

Caracterización de las Acciones Urbanísticas proyectadas en el Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín (1999-2014): Sujetas a Disputas y Desacuerdos¹

Presentación

En el contexto de la implementación de la Ley 388 de 1997, el municipio de Medellín, actualmente Distrito de ciencia, tecnología e innovación, diseñó su primer Plan de Ordenamiento Territorial en 1999 mediante el Acuerdo 62 de 1999. Este en su modelo de ciudad propuso un conjunto de acciones urbanísticas destinadas a organizar, utilizar, gestionar y administrar el suelo urbano y rural en función del desarrollo territorial. El presente documento expone las características del conjunto de acciones urbanísticas proyectadas e implementadas durante el período de ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial que generaron interpelaciones y situaciones conflictivas reportadas por la prensa local periódico “El colombiano”.

En este sentido, acorde con las tipologías establecidas en el POT, se presenta una síntesis de las características físico-espaciales y de planificación de las acciones urbanísticas que presentaron conflictividad para el periodo, a partir de las categorías de: uno, sistema vial y de transporte de pasajeros que comprende las construcciones de vías, túneles, doble calzadas, dos, instrumentos de planificación territorial referidos a planes parciales, planes especiales y macro proyectos urbanos, y tres, equipamientos urbanos en los que se incluyen el conjunto de infraestructuras construidas en los espacios públicos para el uso común.

Sistema vial y Transporte de pasajeros

Ampliación de la Carrera 76

El acuerdo 62 de 1999 en su artículo 38 contemplo la carrera 76 como uno de los ejes viales metropolitanos proyectados en etapa de construcción. Puesto que las obras de ampliación de la carrera ya habían sido trazadas en el plan de desarrollo municipal de 1995 como parte del programa “Desarrollo físico espacial. Medio ambiente y productividad urbana”, y uno de los proyectos viales cofinanciados “para modernizar y actualizar las condiciones de accesibilidad y movilidad de la población, bienes y servicios.

La obra proyecto ejecutarse en un plazo de 36 meses en el año de 1999 y contemplo: la ampliación de la carrera 76 a dos carriles, la construcción de redes de servicios públicos, la organización de los cauces de las quebradas que cruzan la carrera (la Picacha, Altavista, San Bernardo, La Amarilla, el Saladito, el Pabón) entre otras obras.

¹ Claudia María González Hernández. Docente Investigador. Colaboró en la construcción del archivo y generación de la información el Estudiante en Práctica profesional Danid Elías Tapias Restrepo, en la organización depuración de los textos Vanessa Gómez auxiliar de investigación y Valentina Yépez del programa de Planeación y Desarrollo Social.

Túnel de Oriente

El artículo 35 del acuerdo 62 de 1999 proyectó el túnel de oriente como una vía de carácter regional integrada a la conexión nacional orientada a conectar el valle de Aburra con el valle de San Nicolás. La obra comprende además del pasadizo, la construcción y adecuación de las vías que conectan con las carreteras que ya estaban en ese momento, inicia en el Seminario Conciliar de Medellín sobre la doble calzada de Las Palmas, terminando en la glorieta de Sajonia en el municipio de Rionegro, evitando el ascenso hasta los 2.600 metros de altura para salvar la cordillera por medio de un Túnel de 8.187 metros, el cual se constituye junto con el Túnel de la línea en los túneles más largos e importantes del país. La obra tuvo como propósito mejorar la conexión vial entre el valle de Aburra y el oriente antioqueño y de esta manera potenciar el desarrollo de 70.000 hectáreas en el oriente (concesión túnel Aburrá-orienté S.A, 2013).

Doble calzada de la vía Las Palmas

La carretera a Las Palmas es una vía de carácter regional conducente al Oriente Antioqueño y al Aeropuerto de Rionegro, el artículo 35 acuerdo 62 de 1999 contempló la ampliación de la carretera a partir de definir los retiros para la misma en la parte urbana y rural. Es así como, En el plan de desarrollo 2001-2003, en el marco del programa de infraestructura para la competitividad proyectó la ejecución de la obra, adquiriéndose las propiedades para la construcción de la calzada. Posteriormente, en el plan de desarrollo 2004-2007, en el programa -Movilidad para la integración regional y nacional- proyectó la Doble calzada vía las Palmas desde San Diego hasta la transversal inferior, la cual solo pudo finalizarse en desarrollo del plan de desarrollo 2008-2011, programa -Mejoramiento de la integración Vial, Regional y Nacional-.

Rutas Verdes

El programa Rutas verdes es planteado en el plan de desarrollo 2001-2003, Línea “primero es espacio público”, “reinventado la circulación de ciudad”- “programa transporte limpio e integrado a la ciudad” como una estrategia para disminuir la accidentalidad, la congestión en el transporte y la pérdida de tiempo en los desplazamientos, buscando mejores espacios para la circulación del peatón, el mejoramiento de las condiciones ambientales, entre otros.

Esta idea es reforzada en el acuerdo 46 de 2006 al integrarse las ciclorrutas como infraestructuras prioritarias para mejorar la movilidad en conexión con el sistema metro y el desarrollo de las centralidades urbanas.

Plan Cuadrantes

El Plan Cuadrantes fue una decisión administrativa en el marco de la ordenación y organización del centro de la ciudad, orientada a regular y organizar la circulación del transporte público, buscando mejorar la movilidad no motorizada y optimizar el uso del sistema metro en el centro de la ciudad. La decisión organizó el transporte en la denominada zona Amarilla comprendida entre: calle 58 Avenida Echeverri al Norte, calle 44 San Juan al

Sur, por la carrera 57, Avenida del Ferrocarril o Alfonso López al occidente, y carrera 43 Girardot al Oriente.

