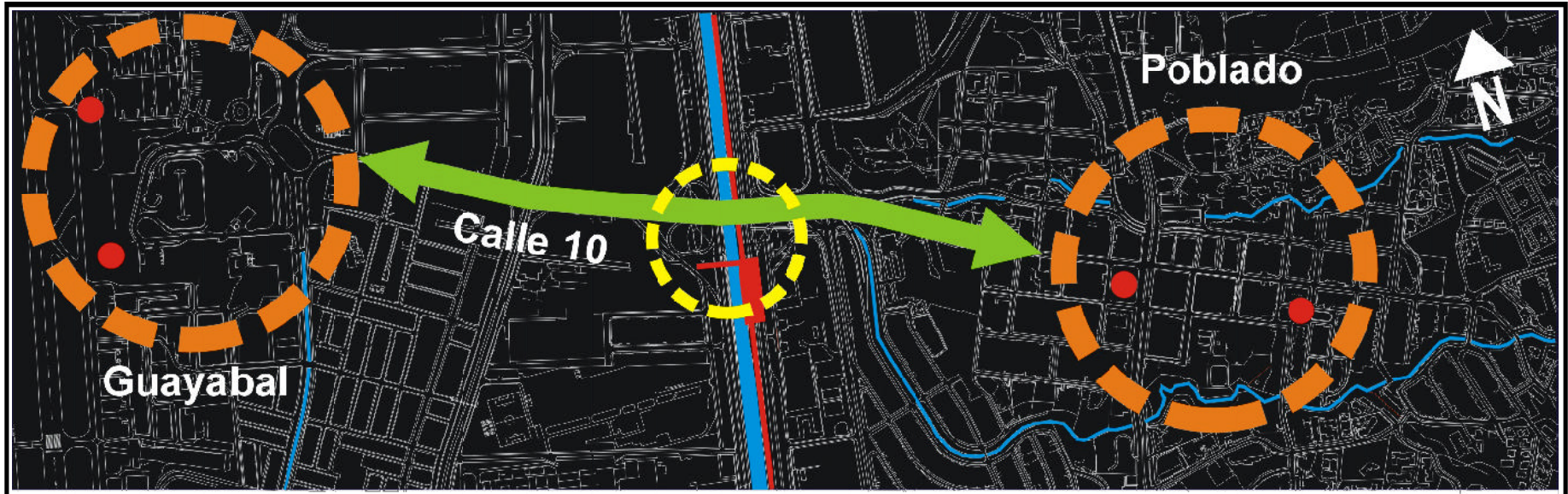


# CENTRO DE EQUILIBRIO DEL SUR

## ORIENTACIONES PARA LA DEFINICIÓN DEL PROYECTO URBANO

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - Medellín - Marzo 2000



**ALCALDÍA DE MEDELLÍN**  
**SECRETARÍA DE PLANEACIÓN**  
**PNUD**

Lucette Romero de Pindray - Consultora

# **CENTRO DE EQUILIBRIO DEL SUR**

**ORIENTACIONES PARA LA DEFINICIÓN DEL PROYECTO URBANO**

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - Medellín - Marzo 2000**



**ALCALDÍA DE MEDELLÍN**  
**SECRETARÍA DE PLANEACIÓN**  
**PNUD**

# CONTENIDO

## A. PRESENTACIÓN

JUSTIFICACIÓN .....	5
OBJETIVO .....	5
RESULTADOS ESPERADOS .....	6
ANTECEDENTES .....	6
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL POT.....	8

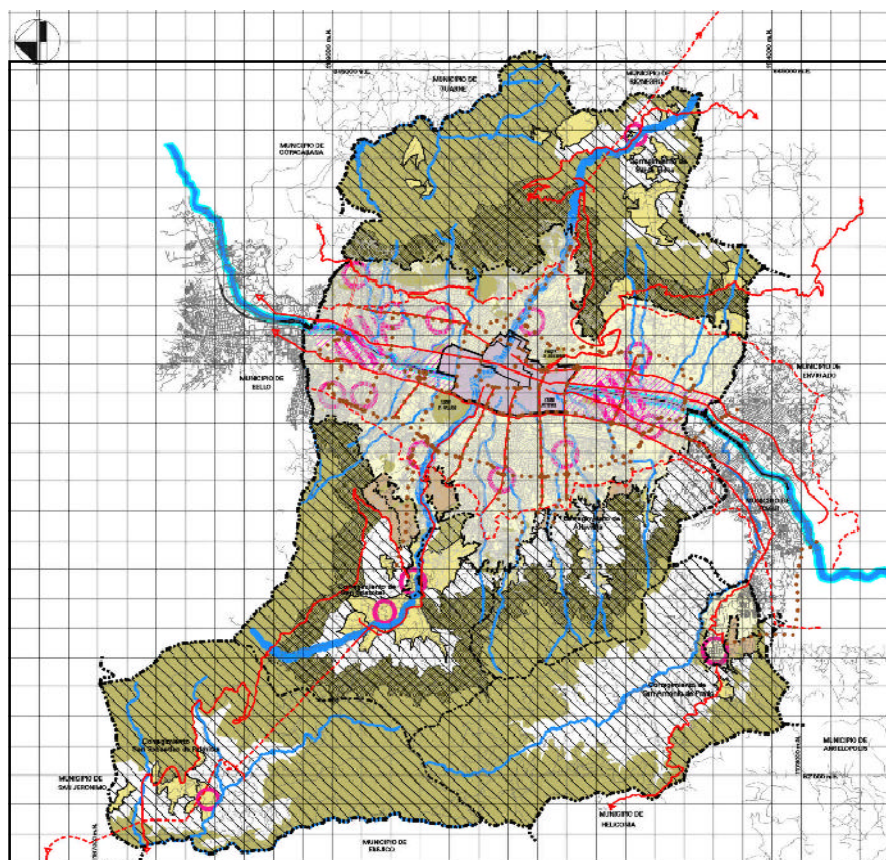
## B. LOCALIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN

PERÍMETRO DE ESTUDIOS .....	10
DESCRIPCIÓN DEL SITIO Y SUBZONAS .....	13
DIAGNÓSTICO .....	14
Debilidades .....	14
Fortalezas .....	16
Poencialidades.....	16

## C. PROPUESTA

PROPUESTA DE INTERVENCIÓN .....	18
ESTRATEGIA .....	19
OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	19
ACCIONES.....	19
ACTUACIONES .....	20
BIBLIOGRAFÍA .....	23

## **A. PRESENTACIÓN**



*Modelo o proyecto de ciudad. POT 2000-2010.*

El “imaginario de ciudad”, construido a partir de la visión de diferentes grupos sociales, a lo largo de procesos participativos, plantea el “sueño” de una ciudad equitativa, equilibrada e integrada, en lo espacial, lo funcional y lo social.

