

Integrar física, espacial y ambientalmente las estaciones de Acevedo y Tricentenario mediante el diseño de un parque ecológico a orillas del Río

Medellín y la desembocadura de sus afluentes entre éstas estaciones. Convirtiendo este proyecto en otro elemento fundamental del nuevo espacio público para el Norte.

### • Resultados Esperados

- Los acuerdos sociales respectivos entre los actores locales y los diversos involucrados con el conflicto y la agresión tanto social como ambiental para configurar Zonas de paz, convivencia y circulación libre en un entorno habitable, de vida.
- La reforestación de las partes bajas de las cuencas La Moreno, Tinajas, Toscana, Granizal, Juan Bobo y La Rosa.
- La integración transversal de las cuencas mediante corredores circulables recreativamente que integren las partes bajas y medias, articulándolas al corredor del Río.
- La articulación de las estaciones del Metro mediante corredores paralelos al Río Medellín: hacia el oriente especialmente desde el Fuerte Palermo hasta la Estación Acevedo en las áreas vacantes dejadas por la construcción de la Vía Regional y en la parte occidental en las áreas paralelas a la línea del ferrocarril, ocupadas por vivienda, integrando a este proyecto los pobladores del Barrio Héctor Abad Gómez..
- La integración peatonal de puntos intermedios entre las estaciones que acentúen y den continuidad a la transversalidad peatonal. Por ejemplo a lo largo de la quebrada La Moreno para continuar hacia el Barrio La Rosa o la Unidad Intermedia de Santa Cruz.
- El inicio de la recuperación ambiental de las fuentes de agua, acompañada de un proceso de descontaminación en sus partes altas y medias con el fin de eliminar el fuerte impacto por olores en la parte baja.
- La definición y construcción de accesos peatonales de los barrios Belalcazar y Toscana, compatibles con la propuesta ecológica paisajística, a partir de los senderos existentes en la actualidad.
- La integración de las comunidades al proceso de recuperación ecológica, paisajística y ambiental de las cuencas aledañas a las estaciones.
- La creación de los espacios y la realización de los procesos de concertación y participación de los actores locales y del municipales para la ejecución de la propuesta.

### • Descripción de la Propuesta

Es éste una propuesta que por esencia se propone para ser construida como escenario para la negociación y concertación en torno al manejo del espacio ambiental y público de las Zonas, convocando a los diversos actores del desarrollo local y municipal al igual que a los actores ligados al conflicto violento o agresión ambiental, para configurar los pactos requeridos en pro de un proyecto estructurante de la libre circulación y desarrollo habitable y ambiental de las Zonas.

La característica de las estaciones Acevedo y Tricentenario es la de ser punto intermedio de la línea del Metro en el Norte del Área Metropolitana. Su ubicación a orillas del río, sin relaciones peatonales adecuadas con las áreas de vivienda mediadas por vías rápidas, aparte de los puentes construidos por el Metro, hacen que no exista relación de las estaciones entre sí ni entre éstas y los barrios, a pesar de su relativa proximidad.

A su vez se cuenta en el sector conformado en el intermedio de las estaciones, con un número significativo de fuentes de agua que desembocan en el río Medellín. Al lado oriental La Rosa, Juan Bobo y Granizal y al lado occidental La Minutas, La Moreno y un poco más retirada la Toscana. Pero con la particularidad de que al lado occidental las áreas aledañas están libres, sin invasiones aunque deforestadas, con la posibilidad de intervenirlas para su recuperación, lo que no sucede en la parte oriental que están invadidas y que además serán objeto de cobertura para la construcción de la Vía Regional oriental.

Pero con la construcción del proyecto de la regional en la parte oriental se formará una faja entre el Río y la vía propiamente, para destinarse a áreas verdes y recreativas. Mientras tanto al lado occidental el corredor formado entre la Vía Regional y la línea férrea esta ocupado por gran número de viviendas, que dan continuidad de tejido entre las estaciones, el cual también podría aprovecharse en una propuesta ambiental.

Se puede señalar que cauce arriba en algunas de estas cuencas, por sus mismas características topográficas que hacen difícil su invasión, se conservan restos de vegetación, lo que permitiría en caso de integrarlas al corredor del río, prolongar el escenario paisajístico y el espacio público hasta las partes medias de las cuencas.



Aprovechando los proyectos del Instituto Mi Río, para la recuperación del río Medellín y teniendo en cuenta las condiciones que se presentan en la Zona, un proyecto de integración de las estaciones mediante la intervención ecológica y paisajística y de espacio público es viable y permitiría acentuar el carácter de centralidad que se le quiere imprimir a las estaciones en el Norte. Mediante senderos ecológicos, equipamiento colectivo urbano, áreas recreativas, áreas verdes, etc. se dotarán las Zonas de un espacio público que en la actualidad carece, permitiendo que allí confluyan la transversalidad de las cuencas y de los senderos peatonales, consolidando de esta manera el tejido del nuevo territorio. (Ver ficha correspondiente).

• **Se deben, para el efecto convocar los siguientes actores a discutir y participar de los acuerdos:**

- Área Metropolitana del Valle de Aburrá
- Consejería Presidencial Para Antioquia
- Empresas Públicas de Medellín
- Organizaciones comunitarias de las Zonas
- Oficina de Atención y Prevención de Desastres
- Corvide
- Primed
- Mi Río

### **2.3.2. INTEGRACIÓN SOCIAL EN LA RECUPERACIÓN DE CUENCAS**

Los problemas ambientales del Norte, y específicamente de la Zona Nororiental, tienen estrecha relación con el uso y manejo que se les ha dado a las microcuencas que caen al Río Medellín. Las áreas libres de las quebradas han sido ocupadas a través de procesos de toma de tierras<sup>42</sup>, sin una planificación urbano-ambiental que piense en la importancia de un adecuado manejo de las quebradas para su uso social, ambiental y paisajístico. En este sentido, las microcuencas perdieron su carácter de unidades de drenaje natural y han pasado a convertirse en puntos críticos que provocan emergencias y desastres en la Zona, con graves impactos sociales y ambientales muchas veces irreparables humanamente e inmedibles.

