

EWT/ Eco Web Town

Magazine of Sustainable Design

Edizione SCUT, Università Chieti-Pescara

Registrazione al tribunale di Pescara n° 9/2011 del 07/04/2011

ISSN: 2039-2656

Medellín una ciudad en trasformacion

Orsini, Echeverri URBAM, Centro Investigaciones Urbanos e Ambientales de la Universidad Eafit-Medellín

Asentada linealmente a lo largo del río Aburrá, entre montañas, a 1.600 metros sobre el nivel del mar, en un valle andino caracterizado por una gran riqueza en recursos hídricos, en flora y fauna, y un clima subtropical que le asegura unas temperaturas primaverales durante todo el año, Medellín y su aglomeración metropolitana, con una población de 3.5 millones de habitantes, representan el segundo polo urbano de Colombia.

La ciudad, con un aporte del 11% al PIB nacional, es hoy un importante centro económico y financiero del país, segundo después de Bogotá, y se ha consolidado como tal desde el siglo pasado gracias a una ubicación estratégica y a las capacidades emprendedoras de su población.

Medellín, debido a un rápido proceso de industrialización, pasó así entre el 1900 y el 1950 de tener 60 mil habitantes a una población de más de 350 mil habitantes, con evidentes retos en el campo de la planificación. Por esto, en el 1948, se contrató a los arquitectos Wiener y Sert el primer plan para estructurar el crecimiento urbano de la ciudad, el Plan Piloto. En este se definía, entre otros aspectos, el río como elemento estructurante de los nuevos desarrollo industriales y comerciales, que en esa fecha estaban redefiniendo los equilibrios urbanísticos del valle.

A pesar de un desarrollo económico constante en el tiempo, que ha hecho de la ciudad con el pasar de las décadas un centro dinámico y competitivo, y una localización privilegiada en un contexto natural atractivo para la vida, Medellín presenta unos desafíos en ámbito socio-económico que han caracterizado y todavía caracterizan su historia pasada y presente.

Con un índice Gini de 0.54 Medellín es la ciudad más inequitativa de un país que, a su vez, es uno de los más desiguales en absoluto. Hasta hace unos pocos años, era además considerada como una de las ciudades más peligrosas y violentas del mundo debido en particular al fenómeno del narcoterrorismo que azotó la sociedad *paisa* durante las décadas de los ochenta y los noventa.

Desigualdad y violencia tienen, en parte, sus raíces en el proceso de acelerada urbanización informal que caracterizó a la ciudad a partir de los años cincuenta. La incapacidad de las instituciones locales de absorber el rápido crecimiento y de responder a la exponencial demanda de vivienda, desató la formación de asentamientos precarios, las *comunas*, en el norte y en las laderas de las montañas, y con ellos una creciente disparidad entre clases sociales.

Esto implicó la consolidación de una ciudad segregada socialmente y físicamente, donde a los exclusivos enclaves del sur empezaron a contraponerse cada vez con más vigor los barrios populares del norte. Estos últimos, a finales de los setenta, con la insurgencia del narcotráfico, se volvieron así el hábitat natural de bandas ilegales afiliadas a los grupos insurgentes, de pandillas a los órdenes de los narcotraficantes, y de delincuencia común, que dieron vida a una espiral de violencia y terror que terminó aniquilando la sociedad entera y con ella la ciudad.

El progresivo decaimiento de la ciudad y de sus instituciones, que también quedaron atrapadas por el círculo vicioso de la corrupción, parecía no tener fin, aislando año tras año a Medellín del país y del mundo en un proceso aparentemente sin reversa.

Afortunadamente, desde la mitad de los años noventa, con la caída del cartel de la droga de Medellín, se restaura un estado de normalidad, acompañado de un lento proceso de regeneración de la ciudad y de su sociedad. Es de este periodo la realización del Metro, primero y único sistema de este tipo en el país, que al articular el norte y el sur del valle con el centro marca un hito histórico en el desarrollo urbanístico de la ciudad. También se elaboró un Plan Estratégico para el crecimiento de la metrópoli al 2015, donde se definieron los principales proyectos a desarrollarse.

