

# ESPACIO PÚBLICO Y CIUDAD

## 1. EL ESPACIO PÚBLICO EN EL PLAN DE DESARROLLO 1998 -2000

El plan de Desarrollo 1998 – 2000 plantea en su diagnóstico, entre otras cosas:

“ En la ciudad de Medellín se ha ignorado por mucho tiempo el valor del Espacio Público como esencia misma de la ciudad. La preocupación por satisfacer las necesidades básicas de la comunidad, ha centrado la atención de la municipalidad en la cobertura y dotación de los servicios públicos domiciliarios y en la red vial y de transporte” .

“ El Espacio Público, cuyo valor está estrechamente ligado a la calidad de vida de los ciudadanos, es cada vez más precario y de muy baja calidad, en la realidad de hoy es un espacio residual. El espacio público ha sido tomado por la población marginada de la actividad económica. En los barrios que se construyen hoy (Urbanizaciones) no existe el espacio público en su verdadero sentido. Se dan espacios abiertos (de uso privado) que resultan del cumplimiento de normas y de paso, niegan toda posibilidad de vida barrial” .

### ESPACIO PUBLICO Y DESARROLLO URBANO

Plantea también el diagnóstico:

“ El centro de la ciudad sufre graves problemas de deterioro físico, inseguridad y congestión. El espacio público ha sido invadido por la economía informal. La vivienda y los negocios de prestigio se han desplazado a otros sitios. Ha dejado de ser el lugar representativo de nuestra ciudad para convertirse en un mercado público que sin lugar a dudas presta un gran servicio a un importante sector de la ciudad, pero que adolece de calidad espacial y variedad de opciones y actividades para que constituya la sala de nuestra ciudad, orgullo de propios y extraños. Los grandes activos que constituyen un invaluable patrimonio social están en gran parte subutilizados y subvalorados“ .

“ Algunos sectores de la ciudad, especialmente el centro, presentan condiciones de alto deterioro físico y social y requieren por lo tanto de intervenciones

planificadas, tendientes al mejoramiento del entorno y de las condiciones de vida de las comunidades allí asentadas“ .

“ La expansión de la ciudad se ha desarrollado por varias décadas mediante la ejecución individual de urbanizaciones, cuya única relación con la ciudad es un enlace de acceso para un grupo de viviendas, aisladas de todo contexto urbano y desarticuladas de los desarrollos vecinos. Esta forma de urbanización niega la conformación de una malla urbana y por ende el espacio público que le da a los barrios la vitalidad que los caracteriza, además de la carencia de espacios públicos, ha traído consigo la desaparición del comercio y los servicios intrabarriales y del peatón, generando una mayor dependencia del automóvil y por lo tanto congestiones de tráfico y mayor demanda de vías y medios de transporte.”

“ La ciudad ya consolidada como organismo vivo se transforma permanentemente, se densifica y cambia de uso. En la ciudad que se densifica, nos encontramos con algunos sitios o sectores de altísima ocupación, como es el caso de las zonas nororiental y noroccidental, que carecen de una adecuada dotación de centros de barrio, espacios públicos, malla vial vehicular y peatonal. En los sectores que cambian de uso, se tiene como mayor efecto visible, la ocupación indiscriminada de andenes, antejardines y calzadas por los parqueaderos, eliminando los elementos ambientales del espacio público, lo cual ocurre especialmente en los corredores comerciales de las arterias urbanas y en ciertos sitios que se van poco a poco constituyendo en centros de comercio de barrio“ .

“ El sistema de transporte masivo es, sin lugar a dudas, un hecho de gran impacto sobre la ciudad que no ha sido articulado al sistema estructurante del espacio público ni se ha aprovechado como hecho generador de desarrollo y vitalidad en el centro y las áreas de influencia inmediata a las estaciones.”

“ La preservación del patrimonio se ha concentrado particularmente en el centro de la ciudad, sin considerar que en el resto de la misma existen edificaciones y hechos urbanos que pueden ser catalogados como patrimoniales.”

