

ENTRE ORILLAS

PARQUE Y RENOVACIÓN URBANA

MEDELLÍN

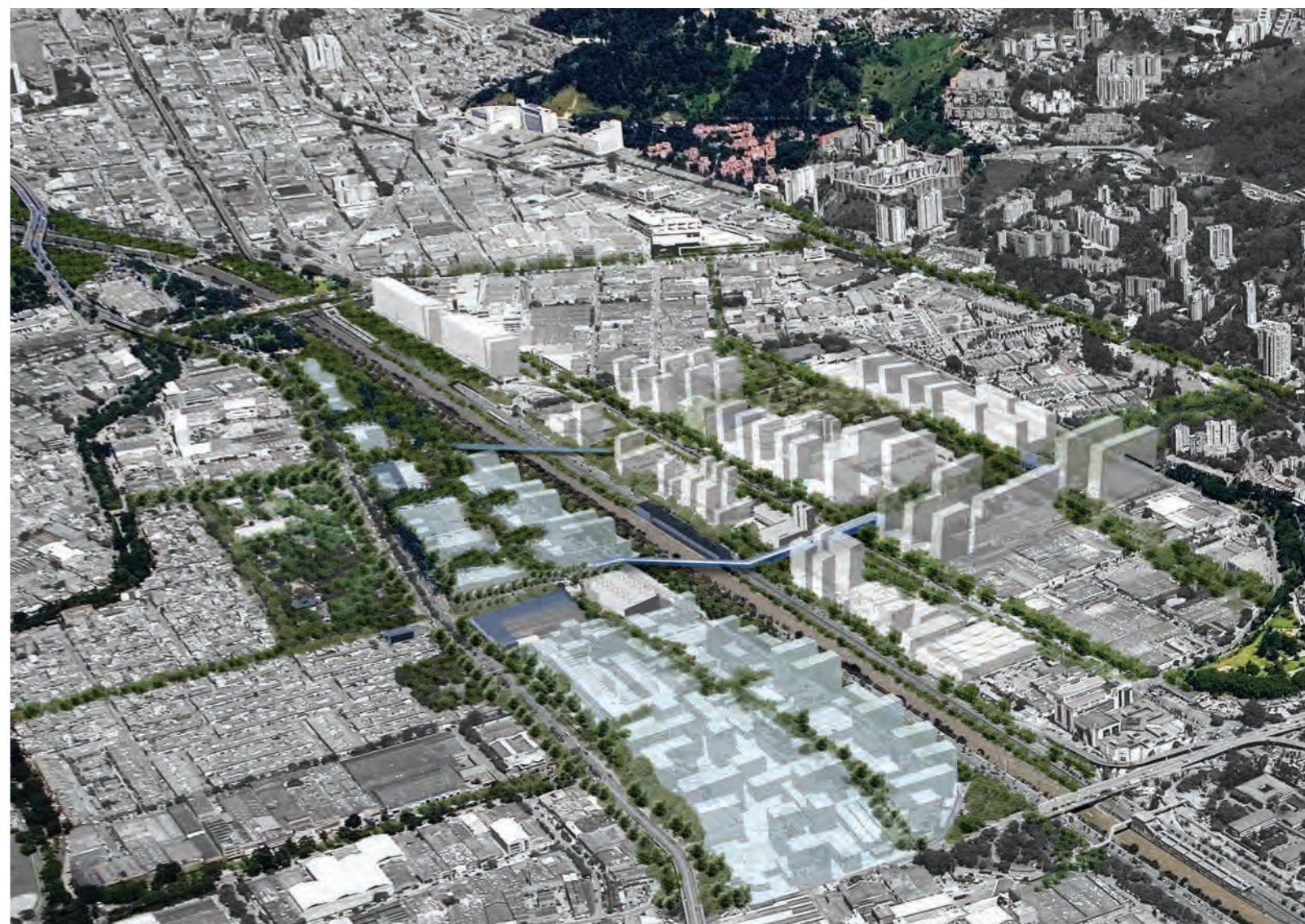
ISBN: 978-958-8719-23-8




La zona sur de la ciudad de Medellín está en transformación. Ante la actual segregación física, social y ambiental presente en el sector, diferentes iniciativas públicas y privadas buscan construir un nuevo modelo de ciudad que sea verde, sostenible y que se encuentre conectado mediante el urbanismo, un espacio público y una arquitectura de calidad.

Los Parques del río Medellín, el Macroproyecto Río Sur y el Proyecto Entre Orillas son proyectos que capitalizan el potencial del sector: sus áreas verdes, los barrios circundantes, los pulmones ambientales como el Zoológico Santa Fe y el antiguo Vivero Municipal (futura sede de Telemedellín), los sistemas de movilidad existentes y propuestos y una actividad industrial limpia aún vigente.

Entre Orillas será el proyecto de la zona sur de la ciudad de Medellín que conectará y equilibrará las dos orillas del río. Será un catalizador urbano que transformará el sector y permitirá la articulación social entre los barrios, la sana convivencia entre las empresas y otros usos, con sistemas de espacio público, equipamientos y movilidad limpia. Además, se ha desarrollado con una metodología participativa entre los sectores público y privado, con el apoyo de la academia.



An architectural rendering of a city plan, viewed from an elevated perspective. The image shows a river flowing through the center, with various buildings and structures on either side. The buildings are represented by simple, light-colored blocks. The river is depicted with a central channel and surrounding areas that suggest a mix of urban and natural spaces. The overall tone is light and airy, with a focus on the layout and integration of the river into the city's fabric.

El presente documento describe el proyecto Entre Orillas como el sueño de una ciudad que integra las orillas de su río, como una oportunidad para el desarrollo de un sector de gran potencial urbanístico, como un espacio de uso mixto pensado para el disfrute de los ciudadanos y como un lugar innovador en sistemas ecológicos de transporte como la bicicleta, redes camineras y una nueva estación del Metro que se vuelve espacio de convivencia.

Entre Orillas busca saldar una deuda histórica que ha tenido Medellín en las últimas décadas y que nos permitirá imaginarnos una ciudad amable para vivir, más verde, conectada y de cara al río.

Esta es una invitación a ser protagonistas de esta nueva ciudad.

CRÉDITOS INSTITUCIONALES

Lideran

Alcaldía de Medellín, Proantioquia, urbam - EAFIT

Empresas socias del proyecto

Grupo Argos, Grupo Nutresa, Grupo Bancolombia, Sura, Cementos Argos, Ciudad Del Río, Crystal S.A., Smurfit Cartón de Colombia, Congregación Mariana, Grupo <a>, Socoda, Coltabaco, Amtex S.A. y TCC.