Por otro lado, estas microcuencas se han convertido en depósitos de escombros y basuras, tanto asociado a una falta de cobertura en la recolección de basuras como a la falta de conocimiento y conciencia comunitaria sobre los impactos

---

<sup>42</sup> Fenómeno resultante en virtud de las múltiples causas estructurales de la planeación, y en determinantes sociales y económicas, que ya cuenta con múltiples estudios.

que un manejo inadecuado del ambiente inmediato puede provocar sobre la misma comunidad y sobre otros, en términos de desbordamientos de cauces, inundaciones y salud, etc.

**Por la naturaleza de la misma, la presente propuesta aparece unitariamente vinculada a la propuesta de corredores ambientales en la Zona.**

- **Objetivos**

- A partir de los enunciados del numeral anterior, como centro de entrada, basado en los acuerdos sociales locales, integrar a la comunidad al proceso de recuperación ambiental y paisajístico de la Zona a través de procesos educativos que permitan la comprensión de las relaciones de interdependencia con su entorno inmediato, a partir del conocimiento reflexivo y crítico de su realidad Biofísica y espacial, socio-político y económica y educativo-cultural para que, a partir de la realidad concreta, se puedan generar en ésta y en su comunidad actitudes de valoración y respeto por el ambiente que lo rodea.
- Vincular el sistema educativo, a través de escuelas y colegios a la recuperación ambiental y paisajística de la Zona, en vinculación estrecha con la comunidad en general.

- **Resultados Esperados**

- Un cambio de actitudes con respecto a la relación que tiene la comunidad con su entorno inmediato, en este caso específico, el entorno natural que les rodea.
- La integración de la comunidad en general, a través de las escuelas, organizaciones comunitarias, grupos ecológicos e instituciones con presencia en la Zona en la comprensión y reflexión de su entorno natural y la intervención que el hombre ha hecho en él, con el fin de tener elementos de análisis para determinar los límites y potencialidades que presenta su Zona, en términos ambientales.
- La integración de la comunidad en el proyecto de corredor paisajístico y ambiental que se propone, a través de una participación amplia en su diseño y ejecución.

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

- Una convocatoria exitosa de todas las instituciones que tienen programas de educación ambiental en la Zona, con el fin de coordinar acciones y metas y evitar dispersión en este tipo de programas.
- La incorporación de la educación sobre lo urbano y el ambiente en el contexto de los Programas Educativos Institucionales PEI, de los colegios de la Zonas y de los PRAES, bajo un enfoque integral referido al hábitat.
- La construcción permanente de una escuela que le permita al individuo y a la comunidad en general relacionarse de una manera adecuada consigo mismo, con los demás seres humanos y con su entorno natural y construido, en el marco del mejoramiento de la calidad de vida.

- **Descripción de la propuesta**

Para integrar a la comunidad en un proceso de recuperación ecológica, ambiental y paisajística en el Norte, asociado a la creación de un corredor ambiental que active núcleos y centros a partir de las estaciones del Metro, es necesario que los distintos actores a su interior, comprendan, a partir de la reflexión, la incidencia que tienen los aspectos socio-culturales, políticos y económicos en la dinámica de los sistemas naturales bajo un concepto que supere el ser reducido estrictamente a la problemática de contaminación por basuras, escombros o deforestación, dentro del cual ello se asocie al sistema territorial, espacial, social y cultural en su conjunto.

La propuesta apunta, como elemento estructurante, a vincular la escuela, las organizaciones no gubernamentales, las entidades presentes y convocadas en las Zonas y las organizaciones comunitarias en el proyecto de corredor ambiental. La escuela o colegio se debe vincular a este proyecto a través de los Planes Educativos Institucionales, PEI, que estos establecimientos deben presentar anualmente a la Secretaría de Educación y Cultura y los PRAES. Se necesita que ésta tenga claros referentes en contexto natural, social, económico y político, entre otros, para que participe de manera consciente en el diálogo permanente con la cultura en la solución de sus problemas. Para esta nueva escuela se requieren maestros que, además de ser investigativos y cuestionadores permanentes, sean dinamizadores de proyectos. Es preciso que desde allí se tejan, en su papel, como vínculo importante entre los diversos sectores que conforman la comunidad con la cual actúan; y que incidan en generación de una conciencia comunitaria sobre la necesidad de participar en este tipo de procesos.

Las entidades no gubernamentales y estatales tendrán la responsabilidad de diseñar y proponer lineamientos educativos y pedagógicos, tanto en la perspectiva de apoyar la educación formal, como de abrir nuevas perspectivas a todos los procesos de educación ciudadana y de educación no formal o “informal”.

Las organizaciones de base comunitaria, dirigentes y líderes sociales son convocados a convocar la participación de los habitantes, para garantizar el desarrollo de procesos de participación y acción en la proposición, diseño y puesta en desarrollo y administración de los proyectos de éstas intervenciones. A su vez, serán beneficiados por los procesos de educación que se desarrollen.

Esta propuesta debe ser operativa y programática en la medida en que sus actores se involucren en los procesos de intervención física que implica puesta en marcha de un corredor de integración ambiental y socio-cultural del Norte.

• **Actores convocados a discutir y participar de los acuerdos sobre la propuesta:**

Todo proyecto que tenga un componente importante en educación ambiental debe ser interinstitucional, ninguna institución por sí sola puede abordar la totalidad de un problema ambiental. Esta propuesta requiere de un trabajo que debe hacerse coordinadamente entre:

- Los diferentes sectores y miembros de la comunidad.
- Grupos Gestores de los planes de Desarrollo
- Grupos y actores de las Zonas en conflicto
- Colegios de las Zonas
- Secretaría de Educación Municipal y Jefes de Núcleo
- Mi Río,
- Área Metropolitana,
- Gerencia Social,
- Oficina de Atención y Prevención de Desastres,
- Consejería Presidencial para Antioquia,
- ONGs como Penca de Sábila, Región, IPC, CONVIVIR
- CEHAP
- Universidades

## 2.4. INTERVENCIÓN EN EL ÁMBITO SOCIO-CULTURAL: CENTRALIDADES E INTEGRACIÓN

Esta propuesta es componente como unidad de la propuestas de intervención en el orden municipal y metropolitano sobre la **Contribución a la centralidad Norte del Valle de Aburrá** (numeral 1.1.) y las **Centralidades como espacios ciudadanos de Barrio Comuna y Zona** (numeral 2.2.1)

De los 834.859 habitantes del Norte de la ciudad de Medellín, en las Zonas Nororiental y Noroccidental, un alto porcentaje oscila entre los 7 y 40 años, o sea son niños y población relativamente joven que demanda de servicios educativos, culturales, recreativos, y de posibilidades de producción y empleo (ver diagnóstico socio-económico). Los problemas de las Comunas más próximas a las estaciones Acevedo y Tricentenario, tanto en la parte oriental como en la occidental, pueden esbozarse como: alto índice de ocupación territorial, densidades de poblamiento más altos de la ciudad, baja cobertura en salud, recreación, educación, sobre todo en secundaria y superior, carencia casi total de espacio público. Mayores extremos en la ciudad en materia de: violencia y pobreza, necesidades y oportunidades. Por otro lado, desarticulación en sus tejidos urbanos y sociales no sólo por las barreras físicas que existen entre las Zonas: Cra.65, Autopista Sur, Río Medellín y vía Regional sino por las complejas barrera y polaridades de carácter social, cultural y económico.