Estos planteamientos centrales del diagnóstico, es necesario tenerlos en cuenta al evaluar las acciones que efectivamente se realizaron en el trienio

## OBJETIVOS.

El Plan de Desarrollo “ Por una Ciudad más Humana” , vigente durante el periodo 1998 – 2000, se propuso en el tema del Espacio Público y Ciudad alcanzar los objetivos:

- Reorientar los procesos de planeación, teniendo como principio rector una concepción global de la ciudad basada en la vitalidad del barrio y el espacio publico como esencia de la ciudad donde se manifiestan y jerarquizan distintas formas de actividad social. La calle, las centralidades, el edificio público, comprendido en sentido amplio son los elementos estructurantes de la ciudad. Adecuar la normatividad a esta nueva concepción de la ciudad.
- Definir un plan para el centro de la ciudad e identificar, diseñar y ejecutar macroproyectos urbanos dirigidos a jalonar su proceso de recuperación y valoración teniendo presente sus activos patrimoniales.
- Definir acciones y proyectos de dotación y recuperación de espacios públicos de alta calidad, tendientes a la conformación de una red de subcentros urbanos y al fortalecimiento del barrio como célula básica de la ciudad. Promover dinámicas productivas y comerciales en los barrios, mediante el fortalecimiento de los subcentros y corredores comerciales y una normatividad que consulte la dinámica de la ciudad y la vocación de los diferentes sectores.
- Desarrollar acciones tendientes a la optimización del Sistema Metro y a su incorporación como elemento estructurante y generador de espacio publico y actividad en las áreas de influencia inmediata de las estaciones. De manera especial se pretende promover la vivienda en sectores del centro de la ciudad aledaños a las estaciones.
- Crear elementos que conduzcan a recuperar espacios para el peatón para hacer de Medellín una ciudad caminable, racionalizando el espacio publico, preservando su naturaleza colectiva y propiciando a través del diseño urbano su identidad y la identificación de los habitantes con la ciudad.
- Desarrollar programas de renovación y redesarrollo acordes con las posibilidades que ofrece la Ley de Desarrollo Territorial, de cara a la ciudad y mediante procesos de participación y concertación con la comunidad (moradores, propietarios, residentes y otros actores de la ciudad.).

- Involucrar en la noción del espacio público los edificios representativos de carácter institucional y público, como articuladores de las relaciones sociales y desarrollar los instrumentos de la Ley 388, para la protección del patrimonio arquitectónico y urbanístico de la ciudad. Fomentar la valoración y la recuperación de los elementos naturales y constituidos considerados patrimoniales a nivel arquitectónico, histórico, paisajístico, cultural y artístico de la ciudad de su contexto urbano y rural.

## PROGRAMAS

- **Plan de Ordenamiento Territorial y Revisión de Normas** tendientes a reorientar el proceso planificador dándole prevalencia al espacio público como elemento estructurante y al fortalecimiento del barrio como célula básica de la ciudad. Así mismo a la utilización de mecanismos e instrumentos de la Ley de Desarrollo Territorial para la gestión del suelo y el desarrollo urbano. El P.O.T. debe en adelante constituirse en instrumento de apoyo, a los procesos de participación mediante la planeación zonal y la territorialización de la acción del Estado sobre la Ciudad y su entorno.

El plan deberá formularse mediante procesos de coordinación con el Área Metropolitana y Corantioquia en el contexto de Ciudad Región, y de concertación y participación con el sector privado y la comunidad en un esfuerzo por integrar los distintos actores que participan en la construcción de la ciudad.

- **Generación de nuevos espacios públicos en el norte de la ciudad y fortalecimiento de los existentes**, con el propósito de conformar mediante la red de centros y subcentros urbanos y de generar dinámica productiva y comercial en los barrios. Este programa será complementado con programas de mantenimiento del espacio público (recuperación y mantenimiento de las zonas verdes de los parques del barrio y zonas de recreación pasiva) y de amoblamiento ( incluye además adecuación de los bajos de los puentes, separadores y siembra de árboles ).

- **Intervención en el Centro de la Ciudad.** Se ejecutará a través de:

- . La formulación de un plan del centro que consulte y defina acciones sobre los problemas críticos que aquejan el área central, y en especial la reubicación de ventas callejeras.