Con miras a la materialización de este “sueño”, el Plan de Ordenamiento Territorial destaca entre sus proyectos, la creación de dos centros de segundo orden, al norte y sur, orientados a equilibrar el territorio.

El presente documento se ocupará de recoger y analizar los elementos necesarios para perfilar una propuesta de intervención urbana, que permita la consolidación del Centro de Equilibrio del Sur.

## JUSTIFICACIÓN

En razón del modelo concéntrico radial que tiene hoy la ciudad y de la necesidad de integrar urbanísticamente el río y el metro, el Plan de Ordenamiento Territorial pone en evidencia la necesidad de crear por fuera del centro tradicional representativo, dos centralidades que den mayor nivel de autonomía a las comunas de las zonas norte y sur, y garanticen un equilibrio funcional del conjunto de la ciudad.

## OBJETIVOS

- Integrar la ciudad al río
- Articular las estaciones del metro a las zonas más retiradas de vivienda
- Equilibrar y conectar el sistema de centralidades de la ciudad
- Ayudar a consolidar el corredor metropolitano de servicios del río Aburrá.
- Ser núcleos conectores entre los sectores oriental y occidental



## RESULTADOS

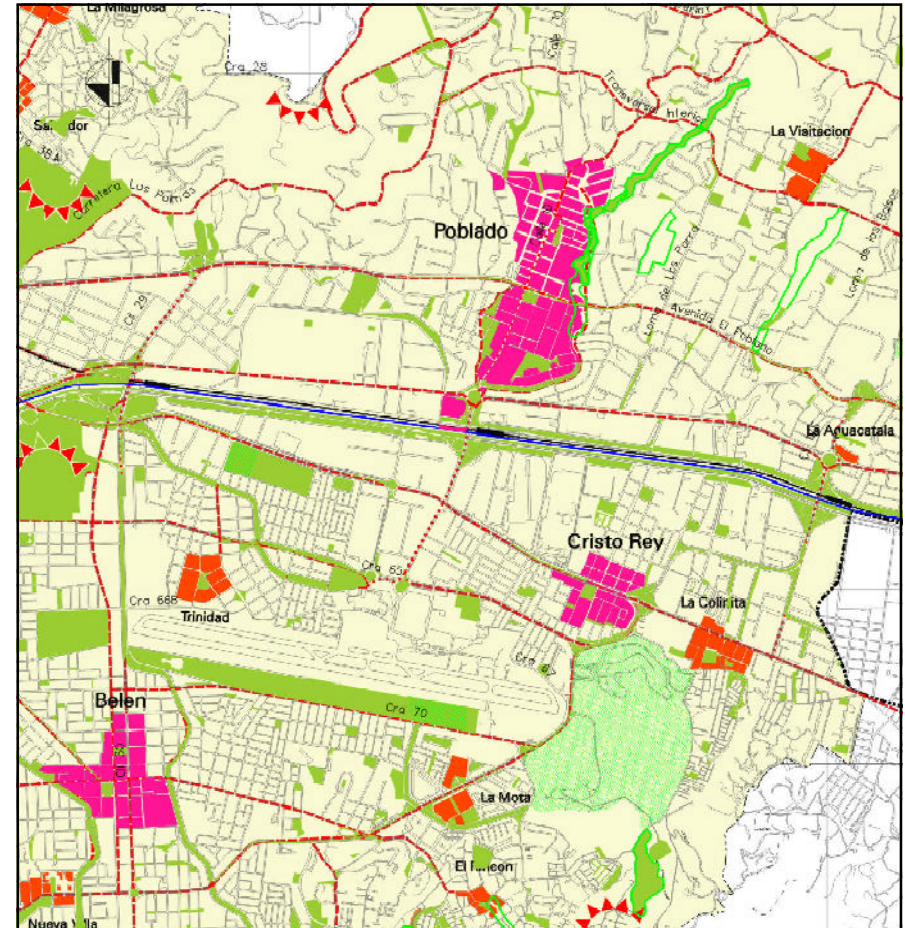
- Territorio municipal más equilibrado en lo espacial, lo funcional y lo social.
- Eje de equipamientos y servicios, atractivo tanto para los habitantes del sur, como para el conjunto de habitantes de la ciudad y del Área Metropolitana.
- Menor número de desplazamientos entre periferia y centro
- Mejor comunicación entre las comunas situadas al suroriente y suroccidente
- Mayor aprovechamiento del Metro por parte de los habitantes de los barrios más retirados del río en esta zona
- Menores tiempos de desplazamiento entre los sectores de vivienda del sur y los centros de servicios, comercio, cultura y recreación.
- Mayor calidad de vida para los habitantes de este sector de la ciudad
- Mayor calidad ambiental para la zona y para la ciudad

## ANTECEDENTES

Varios de los componentes de Planes y Programas anteriores, están en coherencia con el objeto del presente estudio:

### Acuerdo del Concejo Municipal

Desde inicios de la década de los 90, la Administración Municipal de Medellín viene reflexionando sobre la forma de redireccionar la evolución del centro de la ciudad y frenar los procesos de deterioro que lo afectan.



Red peatonal general de la ciudad. POT 2000-2010.

El **acuerdo municipal No. 11 de 1991**, fijó incentivos a la inversión, no solo sobre este sitio, sino sobre otras áreas de la ciudad que pudiesen transformarse en subcentros urbanos, y disminuir así la desmedida presión existente sobre el Centro Tradicional.

## Plan de Desarrollo 1998 - 2000

Uno de los objetivos estratégicos de este Plan, propone intervenir la ciudad dándole prevalencia al espacio público, como elemento integrador del desarrollo urbano y referente fundamental en la construcción de ciudad y ciudadanía.