El tejido social se encuentra altamente sumido en conflictividades expresadas violentamente y en parte desarticulado, lo cual se agrava en la medida en que el Norte del Municipio en general nunca se ha asumido de conjunto, ni siquiera a nivel de las intervenciones institucionales que allí se desarrollan. La estigmatización sobre las Zonas Nororiental y aun Noroccidental, a nivel, incluso nacional, ha influido sobre cierta capacidad para lograr procesos de interacción socio-cultural entre las Zonas. Es así como para esta propuesta de integración socio-cultural se tiene como objetivo fundamental **incidir en el desarrollo del tejido social de la ciudad.**

### • Objetivos

- Convertir los escenarios antes propuestos en nuevos espacios de integración tanto socio-cultural-educativa y recreativa-lúdica como de educación-empleo y producción, con el propósito de brindar programas de desarrollo social a la comunidad del Norte y de la ciudad en general y

así contribuir a incrementar la oferta de servicios en la Zona y a garantizar la mayor activación de los corredores propuestos.

- Beneficiar a la población de las Zonas de las ventajas y oportunidades aportadas por los proyectos en curso tanto a nivel de configurarse en actores de dichos procesos como en beneficiarios de los procesos culturales, educativos, de producción y de empleo.

- **Resultados esperados**

- El incremento de programas de Desarrollo Social fundamentados en las nuevas centralidades identificadas en esta propuesta, con aprovechamiento por parte de la comunidad en general, y en las oportunidades de tiempo libre que les brinda el nuevo Metro.
- Una contribución al mejoramiento de la calidad de vida de la población de las Zonas, a través de la implementación de programas de desarrollo social que se reviertan en la creación de nuevos espacios de convivencia ciudadana, y en su contribución a la disminución del déficit de equipamiento social y cultural.
- El ofrecimiento organizado de servicios educativos, culturales y recreativos concentrados en un gran centro Zonal y Metropolitano, que permitan integrar a la comunidad que habita en la Zona Norte y ofrecer servicios y actividades a la población de otras Zonas de la ciudad y del Valle de Aburrá.
- La creación de oportunidades de educación para la configuración de oportunidades de empleo tanto en labores productivas como en labores culturales de la ciudad.
- La participación del proceso social local de las Zonas en el desarrollo del Centro del Norte Metropolitano, para que cumpla funciones tanto dentro del proceso social metropolitano como de la activación de las dos Zonas ligadas territorialmente al mismo.
- La conversión de ambas centralidades, Centro del Norte Metropolitano y Centro Interbarrial Intercomunal, en espacios de atracción para la integración y activación de corredores donde se construya la confluencia de los actores y habitantes de las Zonas y de los municipios del Norte del Área Metropolitana, propiciando la generación de tejidos urbanos, culturales, sociales y económicos.
- El facilitamiento para la descentralización de servicios y actividades y aportando al desarrollo de las potencialidades propias del sector y, a partir de ello generar espacios que permitan la articulación físico-

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

espacial, socio-cultural y económica de la Zona entre si y de esta con el resto de la ciudad y del Área Metropolitana.

- **Descripción de la propuesta**

La propuesta se inscribe en una imagen de ciudad futura, donde cualquier tipo de intervención que se proponga sea para la gente y con la gente. En esta medida con la creación del centro de integración cultural y educativa y productiva se contribuye a la creación de tejido urbano que conlleve a la creación y fortalecimiento de tejido social. Como ya se dijo, es necesario propender por la generación de nuevos espacios cargados de contenidos y programas de desarrollo social y cultural que a su vez propicien espacios de convivencia ciudadana. En ese sentido la propuesta de destinación de la Feria de Ganado y el Aurelio Mejía como espacios para retribuir a la población de la Zona para convertirlos en un gran Centro Cultural y Parque cumple la función de un Gran “Núcleo de Vida Ciudadana” con jerarquía mayor a la de los actuales.

Este centro deberá ser un hito a partir de un proyecto arquitectónico, urbanístico, paisajístico y ambiental<sup>43</sup>, y socio cultural, que se piense en grande y con alta calidad, para contribuir desde un enfoque transformador al mejoramiento de la calidad espacial urbana de un amplio sector de la población. Se concibe como un lugar que genere espacios representativos, simbólicos y de comunicación que se debe perfilar por la forma como se convoque y articulen los diferentes actores urbanos y de la Zona a partir de un **gran proyecto de convivencia ciudadana**. Ello implica que de la formulación del proyecto se haga un espacio adecuado para el acercamiento de los actores implicados en las polarizaciones de los sectores y la ciudad.

Una propuesta de estas características debe contener como propósito fundamental el manejo del espacio público y la creación y manejo de equipamiento cultural y educativo, en torno a la apertura de opciones para la gestión y producción de ofertas culturales y productivas. Por ejemplo se puede avizorar una gran sala de experimentación y producción cinematográfica, audiovisual y vídeo conciertos para la ciudad, auditorio, sedes y programas alternos de museos y bibliotecas, lo cual debe estar fundamentado en un enfoque educativo, pedagógico y de capacitación muy ciudadana muy alterna en el contexto de ciudad educadora. Igualmente se concibe como un centro de educación y formación para el empleo, la producción y el desarrollo tecnológico, en virtud de las demandas y ofertas que se relaciones con la población del

---

<sup>43</sup> con un excelente tratamiento del diseño, a su interior, forestal, pisos, plazoletas, auditorio, senderos, etc.