Dicha decisión estuvo articulada al modelo de ciudad propuesto por el acuerdo 62 de 1999, en la que se proyectó un centro definido y delimitado como centro tradicional y representativo metropolitano que implicaba la reorganización de la circulación vial al interior del centro de la ciudad.

Carrera Junín

El acuerdo 62 de 1999 reafirmó la carrera Junín como un eje vial estructurante de la ciudad, susceptible de convertirse en un espacio peatonal y con el acondicionamiento de áreas ambientales. De allí que las adecuaciones físico-espaciales sobre la carrera se enmarcaron en el “Plan especial de protección del patrimonio cultural inmueble del municipio de Medellín” acuerdo 23 de 2009. La obra en específico hizo parte de los corredores complementarios que se unen a los bienes inmuebles de valor patrimonial.

Los ejes temáticos de esta intervención comprendieron asuntos económicos, sociales y culturales a ser fortalecidos a través del mejoramiento en el espacio público, donde fuese posible la integración de la movilidad peatonal, la apropiación cultural y la expansión comercial, e involucraron actualización de servicios públicos del área, mejoramiento del mobiliario urbano, iluminación, siembra de árboles, cambio de módulos para venteros entre otros aspectos.

Tranvía de Ayacucho

El acuerdo 46 de 2006, en su artículo 130, estableció el sistema de transporte masivo de mediana capacidad como un proyecto de generación de equilibrio urbano con el objetivo de expandir y optimizar el sistema Metro con otros sistemas de mediana capacidad en ejes viales estructurante de la ciudad de Medellín para cubrir la zona central y periférica del área urbana en función de construir un sistema de centralidades y expansión del crecimiento urbano. (Alcaldía de Medellín, 2006) En coherencia con el Plan de Ordenamiento Territorial, el acuerdo 7 de 2012 “Plan de Desarrollo Medellín un hogar para la vida”, estableció dentro de la línea estratégica 5 y el componente “Medellín ciudad inteligente”, la construcción del Tranvía de Ayacucho para impactar las comunas 8, 9 y 10 de la ciudad de Medellín con el objetivo de brindar solución a las problemáticas de transporte de la zona Centro Oriental de la ciudad, todo ello para lograr articular las categorías de accesibilidad, transporte público masivo y disminución temporal en los recorridos de la población objeto, un aproximado de 81.780 ciudadanos. (Concejo de Medellín, 2012)

En ese sentido, el acuerdo 03 de 2016 “Plan de Desarrollo Medellín cuenta con vos”, determinó como proyecto, a través de las intervenciones de movilidad para el transporte público multimodal, el “Plan integral Tranvía de Ayacucho” con el objetivo de continuar con la construcción del tranvía de Ayacucho en las comunas 8,9 y 10 de la ciudad con un presupuesto de 34.650.000.000 de pesos. (Concejo de Medellín, 2016)

El tranvía cruza las comunas 8,9, y 10 de la ciudad de Medellín, en la avenida Ayacucho que inicia en la estación San Antonio del Metro en la calle Maturín, sigue en dirección al oriente por la Calle Maturín, a la altura de la Carrera 49 (Junín) gira hacia el norte y luego hacia oriente por la Calle Ayacucho hasta la Carrera 29, en esta gira al norte hasta encontrar la Quebrada Santa Elena y luego continúa por la margen izquierda hasta la Carrera 12, en el barrio Alejandro Echavarría. (Concejo de Medellín 2012, p. 151)

Conexión Vial Aburrá Rio Cauca

La conexión vial Aburrá río Cauca se planteó en el acuerdo 46 de 2006 como uno de los tres ejes viales que confluyen en el corredor multimodal del río Medellín, por tanto, su desarrollo contribuye a la plataforma competitiva de la ciudad. Para su ejecución la obra se inscribió en el plan desarrollo 2008-2011 de Medellín, con el objetivo de mejorar la infraestructura vial, integrar el proyecto con el sistema de transporte existente, promover la sostenibilidad ambiental, asegurar la participación comunitaria y fortalecer la competitividad económica de la ciudad. Estas acciones buscan asegurar que el proyecto se ejecutara de manera eficiente y que brindara beneficios significativos tanto a la infraestructura como a la calidad de vida en Medellín. (Concejo de Medellín, 2008).

La obra abarcó la construcción de 4.1 kilómetros de doble calzada que inicia en la carrera 80 y llega al sector de Loma Hermosa en San Cristóbal, y fue ejecutada por el consorcio FERROCOL y financiado mediante recursos de la Gobernación de Antioquia, la Alcaldía de Medellín, el Área Metropolitana y el INVIAS. (Argos, 2013)

Metroplús Medellín (UdeM-Aranjuez)

El acuerdo 62 de 1999 definió que para la ciudad de Medellín el transporte urbano se estructura en torno al metro y proyecto una red complementaria de mediana capacidad para la circulación de personas. En este contexto el Documento CONPES 3307 de 2004 que crea el proyecto “Sistema integrado del servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros del Valle de Aburrá” En dicho documento se proyectó la construcción de 15,5 kilómetros exclusivos para los buses y 20,5 km compartidos con el resto del parque automotor y la reestructuración del transporte público colectivo, lo que implicaba la reducción de la oferta y la articulación del sistema a las estaciones del metro. (CONPES 3307, 2004)

La implementación del sistema busco mejorar la calidad ambiental en términos de reducción de emisión de gases, disminución de buses que no cumplen con la normatividad ambiental, reestructuración de transporte público, creación de zonas paisajísticas, reducción de tiempos de viaje y creación de nuevo espacio público. (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2009)

La intervención físico espacial consistió en la adecuación de la calle 30 (sector Belén) y carrera 45 (sector Manrique), con actividades de ampliación de las vías, adaptación de alcantarillado, cambio de redes, cambio de servicios públicos, pavimentación, y construcción de estaciones para cargue y descargue de pasajeros, con el objetivo de convertirlas en troncal y ser usada como vía de transporte masivo por autobuses de tránsito rápido. Su implementación estuvo determinada por aplicar un transporte público integrado física, tarifaria y operacionalmente al metro a través de vehículos con calzadas exclusivas y paradas

determinadas, involucrando también a la Avenida Ferrocarril, la calle Barranquilla y la Carrera 46.