Parque de El Poblado

Para ello propone, entre otros:

- Definir acciones y proyectos de dotación y recuperación de espacios públicos de alta calidad, tendientes a la conformación de una red de subcentros urbanos...
- Promover dinámicas productivas y comerciales en los barrios, mediante el fortalecimiento de subcentros y corredores comerciales, y de una normatividad acorde con la dinámica de la ciudad y con la vocación de los distintos sectores...

- Desarrollar acciones tendientes a la optimización del sistema metro y a su incorporación como elemento estructurante y generador de espacio público y de actividad, en las áreas de influencia inmediata de las estaciones...

## Plan Estratégico - 2015

El Plan Estratégico también propone un Programa de Intervenciones Urbanas, cuyo componente 2 se refiere a los sistemas estructurantes:

### *Corredor Metro*

- Consolidar las estaciones del metro como nuevas centralidades, dotándolas de vivienda en altura, hoteles, oficinas e industria liviana, garantizando una heterogeneidad de usos y una animación que contribuya a mantener la seguridad en torno a las mismas.
- Dotar el entorno inmediato de las estaciones, de espacio público generoso y zonas de aparcamiento, conectado a la vez con sistemas de transporte complementario al metro.
- Articular unas estaciones con otras, creando sendas peatonales y ciclovías, que en la práctica puedan conformar un gran parque lineal.

### *Centros barriales*

- Dotar estos sitios del equipamiento necesario para garantizar el autoabastecimiento de servicios y funciones básicas.
- Mejorar sus espacios públicos circundantes.
- Recuperar la calidad paisajística y el amoblamiento, para que cumpla con su función como lugar de encuentro.
- Desarrollar vivienda en sus entornos, manteniendo en los primeros pisos las actividades de comercio y servicios, necesarias a la vida ciudadana.



## PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - POT

El POT plantea consolidar un Modelo o Proyecto de Ciudad, apoyado en un *Sistema Estructurante* constituido por los elementos físicos más determinantes que existen sobre su territorio (naturales o artificiales).

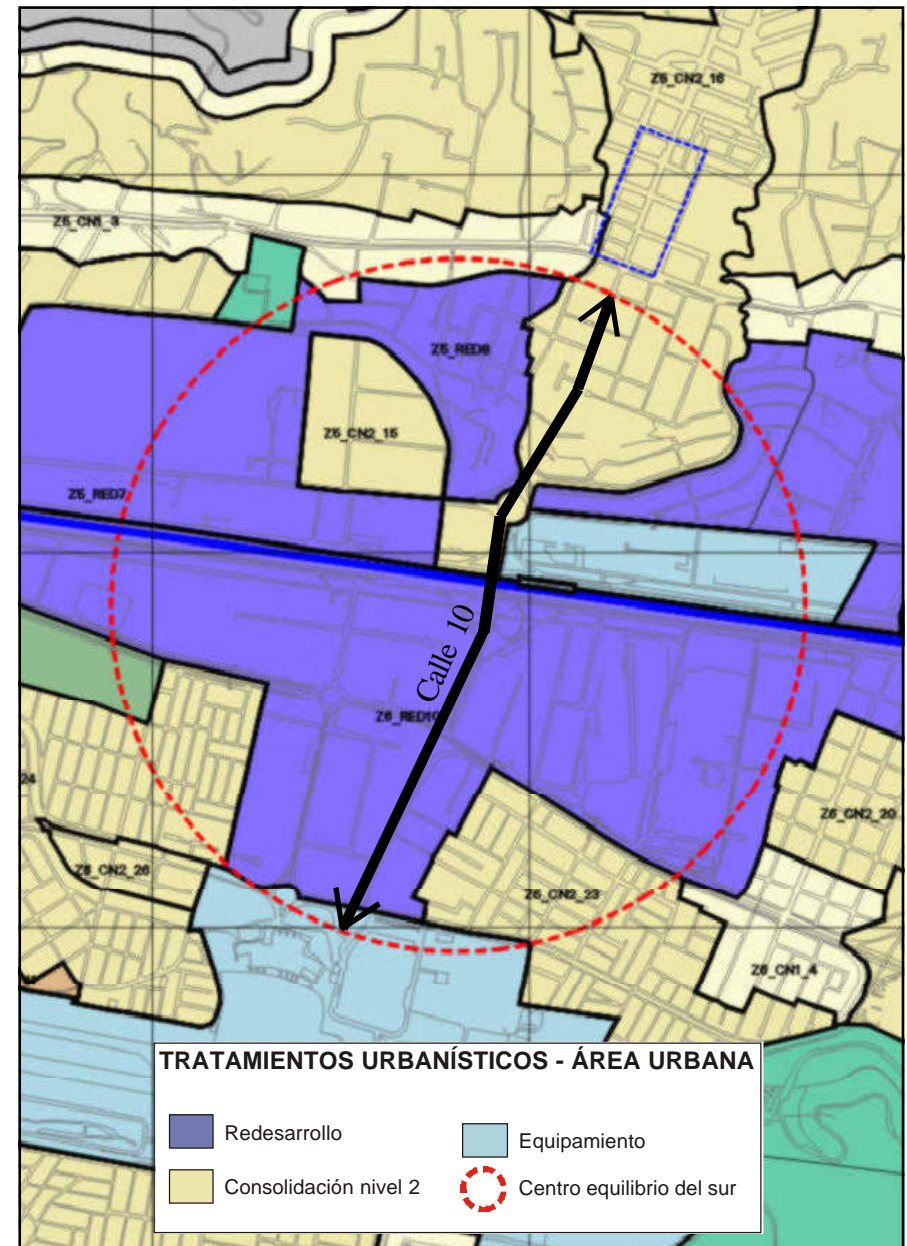
Para articular y organizar este modelo se propone promover el desarrollo de un *Sistema Jerarquizado de Centralidades*, entre las que se encuentran los *Centros de Equilibrio* del Norte y del Sur:

Se espera que estos centralidades incluyan equipamientos de alta jerarquía y actividades, tanto económicas como de producción, complementarias a la vivienda.

A partir del análisis territorial, el POT propone que el Centro de Equilibrio del Sur, se desarrolle sobre el área comprendida entre el centro tradicional de El Poblado y un núcleo de servicios y actividades a potenciar, en las inmediaciones del aeropuerto Enrique Olaya Herrera y la Terminal de Transportes del Sur. La calle 10 es el eje que comunica dichos subcentros.