Invitamos a más empresas a sumarse a esta iniciativa para transformar el sector

Apoyo Institucional

Metro de Medellín

Coordinación Grupo Argos

Ingeniero David Escobar Arango

Ingeniero Hernando Arturo Gómez Botero

Equipo urbam EAFIT

Arquitecto Alejandro Echeverri Restrepo	Director urbam
Ingeniero Francesco Maria Orsini	Gerente de Proyectos urbam
Arquitecta Ana Elvira Vélez Villa	Dirección Proyecto
Arquitecto Óscar Mauricio Santana Vélez	Coordinación Diseño
Arquitecta Lina María Gil López	Arquitecta diseñadora
Arquitecto Fernando Galeano Orozco	Arquitecto diseñador
Arquitecto Alejandro Henao Mejía	Asistente de diseño
Biólogo Guillermo Penagos	Asesor Sostenibilidad y Paisaje
Ingeniero Pedro Arturo Serna Giraldo	Asesor Ingeniería Estructural
Administradora Lina María Rojas Arévalo	Asistente de Proyectos

Agradecimientos

Agradecemos el apoyo y pujanza de José Alberto Vélez Cadavid, Presidente del Grupo Argos y de Rafael Aubad López Presidente de Proantioquia. Sus iniciativas y aportes nos acercan a este sueño de ciudad.

Al Museo de Arte Moderno (MAMM), a la Sociedad de Mejoras Públicas (SMP) y a la Empresa de Desarrollo Urbano (EDU).

Impresión

Panamericana. Formas e Impresos S.A.

ISBN: 978-958-8719-23-8

Medellín, Colombia. Febrero de 2015

Derechos de autor 2015, Proantioquia. Todos los derechos reservados. Ninguna parte de este documento puede ser reproducida de forma electrónica o mecánica sin permiso escrito de los autores. Este documento se terminó de imprimir en febrero de 2015 en la ciudad de Medellín, Colombia.

TABLA DE CONTENIDO

1 – INTRODUCCIÓN 4

Localización	6
El proceso (metodología)	8
Problemas y oportunidades	10

2 – ¿POR QUÉ UNIR LAS ORILLAS?14

El río Medellín	18
Actores simultáneos en el sector	20
Acciones simultáneas en el sector	22
Parques del río Medellín	24
Macroproyecto Río Sur	26
Entre Orillas	30

3 – ENTRE ORILLAS34

El sector, transformación y oportunidades	36
---	----

3.1. Proyecto de Renovación Urbana Entre Orillas.....	46
Hipótesis de trabajo	46
Principios rectores	46
Transformación progresiva	48
Un nuevo marco normativo y de gestión	50
Múltiples alternativas de desarrollo	52

3.2. Parque Entre Orillas	54
Recorrido por el proyecto	64
Principios	78
Referentes	92
¿Cómo hacerlo realidad?	94
Áreas	96
Espacio público	98
Recomendaciones para la gestión del proyecto	100

4 – CONCLUSIONES 104

Logros y retos	106
----------------------	-----

5 – BIBLIOGRAFÍA 108

6 – AGRADECIMIENTOS 111

1 Introducción

La zona sur de la ciudad de Medellín está en transformación.

Ante la actual segregación física, social y ambiental presente en el sector, diferentes iniciativas públicas y privadas buscan construir un nuevo modelo de ciudad que sea verde, sostenible y que se encuentre conectado mediante el urbanismo, un espacio público y una arquitectura de calidad.

Los Parques del río Medellín, el Macroproyecto Río Sur y el Proyecto Entre Orillas son proyectos que capitalizan el potencial del sector: sus áreas verdes, los barrios circundantes, los pulmones ambientales como el Zoológico Santa Fe y el antiguo Vivero Municipal (futura sede de Telemédellín), los sistemas de movilidad existentes y propuestos y una actividad industrial limpia aún vigente.

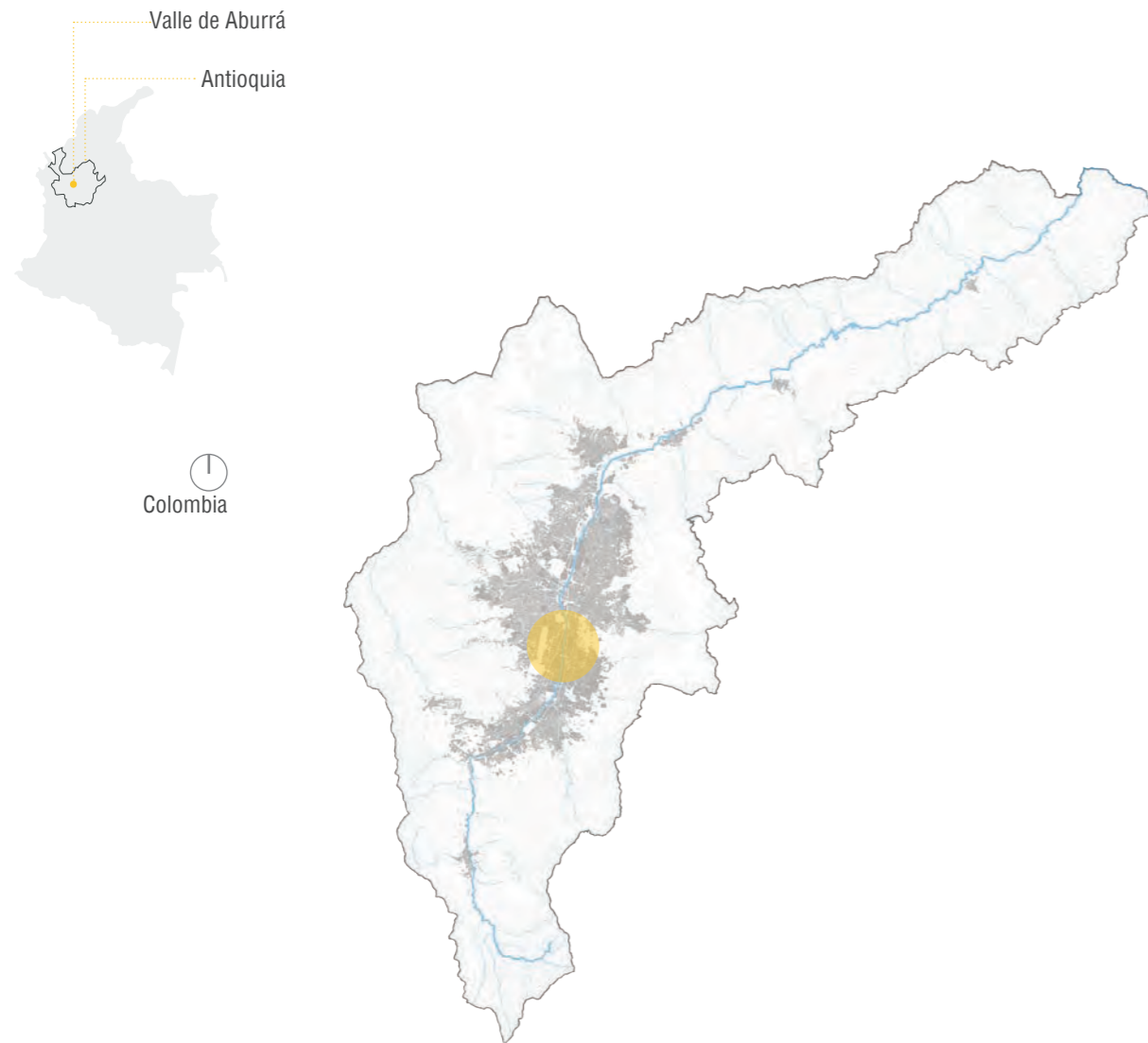
Entre Orillas será el proyecto de la zona sur de la ciudad de Medellín que conectará y equilibrará las dos orillas del río. Será un catalizador urbano que transformará el sector y permitirá la articulación social entre los barrios, la sana convivencia entre las empresas y otros usos, con sistemas de espacio público, equipamientos y movilidad limpia. Además, se ha desarrollado con una metodología participativa entre los sectores público y privado, con el apoyo de la academia.