Sin embargo los problemas asociados a la delincuencia común seguían, y con ellos una deuda social acumulada durante décadas y el deseo de un cambio radical que cancelara definitivamente las heridas del pasado. Es así como a comienzos del nuevo milenio, bajo el liderazgo de una nueva clase política, que llega al poder, respaldada por un voto de opinión y sin vínculos con los partidos tradicionales, se consolida un nuevo curso en la historia de la ciudad.

Y sin dudas, uno de los principales elementos de este cambio ha sido el uso del urbanismo y de la arquitectura como medio para inducir una transformación que beneficie a las sociedad entera. Este proceso, inicialmente conocido como Urbanismo Social, y que todavía sigue evolucionando a pesar de los cambios en las jerarquías de la política local, ha permitido a la ciudad experimentar un periodo de renacimiento que ha logrado reposicionar a Medellín en ámbito nacional e internacional, restituyendo calidad de vida a sus habitantes, y competitividad a la ciudad.

Estos resultados se han dado en el marco de una política de inversión social que ha priorizado de manera estratégica sus apuestas buscando principalmente mejorar las condiciones de vida de las comunidades más afectadas por medio de proyectos de inclusión de los barrios informales a la ciudad convencional. Es así como, a partir de la periferia de la ciudad, se han desarrollado importantes proyectos de infraestructura y urbanismo con el objetivo, en particular, de dignificar las áreas urbanas más deprimidas e inaccesibles, y de facilitar su proceso de consolidación e inclusión.

En su mayoría el conjunto de obras de mayor impacto realizadas han sido coordinadas entre sí por medio de los Proyectos Urbanos Integrales, una herramienta de planificación territorial aplicada en territorios informales, con un alto componente participativo y enfocada a la acción. Esta estrategia ha permitido en los últimos diez años rehabilitar y mejorar enteros sectores de la ciudad por medio de practicas de acupuntura urbana que han articulado, bajo una única visión de desarrollo, acciones de gran envergadura y alto estándar cualitativo a otras de menor escala.

Entre los principales proyectos icónicos de este periodo cabe destacar la implementación de una red de equipamientos enfocados a fomentar la educación, como son los Parques Bibliotecas, los Jardines Infantiles, y los Colegios de Calidad. Estos proyectos de alto estándar arquitectónico están hoy ubicados en el corazón de las áreas marginales con el objetivo de proveer espacios para el encuentro, la educación y la cultura para los jóvenes de bajos recursos. En una sociedad donde la desigualdad es manifiesta, y la baja calidad de la educación pública es quizás una de sus principales causas, la apuesta de proveer servicios que incentiven al estudio y la cultura representa evidentemente una herramienta de desarrollo social muy potente.

Otro cambio estratégico está asociado con el fortalecimiento del sistema de transporte público. Por un lado se destaca la construcción de escaleras eléctricas y de sistemas teleféricos, los Metrocables, utilizados para facilitar el acceso a los sectores más inaccesibles de las *comunas*, acortando los tiempos y costos de desplazamiento entre la casa y el lugar de trabajo para miles de personas. Por el otro, se menciona el recién inaugurado Metroplus, un sistema de BRT's, implementado por primera vez en Curitiba en los setentas y en Bogotá en los noventas, así como la próxima realización de un tranvía urbano. Este conjunto de sistemas hacen de Medellín la ciudad de América Latina con el mayor numero de tecnologías de transportes en funcionamiento, con evidentes retos futuros en materia de inter-modalidad.

Finalmente, en una sociedad donde la esfera pública había sido relegada a un rol secundario por la inseguridad que ha caracterizado su historia reciente, quizás el principal motor de la transformación se debe a importantes inversiones en espacio público para fomentar la reapropiación de la ciudad por parte del colectivo. La construcción de parques, paseos, plazas y andenes, ubicadas en lugar estratégicos de la ciudad, de la mano de importantes procesos de animación urbana, han entonces facilitado la reactivación de lugares antes olvidados. Es así como hoy, Medellín, ha vuelto ha ser una ciudad para el encuentro, aprovechando además de una situación climática que favorece el uso de sus áreas abiertas durante todo el año.

No obstante estos importantes procesos de transformación, que trascienden los periodos administrativos a demostración de una continuidad de intentos sin precedentes para la ciudad, y que le siguen otorgado importantes atestados de estima y reconocimientos internacionales, Medellín y su área metropolitana están

ahora enfocando su atención hacia la implementación de un modelo de crecimiento que, además de ser socialmente incluyente, sea también sostenible desde una perspectiva física y ambiental.