Planes parciales, planes especiales y macro proyectos urbanos,

Plan Parcial Naranjal

El plan parcial Naranjal se inscribe en el acuerdo 62 de 1999, artículo 105, como uno “De los proyectos de planes parciales de tratamientos estratégicos” constituyéndose en un instrumento piloto en el marco de la ley 388 de 1997 frente a estrategias de expansión urbana. Entre sus objetivos el plan propuso generar una intervención integral del territorio a partir de la gestión asociada entre el sector público y privado, promover el uso racional del suelo urbano y utilizar de manera eficiente las infraestructuras públicas existentes en el área.

El plan parcial según acuerdo 62 de 1999 involucró el cruce del eje de la quebrada La Hueso con el borde occidental del río Medellín, se continúa en dirección sur, hasta el cruce con la proyección del eje de la avenida Bolivariana, siguiendo por ésta en dirección sur occidental, hasta el cruce de esta avenida con el eje de la carrera 65 y siguiendo por esta carrera hasta el cruce con el eje de la quebrada La Hueso, siguiendo por la quebrada hasta encontrar el punto de partida. (Concejo de Medellín, 1999)

Plan Parcial San Lorenzo

El plan parcial de San Lorenzo se inscribe en el acuerdo 62 de 1999 como parte de los instrumentos de gestión y planificación con los cuales se buscó intervenir áreas representativas que requerían de preservación y restauración atendiendo a sus características historias, ambientales y culturales. En desarrollo de este postulado el Decreto 608 de 2003, emitido por la Alcaldía de Medellín, establecen las bases y lineamientos para el desarrollo del Plan Parcial Parque San Lorenzo el cual entre lineamientos destacan la consolidación de áreas verdes, la construcción de infraestructura urbana que fomente la movilidad y la conectividad, así como el desarrollo de viviendas y áreas de uso mixto que promuevan la integración social. Además, pactan mecanismos de financiación, gestión y distribución equitativa de cargas y beneficios, con el fin de asegurar que todos los involucrados contribuyan y se beneficien proporcionalmente del desarrollo urbano planeado. (Alcaldía de Medellín. 2010. p.4)

Para su ejecución la intervención se inscribió en el plan de desarrollo 2001-2003, en la tercera línea, dentro del tema, “vivienda y hábitat”, cuya intención fue crear las bases del plan para la intervención en el territorio, con la participación del sector privado y también la armonización con las otras dependencias de la alcaldía. (Gutiérrez, 2003)

En su ejecución el plan estuvo dirigido al mejoramiento de las condiciones de vida del sector Niquitao en el centro de Medellín, su principal enfoque consistió en el fortalecimiento residencial de la ciudad y en cumplimiento de dichas características se plantearon la construcción de ocho torres con viviendas de interés social para así facilitar su asequibilidad financiera.

Plan Parcial Pajarito

El acuerdo 62 de 1999 “Plan de Ordenamiento Territorial”, en su artículo 105 estableció los proyectos de Planes Parciales de Tratamientos Estratégicos para la ciudad de Medellín, estipulando con ello, la necesidad de generar desarrollo en áreas de expansión para potencializar un modelo de ciudad a partir del redesarrollo y la renovación. Es así como los Planes Parciales en áreas de expansión tendrían el objetivo de generar desarrollo de vivienda con dotación de equipamientos, espacios públicos y actividad comercial. (Concejo de Medellín, 1999)

Acorde con ello el Plan Desarrollo 2001-2003 definió como prioridad de su gestión el plan parcial de desarrollo pajarito. Con el propósito de vincular el suelo urbano con el suelo rural en función del desarrollo urbanístico de vivienda, aumento de espacio público y eficiente prestación de servicios públicos básicos para las comunidades de la zona occidental de la comuna 7 de la ciudad.

Plan Parcial Feria de Ganado

El artículo 104 del acuerdo 62 de 1999 proyecto la necesidad de construir una centralidad urbana en la zona norte en los alrededores de la estación Acevedo considerando como posibilidad la feria de ganados. Por consiguiente, el plan de desarrollo 2001-2003, en ejecución del plan de ordenamiento territorial contemplo en la tercera línea, la construcción de una unidad deportiva en la zona norte de la ciudad, que se ubicaría en los predios de la plaza de ganados, además, por medio de un plan parcial, se definiría la estructura urbana, usos del suelo, equipamientos, con la finalidad de construir un centro equilibrio del norte.

Bajo estas directrices el Decreto 1352 de 2002, adopta el plan parcial de Redesarrollo “Plaza de Ferias” con todas sus características. Siendo así, dicho documento sitúa la intervención en la Feria de Ganados, delimitada “por el Occidente con la Autopista Norte (carrera 64C); por el Norte con la quebrada Toscana y la Autopista Norte (carrera 64C) y carrera 64AA; por el Oriente con la carrera Regional y por el Sur con la quebrada Tinajas y la calle 103EE” (Gutiérrez, 2002) sumando un área total de 271, 647 m², (Gutiérrez, 2002), una intervención en el norte de la ciudad, muy cerca al municipio de Bello.