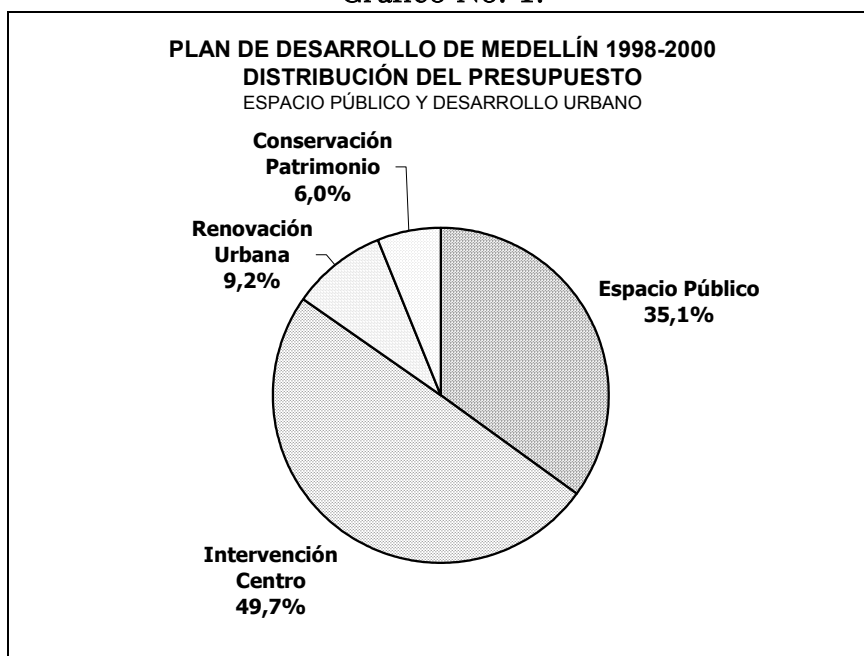
- . Intervención en el sector de la Veracruz. A partir de la relocalización del Museo de Antioquía, se desarrollará un proyecto de mejoramiento del sector que comprende la Iglesia de la Veracruz, el actual Museo de Antioquía, el Palacio de la Cultura, el antiguo Palacio Municipal (posible localización del Museo). La Plazuela Nutibara y su integración con el Bulevar de la playa.
  - . Intervención en los barrios de La Alpujarra y Guayaquil. Mediante la ejecución de un parque arborizado, que a la vez sirva de lugar de reunión de la comunidad y de activación de su entorno, actúe como pulmón verde para este sector que se caracteriza por un alto predominio de pisos duros.
- **Renovación, redesarrollo y actuación urbanística.** Se trata de continuar con el programa adelantado en los sectores de Niquitao y Naranjal y darle cabida a los diferentes mecanismos de intervención en la ciudad de acuerdo con los lineamientos del Plan de Ordenamiento Territorial.
- **Proyectos Urbanos de optimización del metro.** La ETMVA en coordinación con la administración municipal se propone adelantar algunos proyectos urbanísticos en sectores aledaños a las estaciones con el claro propósito de generar dinámica económica y renovación urbanística en estos sectores aprovechando las ventajas de proximidad al sistema de transporte masivo y buscando la optimización del suelo urbano en sectores centrales bien dotados de infraestructura.
- **Conservación del patrimonio arquitectónico y urbanístico.** Este programa se desarrollará a través de tres componentes: La acción planificadora, que mediante el proceso de ordenamiento del territorio, adelantará la definición de los mecanismos e instrumentos establecidos por la ley de desarrollo territorial, que hacen viable la conservación de los bienes de valor patrimonial, protegiendo el patrimonio económico de los propietarios.

En segundo término, mediante la adquisición y adecuación de algunos inmuebles que además de su alto valor patrimonial pueden constituirse en núcleos de actividad pública para animar sectores centrales, y finalmente el desarrollo de programas de orientación y difusión, estudios e inventarios, sobre edificaciones y conjuntos de valor patrimonial, en el centro de la ciudad, barrios periféricos y zonas rurales, analizando sus valores y diferentes producciones, con lo cual se establece la base de la identidad histórica y el sentido de pertenencia de nuestra ciudad.

## 2. EL ESPACIO PÚBLICO EN EL PLAN DE INVERSIONES

El Plan Trienal de Inversiones del Municipio de Medellín destinó inicialmente para el programa de Espacio Público y Desarrollo Urbano recursos por \$60.342 Millones provenientes de la Administración Central, lo que equivale al 6.2% del presupuesto total, de los cuales de acuerdo a los programas y según se aprecia en el gráfico No. 1, se distribuyeron así:

Gráfico No. 1.