LOCALIZACIÓN

Entre Orillas se encuentra ubicado en la zona industrial de Medellín, hoy en proceso de transformación, entre la calle 30 y la calle 10 en sentido norte / sur y la avenida Guayabal (carrera 52) y avenida El Poblado (carrera 43) en sentido occidente / oriente. Los ocho barrios inmediatos al área de intervención que se benefician directamente

con el proyecto son: Santa Fe, Trinidad, Tenche, Barrio Antioquia y Campo Amor en el sector de Guayabal (Comuna 15) y Villa Carlota, Barrio Colombia y Manila en el sector de El Poblado (Comuna 14). El impacto, sin embargo, será metropolitano, por la naturaleza del espacio y por lo innovador de la propuesta urbana.



Valle de Aburrá

Antioquia

Colombia

Área Metropolitana
Valle de Aburrá



Tenche

Barrio Antioquia

Barrio Colombia

Trinidad

Santa Fe

Villa Carlota

Campo Amor

Manila

Sector de estudio
Parque Entre Orillas

EL PROCESO (METODOLOGÍA)

El crecimiento de la población urbana de Medellín ha generado en las últimas décadas una tendencia de crecimiento de tipo expansivo que ha venido impulsando la creciente producción de un nuevo suelo urbano en ladera y la conurbación progresiva de los municipios que ocupan el Valle de Aburrá. Estas tendencias apuntan a un crecimiento de tipo insostenible económica y ambientalmente.

En este sentido, desde diversas instituciones públicas se han desarrollado, en las últimas décadas, ejercicios para la definición de criterios de intervención enfocados en políticas de crecimiento “hacia adentro” centrando su atención en el potencial de desarrollo del río Medellín, donde se concentra una gran oferta de suelos aptos para ser transformados o desarrollados, como son los sectores de Guayabal y del Barrio Colombia.

Estos deben su potencialidad de transformación a la gran cantidad de suelo que permite emprender procesos de transformación urbana (como en el caso de la sede de Bancolombia y Ciudad Del Río) y por la excelente ubicación que tiene el mismo en relación al centro de la ciudad, al sector de El Poblado y al aeropuerto local, además del excelente nivel de conectividad y accesibilidad que presenta.

En este contexto, en el año 2013, el Grupo Argos, como vecino del sector, interesado en apoyar el desarrollo de la ciudad y con el apoyo de la Universidad EAFIT, a través de su Centro de estudios Urbanos y Ambientales urbam, desarrollaron un perfil para un Proyecto de Renovación Urbana (PRU) para el sector llamado Nuevo Guayabal, definiendo un posible imaginario de ocupación futura. Esto con el objetivo de despertar el interés de posibles interesados evidenciando las potencialidades del sector para desatar un proceso de alianza público - privada que permita desencadenar un nuevo desarrollo entre las orillas del río, bajo estándares de eficiencia urbanística, sostenibilidad ambiental y calidad espacial.

Posterior a dicho ejercicio se inició una nueva etapa desarrollada durante el año 2014 denominada Parque Entre Orillas, que estuvo liderada por Proantioquia en cabeza de diferentes empresas privadas ubicadas en el sector y apoyada por la Alcaldía de Medellín, dando continuidad al trabajo realizado con el PRU Nuevo Guayabal por urbam - EAFIT.

El Parque Entre Orillas es un proyecto urbano y arquitectónico para la definición de una estructura de espacio público que integre ambas orillas del río Medellín impulsando la operación urbana y los nuevos desarrollos en el sector. El parque se entiende como un sistema de espacios peatonales que conecta urbana y socialmente el sector de Guayabal (barrio Santa Fe) y El Poblado (barrio Villa Carlota) identificando lineamientos y criterios de diseño urbano y arquitectónico.

Dichas iniciativas puestas en simultánea sobre el sector incentivarán una renovación progresiva promoviendo áreas de uso mixto en sana convivencia con la industria y la actividad productiva existente, se fomentará el empleo y se conectará con el sistema Metro mediante la propuesta de una nueva estación intermedia entre las estaciones Industriales y Poblado.

Durante el desarrollo del proyecto se han realizado diferentes talleres con las entidades vecinas del sector, el Departamento Administrativo de Planeación, el Metro de Medellín y aquellas que han establecido proyectos en dicho lugar, donde de manera conjunta y participativa se construye el proyecto, se determinan los posibles escenarios de gestión para su financiación y se plantean las estrategias para la sostenibilidad futura. Además, se han realizado numerosas visitas de campo a empresas y fábricas para revisar las oportunidades y posibles dificultades en la implementación del proyecto.

El Parque Entre Orillas se ha convertido en un proyecto piloto y demostrativo, simultáneo al proceso de formulación del Macroproyecto Río Sur, donde los principios formulados podrán aplicarse en otras zonas a lo largo del río Medellín.



► Talleres de trabajo. Parque Entre Orillas
Fuente: urbam - EAFIT. 2014.

PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES

Con el objetivo de aportar a la reflexión crítica sobre la oportunidad de renovación de los suelos aledaños al río Medellín, el Grupo Argos, con el acompañamiento técnico de urban, Centro de Estudios Urbanos y Ambientales de la Universidad EAFIT, presentó en 2013 una hipótesis de ocupación futura para el sector de Guayabal. Dicho ejercicio, apoyado por la Alcaldía de Medellín, permitió visualizar el desarrollo posible del sector bajo estándares de sostenibilidad físico ambiental, flexibilidad de gestión y complejidad urbana.

Para dicho proyecto se encontraron como punto de partida los siguientes problemas y oportunidades:

Problemas para la transformación

Pese a un potencial de transformación reconocido por diferentes documentos de ordenamiento territorial, la renovación del sector se ha visto obstruida por varios factores normativos, los principales son:

- Bajos índices de aprovechamiento
- Límite de altura a 5 pisos
- Altas obligaciones urbanísticas
- Prohibición de vivienda
- Obligación de desarrollar planes parciales de gran tamaño
- Uso monofuncional
- Inviabilidad financiera de los proyectos como consecuencia de lo anterior

Oportunidades para la renovación

Los sectores de Guayabal y Villa Carlota presentan una localización estratégica por su cercanía a importantes infraestructuras de accesibilidad, a elementos naturales de alto valor, y a equipamientos de primer orden, además de presentar una gran actividad productiva e industrial.

Con la implementación del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial POT, se abren escenarios favorables a la renovación urbana, la sana mezcla de usos y la generación de nuevos espacios públicos y equipamientos.



► Área de intervención Entre Orillas
Fuente: POMCA. 2007.