### Concepto del Consejo Municipal de Planeación sobre esta propuesta

El Consejo consideró importante la propuesta de creación de las centralidades de equilibrio; con respecto al caso del sur, señaló que, dado el carácter de centralidad que ya tiene el Poblado y Belén, solo habría que intervenir en ellas para consolidar su vocación.





## **B. LOCALIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN**

## PERÍMETRO DE ESTUDIOS

Área de influencia de la calle 10, a ambos lados del río, entre la Zona Rosa (al oriente) y el aeropuerto Olaya Herrera (al occidente) y la calle 14 (al norte) y la quebrada La Presidenta (al sur). Se encuentra localizada sobre las comunas de Guayabal y El Poblado.

## DESCRIPCIÓN

### Comuna suroccidental - Guayabal

Es importante resaltar que gran parte del territorio de la comuna se encuentra ocupado por la industria, como uso complementario al residencial (Plan Director de Wiener y Sert - 1948). En ella se destacan grandes equipamientos como zoológico Santafé, Aeroparque Juan Pablo II, Club el Rodeo, Cementerio Campos de Paz, Terminal de Transportes del Sur y Aeropuerto Enrique Olaya Herrera. Su topografía en general es plana. La quebrada La Guayabala atraviesa el perímetro de nuestro interés.

### Comuna suroriental - Poblado

La fundación de la ciudad se realizó en 1616 sobre el sitio que hoy se conoce como El Poblado y se trasladó 30 años después al valle de la quebrada Santa Elena. En la década de los 60 predominó allí la construcción de multifamiliares con grandes áreas verdes. A partir del 77 se permitió una mayor densificación en la zona y en la parte central se incrementó el uso comercial y de oficinas en altura. Este tipo de desarrollo se extendió hacia las principales vías (Cll 10, av. El Poblado y Las Vegas) ejes que constituyen hoy un importante centro de zona. La topografía en general es ondulada con pendientes entre el 10% y el 25% sobre el perímetro de nuestro interés, el cual está atravesado por dos de las principales quebradas de la comuna - Presidenta y Poblada.



*Costado sur calle 10 entre avenida Guayabal y carrera 65*



*Centro Comercial Monterrey*



*Acceso a la estación del Metro El Poblado - costado oriental.*



*Acceso a la estación del Metro El Poblado - costado occidental.*

### ***Zona de influencia de la estación “Poblado”***

Estudios para el proyecto Red Caminera – Metro

Esta estación se localiza sobre la orilla oriental del río, al sur del puente y del intercambio vial de la calle 10 y la avenida las Vegas.

Presenta dos entornos diferentes a cada lado del viaducto:

#### ***El sector industrial, comercial y residencial de Guayabal, al occidente.***

En este sector, la calle 10 ordena el funcionamiento urbano, recogiendo todos los flujos vehiculares y peatonales que se desarrollan entre la estación y las terminales de transportes (buses y aeropuerto). La industria es el uso predominante sobre este eje.

Sobre el costado sur de la 10, entre el intercambio sobre la avenida Guayabal y las terminales de transporte, los predios son sustancialmente más pequeños y el estado y calidad de sus edificaciones, más deficiente.

Las tres cuartas partes del perímetro estudiado son de uso industrial (alturas de 1 y 2 pisos), y el resto - entre la calle 7 y la calle 9, y la av. Guayabal y la 65 - netamente residencial (2 a 3 pisos).

(Ver plano SUBZONAS, Página 13)



### ***El sector comercial y residencial de El Poblado, al oriente.***

Sobre la zona de El Poblado, la congestionada calle 10 constituye También el principal eje de conexión peatonal hacia la estación. Esta vía recibe todos los flujos vehiculares y peatonales de las vías secundarias del sector. Su funcionamiento vehicular tiene sentido occidente – oriente, y esta complementado por la calle 10A que circula en sentido contrario, desde la carrera 36 hasta el intercambio vial sobre Las Vegas. El comercio es el uso predominante de esta calle.

A partir de este punto y en dirección al Parque de El Poblado y al Parque Lleras (corazón de la Zona Rosa), predominan las construcciones originales del barrio, que han mantenido su forma cambiando el uso residencial por el de comercio y servicios. Las alturas oscilan entre 1 y 2 pisos, encontrándose eventualmente predios densificados y modernizados con una altura promedio de 4 pisos.

El intercambio de la Av. Las Vegas esta enmarcado por la presencia de grandes equipamientos:

- Instituto Pilitécnico y el almacén por depts Éxito – sur.
- C. comercial Monterrey y ventas de vehículos (\*) – norte.

También marcan el sector con su presencia, otros equipamientos de carácter metropolitano que generan constantes flujos desde y hacia la estación:

- INEM José Felix de Restrepo
- Instituto de Seguros Sociales
- Centro comercial Monterrey

(Ver plano – SUBZONAS. Página 13)

---

(\*) Estos predios son parte del estadero Las Cabañas (40.000 m<sup>2</sup>) y representan una **oportunidad** para la dotación de equipamientos de la zona.



*Esquina sur-occidental del parque Lleras.*



*Zona de restaurantes en el barrio Manila - Cra 43B*



## DESCRIPCIÓN DEL SITIO Y SUBZONAS



### A Entre corredor multimodal del río y el aeropuerto.

Zona netamente Industrial: inmuebles de gran envergadura, sobre predios amplios, a lado y lado del eje con excepción de las manzanas que bordean el costado sur de la calle 10 entre la av. Guayabal y la cra. 65; inmuebles de vivienda, que han sido precariamente adaptados como pequeña industria y servicios complementarios. (Principal necesidad: definir directrices para el redesarrollo de este costado).