Norte del Valle de Aburrá. Las áreas libres, de circulación y verdes de por sí generarán espacios recreación pasiva o activa. Todo este equipamiento deber fundamentarse en nuevas apuestas educativas pedagógicas para la producción cultural y tecnológica, acompañada de programas específicos de Desarrollo Social. En un sentido servirá como componente para la convocatoria y concertación con las entidades pertinentes, que piensen en la necesidad de descentralizar servicios y ampliar cobertura de sus usuarios.

En un centro de estas características es necesario plantearse además el papel que han jugado los Cerca(s) en esta Zona, su localización actual y la utilización real que la población hace de ellos y proponer una forma de acercarlos más a los usuarios potenciales, lo cual podría aprovechar en este gran Núcleo que se propone.

Esta propuesta se inscribe en los propósitos generales del Programa de Desarrollo Urbano de la Consejería, como un centro complementario o suplementario al desarrollo del centro de la ciudad, en tanto que aportaría a estructurar una idea integral de la ciudad y la Zonalidad como noción de lo urbano.

Esta propuesta aporta a acercarse a una imagen de ciudad deseable, como una ciudad para los ciudadanos, la cual debe desarrollarse a mediano plazo, a partir de un proceso que genere un consenso social que convenga en el desarrollo de una propuesta viable, en un espacio socio-cultural definido e identificado. **Pero es de fortísimo plazo, es decir: ES URGENTE, garantizar la destinación de dichos lotes y edificaciones para el efecto, pues ya se encuentra la Plaza de Ferias en proceso de decisión para la transformación de uso** (lo cual puede llegar a una destinación no muy afortunada para apoyar la estructuración de las Zonas y del Norte del Valle).

Un Centro con este propósito en el Norte de la ciudad, es una puerta que se le abre a este territorio de la ciudad con beneficio a su interior al igual que para a otros sectores de la población del Norte del Valle de Aburrá. Hasta ahora la planeación de la ciudad ha llevado a decir que **“El Norte de Medellín no existe”**, al menos en la memoria cotidiana de las acciones de estructuración de la ciudad. Es ésta una manera de contribuir a su interacción e interrelación dentro del resto de la ciudad, no mediante meros proyectos viales y de transporte que inclusive ni siquiera siempre le favorecen, sino con una oferta específica de desarrollo propiciado o soportado en el aporte físico-espacial de

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia



oportunidades, escenarios y servicios de carácter ciudadanos y metropolitanos; con un manejo muy profundo y novedoso en los procesos y contenidos políticos, sociales, educativos y culturales que se desarrollen y un planteamiento estético y paisajístico ambiental que captive al foráneo e incite al inversionista privado.

- **Los actores convocados**

- Sector público:
  - Planeación Metropolitana,
  - EE.VV.,
  - Alcaldía de Medellín,
  - Alcaldía de Bello,
  - Plan Estratégico para Medellín y el Área Metropolitana,
  - las diversas Secretarías que tienen programas en la Zona,
  - las universidades con el desarrollo de proyectos educativos y pedagógicos
- Sector Privado:
  - Sector Inmobiliario,
  - Camacol,
  - Comfenalco,
  - Comfama,
  - Museo de Arte Moderno,
  - Museo de Antioquia,
  - Universidades, etc.
  - Proantioquia
  - Comfenalco
- Comunidades de las Zonas y organizaciones comunitarias
- ONG's.

## **2.5. INTERVENCIÓN EN EL ÁMBITO VEHICULAR: INTEGRACIÓN VIAL Y DE TRANSPORTE**

- **Descripción de la propuesta**

Es necesario tener en cuenta la circulación del Plan Vial y su relación con las obras complementarias del Metro, buscar mecanismos para facilitar los accesos de los usuarios del Metro a su lugar de vivienda o trabajo y a su vez aprovechar estas obras para la integración de ambas Zonas dentro del Norte del Valle de Aburrá.

El diseño del plan vial contempla dos puentes vehiculares que conectan físicamente la Zona Nororiental con la Zona Noroccidental: en el sector de la Estación Acevedo: el puente de Andalucía, y en el sector de la Estación Tricentenario: el puente de Palermo-Tricentenario, proyectos estos que son fundamentales para lograr la articulación físico-espacial que se propone.

Al interior de las Zonas se propone poner en ejecución una ruta circular que permita recorrer los dos sectores, en el perímetro del territorio de las dos estaciones, lográndose a partir de los dos puentes planteados en el Plan Vial Metropolitano. Este recorrido podría iniciarse desde el corredor multimodal, en el núcleo metropolitano que se propone en la Plaza de Ferias. Desde este núcleo se ingresaría por la calle 104 hacia el Núcleo de Vida Ciudadana de La Esperanza, pasando por el Sena, para ello debe vencerse la barrera que representa en estos momentos la autopista y que imposibilita esta integración.

Del NVC de La Esperanza, al cual se llegaría por la carrera 73, se continua hacia la calle 95 A, que se uniría por el puente proyectado para continuar por el barrio Aranjuez mediante la calle 93, lográndose el acceso al espacio cultural de Comfama, ubicado entre la calle 93 y la carrera 51A; una centralidad importante en el sector, reconocida y apropiada por sus pobladores, que mediante este circuito ampliaría su acción hasta el occidente.

La 93 llega al parque de Aranjuez y de allí se gira al Norte por la carrera 49 hasta el NVC de Villa del Socorro, y desde allí por la calle 107 del Barrio Andalucía se accedería al puente vehicular de Andalucía que cierra el circuito nuevamente en la Plaza de Ferias.

Convenio:

Consejería Presidencial para Antioquia -Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP- Universidad Nacional de Colombia

Las facilidades de recorrido e integración se lograrán cuando se materialice el proyecto vial, sin embargo esto por si solo no garantiza el dinamismo del recorrido. Por lo tanto, debe dársele un tratamiento especial, de manera que a lo largo de éste se ubiquen servicios y actividades que puedan ser requeridas a diferentes niveles. De hecho ya existen algunos puntos importantes en este recorrido como son el Sena, los NVC, la sede de Comfama - Aranjuez, el Parque de Aranjuez, entre otros, que en la actualidad cumplen sus funciones de manera aislada, los cuales se integrarían al consolidar este recorrido periférico con otros usos complementarios.