En general el propósito de la intervención era Con el objetivo de generar nuevas áreas de expansión en la zona occidental y transformar urbanísticamente este sector de la ciudad de Medellín, el plan parcial tuvo como propósito vincular el suelo rural con el suelo urbano en función del desarrollo urbanístico de vivienda, aumento de espacio público y eficiente prestación de servicios públicos básicos para las comunidades de la zona occidental de la comuna 7 de la ciudad. (Gutiérrez, 2002)

Proyecto de Valorización El Poblado

El proyecto de Valorización de El Poblado fue un conjunto de obras que se diseñaron en el marco del Plan Especial de Ordenamiento Territorial para El Poblado, y en las que se decretó su financiación por cobro de valorización. El proceso de planificación que dio origen al plan se determinó en el Acuerdo 3 de 2004, Plan de Desarrollo Municipal 2004- 2008, “Medellín,

compromiso de toda la ciudadanía”, Línea 3: proyectos estratégicos de ciudad, componente espacio público, programa de gestión e implementación del plan de ordenamiento territorial.

En respuesta a esta determinación, durante el gobierno de Fajardo se realizaron los estudios para el Plan Especial de Ordenamiento de El Poblado; cuyos propósitos en general fueron; transformar el uso y ocupación del espacio urbano dependiente del automóvil, reducir la excesiva ocupación del uso del suelo, proteger áreas de influencia ambiental, y generar nuevos espacios públicos (EDU, 2006). El proceso de planeación zonal del ordenamiento territorial se cruzó en ese momento con las discusiones de revisión al acuerdo 62 de 1999, lo cual se aprovechó para incluir en el acuerdo 46 de 2006 un conjunto de obras para mejorar la movilidad de la zona a financiarse mediante la contribución por valorización, instrumento de financiación que revivido en la revisión del POT mediante el artículo 486.

En síntesis, el proyecto de valorización es la suma de un conjunto de obras a realizarse en la comuna 14 el Poblado de la ciudad de Medellín, las cuales corresponde según la resolución 94 de 2014 a :Empalme vía Linares a la Calle 10,Vía Linares entre la Loma de los Balsos y Los Gonzalez, Conexión carreras 43 C-D entre calles 11 y 11A (barrio Manila),Conexión carrera 43 C entre calles 8 y 9 (barrio Astorga),Conexión carrera 43 C entre calles 7 y Transversal 6 - Puente sobre La Presidenta, Prolongación Loma de Los Parra (Av. El Poblado- Las Vegas) tramo 1, Lateral Norte Quebrada Zúñiga (Av. El Poblado-Sistema vial del Río) tramo 1,Pasos a desnivel Transversal Superior con carretera El Tesoro, Paso a desnivel Transversal Superior con Loma de Los Balsos, Paso a desnivel Transversal Inferior con Loma de Los Balsos, Paso a desnivel Transversal Inferior con calle 10, Apertura vía Linares a la Calle 7 (Urbanización Montesclaros),Prolongación Loma de Los Parra (Av. El Poblado- Las Vegas) Tramo 2,Lateral Norte Quebrada Zúñiga (Av. El Poblado-Sistema vial del Río) tramo 2,Prolongación carrera 37 A hasta vía Las Palmas, Pasos a desnivel Transversal Superior con calle 10,Prolongación de la Loma de Los Parra desde la Transversal Inferior hasta la carrera 29,Prolongación carrera 15 (San Lucas-San Marcos de La Sierra) Prolongación de la doble calzada de la Loma de Los Balsos hasta Transversal Superior, Mejoramiento Loma Los Mangos, Ampliación Avenida 34 en doble calzada (El Poblado), Paso a desnivel de la Carretera El Tesoro con la vía Linares (CRA 29D), Ampliación a doble calzada de la Loma de Los Parra entre la Avenida El Poblado y la Avenida 34, Paso a desnivel de la Transversal Inferior con La Loma de Los González, Paso a desnivel de la Transversal Inferior con La Loma de Los Parra.

Macroproyecto Integral Barrio Moravia

El artículo 106 del acuerdo 62 de 1999 postuló el plan de mejoramiento integral del barrio Moravia, el cual para la fecha ya se encontrada en etapa de supervisión. Por consiguiente, el Plan de Desarrollo 2004-2007 en ejecución del plan de ordenamiento decidió abrir espacio en los componentes estratégicos de ciudad a la intervención integral en Moravia y fue así como se establecieron alrededor de diez proyectos que ayudarían a complementar los procesos del Plan Parcial y lo transformarían en un macroproyecto urbano.

Al ser un proyecto tan grande y extenso, era necesario definir unas metas dentro del programa de gobierno que fueran viables en la temporalidad del mandato, por esa razón en

la Alcaldía del 2004-2007 se esperaba lograr la reubicación de 2.500 familias del Morro, dar la titulación de 1.500 predios y adecuar la quebrada La Bermejál. (Alcaldía de Medellín. 2004).

El proyecto se propuso como objetivo la intervención de 42 hectáreas para integración social y espacial del barrio, así como también la recuperación ambiental y paisajística del antiguo morro de basuras; todo el proceso implicaría que Moravia contaría con la dotación de espacio público, saneamiento básico, legalización de viviendas y la reubicación de 2.500 familias del Morro. (Acuerdo 62 de 1999. p.54).