### B Entre corredor multimodal del río y avenida Las Vegas.

"Isla urbana" de difícil acceso peatonal, bordeada de todo tipo de infraestructuras viales. Aloja el Centro Comercial Monterrey –norte– y equipamientos educativos –sur. (Principal necesidad: mejorar su conexión peatonal con el entorno)



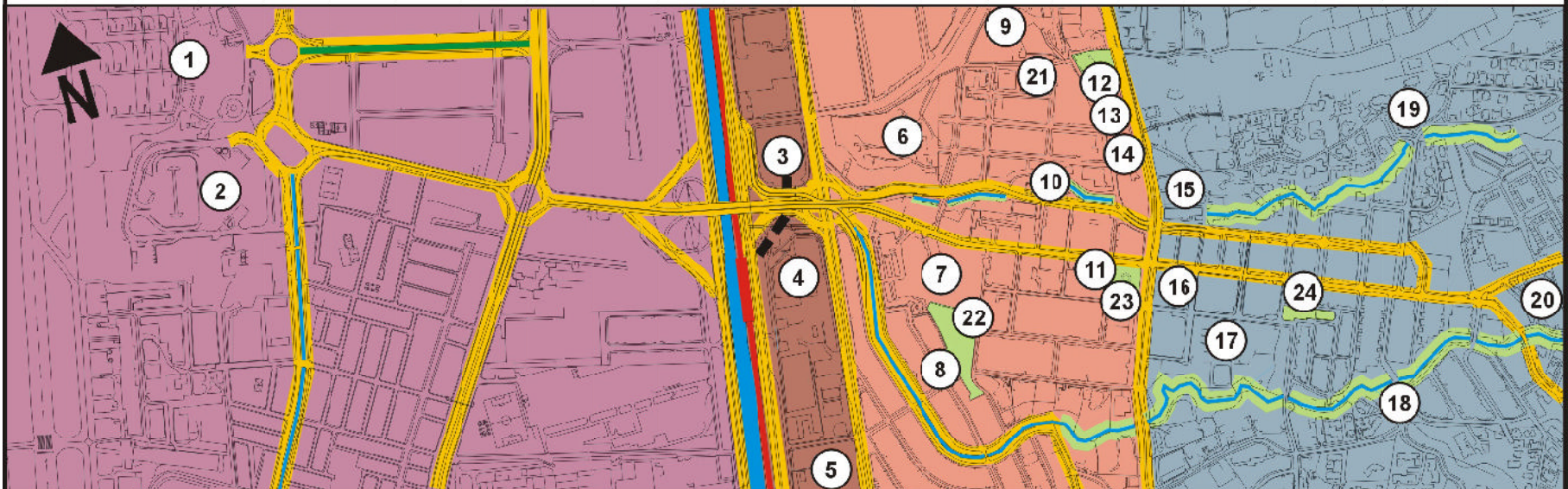
### C Entre avenida Las Vegas y avenida El Poblado.

Zona heterogénea conformada por el barrio residencial, Manila (al norte), y el entorno comercial de calle 10 y del Parque de El Poblado (al sur), los cuales se encuentran divididos por el funcionamiento del par vial conformado por las calles 10 y 10A (Principal necesidad: realizar estudio predio a predio que permita formular el redesarrollo de las manzanas comprendidas entre las calles 10 y 10A, para integrar los sectores norte y sur).



### D- Entre avenida El Poblado y Carrera 33.

Zona de tendencia homogénea en su evolución hacia el uso de comercio y servicios, en detrimento de la vivienda. Al igual que la subzona C se encuentra afectada por el par vial de las calles 10 y 10A. (Principal necesidad: evitar la expulsión de la vivienda y mejorar el tratamiento del espacio público, de las carreras con énfasis en los cruces peatonales sobre las calles 10 y 10A).



Red vial primaria

Río Medellín

Metro

Q.canalizada - vías

Quebrada sin canalizar

Parques

Conexión peatonal

1. Aeropuerto Olaya Herrera

2. Terminal del sur

3. Centro Comercial Monterrey

4. Politécnico J. I. Cadavid

5. INEM J.F. de Restrepo

6. Estadero Las Cabañas

7. Almacenes Exito

8. Iglesia Santa M<sup>a</sup> de los Ángeles

9. Vivero Municipal

10. CERCA

11. Unidad básica G. Echeverry

12. Cementerio de El Poblado

13. Estación de Policía

14. Casa de la cultura

15. Supermercado la Candelaria

16. Iglesia San Jose del Poblado

17. Colegio Palermo San Jorge

18. Iglesia Divina Eucaristía

19. Hotel Parque 10

20. Centro comercial Vizcaya

21. Proy. Centro de Salud

22. Parque Astorga

23. Parque El Poblado

24. Parque Lleras



## DIAGNÓSTICO

### DEBILIDADES

#### *Globales*

- Deficiente solución al cruce peatonal sobre los distintos intercambios localizados a lo largo de la calle 10: Cruce avenida El Poblado, Avenida Las Vegas, corredor multimodal del río, Avenida Guayabal y carrera 65 (llegada a terminales).
- A lo largo de la calle 10, frentes de manzana irregulares, producto de la heterogeneidad de estilos y retiros.
- Andenes estrechos, irregulares y discontinuos, invadidos por parqueos y con obstáculos físicos en su recorrido. Poca arborización



Insuficiencia de andenes e interferencia de las jardineras sobre el costado sur de la calle 10, en el costado occidental del parque de El Poblado.



Frente a la escasez de espacios para el parqueo de vehículos, se inicia la operación privada para la producción de parqueaderos en altura, en el corazón de la zona Rosa (Cra 38 entre calles 10 y 10A)

- Dificil relación de los espacios públicos del Metro con el entorno.
- Deficiencia de amoblamiento urbano y escasez de espacios de descanso o permanencia, a lo largo del recorrido peatonal entre cada extremo del eje y la estación del metro.
- Contaminación auditiva, visual y atmosférica, por congestión de vehículos a lo largo de todo el eje de la calle 10.
- Ausencia de organizaciones comunitarias de escala “subzonal”.



### *Específicas a Guayabal*

El entorno de la calle 10, entre el río y las terminales de transportes, constituye una especie de «desierto urbano», debido a:

- Total ausencia de relaciones entre los primeros pisos de los inmuebles y el espacio público.
- Inexistencia de amoblamiento urbano y señalización
- Total ausencia de arborización
- Andenes estrechos e insuficientes
- Inexistencia de vivienda sobre el eje

### *Específicas al Poblado*

- Insuficiente capacidad de la calle 10, frente al volumen demandante de vehículos (especialmente en horas “pico”).
- Alta velocidad del tráfico vehicular sobre la calle 10A y ausencia de semáforos peatonales.
- Déficit de parqueaderos, en torno a las centralidades de los parques LLeras y El Poblado.
- Conflicto de usos en la Zona Rosa y éxodo de residentes.
- Crecimiento especulativo del valor inmobiliario en el centro de El Poblado.
- Avanzado estado de deterioro de la estación de policía y de algunos predios aledaños, y cierre de actividades del antiguo cementerio de El Poblado, en el barrio Manila
- Difícil comunicación y efecto de «ruptura» entre los sectores norte y sur, generado por el funcionamiento del par vial de las calles 10 y 10A; en la zona de Manila, las culatas cerradas y el tratamiento de los retiros de quebrada La Poblada, sobre la 10A, aíslan totalmente ambos sectores.