El recorrido planteado anteriormente tendría una jerarquía mayor desde el cual se genere una red de recorridos al interior de la Zona, así por ejemplo, a partir de los NVC ya ubicados en la Zona y de las diferentes actividades, se requiere consolidar otros Núcleos de Vida cuyo carácter surja de la interrelación de las diferentes actividades esparcidas en la Zona. A partir de esta interrelación y de sus facilidades de comunicación, establecidas o por establecer, se pueden detectar los lugares de mayor posibilidad a desarrollarse como núcleos.

Para una verdadera articulación se precisa configurar jerarquías de vínculos, peatonales o vehiculares, para consolidar en la Zona, que cumplan con especificaciones funcionales y que posibiliten recorridos ambientalmente atractivos para la población. Teniendo en cuenta que se busca es que la población del territorio pueda circular y acceder a cualquiera de las diferentes centralidades a través de recorridos urbanos atractivos y no meramente funcionales.

## **2.6. INTERVENCIONES EN EL ÁMBITO DEL HÁBITAT**

Uno de los elementos centrales para considerar en las intervenciones sobre las Zonas, y muy particularmente sobre la Nororiental, tiene que ver con el manejo del asunto habitacional y de sus entornos; lo cual, si bien es cierto no parecería propio de un asunto referido a las centralidades, el espacio público y sus corredores, si está estrechamente imbricado en el problema del desarrollo del sector, y, como tal, no puede estar ausente de una reflexión y un interés por orientar lo que allí suceda o pudiese suceder.

Pero ello adquiere aun más pertinencia cuando lo referimos a los efectos que sobre los asentamientos de población y estructuras productivas y comerciales están y seguirán teniendo las obras tanto del Metro como del Plan Vial

Metropolitano. En tal sentido, **es ineludible plantearse formulaciones políticas al respecto.**

En tal relación se plantea la urgente necesidad de intervenir sobre tres ejes centrales en materia habitacional: \*mitigación de impactos del Plan Vial y del Sistema del Metro hacia un manejo integral adecuado para las comunidades afectadas, \*prevención de desastres y manejo ambiental, y \*mejoramiento y densificación de los núcleos habitacionales existente que así lo permitan urbanística y técnicamente y que lo deseen sus moradores.

La Zonas de estudio son sectores altamente vulnerables a los efectos de cualquier obra de intervención pública, en virtud de sus condiciones sociales, económicas, culturales y claramente de su realidad física y espacial. En tal sentido, como ya es conocido, el CEHAP de la Universidad Nacional de Colombia siempre ha sido enfático en formular la necesaria definición política por parte de las autoridades estatales o privadas en el sentido de que toda intervención que toque las condiciones de estabilidad de una población debe cumplir los principios básicos de:

- **Concertación con las comunidades afectadas**, no a título individual, sino colectiva, que permita gestiones globales en torno a los efectos de los proyectos.
- **Participación de las comunidades** tanto en cuanto a su acceso a tiempo a toda la información sobre las propuestas que afectan los sectores en los cuales habita, como en el análisis y definición de alternativas para su manejo al igual que en la administración de los procesos.
- **Elevación de las condiciones de habitabilidad** por encima de las que en el momento de la intervención se tenían.
- **Sostenimiento del tejido existente en los social, cultural, productivo, educativo y económico.**
- **Integralidad en el manejo de su transformación y cambio**, evitando que escuetamente se asuma el problema a partir de la simple restitución de casas por casas, brindando oportunidades de desarrollo que permitan sobreponerse y superar los impactos de un traslado.
- **Localización territorial adecuada a los requerimientos integrales del habitar**, con clara búsqueda de continuación con los beneficios de localización perseguidos por las comunidades.

Para la propuesta de articulación físico-espacial y socioeconómica del Norte en el orden municipal y metropolitano, es fundamental tener en cuenta tanto las

obras del Metro como del Plan Vial Metropolitano y su impacto directo en su desarrollo futuro.

Este Plan tiene como proyecto específico la **Vía Regional del Norte**, compuesta por una franja de cuatro kilómetros de longitud (4.000 m.), desde el puente del Mico al Sur hasta el puente de Acevedo en el Norte, con un ancho de 60 m. a partir del borde del Río, ubicada a su costado derecho u oriental, involucrando parte de la Comuna 2 y 4 de la Zona Nororiental. En la comuna 2 ó Santa Cruz, la franja involucra parte de los siguientes barrios: La Frontera, la Francia, Andalucía, Villa del Socorro, Santa Cruz, y La Rosa. En la comuna 04 ó Aranjuez, Palermo, Bermejál, y Moravia. Uno de los impactos sociales de esta obra es el traslado de 1.350 familias que tienen en promedio 5 personas, o sea 6.750 habitantes de la Zona.

Asimismo, en la construcción del Metro se han visto afectados núcleos de vivienda y por lo demás serán afectadas indirectamente los sectores más relacionados con las transformaciones en el uso del suelo.

Por ello se precisa, de urgencia, mitigar tales impactos, a través de propuestas de desarrollo integral de vivienda y entorno -no sólo ambiental sino social, cultural y económico-, deseablemente dentro de la misma Zona. Se deben trascender las soluciones que se limitan a resolver el problema de restitución de la unidad de vivienda de bajo costo. Es preciso que **toda acción de reasentamiento conlleve un mejoramiento de las condiciones originarias** -sobre todo cuando se trate de sectores de estratificación económica 1 y 2. Mediante procesos de participación y concertación entre el Estado y las comunidades afectadas, debe generarse tanto un hábitat apropiado, generoso en su calidad urbana y en la prestación de servicios al igual que en las oportunidades, culturales, sociales y económicas, y de espacio público, articulación espacial.

Hasta ahora, las soluciones previstas no pueden catalogarse como que cumplen los principios anteriormente enunciados. En tal sentido **es de carácter urgente sentar sobre una mesa de concertación y negociación real a los diversos actores, públicos, privados y comunitarios, implicados en este proceso para lograr acuerdos de políticas integrales para el tratamiento de los efectos de tales obras**. No se vislumbra por ahora una superación de la noción más escueta para manejar tales asuntos en las ciudades, cual es pretender una negociación familia por familia, en la cual se supone que se trata meramente de la restitución de un bien por otro, olvidándonos que la ciudad y sus partes son un complejo tejido de relaciones

socio-espaciales. En ese sentido, cualquier cosa que los toque debe tratarse desde tal complejidad.