2

¿Por qué unir las orillas?

Actualmente las orillas del río están construidas pero desarticuladas. Desde 1950, cuando el Plan Piloto de Medellín destinó la zona sur para uso industrial, los sectores de Guayabal y El Poblado (occidente - oriente), a pesar de sus oportunidades, han tenido una conectividad limitada ya que los pocos cruces peatonales no se adhieren a los sistemas públicos consolidados y priorizan el vehículo motorizado.

Desde el 2006 se inicia una transformación y cambio de vocación en el sector que pasa de ser una isla o frontera interior de ciudad a convertirse en un sector con oportunidades de cambio que permite priorizar un proyecto que integre ambas orillas y que sirva como catalizador de un desarrollo progresivo en el tiempo.



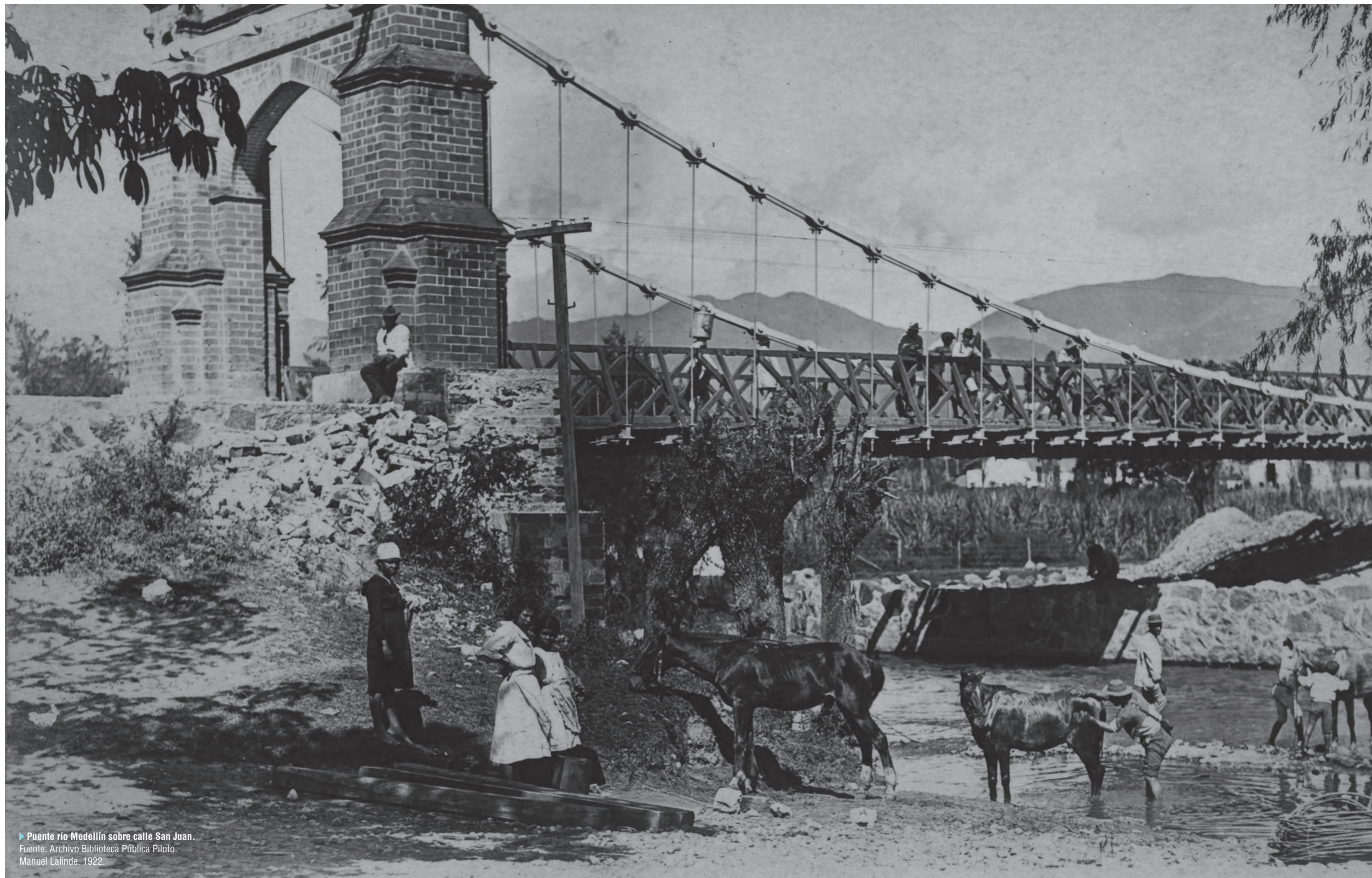
EL RÍO MEDELLÍN

Línea de tiempo

“ Acercarse al río ha sido un anhelo de la ciudad desde siempre, en los años cuarenta fue Juan Wolff quien elaboró un proyecto sobre el río Medellín; más tarde el maestro Pedro Nel Gómez y después, durante el gobierno de Alfonso López Pumarejo, se pretendió hacer un parque a lo largo del río. Todos fueron intentos fallidos, pero hoy se retoma el tema con entereza”.

Arquitecto Luis Fernando Arbeláez

- 1848** Primer puente sobre el río Medellín
- 1878** Construcción Puente de Guayaquil
- 1921** Inicio funcionamiento Tranvía de Medellín
- 1942** Proyecto Parque Nacional del Río Medellín. Pedro Nel Gómez
- 1945** Proyecto sobre la Avenida del río Medellín. Juan Wolff
- 1945** Inauguración Plaza de Toros La Macarena
- 1948** Rectificación río Medellín
- 1950** Plan Piloto para Medellín. Wiener & Sert
- 1952** Fundación Biblioteca Pública Piloto
- 1953** Inicio construcción barrios Otrabanda
- 1968** Inicio proyecto Palacio de Exposiciones
- 1969** Construcción Conjunto Colseguros
- 1970** Construcción Barrio Carlos E. Restrepo
- 1972** Construcción Sede Suramericana de Seguros
- 1973** Construcción Conjunto Suramericana
- 1980** Construcción Centro Administrativo La Alpujarra I
- 1987** Teatro Metropolitano Medellín
- 1988** Proyecto Parque Metropolitano Río Medellín. Carlos Julio Calle
- 1992** Creación Instituto Mi Río
- 1994** Inicio alumbrado anual navideño Empresas Públicas de Medellín
- 1995** Inicio operaciones Metro de Medellín
- 1996** Inicio proyecto Planta de Tratamiento San Fernando Empresas Públicas de Medellín
- 1997** Edificio Inteligente Empresas Públicas de Medellín
- 2000** Formulación Planes Parciales Naranjal y Sagrado Corazón de Jesús
- 2000** Construcción Parque de los Pies Descalzos
- 2005** Construcción Plaza Mayor
- 2005** Construcción Edificio Bancolombia
- 2006** Plan Parcial La Gran Manzana de Simesa Ciudad del Río
- 2007** Concurso Centralidades Norte y Sur. Área Metropolitana Valle de Aburrá
- 2009** Proyecto Camino del Puente Grupo UR - Grupo Argos
- 2011** Plan Director BIO 2030
- 2013** Proyecto de Renovación Urbana Entre Orillas
- 2013** Proyecto Parques del Río Medellín
- 2014** Proyecto Parque Entre Orillas
- 2014** Macroproyectos Río Medellín



► Puente río Medellín sobre calle San Juan.
Fuente: Archivo Biblioteca Pública Piloto.
Manuel Lalinde. 1922.