*Llegada del puente de la calle 10 sobre la orilla occidental, sector netamente industrial de Guayabal; espacios peatonales insuficientes y carentes de arborización.*



*Borde norte de la quebrada La Presidenta, sobre la que se proyecta la prolongación de la doble calzada de la calle 6, como apoyo al funcionamiento de la calle 10 en sentido occidente - oriente.*

## FORTALEZAS

- Presencia significativa de equipamientos de carácter metropolitano a lo largo del eje de la calle 10.
- Existencia en El Poblado de una centralidad dinámica, de atractivo barrial, zonal y municipal (Zona Rosa).
- Tendencia a la consolidación de la vocación comercial de la calle 10, principalmente en el Poblado.
- Baja densidad de construcciones que bordean el eje principal.
- Identidad de la zona, y sentido de apropiación y arraigo por parte de usuarios y habitantes.
- Génesis de un eje cultural y gastronómico en Manila - cra. 43B

## POTENCIALIDADES

- Proyecto vial de prolongación de la calle 10 hacia el occidente, por debajo del aeropuerto, y conexión con la calle 70 (Belén).
- Proyecto de construcción de líneas de transporte masivo de mediana capacidad, en sentido oriente – occidente, desde la estación de metro “Poblado” (POT).
- Amabilidad y generosidad de la calle 14 y de su entorno urbano (entre Av. Guayabal y cra. 65), como posible eje complementario de conexión peatonal, entre las terminales y el metro.
- Conjunto de manzanas no muy consolidadas, de fácil redesarrollo, en 3 puntos del perímetro:
  - entre calles 10 y 10A y avenidas el Poblado y Las Vegas.
  - Entre calles 11B y 14 y carreras 43 y 43ª (Manila)
  - Entre av. Guayabal y carrera 65 y calles 9 y 10 (Guayabal).

## CONCLUSIONES:

La calle 10 constituye un sitio estratégico para consolidar el Centro de Equilibrio del Sur, dada su localización geográfica dentro del contexto global del territorio de la ciudad, su vocación comercial y de servicios en el sector de El Poblado, y la presencia de una serie de eventos urbanos sobre él:

- La centralidad zonal de El Poblado.
- Conjunto de equipamientos comerciales y educativos de escala metropolitana, sobre el margen oriental del río
- Terminales de transporte de pasajeros (aéreo y terrestre), en el extremo occidental del eje de la 10 - Guayabal.

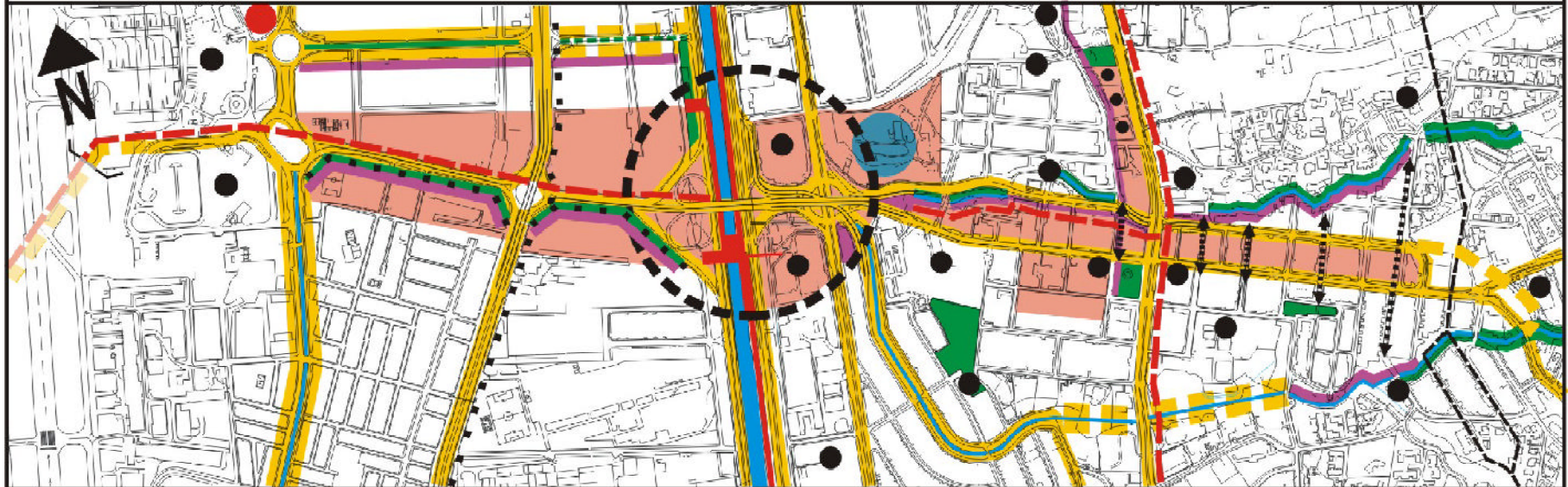


















*El aeropuerto Olaya Herrera y la terminal de transportes del sur (con sus servicios complementarios) son los elementos más importantes para la consolidación de la centralidad de Guayabal.*

**C. PROPUESTA**



## PROPUESTA DE INTERVENCIÓN



	Zonas verdes		Q.canalizada - vías		Metro
	Subsectores estratégicos de intervención		Equipamento recreativo y cultural		Ejes peatonales
	Doble calzada separador plantado		Equipamento comercial		Transporte masivo mediana capacidad (tranvía).
	Ejes peatonales		Equipamentos existentes		Proy. Transversal intermedia
	Río Medellín		Refuerzo a la conexión peatonal		Refuerzo a la conexión entre orillas y espacios de aproximación al agua
	Proyecto ciclovías				