No es posible olvidarse que las Zonas tocadas por estas obras son las de la mayor complejidad socio-cultural, de conflictividad alta, de grave vulnerabilidad social y comportamental, de fragilidad espacial y ambiental, de bajísimas oportunidades económicas, de precarísimas posibilidades para el uso de espacio públicos y colectivo, para las cuales una sacudida a su estabilidad puede ser tener efectos catastróficos para cada familia y el conjunto de ellas.

Los efectos de las transformaciones físico-espaciales de las obras del Metro y Viales ciertamente inciden en las demandas de vivienda sobre los sectores aledaños a éstas. Para nadie es oculto que gran parte de los intereses del movimiento urbanizador y constructor del Valle de Aburrá gira en torno a la densificación y construcción de nuevos asentamientos de vivienda alrededor del Metro, lo cual de por si es necesario y tiene sus conveniencias. Pero no es menos cierto que tales intervenciones, a lo largo de la historia de nuestro Municipio, en su mayoría no han mostrado una mínima capacidad por articular los entornos urbanos existentes con los cuales obligatoriamente deberían dialogar espacialmente, como tampoco han logrado incorporar (tal vez por falta de deseo -?- o por exceso de beneficios otorgados por lo cicatero de las acciones) una noción de tejido de ciudad, y menos de la integralidad de las demandas del hábitat y la habitabilidad y mucho menos de la realidad socio cultural y económica donde se inscriben.

Pero, ello se agrava cuando se trata de asentamientos existentes, con procesos de un origen poblacional como el de ambas Zonas de estudio, que contienen realidades espaciales tan agudas, complejas y, por qué no decirlo, con un alto grado de densidad y en ocasiones atiborramiento. Entonces, justificado en las precarias condiciones preexistentes en las Zonas afectadas y en la consabida mención a la “escasez de tierra”, se llega a veces a propuestas o proyectos francamente denigrantes de cualquier noción de construcción de ciudad y del humanismo que debe ser propio de una ciudad moderna (en todo el sentido transformador de esta palabra), con criterios mínimos de una habitabilidad integral.

**Ahora el asunto clave está en determinar para el efecto los lineamientos de construcción de ciudad que debe orientar todas estas intervenciones referidas al asunto de la vivienda y al hábitat.**

## Descripción de la propuesta

Al respecto, se plantea la necesaria y urgente necesidad de conformar una Comisión de trabajo sobre las condiciones habitacionales de los entornos afectados por ambas obras Metropolitanas, para plantarse un Plan de Intervención que permita asumir acciones institucionales y privadas en pro de lograr uno beneficios director del proceso de transformación del hábitat y la vivienda en dichos lugares.

Deberá esta Comisión estar conformada y afinada con la mayor legitimidad tanto para las comunidades afectadas como para las instituciones de planeamiento y vivienda del Municipio y organizaciones no gubernamentales ligadas al desarrollo de las Zonas. Deberá por tanto se de naturaleza interinstitucional con participación de las organizaciones de pobladores de las Zonas afectadas. Le corresponde a ésta plantear los mecanismos para el desarrollo de las mesas de negociación y concertación en torno al asunto habitacional zonal.

Asumirá los siguientes grandes componentes para la definición de lineamientos tanto urbanísticos como sociales en el manejo de:

- **la reubicación de población impactada** por las obras en curso, bajo criterios de mejoramiento cualitativo integral de sus condiciones actuales
- **el mejoramiento de asentamientos y la potenciación de sus capacidades económico**, en el contexto de las transformaciones productivas y comerciales de los sectores afectados por éstas obras (u otras),
- **la densificación de estructuras urbanas habitadas** que así lo permitan y que cuenten con el deseo de sus pobladores, en virtud de la estructuras habitacionales actuales que ya así lo planean (terrazas potencialmente existentes, sin sobrepasar la expectativa de densificación actual de sus pobladores, pues no es posible olvidares de la altísima densidad de los sectores), conservando su población originaria y el beneficio de estos procesos para ésta, y
- **la prevención y el manejo de riesgos** referidos a las propuestas mencionadas en el presente estudio
- **la conservación y garantía de construcción y mejoramiento del tejido urbano y de una estructuración espacial y ambiental pública y peatonalizada**, sobre lo cual anteriormente se ha expuesto.

Los procesos allí descritos deben basarse en estudios profundos sobre las capacidades estructurales, sociales, culturales y económicas de los entornos

y de la población para formular un proceso atinado de desarrollo que no expulse la población originaria de su hábitat y estabilidad de localización actual. Asimismo, en procesos claros que permitan comprometer las instituciones públicas y privadas con la generación de mecanismos no convencionales de financiación y organización social para garantizar el desarrollo del mejoramiento local.

- **Actores convocados para el proceso**

- Las distintas entidades de carácter público como:
  - Alcaldía
  - Primed
  - Consejería Presidencial para Antioquia
  - Corvide,
  - Secretaria de Bienestar Social,
  - Planeación Metropolitana y
  - Área Metropolitana, entre otras.
  - Ministerios de Desarrollo
- Organizaciones cívica, comunitarias y académicas:
  - Organizaciones no gubernamentales
  - Organizaciones comunitarias de los sectores afectados
  - Habitantes asociados de las áreas afectadas
  - Universidades, entre otros....

## **2.7. INTERVENCIONES EN EL ÁMBITO ECONÓMICO**

Es preciso, cuando de lo económico se hable, hacer referencia a las limitaciones que tiene este componente en términos de las posibilidades reales, desde acciones localizadas, o zonales, para incidir estructuralmente o estratégicamente en las capacidades y realidades económicas de sus habitantes. Si bien es cierto que en todo lugar de intervención se deben crear al máximo los mecanismos para fortalecer las economías locales, desde las realidades educativas, tecnológicas, culturales, productivas y comerciales accesibles en los momentos presentes; no puede caerse en un enfoque minimalista e iluso sobre el asunto económico, pretendiendo desde una acción focalizada y puntual transformar estructuralmente las determinantes de las economías populares.



En tal sentido, las propuestas que a continuación se esbozan, buscan contribuir a mejorar, en lo posible, las condiciones de las economías internas de las Zonas; porque se sabe, que es preciso a toda costa generar procesos de mejoramiento interno a pesar de los insalvables condicionantes que por ahora tiene nuestra estructura socio-económica, los cuales afectan notoriamente los sectores más vulnerables de las ciudades. Ello aportará a cualificar sus condiciones de interacción económica dentro de la ciudad, a mejorar su organización productiva y a cualificar sus avances técnicos y tecnológicos y su inserción en los mercados locales (por ahora). Asimismo, será base importante para mejorar sus actuales condiciones de sobrevivencia o subsistencia al elevar sus ingresos y su calidad inmediata de vida (si se logra un proyecto como lo que aquí se esboza).