Equipamientos Sociales

Centro Penitenciario El pedregal

El acuerdo 03 de 2004 “Plan de Desarrollo Municipal, Medellín compromiso de toda la ciudadanía”, estableció dentro de la línea estratégica 1, componente 4 de seguridad y convivencia, la atención integral a la población carcelaria e infractora, determinando como proyectos y metas el fortalecimiento de la infraestructura y logística carcelaria y la adquisición de un lote para la cárcel municipal de sindicados en función de la reivindicación, la disminución de la reincidencia y el hacinamiento. (Concejo de Medellín, 2004) En concordancia con esta propuesta, el documento CONPES 3412 DE 2006, determinó una problemática socio jurídica en relación con la realidad carcelaria del país debido a los altos índices de hacinamiento en los centros penitenciarios, incluyendo la ciudad de Medellín. Ante esto, se ubicó la necesidad de expandir la capacidad de infraestructura penitenciaria por medio de contratos de obras públicas de la nación para construir 11 centros penitenciarios a lo largo del territorio nacional con una duración constructiva de 18 a 24 meses. (CONPES, 2006)

Posteriormente, el Departamento Nacional de Planeación, con el objetivo de mantener el orden interno y garantizar la seguridad y los derechos fundamentales de los reclusos, en 2008 presentó el Plan de construcción, dotación y mantenimiento de establecimientos de reclusión de orden nacional, dentro del cual se reglamentó el centro penitenciario municipal para la ciudad de Medellín con capacidad para 2.357 sindicados y con un costo de construcción de 74.830 millones de pesos. Este centro fue ubicado en la vereda Pedregal Medio del Corregimiento de San Cristóbal, específicamente en el lote de la finca “La Teresita” con el objetivo no solo de dotar, sino de ampliar la capacidad de reclusión de la regional noreste. (Departamento Nacional de Planeación, 2008)

Resignificación urbana plaza de Cisneros

El acuerdo 62 de 1999 definió en el marco del desarrollo de proyectos estratégicos orientados a consolidar la plataforma competitiva de la ciudad la resignificación urbana de la plaza de Cisneros, orientado a recuperar ambiental y urbanísticamente un importante espacio geográfico de la memoria histórica de la ciudad. En este sentido se propuso, un parque cívico, la recuperación y reutilización de edificios de valor patrimonial y promoción de nuevos desarrollos urbanos.

En esta dirección el plan de desarrollo 2001-2003, dentro del programa “El renacer del centro”. Propuso la “la adecuación del espacio público central (...) recuperación y reutilización de los edificios circundantes de valor patrimonial Carré, Vásquez y el Pasaje Sucre para el desarrollo de actividades educativas, culturales y comerciales” con el consecuente derribo del edificio pasaje Sucre para la construcción de la biblioteca EPM (Concejo de Medellín, 2001, p.74)

Parque Biblioteca España

El acuerdo 62 de 1999 estableció como centralidad urbana la zona de Santo Domingo Savio, comuna 1 de la ciudad, en concordancia con ello, en el artículo 104 determinó los proyectos de generación de equilibrio urbano, entre los cuales se encontraba la generación de espacios públicos en el norte con el objetivo de mejorar el déficit de espacio público en lugares con buena accesibilidad y transporte público. (Concejo de Medellín, 1999). Es así como la resolución 115 de 2004, declaró situación de urgencia para la adquisición de inmuebles de infraestructura social en el perímetro de la zona nororiental, comprendiendo la calle 33BB hasta el cruce con la calle 107ª y el parque mirador Santo Domingo, lugar en el que después inició la construcción de la biblioteca España como obra de intervención físico espacial y modificación urbana. (Alcaldía de Medellín, 2004) Por esta razón, el acuerdo 3 de 2004 “Plan de Desarrollo 2004-2007, Medellín compromiso de toda la ciudadanía”, registró, a través de los proyectos estratégicos de ciudad, el Parque Biblioteca España como la Biblioteca de Santo Domingo, con el objetivo de crear un equipamiento cultural y educativo que reforzará la centralidad y el sistema de espacio público, teniendo en consideración la concepción de centros integrales de desarrollo social y cultural. (Concejo de Medellín, 2004). Asimismo, el acuerdo 16 de 2008, “Plan de Desarrollo 200-2011, Medellín solidaria y competitiva”, fijó dentro del programa de espacios públicos para la gente, la construcción de espacios públicos y el fortalecimiento de centralidades a través equipamientos y áreas de espacio público, incluyendo así, el Parque Biblioteca España. (Concejo de Medellín, 2008)

Relleno Sanitario (Curva de rodas)

El Relleno Sanitario Curva de Rodas se proyectó con una vida útil de 22 años, lo que hizo necesario plantear su relocalización. En esta dirección el acuerdo 62 de 1999, contempló en el artículo 151, y acorde con el Acto Administrativo AB--01273 del 14 de Julio de 1999 de CORANTIOQUIA, la realización de un estudio para dar solución a la problemática de la disposición de desechos sólidos en los municipios del área metropolitana, a partir del cierre del Relleno Sanitario Curva de Rodas. Esto en correspondencia con la ley 142 de 1994 de la prestación de los servicios públicos que responsabilizaba al municipio de la disposición de los recursos sólidos producidos en el territorio, y le exigía ponerse de acuerdo con los municipios aledaños para resolver un problema de carácter regional. De este modo, el (POT) contempló la relocalización del sitio de disposición final de basuras como un proyecto regional que contribuía a la plataforma competitiva de la ciudad.

El Relleno Sanitario Curva de Rodas, con una extensión de 73 hectáreas, estuvo ubicado en el kilómetro 10 autopista Medellín-Bogotá en límites con los municipios de Bello y Copacabana. Fue creado en el año de 1984 para resolver el problema de las basuras del

municipio de Medellín y otros municipios cercanos luego del cierre del basurero de Moravia. Tuvo una vida útil de 17,5 años aproximadamente y fue clausurado en el año 2002, con la entrada en 2003 del Relleno Sanitario Pradera.