Fuente: Plan de Desarrollo de Medellín, 1998 – 2000.

Al programa de Espacio Público se le asignó un presupuesto de \$21.203 millones, es decir, el 35.1% del total destinado para Espacio Público y Ciudad, al programa de Intervención en el Centro de la Ciudad le correspondieron \$30.000 millones, es decir, el 49.7% del total, al programa de Renovación Urbana y Actuaciones Urbanísticas se le asignaron \$5.531 millones equivalentes al 9.1% del total presupuestado y al programa de Conservación del patrimonio Arquitectónico y Urbanístico la suma de \$3.608 millones que corresponden al 5.8% del presupuesto.

Adicionalmente, el Plan de Desarrollo contaba con otros recursos por valor de \$32.471 millones de pesos, que provendrían de la Empresa de Transporte Masivo

del Valle de Aburrá, ETMVA, los cuales sumados a los recursos provenientes de la Administración, llegarían a \$92.813 millones de pesos para los programas de Espacio Público y Desarrollo Urbano. Estos otros recursos, serán destinados para el programa de Proyectos Urbanos de Optimización del Metro, entre los que se encuentran: El Centro de Taxis, Centro ferretero, Red Caminera, Desarrollo de Vivienda en Estaciones Prado y Hospital, y Parquaderos Públicos. No se dispone de información con respecto al presupuesto ejecutado por esta dependencia en esos programas.

Es preciso anotar, de acuerdo al concepto de especialistas, que la planeación de la expansión o creación del Espacio Público y Desarrollo Urbanístico de la Ciudad de Medellín, deben realizarse de manera concertada con la comunidad, ya que ésta es la que utiliza el mismo, tanto en el desarrollo de sus actividades económicas, como para el libre tránsito y esparcimiento.

### 3. LA INVERSIÓN EN EL PERIODO 1998 - 2000

El cuadro No. 1, muestra la inversión llevada a cabo por las diferentes dependencias del municipio para alcanzar los objetivos contemplados dentro del Objetivo Estratégico "Espacio Público y Desarrollo Urbano". Es importante reseñar que en éste programa de Espacio público, el Plan de Desarrollo no estimó metas a cumplir.

**Cuadro No. 1**  
**EJECUCIÓN ESPACIO PÚBLICO Y DESARROLLO URBANO 1998-2000 SEGÚN SECRETARÍAS**  
Millones de pesos

<i>DEPENDENCIA</i>	<i>Ppto. Defin.</i>	<i>Reser. Apropr.</i>	<i>Ordenes Pago</i>	<i>Ejecución Acumul. 1998-2000</i>	<i>Porc. Ejec. Acumul. 1998-2000</i>
<b>SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS</b>	10.312,8	2.964,8	6.616,4	9.581,2	92.9%
Mantenimiento del Espacio Público	9.056,8	2.693,7	5.639,1	8.332,8	92.0%
Amoblamiento Urbano	1.256,0	271,1	977,2	1.248,4	99.4%
<b>SECRETARÍA DE EDUCACIÓN</b>	<b>372,6</b>	<b>3,01</b>	<b>272,8</b>	<b>275,8</b>	<b>74.0%</b>
Conservación del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico	106,0	3,01	73,5	76,5	72.2%
Adquisición o Expropiación de Bienes Inmuebles Patrimoniales	266,6	0	199,3	199,3	74.8%
<b>SECRETARÍA DE SALUD</b>	<b>329,7</b>	<b>0</b>	<b>329,0</b>	<b>329,0</b>	<b>99.8%</b>

Intervención en el Centro de la Ciudad	329,7	0	329,0	329,0	99.8%
<b>DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN</b>	<b>2.312,5</b>	<b>66,7</b>	<b>715,1</b>	<b>781,9</b>	<b>33.8%</b>
Plan de Ordenamiento Territorial (revisión de normas)	1.016,5	66,7	265,1	331,9	32.7%
Intervención Urbana en el Centro de la Ciudad	1.296,0	0	450,0	450,0	34.7%
<b>TOTAL ESPACIO PÚBLICO Y DESARROLLO URBANO</b>	<b>13.327,7</b>	<b>3.034,6</b>	<b>7.933,4</b>	<b>10.968.0</b>	<b>82.3%</b>

Fuente: Secretaría de Hacienda

Como puede observarse en el cuadro 1, en materia de Espacio Público y Desarrollo Urbano se ejecutaron un 82.3%, de los presupuestos definitivos. Comparado con lo inicialmente planteado en el Plan, que ascendía a \$60.342 millones provenientes de la administración central se invirtieron \$10.968 millones, muy distante de lo presupuestado.