**Activación territorial:** Con el fin de situarse de manera consistente sobre lo que son los procesos de transformación en los usos del suelo y sus efectos económicos localizables, es necesario evaluar las experiencias de construcción de otros sistemas de transporte masivo (subways y metros) en otras ciudades, especialmente latinoamericanas, que permitan observar los impactos y características de los cambios en los uso del suelo, en la población y sus efectos económicos (productividad, calidad de vida, producción de bienes y servicios, entre otros), al introducirse el sistema de transporte.

El Programa debe situarse dentro del enfoque prospectivo (no lineal) en el contexto de una ciudad referida a los cambios del comercio internacional, de los modos de producción y de las concepciones administrativas contemporáneas visibles hacia el futuro. Además como de lo ideal, éste debe avisorar una meta realista para su participación e incorporación dentro de las nuevas estrategias de mercadeo y de las variables que tradicionalmente han sido desechadas en como “obstáculos” para la producción, circulación y acumulación de bienes y servicios: -capacitación y educación de quienes intervienen en el proceso de producción, distribución y consumo; -diseño de procesos y tecnológico (para superar la actitud pasiva de comprar tecnología); -desarrollo de nuevas ventajas comparativas; aprovechamiento de ventajas de localización espacial; y avance hacia la autodeterminación y autonomía a través del abastecimiento de múltiples mercados; entre otras.

En la medida que se busca poner en movimiento un vasto sector social, que posee conocimientos, cambiantes y diferentes, se requiere la participación de los actuales agentes productivos para desarrollar un proceso de sistematización de sus conocimientos tecnológicos, sus “modos de hacer”, de los obstáculos para la expansión de sus mercados, para la elaboración de

producciones novedosas de mejor calidad y vigencia, basados en las condiciones presentes de los mercados zonales, locales y metropolitanos, y de pronto regionales, nacionales e internacionales. Es necesario que la comunidad se constituya en el gestor de las nuevas propuestas de desarrollo y participe de su ejecución.

Para alcanzar una gestión adecuada, se requiere incorporar los elementos administrativos (gerencia del trabajo y las personas), que comienzan a despuntar en función de la reestructuración de un modelo de modernización e internacionalización, basado en el conocimiento y la información. En este sentido, se requiere establecer prácticas de planificación de la producción según los mercados que se abastecen(ran), con definiciones claras de objetivos de crecimiento (participación); rediseño de procesos; identificación de ventajas y desventajas de la producción actual y futura; elaboración de políticas de calidad y productividad; investigación y desarrollo y adecuada gestión del recurso humano para “hacer más empresarios”.

La sustentabilidad, entendida como la preservación estratégica de los recursos necesarios para mantener la producción y sus condiciones, debe tener en cuenta en lo económico, un modelo adecuado tanto de acumulación, como de soporte social y ambiental. Al parecer, esta compatibilidad se logra estableciendo una gestión tecnológica coherente y agresiva en términos de producción y preservación de conocimientos propios y adecuados a nuestro medio social y natural.

## **Descripción de la propuestas**

- **Hacia el ordenamiento territorial**

Los cambios esperados en el uso del suelo en las áreas adyacentes a las estaciones del Metro en Tricentenario y Acevedo, deben propiciar un reordenamiento de las actividades actuales y futuras. en las actuales condiciones son de preverse varias modificaciones globales: traslado de actividades comerciales y de servicio del actual centro (Zona mayor 3) a los alrededores de las estaciones. también se reforzarán (ampliarán) actividades que actualmente se prestan en cierta escala (barrial y aún menor) por demandas de orden comunal y zonal. concomitantemente, se presentará una densificación habitacional y una tendencia al cambio de estrato residencial.

- **Objetivo**

Ordenar las posibles actividades que a futuro se asentarán en los sectores de influencia inmediata y mediata de las estaciones Acevedo y Tricentenario, con el fin de establecer actividades compatibles con las condiciones físicas y ambientales, propiciando desarrollos urbanos adecuados con la política de elevación y mejoramiento de la calidad de vida y la valorización patrimonial.

- **Resultados esperados**

Incorporar al estatuto municipal de planeación y urbanismo los elementos que permitan prever, incentivar, y manejar los cambios de uso del suelo y el ordenamiento de las actividades con el fin de estructurar el desarrollo urbano compatible con las condiciones físicas y ambientales en las áreas de influencia de las estaciones tricentenario y Acevedo.

- **Actores**

- Para el desarrollo de esta propuesta se deben convocar en primer lugar las comunidades afectadas e interesadas en la inversión en los nuevos desarrollo urbanísticos y sociales.
- La administración municipal, a través de planeación metropolitana y otros organismos de desarrollo y promoción.
- Entidades de crédito, constructores, planificadores y urbanistas.

- **Incidencia en el ingreso, el empleo, la actividad productiva, los servicios y las oportunidades**

El programa debe potenciar la aparición de actividades que demandan las nuevas circunstancias creadas por la ubicación de las estaciones. En primer lugar, las actividades de adecuación de los accesos, el amoblamiento necesario, la re-disposición de edificaciones y locales, la atracción habitacional, etc. demandan empleo para su realización.

De otro lado, las actividades de integración a proyectos de ciudad (metropolitanos) demandarán empleo en la actividad de construcción, de integración y de intercambio (incluido el programa de reasentamiento de 1300 viviendas desplazadas por los programas viales, además de los reasentamientos de “otros usos”).

Es necesario complementar las actividades descritas con acciones de investigación y desarrollo, orientadas a la capacitación del recurso humano. Estas actividades de corto plazo es necesario reforzarlas con investigación y gestión de transferencia y desarrollo de tecnología.

Complementariamente, se requiere que las actividades de recreación y cultura que se establecen como complemento y adición de la creación de espacios lúdicos y culturales, tengan una adecuada utilización, para lo cual se requiere el establecimiento de programación y aprovechamiento de las oportunidades surgidas. No se trata sólo de “poner” una infraestructura sin la capacidad social de aprovechamiento endógeno.

Como premisa básica de la propuesta se requiere desarrollar actividades comunitarias (organización, capacitación, integración, transmisión, etc.) que generan empleos productivos.