Relleno Sanitario Norte (Pradera)

Este relleno se encuentra ubicado en el municipio de Don Matías, aproximadamente a 60 Kilómetros de la ciudad de Medellín, vereda la pradera. Posee un área aproximada 22.8 hectáreas. Las entidades encargadas de presentar informes ambientales del proyecto son las Empresas públicas de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburra. (Corantioquia, 2002)

Pues bien, el relleno sanitario Pradera se adecua ante la decisión inminente de cierre del relleno curva de rodas, es así como la Corporación Autónoma Regional del Centro de Antioquia (CORANTIOQUIA) ordena la clausura y posclausura del relleno Sanitario curva de Rodas, ante esa decisión, es necesario construir un nuevo centro de disposición residuos, pues la situación sanitaria en el municipio de Medellín se podría ver afectada por no tener donde echar sus basuras; bajo esas condiciones se crea el Relleno sanitario Norte (Pradera) (Corantioquia, 2002)

El Relleno Sanitario La Pradera está ubicado en el municipio de Don Matías al noroeste del departamento de Antioquia aproximadamente a 57 kilómetros de la cabecera municipal de Medellín, en inmediaciones del municipio de Barbosa, vereda La Pradera, en un área aproximada de 22.8 hectáreas delimitadas por las subcuencas de las quebradas La Música al nordeste del lote y La Piñuela al suroeste (Corantioquia, 2002) Inició operaciones el 6 de junio de 2003 luego del cierre del relleno curva de Rodas. La Pradera está compuesta por tres vasos: La Carrilera, La Música y Altair. En la actualidad según datos de Empresas Varias de Medellín - Emvarias - recibe la basura de 40 municipios de Antioquia

Parques del Río

El acuerdo 62 de 1999 contemplo entre los proyectos locales para la consolidación de la plataforma competitiva de la ciudad promover la localización de actividades empresariales y comerciales modernas en el sector de La Alpujarra II, recomponiendo el espacio urbano de este sector. Posteriormente, el acuerdo 48 de 2014, en el artículo 10, señaló que una de las estrategias territoriales para recuperar la calidad ambiental, potenciar los valores urbanísticos de la ciudad y disminuir al déficit de espacio público era la implementación del proyecto estratégico Parques del Río, cuyo propósito fue transformar el Río Medellín en el eje ambiental y de espacio público de la región y la ciudad, optimizándolo como eje principal de la movilidad y escenario para el encuentro y el disfrute ciudadano.

Referencias

Alcaldía de Medellín. (2004). Acuerdo 03 de 2004 Por medio del cual se adopta el Plan De Desarrollo 2004-2007 “Medellín, Compromiso De Toda La Ciudadanía”. *Alcaldía de Medellín*, 188. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>

- Alcaldía de Medellín. (2015). Plan De Gestión De La Intervención Integral Del Centro. En *Alcaldía de Medellín* (Vol. 1, Número 52, p. 85). <https://doi.org/10.1111/jpy.12192>
- Alcaldía de Medellín . (2009). Resolución 0725 de 2009 *Por medio de la cual se decretan obras susceptibles de financiarse total o parcialmente con la contribución de valorización*. Gaceta Oficial.
- Argos. (01 de enero de 2013). ARGOS LA HISTORIA SE ESCRIBE CON OBRAS. Obtenido de ARGOS LA HISTORIA SE ESCRIBE CON OBRAS: <http://bibliotecadeobras.argos.com.co/Works/Internal/199/conexion-vial-valle-de-aburra-rio-cauca-4-1-km>
- Arango, J. U. (1997). *Resolución 5215 1997 Por medio de la cual se Revoca las Resoluciones G.G 009, 5074 Y 5188 de 1997*. Gaceta oficial.
- Antioquia, A. departamental de. (2014). *Ordenanza 21 de 2014 Por medio de la cual se autoriza al gobernador de Antioquia para comprometer vigencias futuras excepcionales, para la cofinanciación del proyecto conexión vial Aburra Oriente, Túnel Andrés Uriel Gallego y desarrollo vial complementario*. Gaceta oficial.
- Bolívar, L. A. G. (2014). *Resolución 94 DE 2014 Por medio de la cual se distribuye la contribución de valorización del Proyecto Valorización El Poblado, decretado por la Resolución 0725 de 2009, modificada por las resoluciones 0824 de 2010, 0246 de 2012 y 0197 de 2014*.
- Concejo de Medellín. (1998). *Acuerdo 14 de 1998 Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo del Municipio de Medellín 1998-2000 por una ciudad más humana*. Gaceta oficial.
- Concejo de Medellín. (1999). *Acuerdo 60 de 1999 Por el cual se establece el Presupuesto General del Municipio de Medellín, para la vigencia fiscal del 2000*. Gaceta oficial.
- Concejo de Medellín. (2001). *Acuerdo 12 de 2001 «Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo 2001 - 2003 Medellín Competitiva»*. Gaceta oficial.
- Concejo de Medellín. (2001). *Acuerdo 85 de 2001 Por medio del cual se establece el Presupuesto General del Municipio de Medellín para la vigencia fiscal 2002*. Gaceta oficial.
- Concejo de Medellín. (2006). *Acuerdo 87 de 2006 Por medio del cual se establece el presupuesto general del Municipio de Medellín para la vigencia fiscal 2007*. Gaceta oficial.
- Concejo de Medellín. (2009). *Acuerdo 23 de 2009 Por el cual se adopta el plan especial de protección del patrimonio cultural inmueble del municipio de Medellín*. Gaceta oficial.
- Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2004). *Documento CONPES 3307 de 2004*
- Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2006). *CONPES 3412 DE 2006 Estrategia para la expansión de la oferta nacional de cupos penitenciarios y carcelarios - Seguimiento del CONPES 3277*.
- Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2009). *Documento CONPES 3612 de 2009*.
- Consejo Nacional de Política Económica y social. (2015). *Conpes 3836 de 2015 Importancia estratégica del proyecto Corredor Santa Fe de Antioquia- Cañas gordas: Túnel del Toyo y vías de acceso (Autopista de la Prosperidad)*.
- Concesión túnel Aburrá-Oriente S.A. (2013). *Estudio de impacto ambiental*. https://www.cornare.gov.co/Audiencias_Publicas/Caracter_Ambiental/Tunel_de_Oriente/EIA-2013/capitulos/Capitulo_1.pdf.