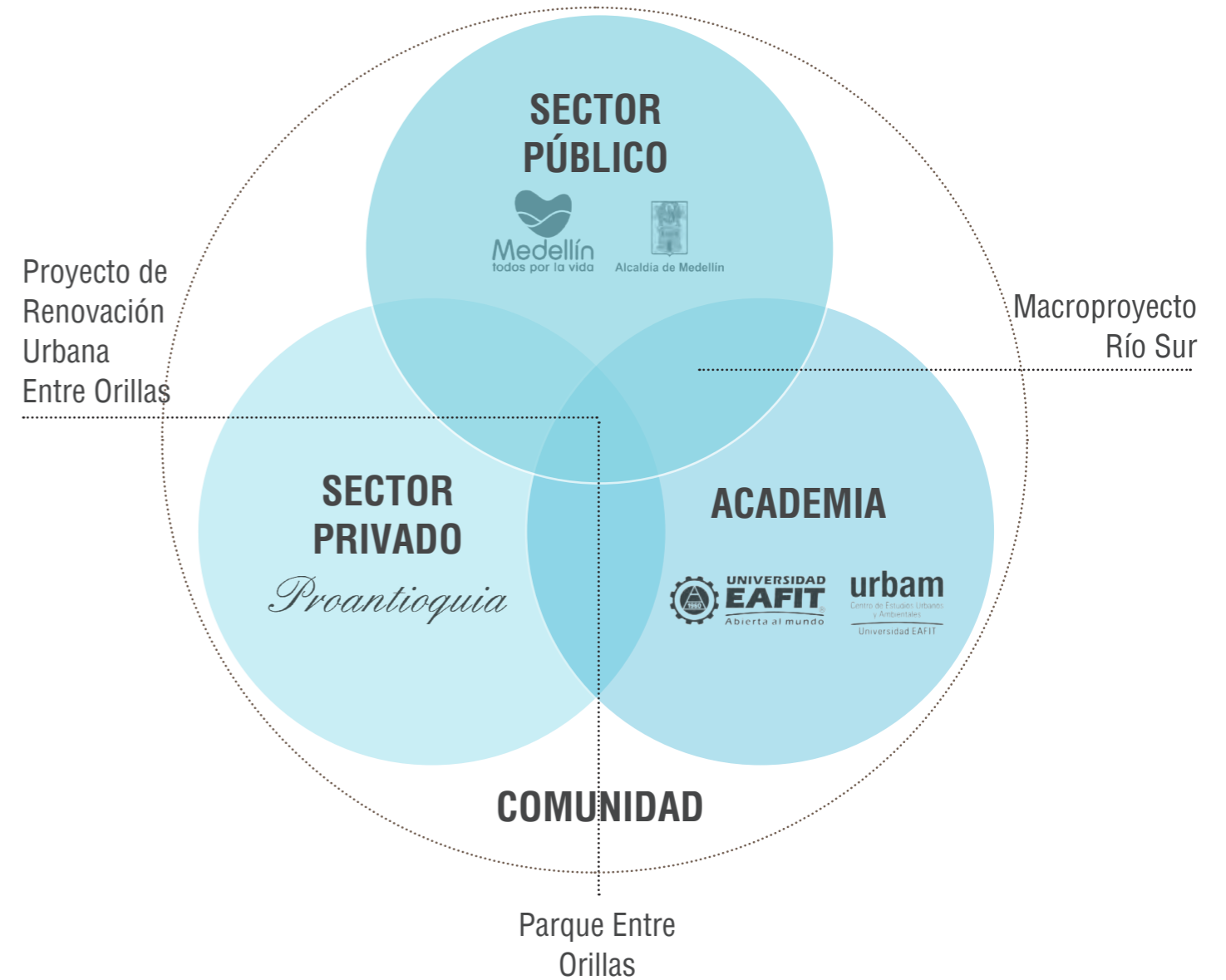
ACTORES SIMULTÁNEOS EN EL SECTOR

El concepto de ciudad sostenible tendrá validez desde el momento en que sea entendido como la interacción de todos los grupos que en ella habitan: las instituciones públicas, las instituciones privadas, las instituciones académicas y la comunidad.

Bajo este concepto, y a partir del Proyecto de Renovación Urbana Entre Orillas desarrollado en 2013, el Grupo Argos con el acompañamiento del Departamento Administrativo de Planeación y el equipo técnico de urbam, Centro de Estudios Urbanos y Ambientales de la Universidad EAFIT, presentaron una hipótesis de ocupación futura para el sector de Guayabal bajo estándares de sostenibilidad físico ambientales, flexibilidad de gestión y complejidad urbana.

Dicho ejercicio permitió identificar no sólo la posible ocupación y usos futuros sino los proyectos estructurantes del espacio público y los equipamientos para el sector. Algunos de

los proyectos estratégicos planteados en dicho estudio fueron los proyectos transversales y de estructura interna que conforman una secuencia verde y de espacio público sobre el sector, sumándose a esto las iniciativas planteadas para la renovación del Zoológico y la nueva sede de Telemedellín en el antiguo Vivero Municipal. Bajo este planteamiento, numerosas empresas radicadas en el sector, conscientes de la importancia de aportar a la reflexión crítica sobre la oportunidad de renovación de los suelos aledaños al río Medellín, se han convertido en padrinos del proyecto con el fin de priorizar los principios de sostenibilidad en la construcción de nuevos barrios para Medellín. Sus aportes económicos y el diverso apoyo institucional han permitido no sólo una visibilidad del proyecto desde el componente físico sino del mismo como articulador de grupos interesados en hacer ciudad.