Complementariamente, se establece un sistema de información de ofertas y demandas de empleo, los cuales han existido en la ciudad pero deben establecerse zonalmente para un mayor aprovechamiento (conectar microempresas, famiempresas, universidades, tecnológicos, entidades gubernamentales y no gubernamentales, etc. al servicio de información).

- **Objetivo**

Establecer la cantidad de empleos que se ofrecerán en el futuro inmediato por la ejecución de proyectos públicos y privados que se desarrollarán a corto plazo en las áreas de influencia de las estaciones Tricentenario y Acevedo. Establecer un programa de necesidades laborales de mediano plazo que permita prever y desarrollar las actividades de reordenamiento en la Zona Norte generando empleos de mejor calidad y que potencien la economía local.

- **Resultados Esperados**

Conocer y transformar las características del mercado de trabajo en la Zona Norte en función de las demandas locales de personal capacitado y fortalecer la participación endógena en la producción de espacio construido y oferta de bienes y servicios para mercados diversos en la Zona.

- **Actores convocados**

- En primer lugar las comunidades locales interesadas en la formulación de los proyectos específicos bien como inversionistas potenciales o como oferentes de capacidades de administración de procesos, capacitación para el empleo o mano de obra en procesos de transformación.
- Las empresas públicas y privadas interesadas en la promoción del desarrollo integral del Norte:
- Planeación Metropolitana, PNUD, etc.
- Entidades de crédito y fomento urbano.

- **Investigación y estudios**

- **Investigación sobre capacidad y gestión tecnológica empresarial y abastecimiento de mercados**

La actual coyuntura de modernización e internacionalización de la economía exige la realización de esfuerzos que permitan no sólo la percepción de los cambios estructurales en el modo de producción sino conocer las potencialidades con que se cuenta para afrontarlo. Si bien es necesario insistir, adecuando, en las áreas de actividad que ya gozan de presencia en mercados internacionales o nacionales, estos sectores cuentan con fuertes barreras a la innovación empresarial, como lo encontró el Informe Monitor, realizado recientemente. Las pequeñas empresas informales cuentan con un “empresariado” joven y con mayores disposiciones a la innovación e introducción de elementos de la nueva competencia que constituyen un potencial que no debe ser desperdiciado. La presente Propuesta tiene como finalidad ubicar y hacer realidad estas potencialidades para relanzar la economía local a la participación en nuevas esferas de la economía.

- **Objetivos**

Investigar en detalle las características tecnológicas de las empresas presentes en la Zona Norte del municipio y elaborar un programa de mediano y largo plazo que transformen sus características productivas, de gestión administrativa, de diseño, aplicación de conocimientos, etc. que mejoren la competitividad en los diferentes mercados donde hacen presencia.

- **Actores**
  - Propietarios y administradores de microempresas presentes en el área de estudio. Organizaciones gremiales empresariales que transmitan experiencias, etc.
  - Oficinas gubernamentales como Planeación Municipal, microempresas de Antioquía, etc.
  - Entidades de crédito.
- **Estudio de plusvalía por usos principales, complementarios, restringidos y prohibidos con énfasis en usos potenciales**

La inversión tanto pública como privada debe ser sostenible en el tiempo (“garantizar el retorno de la inversión y rendir los beneficios económicos y sociales potenciales”), y adecuada a los espacios donde se asienta. En este sentido, la administración pública debe dotarse de una herramienta que le permita orientar el asentamiento de actividades acordes con el potencial de demandas y satisfacción de necesidades de la comunidad. Esta investigación debe abarcar los usos potenciales deseables de Terrenos, Lotes, Locales y Edificaciones y servir de orientación a la reglamentación de Urbanismo, usos del Suelo y Construcción. Estas últimas, por ejemplo, deben establecer la conveniencia de un propuesto Plan terrazas, como mecanismo de aprovechamiento de las rentas.

- **Objetivo**

Investigar las “aptitudes de uso” en consonancia con las modificaciones previsibles en el corto y mediano plazo como consecuencia de los reordenamientos de flujos de personas por la introducción del sistema de transporte del metro y las propuestas de desarrollo y adecuación urbanas que demandan las comunidades que habitan la Zona haciendo compatible estos cambios con los aprovechamientos económicos adecuados que se derivan del reasentamiento de funciones.

- **Resultados Esperados**

- Producción de un sistema de información económico que permita orientar las decisiones de reglamentación y localización de actividades en función de las características de

las demandas y de adecuación del espacio en torno a las estaciones tricentenario y Acevedo.

- Identificaciones de “criterio urbanístico, respecto a su ubicación e impacto en la Zona de localización”. Estos criterios deben contemplar:
  - Dimensión del inmueble (Área construida, número de empleados, capacidad instalada, edificios adyacentes permanentes, edificios de valor patrimonial, entre otros).
  - Impacto ambiental y Sanitario (consumo de servicios públicos, producción de desechos contaminantes, etc.).
  - Actores: Planeación Metropolitana.

- **Estudio de Mercado Presente y Futuro del Norte**

La existencia de cerca de 400 microempresas en la Zona amerita un estudio de sus características, capacidad de gestión, permanencia o estabilidad, gestión del recurso humano, tecnología, ventajas competitivas, razón de localización, etc. que permita orientar la gestión de organismos públicos, privados, comunitarios, etc. en función de lograr un desarrollo gerencial y científico de la producción y participación en los mercados, de tal forma que sea posible establecer hacia el futuro alcanzar objetivos de crecimiento en función de las potencialidades y una participación estable y/o creciente en los mercados que se abastecen. adicionalmente se debe establecer una mayor integración entre clientes-proveedores con el fin no sólo de “cerrar” la cadena de intermediación sino de integrar los diversos procesos de encadenamiento tecnológico presentes en la rama de actividad.

- **Objetivo**

Se trata de conocer la historia reciente y presente las características de los mercados que actualmente abastecen las microindustrias del Norte, estableciendo sus potencialidades en el corto, mediano y largo plazo, con el fin de establecer objetivos de crecimiento, necesidades en función del mismo, permanecer y ampliar la participación en los diversos mercados que se abastecen actualmente y lograr incidir en otros mercados de acuerdo con sus potencialidades.

- **Actores**

- Inversionistas actuales en las microempresas, universidades e institutos de capacitación, asesoría y desarrollo, entidades de crédito, ONG'S.