Concesión túnel Aburrá-Oriente S.A. (2013). *Estudio de impacto ambiental*. https://www.cornare.gov.co/Audiencias_Publicas/Caracter_Ambiental/Tunel_de_Oriente/EIA-2013/capitulos/Capitulo_1.pdf.

Corantioquia. (2002). *Resolución 5288 de 2002 Por la cual se otorga a las Empresas Varias de Medellín E.S.P y al Área Metropolitana del Valle de Aburrá la licencia ambiental para el relleno sanitario La Pradera ubicado en el municipio de Don Matías*.

Correa, A. C. (2014). *Decreto 1736 de 2014 Mediante el cual se deroga el Decreto Municipal N 1352 del 16 de diciembre de 2002, por el cual se adoptó el Plan Parcial de Redesarrollo "Plaza de Ferias" en Suelo Urbano de la ciudad Medellín*. Gaceta Oficial

Carlos H. Jaramillo Arango. (2008). *Resolución 386 2008 Por medio de la cual se declara situación de urgencia para la adquisición de inmuebles con destino al proyecto de construcción de la Conexión Vial Aburra - Río Cauca, en el tramo Avenida 80-81 al Kilómetro 4+100*.

Correa, F. R. (2006). *Resolución 241 de 2006 Por medio de la cual se declara situación de urgencia para adquisición de inmuebles con destino al proyecto vía distribuidora del corredor vial del río Medellín*. Gaceta oficial.

Departamento administrativo de planeación. (2003). *Resolución 12 de 2003 Por medio de la cual se declara situación de urgencia para la adquisición de inmuebles para el proyecto Doble Calzada las Palmas*. Gaceta oficial.

Envigado, C. de. (2005). *Acuerdo 20 de 2005 Por medio del cual se aprueba el plan de desarrollo del municipio de Envigado periodo 2005-2007 «Entre todos, con equidad y con sentido humano»*.

[Este documento es la parte de El estado del Arte una tesis, presenta la historia de los rellenos sanitarios en el mundo, en Colombia y la historia del relleno sanitario curva de Rodas]. S/F.

Disponible en: https://www.grupo-epm.com/site/Portals/1/biblioteca_epm_virtual/tesis/capitulo1.pdf

Gutiérrez, L. P. (2002). *Decreto 1352 de 2002 Por el cual se adopta el Plan Parcial de Redesarrollo «Plaza de Ferias» en Suelo Urbano Ciudad de Medellín*. Gaceta Oficial.

Gutiérrez, L. P. (2002). *Decreto 602 de 2002 Por el cual se adopta el plan parcial de desarrollo en el suelo de expansión de Pajarito*. Gaceta oficial.

Gutiérrez, L. P. (2003). *Decreto 1736 de 2003. Por medio del cual se ordena el traslado y la reubicación de los venteros estacionarios y ambulantes ubicados en la Avenida del Ferrocarril con la calle San Juan, al Bazar de los Puentes, Plataforma A, y se dictan otras disposiciones*. Gaceta oficial.

Gutiérrez, L. P. (2003). *Decreto 608 DE 2003 Por el cual se adopta el Plan Parcial de Renovación y Consolidación Parque San Lorenzo en Suelo Urbano de la Ciudad de Medellín*. Gaceta oficial.

Gutiérrez, L. P. (2003). *Decreto 511 de 2003 Por medio de la cual se reordena la circulación de los vehículos de servicio público colectivo en un sector de la ciudad*. Gaceta oficial.

Instituto Metropolitano de Valorización de Medellín INVAL. (1999). *Resolución de gerencia general 86 de 1999 Por medio de la Cual se distribuye la contribución de valorización por el proyecto «CARRERA 76»*.

INVIAS. (s.f.). *Construcción segunda calzada ancón sur – primavera – camilo c – Bolombolo. Antioquia* (pp. 1-5). <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/servicios-al-ciudadano/proyectos-invias/569-construccion-de-la-segunda-calzada-ancon-sur-primavera-camiloce-bolombolo-antioquia/file>.