ACCIONES SIMULTÁNEAS EN EL SECTOR

Un proyecto a diferentes escalas

La zona sur de Medellín es un laboratorio de ciudad donde varias iniciativas públicas, privadas y académicas, de forma paralela, buscan definir los criterios, la normativa urbanística y los sistemas estructurantes para la renovación de la zona industrial del sur de Medellín. Para lograr este propósito, y

con cuatro acciones simultáneas a diferentes escalas, se busca que las áreas de actividad económica industrial convivan con nuevos usos: vivienda, servicios y comercio, sumados a un sistema armónico de espacios públicos, movilidad limpia y equipamientos.

a Parques del Río Medellín

Iniciativa Pública - Alcaldía de Medellín

b Macroproyecto Río Sur

Iniciativa Pública - Alcaldía de Medellín

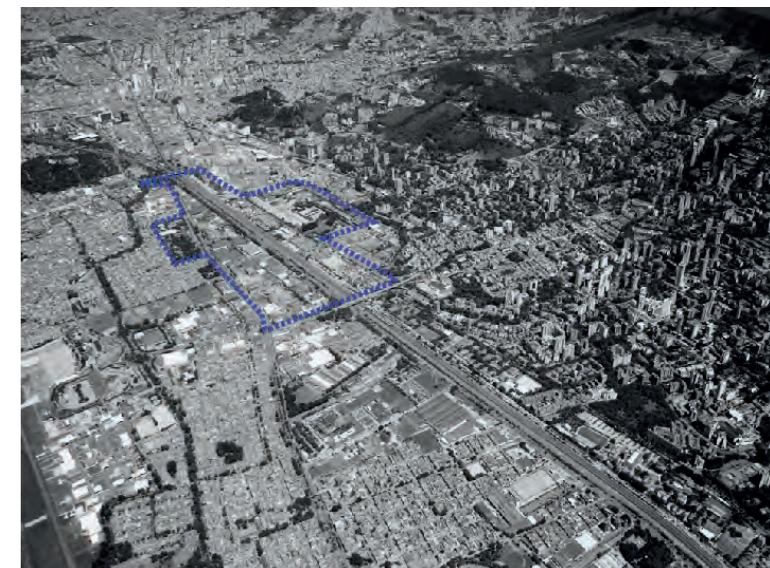
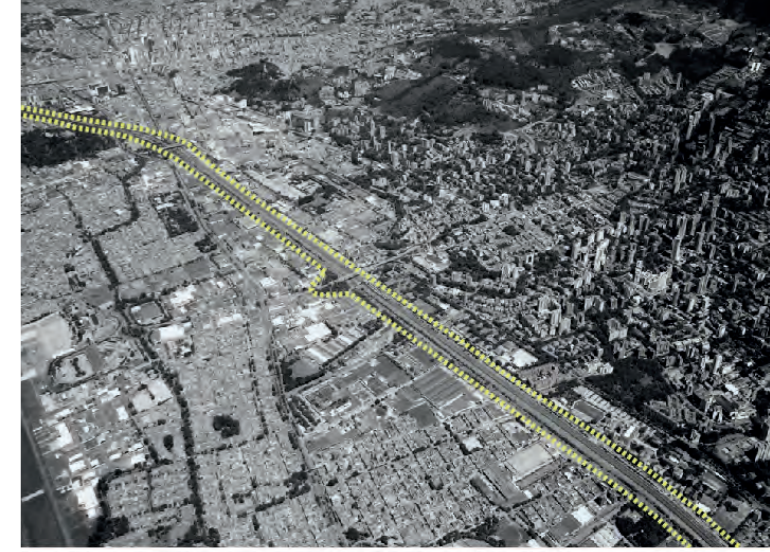
c Entre Orillas

Proyecto de Renovación Urbana

Iniciativa Público Privada
Alcaldía de Medellín / Grupo Argos / urbam - EAFIT

Parque Entre Orillas

Iniciativa Privada
Proantioquia / urbam - EAFIT



a

Parques del Río Medellín

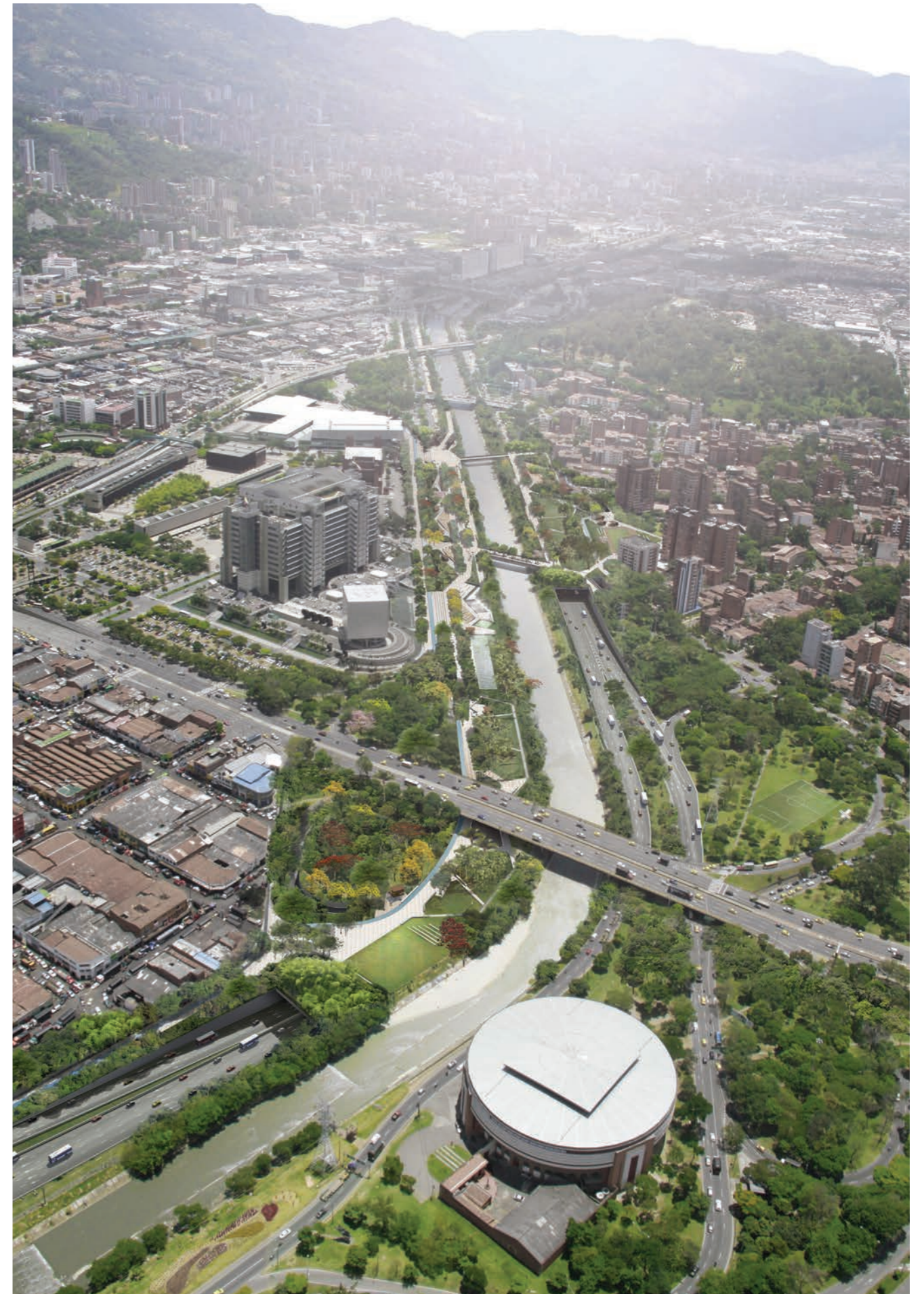
Iniciativa Pública - Alcaldía de Medellín

Parques del Río Medellín (2012 - 2015) es un proyecto de la Alcaldía de Medellín ejecutado por la Empresa de Desarrollo Urbano EDU que busca a partir del diseño urbano, la arquitectura, el paisajismo y las infraestructuras (abarcando aspectos ambientales, de movilidad y de renovación urbana) el mejoramiento de la movilidad nacional, regional y local, la requalificación e integración del espacio público a lo largo del río al sistema ambiental del Valle de Aburrá y la articulación de las espacialidades públicas importantes del centro de la ciudad al sistema estructurante de la misma, buscando la consolidación de la centralidad metropolitana y la competitividad.