«El centro de balance del sur, sobre el Poblado y las terminales de Transporte (guayabal) busca los mismos propósitos generales del centro de balance del norte, a partir de circunstancias absolutamente diferentes...Dado el impacto de la vialidad actual (calle 10), de la vía regional y del metro, la única probabilidad real hoy es la construcción de un Puente - Parque...se trata de un nuevo espacio público sobre el río que, sin afectar el sistema metro ni el sistema vial regional, permitiría el paso hacia el goce del río por la ciudad»

«Las barreras en que se constituyen el sistema metro, el ferrocarril, las vías regionales combinadas con el manejo de la calle 10, hacen compleja, la formación de una centralidad urbana. Lo anterior implica que, por lo menos hoy, solo un proyecto detonante que, implosivamente le de un gran significado a la urbanidad del metro en la estación Poblado, sea lo que se propone. Se trata de crear las circunstancias para que se siga un proceso espontaneo para que refuerce y amplíe los pequeños espacios urbanos constituidos por el mismo metro».

*Parque lineal del río Aburrá - Consultoría del PNUD para POT - Arq. C. J. C.*

## ESTRATEGIA

El énfasis de las intervenciones deberá hacerse sobre la calle 10 y su entorno, para transformarla en un verdadero eje conector oriente-occidente de carácter comercial y de servicios. El mejoramiento a la conexión peatonal entre orillas, la relación de los equipamientos existentes con el río a través de espacios públicos de calidad que permitan aproximarse al agua y la transformación de usos del costado occidental en torno a este eje, son los retos fundamentales de la intervención.

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Mejorar las conexiones en sentido este - oeste, principalmente sobre la calle 10.
- Dotar el eje de la calle 10 de mayores servicios y actividades comerciales, sobretodo en el costado occidental.
- Potenciar el redesarrollo del costado occidental en torno a la calle 10, incluyendo programas de vivienda
- Mejorar el espacio público en general.

## ACCIONES

- Establecer el derecho de preferencia sobre los predios que integran los subsectores estratégicos aquí identificados (plano pág. 19).
- Crear incentivos para promover el desarrollo de nuevas viviendas.
- Definir normas que privilegien la vivienda para nuevos desarrollos.
- Lanzar concursos de ideas para definir los proyectos urbanos, sobre subsectores estratégicos (ver plano página 19).
- Crear Gerencias de Proyectos para promover la ejecución de cada uno de ellos.

- Establecer normas que propicie una dinámica de relaciones de primer piso, para las industrias localizadas sobre la 10 (comercialización de sus propios productos, locales alquilados a terceros, etc.)
- Revisar y afinar normas de construcción y funcionamiento de las actividades localizadas en vecindarios residenciales, para conciliar su convivencia.
- Promover la conformación de organizaciones comunitarias de acuerdo a las subzonas aquí identificadas.



*Costado norte de la calle 10 entre carreras 40 y 41.*



## ACTUACIONES

### Sobre el costado occidental - Guayabal

#### *Vías y espacio público*

- Definir una intervención sobre borde de río que proyecte la llegada de pasajeros del metro a la orilla occidental occidental, hacia la calle 14 para inducir su uso como eje peatonal complementario. Esta intervención podría producir un espacio público de aproximación al agua.
- Dotar el acceso a la estación del metro de rampas y ascensores, que faciliten el uso a discapacitados y tercera edad, y ampliar el puente peatonal existente sobre el río, promoviendo la realización de pequeñas actividades comerciales y culturales sobre él.
- Ampliar andenes y exigir mayores retiros sobre la calle 10, para mejorar la circulación peatonal.
- Desarrollar el proyecto de ciclovía y evaluar su posible ampliación sobre la calle 14, entre av. Guayabal y el río.
- Desarrollar el proyecto de prolongación de la calle 10, hacia Belén, por debajo del aeropuerto.
- Construir la línea de transporte masivo de mediana capacidad propuesta por el POT, paralela a calle 10, hasta Belén.
- Continuar el desarrollo de doble calzada de calle 14, hasta el río
- Definir proyecto para los bajos del puente de la av. Guayabal sobre la 10.

#### *Equipamentos*

- Fortalecer el polo de equipamientos conformado por las terminales, a partir del desarrollo de un proyecto comercial, sobre el predio localizado al norte de la entrada al aeropuerto (18.000 m<sup>2</sup>).

#### *Inmuebles*

- Definir proyectos inmobiliarios de carácter mixto (comercio y pequeña industria en primeros pisos, con oficinas y vivienda en pisos superiores) sobre manzanas que bordean el eje de la 10, principalmente entre av. Guayabal y cra.65.

#### *Subsector estratégico de intervención*

- Área conformada por las manzanas que bordean la calle 10, entre el río y las terminales de transporte.



*Terminal de transportes del sur. Actual «remate» del extremo occidental del eje de la calle 10.*



## Sobre el costado oriental – Poblado

### *Espacio público*

- Estudiar la oportunidad que ofrecen las manzanas cercadas por el par vial calles 10 y 10A (especialmente entre av. El Poblado y av. Las Vegas) para acoger la línea de transporte masivo y producir espacios públicos de calidad, que ayuden a integrar los sectores del norte y del sur.
- Intervenir carreras que cruzan par vial de calles 10 y 10A, para mejorar cohesión entre sectores norte y sur (pisos, semáforos peatonales, reductores de velocidad vehicular de calle 10A).
- Prolongar hacia el occidente el paso deprimido de la calle 10 A , para facilitar la conexión peatonal entre Manila y el parque de El Poblado.
- Concertar con la comunidad el proyecto de canalización y construcción de doble calzada del tramo faltante de la Quebrada La Presidenta (entre cra. 39 y cra. 43C).
- Adecuar sendero peatonal a lo largo de la Quebrada La Poblada.
- Revisar y mejorar el diseño propuesto para el cruce de la Transversal Intermedia con la calle 10 (par vial cras. 34 y 35).
- Adquirir predio sin desarrollo, localizado al sur del intercambio de la av, Las Vegas entre cras. 46 y 48, y adecuarlo como un espacio público de apoyo a los cruces peatonales.
- Apoyar la evolución de la cra 43B del barrio Manila, como paseo ecológico, gastronómico y cultural (ver propuesta comunidad.
- Dotar el acceso a la estación del metro de rampas y ascensores, que faciliten el uso a discapacitados y tercera edad.