- Jaramillo, A. Z. (2009). *Decreto 1309 de 2009 Por el cual se revisa y ajusta el Plan de Renovación Urbana de Naranjal en los polígonos Z4-R7 (Sector Naranjal) y Z4-CN1-12 (Sector Arrabal)*. Gaceta Oficial.
- Medellín, C. de. (1992). *Acuerdo 21 DE 1992 Por medio del cual se destinan unos terrenos de propiedad municipal; se crea el ECOPARQUE CERRO EL VOLADOR y se dictan otras disposiciones*. Gaceta oficial.
- Medellín, C. de. (1995). *Acuerdo 19 de 1995 Por medio del cual se adopta el «Plan de desarrollo de Medellín 1995-1997»*. Gaceta oficial.
- Medellín, C. de. (2006). *Acuerdo 46 de 2006 Por el cual se revisa y ajusta el Plan de Ordenamiento Territorial para el Municipio de Medellín y se dictan otras disposiciones*. Gaceta oficial
- Medellín, C. de. (2008). *Acuerdo Municipal 16 de 2008 Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo 2008-2011. «Medellín ES Solidaria y Competitiva»*. Gaceta oficial Concejo de Medellín, 534.
- Medellín, C. de. (2012). *Acuerdo 7 de 2012 Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo 2012 - 2015 «Medellín un hogar para la vida»*. Alcaldía de Medellín, 1-267.
- Medellín, C. de. (2014). *Acuerdo 48 de 2014 «Por medio del cual se adopta la revisión y ajuste de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín y se dictan otras disposiciones complementarias»* (pp. 1-499). Gaceta oficial.
- Medellín, C. de. (2016). *Acuerdo 03 de 2016 Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Municipal 2016 -2019 “Medellín cuenta con vos”*.
- Medellín, C. de. (2016). *Acuerdo 03 de 2016 Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Municipal 2016 -2019 “Medellín cuenta con vos”*.
- Medellín, S. de gestión y control territorial-U. de. (2015). *Actualización del plan de gestión integral de residuos sólidos (PGIRS) del municipio de Medellín dando cumplimiento a la resolución 0754 del 25 de noviembre del 2014* (pp. 1-1024). [https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/AtencionCiudadana1/ProgramasyProyectos/Shared%20Content/Documentos/2015/DOCUMENTO ACTUALIZACIONPGIRS%20MEDELL%20C3%8DNPARACONSULTA.pdf](https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/AtencionCiudadana1/ProgramasyProyectos/Shared%20Content/Documentos/2015/DOCUMENTO%20ACTUALIZACIONPGIRS%20MEDELL%20C3%8DNPARACONSULTA.pdf)
- Martínez, J. G. (1999). *Decreto 725 de 1999 Por medio del cual se consagra el marco normativo para el uso, ocupación y usufructo del espacio público en el centro de la ciudad de Medellín*. Gaceta oficial.
- Martínez, J. G. (2000). *Decreto 1284 de 2000 Por el cual se adopta el Plan Parcial de Renovación Urbana de Naranjal*. Gaceta oficial.
- Metroplús. (2015). *ANEXO IV – PLAN APR TRAMO 4A PRETRONCAL SUR ITAGÜÍ ALTERNATIVA 1 DE OBRA*. https://metroplus.gov.co/wp_content/uploads/2018/10/Plan-APR-Anexo-4-Tramo-4A-Fase-1.pdf
- Metropolitana, A. (1999). *Acuerdo Metropolitano 26 de 1999 Por medio del cual se declara Hecho Metropolitano la Ampliación de la carrera 76 (Municipio de Medellín)*. Gaceta oficial.
- Planeación A. de D (s/f). *Contenido documento soporte plan parcial parque San Lorenzo*. Ubicado en [https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpccontent/Sites/Subportal%20del%](https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpccontent/Sites/Subportal%20del%20)
- Planeación, D. nacional de. (1982). *Conpes 1.957 de 1982 Proyecto Tren Metropolitano de Medellín*. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/CONPES/Econ%C3%B3micos/1957.pdf>.

Planeación, D. nacional de. (1993). *Conpes 2. 640 de 1993 Garantía de la nación a créditos para el Metro de Medellín* (pp. 1-22). <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/CONPES/Econ%C3%B3micos/2640.pdf>.

Planeación, D. N. de. (2008). *Plan de construcción, dotación y mantenimiento de establecimientos de reclusión de orden nacional* (pp. 1-12).

Posada, F. R. (2006). *Resolución 154 de 2006 Por medio de la cual se declara situación de urgencia para la adquisición de inmuebles para el proyecto Segunda Calzada de la Avenida 34, tramo Doble Calzada Loma de Los Balsos*. Gaceta oficial.

Puente de la Madre Laura (2016). La historia se escribe con obras: *Biblioteca de obras*. Argos. <http://bibliotecadeobras.argos.com.co/Works/Internal/2271/puente-de-la-madre-laura>

Social, C. de V. y D. (2002). *Resolución 20002 de 2002 Por medio de la cual se aprueba el Plan de Acción de la Corporación de Vivienda y Desarrollo Social CORVIDE, para el año 2002*. Gaceta oficial.

Social, C. N. de P. E. y, & Planeación, R. de C. D. N. de. (2009). *Conpes 3573 de 2009 Sistema integrado del servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros del Valle de Aburrá - seguimiento y modificación* (p. 54). Departamento Nacional de Planeación.

Social, C. N. de P. E. y. (2013). Documento CONPES 3770 de 2013.

Valderrama, S. F. (2004). *Decreto 2096 de 2004 Por medio del cual se liquida el presupuesto general del Municipio de Medellín para la vigencia fiscal 2005*. Gaceta oficial.

Valderrama, (2004). *Decreto 691 de 2004 Por el cual se adopta el Plan Parcial de Redesarrollo Urbano, Paseo de Sevilla localizado en el Polígono Z3_RED 4. Sector de EL CHAGUALO*. Gaceta oficial.

Valderrama, S. F. (2005). *Decreto 2674 Por medio del cual se liquida el presupuesto general del Municipio de Medellín para la vigencia fiscal 2006*. Gaceta oficial.

Valderrama, S. F. (2006). *Decreto 1958 de 2006 Por el cual se adopta el Plan Parcial de Mejoramiento Integral del Barrio Moravia 2005-2011*. Gaceta oficial.

Valderrama, S. F. (2007). *Informe de Gestión plan de desarrollo 2004-2007*. <https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpcontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Plan%20de%20Desarrollo/Secciones/Rendici%C3%B3n%20P%C3%BAblica%20de%20Cuentas/Documentos/2004-2007/Informe%20de%20Gesti%C3%B3n%202004-2007.pdf>