► Imágenes y plano Parques del Río Medellín.

Fuente: Alcaldía de Medellín. Departamento Administrativo de Planeación. EDU. Latitud Taller de Arquitectura y Ciudad. 2014.





Macroproyecto Río Sur

Iniciativa Pública - Alcaldía de Medellín

El Macroproyecto Río Sur (2014) se define como una operación urbana de gran escala compuesta por un conjunto de acciones y actuaciones orientadas a transformar, redensificar y revitalizar los suelos urbanos subutilizados que se localizan en el extremo sur del municipio y en torno al río.

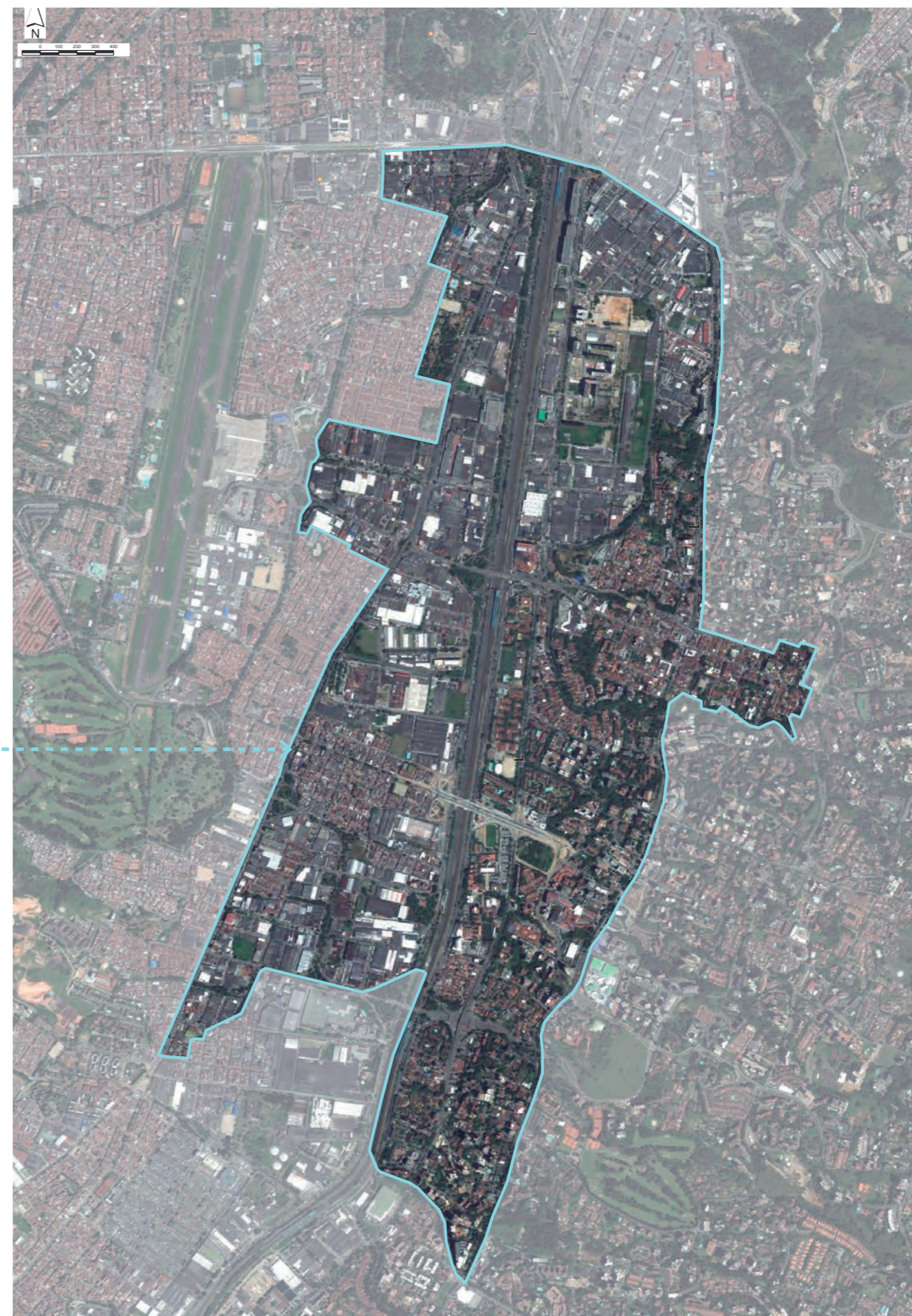
MACROPROYECTOS EN EL RÍO MEDELLÍN
El Plan de Ordenamiento Territorial POT define la estrategia de intervención sobre el río basada en la formulación de tres macroproyectos, cada uno con condiciones y objetivos diferentes para definir los sistemas estructurantes, modelos, normas y criterios de ocupación sobre el río Medellín.