## GESTIÓN DE LA SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS EN ESPACIO PÚBLICO

La Secretaría hasta septiembre del año 2000 contó con un presupuesto de \$10.312 millones de pesos de los cuales había ejecutado el 92.9%, es decir, \$9.581,2 millones. En lo corresponde a esta Secretaría se asignaron \$9.056 millones para los subprogramas de Mantenimiento del Espacio Público, de los cuales se ejecutaron \$8.332,8 millones, es decir, el 92% del total presupuestado.

Las actividades realizadas por la Secretaría de Obras Públicas fueron:

- Construcción y mantenimiento a 776 parques, zonas de recreación pasiva y parque infantiles por \$3.000 millones.
- Recuperación de unidades deportivas en las cuales se realizaron obras como readecuación de andenes, escenarios, poda de zonas verdes por valor de \$300 millones.
- También se ejecutaron recursos por \$5.309 millones en el mantenimiento de zonas verdes, poda y siembra de árboles, producción de árboles, arbustos y plantas de jardín, siembra de 204.433 árboles, mantenimiento de 31984 plantas limpiadas, abonadas y desparasitadas, tala de 3.722 árboles que representaban algún peligro para la comunidad. Los anteriores datos



corresponden a lo ejecutado hasta junio de 2000 y fueron suministrados por la Secretaría de Obras públicas.

- El otro subprograma en el que interviene Obras Públicas es Amoblamiento Urbano con labores como mejoramiento y mantenimiento de los bajos de los puentes, construcción de amoblamientos y mantenimiento de los puentes de la ciudad (puente Barranquilla y Acevedo). En estas labores se ejecutaron \$1.248,4 millones de pesos de los \$1.256 que se tenían de presupuesto definitivo, alcanzando una ejecución del 99.4%.

### **GESTIÓN DE LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN**

La Secretaría de Educación en materia de Desarrollo Urbano contaba inicialmente en el Plan con \$3.608 millones de pesos para la Conservación del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico, llegando al final del trienio con un presupuesto definitivo de \$372,6 millones de pesos, es decir el 10.3% de lo previsto. De estos sólo ejecutó el 74%, es decir, 275,8 millones distribuidos así: \$76,5 millones en Conservación del Patrimonio Arquitectónico y \$199,3 millones en adquisición o Expropiación de Bienes Inmuebles Patrimoniales. Como se puede observar el presupuesto inicial dista mucho del definitivo y de lo ejecutado a lo largo del período.

### **GESTIÓN DE LA SECRETARÍA DE SALUD**

La Secretaría de salud, estuvo involucrada en la ejecución de programas de Intervención en el Centro de la Ciudad para los cuales el Plan presupuestó inicialmente \$12.859 millones de pesos. Finalmente contó con un presupuesto de \$329,7 millones de los cuales ejecutó \$329 millones con un cumplimiento del 99.8%. Algunas de las actividades se encaminaron a la realización de talleres de uso de drogas en el barrio Niquitao y al mantenimiento y adecuación del centro de salud de Guayaquil. No se pudo corroborar con la Secretaría que tipo de inversiones se hicieron al respecto.

### **SECRETARÍA DE PLANEACIÓN**

Esta entidad fue la encargada de la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial, para el cual se destinó un presupuesto definitivo de \$1016.5 millones de los cuales solo ejecutó \$331,9 millones, es decir el 32%; similar resultado muestra el programa de Intervención Urbana en el centro de la Ciudad, intervención en el sector de la Veracruz, renovación urbana de Niquitao y

Naranjal, donde se ejecutaron \$450 millones de \$1.296 presupuestados, es decir, sólo se invirtió el 34.7%. Como en el caso anterior, no fue posible conseguir información de la dependencia a cargo de estas labores.