Los retos de la planificación territorial se están ahora concentrando en tratar de revertir las preocupantes dinámicas de crecimiento de tipo extensivo que, sin diferencia entre los sectores formales e informales de la ciudad, están presionando las laderas del valle año tras año. Este fenómeno urbano, insostenible por definición, es agravado, en el caso de Medellín, por la progresiva urbanización de sus montañas, caracterizadas por un alto riesgo de movimientos en masas, y por la invasión de sus innumerables fuentes hídricas superficiales, las *quebradas*. Ambas representan un inestimable patrimonio ecológico y cultural, además de ser los principales proveedores de servicios eco-sistémicos de la ciudad.

Es así como la reciente formulación de Bio2030, Plan Director para Medellín y su Área Metropolitana, marca un hito importante en el contexto de la planificación territorial local. Articulando y complementando los principales planes sectoriales de los municipios del Valle y las diferentes visiones de ciudad elaboradas hasta la fecha, el plan define un modelo de ocupación sostenible hacia el 2030. Este último, concertado entre los actores del desarrollo local, destaca principalmente la necesidad de direccionar la futura demanda de suelo urbano hacia procesos de regeneración en las zonas centrales del valle, protegiendo las montañas y revalorando a la vez los sistemas naturales como esenciales elementos estructurantes de la ocupación misma.

Bajo este panorama se está actualmente revisando el Plan de Ordenamiento Territorial y están en formulación dos importantes proyectos que permitan inducir el crecimiento deseado. Esto son el Parque del Río, y el Cinturón Verde Metropolitano. Con el primero se pretende cualificar el eje urbano del río “escondiendo” bajo tierra las grandes infraestructuras viales, y liberando suelo para generar un parque lineal metropolitano en el centro de la ciudad que desate procesos de renovación de ex áreas industriales en su proximidad. Con el segundo se busca ir conformando una estructura de espacios naturales a lo largo del perímetro de la ciudad que permitan facilitar el control del borde rural.

El éxito y el impacto de estos nuevos proyectos, por su envergadura y complejidad, dependerá mucho de la voluntad política de las próximas administraciones debido a los largos tiempos de implementación que estos requieren. Sin embargo, si miramos donde estaba la ciudad hace veinte años podemos afirmar que Medellín tiene en su ADN una gran capacidad de reinventarse, de innovar y de enfrentar sus desafíos con tenacidad y perseverancia. A pesar de esto siguen existiendo grandes retos en materia de desigualdad, seguridad y sostenibilidad ambiental, pero el camino trazado ha permitido ir construyendo unas bases sólidas para mirar al futuro con ilusión y creer que el cambio sí es posible.

* L'articolo è pubblicato su gentile concessione di “The Plan: architecture & technologies in detail”, N. 73 (2014), p. 24-27

Autores

Alejandro Echeverri is an architect and planner from Medellín, Colombia, cofounder and Director of urbam, the Center for Urban and Environmental Studies at EAFIT University. He has collaborated as professor, lecturer and juror in various international and national institutions. As the General Manager of the Empresa de Desarrollo Urbano (EDU) from 2004 to 2005, and the City's Director of Urban Projects for the Municipality of Medellín from 2005 to 2008, he led the conceptualization and implementation of Social Urbanism. His work earned the National Architectural Award in 1996, the National Urban Planning Award in 2008, the Curry Stone Design Prize in 2009, the 10th Veronica Rudge Green Prize in Urban Design from Harvard, among others.

Francesco M.Orsini, Ingeniero y urbanista, desde su llegada a Colombia ha trabajado en temas de planificación y desarrollo urbano. Se desempeñó como coordinador técnico para la Empresa de Desarrollo Urbano (EDU) de Medellín entre 2004 y 2007 en el Proyecto Urbano Integral (PUI) (premio Veronica Rudge Green Prize 2013) y el Proyecto de Consolidación Habitacional Quebrada Juan Bobo (mejor practica ONU-Habitat 2008). Después de un periodo en Holanda, ha venido ejerciendo la libera profesión, asesorando al sector público y privado en planes y proyectos de carácter local y nacional. Actualmente se desempeña como Gerente de Proyectos de urbam EAFIT.