### *Equipamentos*

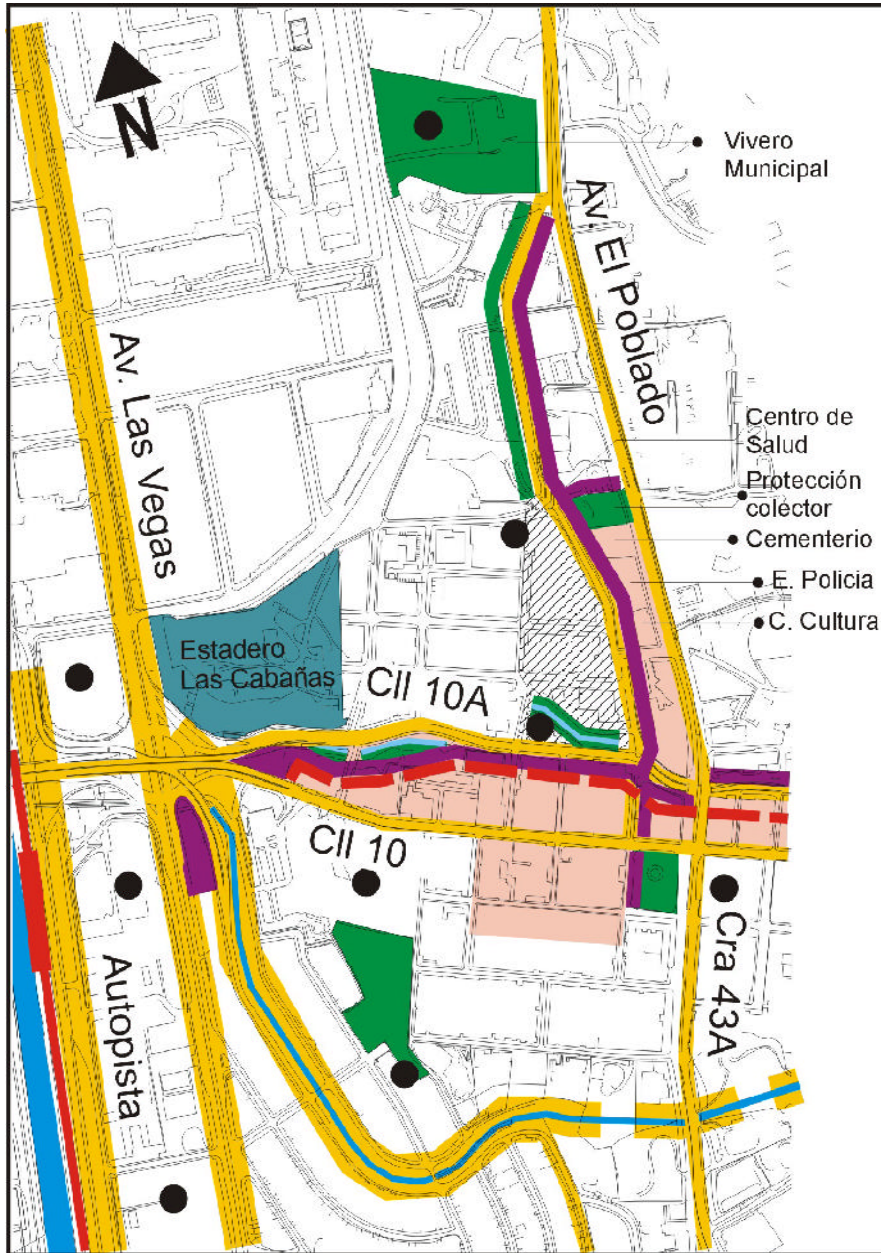
- Promover la adecuación de un equipamiento recreativo en el sitio actual del estadero Las Cabañas, reciclando lo existente.
- Integrar el Vivero Municipal al barrio Manila.



*Centro de acopio - Parque El Poblado.*



*Iglesia Santa María de los Angeles - Patio Bonito.*



### *Inmuebles*

- Completar el desarrollo urbano del parque de El Poblado, redesarrollando principalmente los frentes de manzana localizados al norte y al occidente, trasladar de Manila y localizar allí los equipamientos zonales de carácter público (CERCA, Estación de Policía, Centro de Salud). Mantener la localización de la Unidad Básica G. Echeverry.
- Realizar estudios predio a predio sobre los subsectores estratégicos de intervención aquí identificados, para definir de acuerdo al diagnóstico su uso y el tipo de actuación correspondiente (demolición-reconstrucción, rehabilitación, densificación, etc).
- Definir proyectos inmobiliarios de carácter mixto (Ej: comercio o servicios en primeros pisos, y vivienda en pisos superiores).

### *Subsectores estratégicos de intervención (ver plano)*

- 1 - Manzanas al interior de par vial de calles 10 y 10A, y conexión con estación del metro Poblado (principalmente entre avenida Las Vegas y avenida El Poblado).
- 2 - Entorno carrera 43B, barrio Manila, desde el vivero municipal hasta el Parque de El Poblado.

*Subzona C entre avenida Las Vegas y avenida El Poblado.*

## **BIBLIOGRAFÍA**

Plan de Ordenamiento Territorial – POT 2000 - 2010

Plan Estratégico para Medellín y el Área Metropolitana - 2015

Plan de Desarrollo de Medellín 1998 – 2000

Proyecto Red Caminera - Metro

Monografías comunas. (Secretaría de Planeación).

Plan Operativo Anual de Inversiones 2000 – POAI. (Lineamientos para la inversión).

Entre sueños y realidades – Propuesta Ciudadana para POT. (Secretaría de Planeación / CEHAP). Febrero 1999.

Estudio de impacto ambiental para la Terminal del Sur. (Arq. Jorge Cadavid).

Parque Lineal del Río Aburra. Centro de Balance. Áreas de proyecto y puentes. Sistema de Parques. Contrato PNUD Enero 2000. Carlos Julio Calle, Jose Jaime Jaime Samper, Jaime Alberto Acevedo, Elizabeth Duque.

*Apoyo Cartográfico:*

Proyecto SIGAME. Dirección de Informática. Municipio de Medellín.

Sección Información Geográfica - Secretaría de Planeación