#### 4. PROGRAMAS Y ACCIONES

##### PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Lo más destacable en la estrategia de Espacio Público y Ciudad fue, sin duda, la formulación del **Plan de Ordenamiento Territorial**, ejercicio novedoso para nuestros municipios y ordenado por la Ley 388 de 1997. El enunciado teórico que define un nuevo modelo de ciudad para Medellín, trazando objetivos y políticas hacia la prevalencia del espacio público sobre el privado, hacia la implementación de un sistema integrado de transporte de mediana capacidad complementario al Metro, la preservación del medio ambiente urbano y rural, creciendo hacia adentro para reforestar las laderas altas de nuestro Valle, así como la preservación y fortalecimiento de los barrios y centralidades, recuperando el centro tradicional, concertando las decisiones con la participación ciudadana, son los principios adecuados para nuestra ciudad.

El proceso de formulación del Plan de Ordenamiento fue un ejercicio de planeación participativa importante para la ciudad, en el cual los diagnósticos participativos por zonas y los foros realizados con el Consejo de Planeación permitieron un ejercicio de acercamiento a l tema y formulación de propuestas de futuro que enriqueció mucho al POAI, a los ciudadanos y a los propios funcionarios de la administración.

Es necesario llamar la atención sobre la importancia de entender el verdadero significado de este modelo de ciudad, bien diferente a los ejercicios de planeación física que se desarrollaron en nuestra ciudad durante las ultimas décadas cuando se pensaba en el desarrollo de la iniciativa privada y en el automóvil particular. No es un simple enunciado conceptual y abstracto que enmarca el POT.

El POT es todo un compromiso que implica un cambio de actitud en los técnicos y administradores, así como en los ciudadanos, con una nueva voluntad política acorde con nuestra Constitución, donde el bien particular se supedita al bien colectivo.

Sin embargo, el desarrollo técnico de algunos capítulos del POT, como el plan vial y algunas fichas normativas, hacen temer que los resultados prácticos lleven a la paralización de la evolución de la ciudad natural, así como a la continuación de la construcción de la ciudad pensada para el automóvil particular.

En este sentido creemos que algunas obras y acciones desarrolladas por la misma administración que formuló el POT, no parecen ir en el sentido de la filosofía del mismo. Un claro ejemplo de esto fue el proyecto de la Carrera 76.

### **PROYECTO AMPLIACIÓN DE LA CARRERA 76.**

La administración pretendió mantener un proyecto gestado en los años 70 y definido por el plan vial del año 1985, cuando la ciudad se pensaba sin Metro resolviendo la movilidad con base en el automóvil privado y con el sistema del “ Bus arriero”

Convertir una vía estructurante de barrio e integradora de centralidades como Laureles, Belén, Belén San Bernardo , La Mota y Belén Rincón en una vía arteria, se convirtió en un atentado contra todos los principios del POT y del propio Plan de Desarrollo que plantea “ darle prevalencia al espacio publico y al fortalecimiento del barrio como célula básica de la ciudad” .

Era también contrario a lo propuesto por el Plan de Desarrollo en cuanto a optimizar el Metro y desarrollar el Sistema Integrado de Transporte.

Por esto el Ministerio del Medio Ambiente y un sector significativo de la comunidad exigieron al municipio redimensionar el proyecto y el Plan de Manejo Ambiental, evitando que el automóvil prevaleciera sobre el espacio público, que se partiera el barrio cuando se debía pensar en términos de transporte colectivo complementario al Metro, que se respetara la arborización y el medio ambiente y que se tuviera en cuenta la participación ciudadana en forma transparente y real.

Lo más grave de todo fue la forma autoritaria como se intento imponer este proyecto, negándose a cualquier proceso de concertación y negociación con una comunidad organizada y con propuestas alternativas viables y serias.

Finalmente del proyecto sólo alcanzó a contratarse un porcentaje mínimo de las obras físicas, cuando fue negada su ejecución por parte del Tribunal Administrativo de Antioquia. Lo que se constituyó en uno de los mayores

atropellos contra la comunidad en los últimos años por la realización de una obra inconsulta y rechazada por la comunidad, logró ser detenido a tiempo por la acción de la justicia, propiciada obviamente por un amplio y persistente movimiento de los ciudadanos.

## CIUDAD BOTERO

Se constituyó en el proyecto bandera de la Administración de la Ciudad durante el periodo 1998 - 2000. Llevar a cabo la misma fue posible gracias a la generosidad del artista antioqueño Fernando Botero. Esta propuesta apuntó a la recuperación del centro, fundamentado en la recuperación del espacio público en favor de la cultura y de una mejor proyección internacional de nuestra ciudad.

Lo cuestionable de esta obra, fue la forma autoritaria como se desalojaron los comerciantes ubicados en los sitios requeridos para espacio público. La fuerza a veces es más fácil que la concertación, y negociar en épocas difíciles puede ser costoso. Pero un esfuerzo adicional al invertido, ofreciendo alternativas equivalentes en su interés comercial cuando existen tantos locales desocupados, debió haber sido un logro que no se consiguió por un concepto de autoridad que no es posible mantener en la ciudad.

Adicionalmente, la inversión de recursos aún no claramente especificados de cara a la ciudad, ocasionó que muchos sectores sociales altamente sensibles debieran atravesar graves dificultades en la asignación de recursos y por tanto se vieron obligados a efectuar recortes en los programas y coberturas proyectadas.

## EL CONCEPTO METROPOLITANO Y REGIONAL DEL POT

Se quedó en teoría, al no concertar los elementos estructurantes ni las políticas de manejo en las zonas de frontera con los municipios del Valle de Aburrá ni del Oriente Cercano. Como ejemplos a destacar están:

- No se definieron los corredores para la futura ampliación de la línea B del Metro hacia oriente y hacia el portal del túnel de occidente.
- No se definió el corredor de acceso desde el sur del Valle de Aburrá hacia el túnel de las Palmas, desde Sabaneta y Envigado a través del sistema circunvalar oriental, como lo evaluó factible a futuro la Concesión Túnel de

Oriente. Este elemento de conexión complementario al túnel de Santa Helena esta considerado en los 11 POT de los municipios del Valle de San Nicolás.

- Solo se consideró un cable desde la estación Acevedo hacia la parte alta de la comuna Nororiental, proyectado por el Sistema Integrado de Transporte. El proyecto del Parque Arví promovido por Corantioquia implica definir sus accesos desde el Metro desde ahora, pues este podrá ser el parque más importante de la ciudad, si se facilitan y planean sus accesos a través de cables, forma adecuada de acuerdo con los principios del POT.
- Se eliminó la vía presente en el plan vial del año 85, desde el eje multimodal del río hasta la carrera 80 con la iguana sobre el norte del cerro el Volador, donde se inicia el futuro acceso al túnel de occidente. Esta vía da continuidad al eje estructurante regional que comunica la doble calzada de la autopista Medellín – Bogotá con la salida hacia Urabá, eje estructurante que integra los tres valles con vocación de carga pesada, tráfico que se debe evitar por el centro de la ciudad.

## LOS PLANES ESPECIALES

No se cumplió con la formulación de los Planes Especiales de Patrimonio y Equipamiento. En el análisis de los mismos, se debe considerar la importancia de desarrollar simultánea y coordinadamente estos con un plan de estructura general central y metropolitano de espacio público acorde con el sistema de transporte público masivo. La actualización del plan vial redefiniendo secciones e intersecciones, así como un plan de andenes, son otros componentes básicos de este proyecto de ciudad.

La elaboración de estos planes coordinados y proyectados permitirían planes parciales de pequeña escala en los diferentes tipos de tratamiento, estimulando el desarrollo de la ciudad en el corto plazo así como la consolidación del modelo. Estos puntos quedan como consideraciones y recomendaciones para los planes y programas, que en este sentido adelanten las futuras administraciones.

## LOS PLANES PARCIALES DE NARANJAL Y SAN BENITO PRACTICAMENTE NO MOSTRARON AVANCE

A diciembre 31, sólo se alcanzó a ejecutar el 38% del presupuesto final aprobado para la intervención en los sectores de Naranjal, la Veracruz y Niquitao, por lo que no alcanzaron a tener un efecto demostrativo para iniciar procesos en otras zonas de la ciudad. A pesar de haber desarrollado un importante proceso de participación en Naranjal finalmente este no se concretó en el esperado plan parcial para su renovación. Tampoco hubo avances importantes en el Barrio Corazón de Jesús, conocido también como Barrio Triste.

En este aspecto se requiere de una acción más decidida durante los siguientes periodos, con el fin de alcanzar a impactar con acciones efectivas en las difíciles condiciones y precaria infraestructura con que cuentan estos sectores enclavados en el corazón de la ciudad.