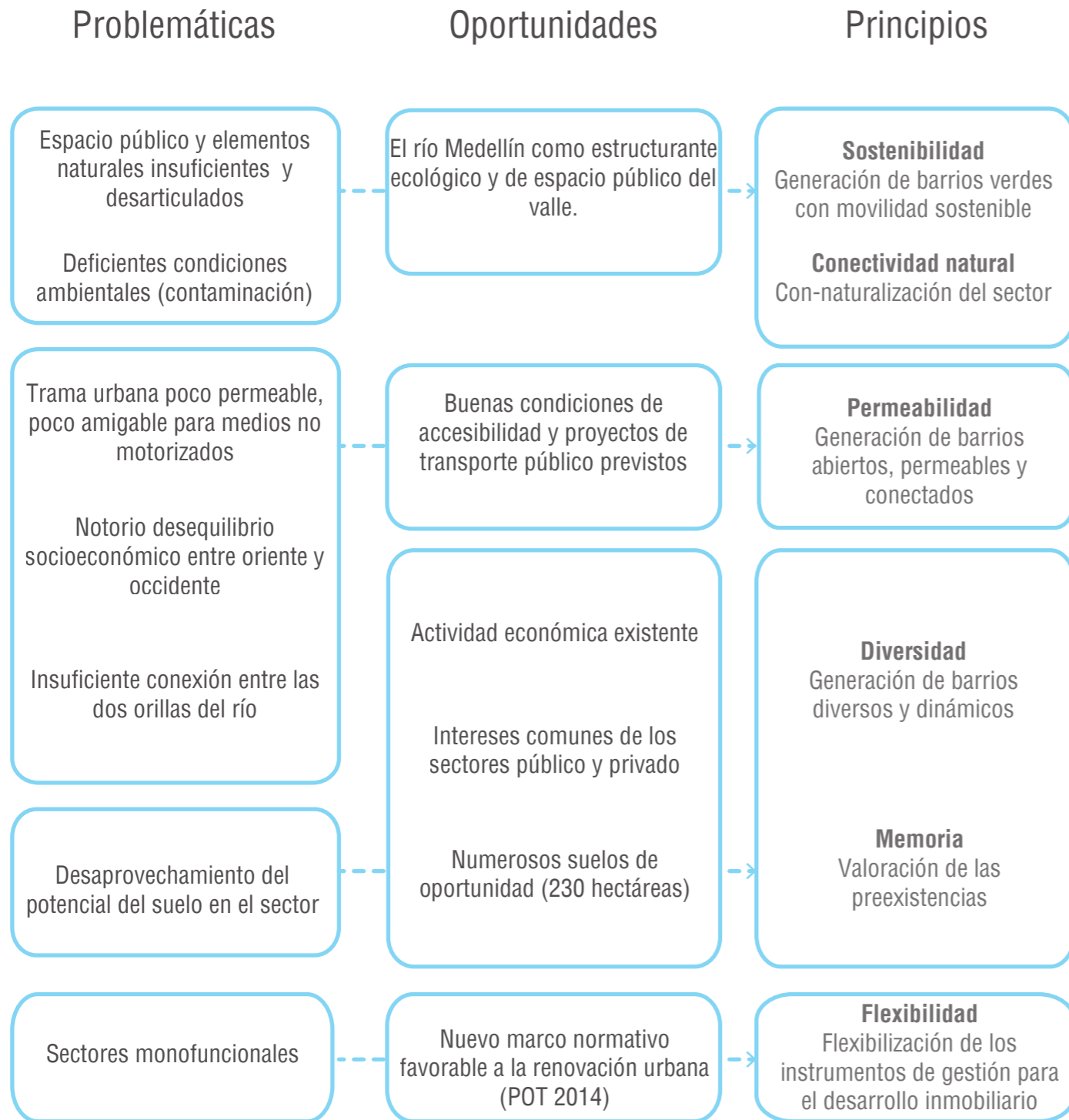
680 hectáreas
2 comunas
13 barrios

► Área de Intervención Macroproyecto Río Sur.
Fuente: urbam - EAFIT. 2014.

▼ Fotografía zona sur Medellín.
Fuente: urbam - EAFIT. 2013.



b **Macroproyecto Río Sur**
Iniciativa Pública - Alcaldía de Medellín

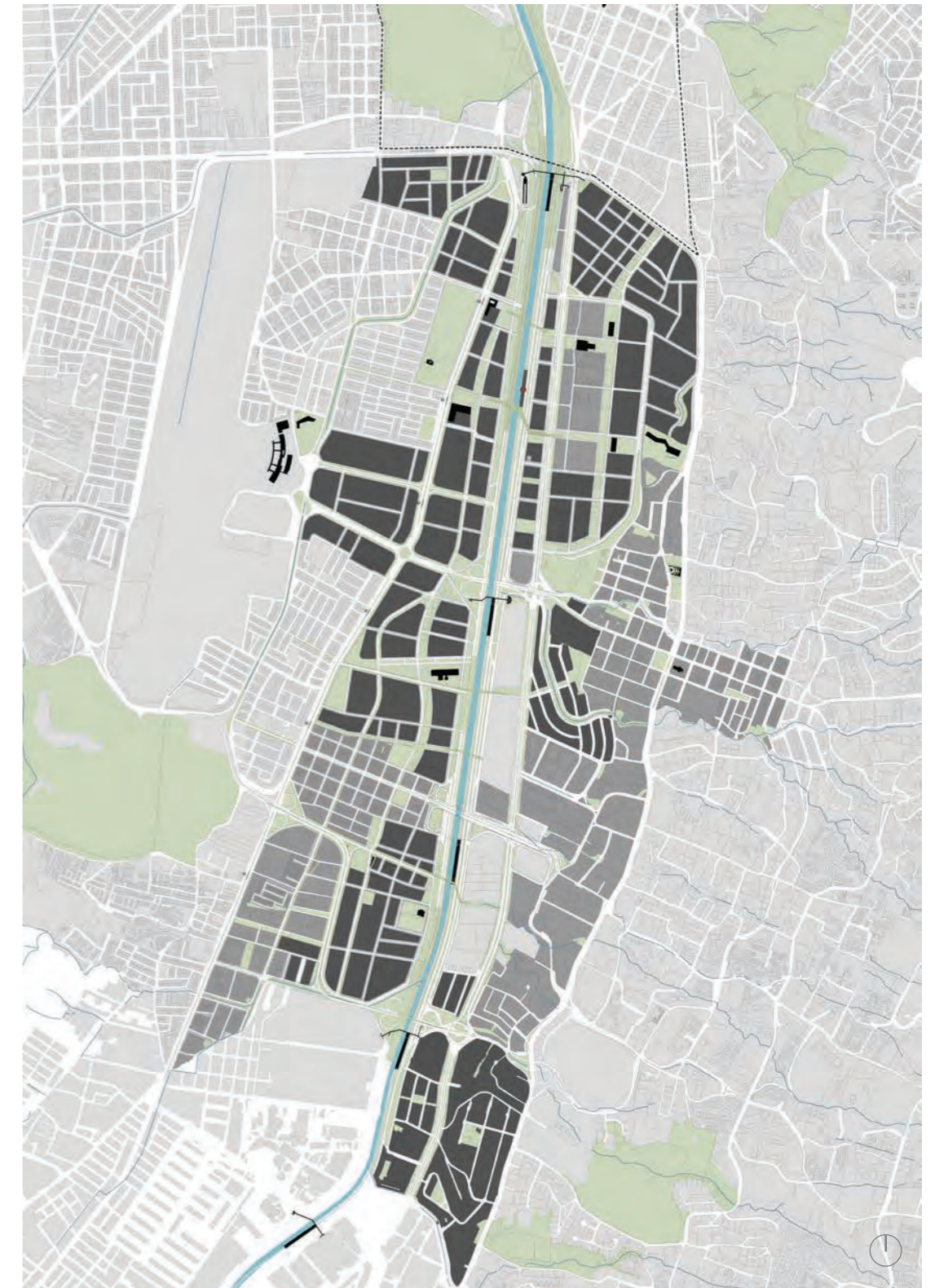


▲ Diagrama principios Macroproyecto Río Sur. Fuente: urbam - EAFIT. 2014.

▶ Sistema Estructurante Propuesto. Macroproyecto Río Sur. Fuente: urbam - EAFIT. 2014.

SISTEMA ESTRUCTURANTE PROPUESTO

El sistema estructurante se define a partir de los elementos existentes, complementándolos con nuevos elementos y corredores integrales y sistémicos.





Entre Orillas

Proyecto de Renovación Urbana Entre Orillas

Iniciativa Público Privada

Alcaldía de Medellín / Grupo Argos / urbam - EAFIT

Proyecto de renovación urbana (2013) que tiene como objetivo estructurar una alianza público-privada para la planificación, definición y activación del proceso de regeneración urbana de la ribera del río Medellín, zona sur.

130 hectáreas
2 comunas
8 barrios

► Proyecto de renovación urbana Entre Orillas.

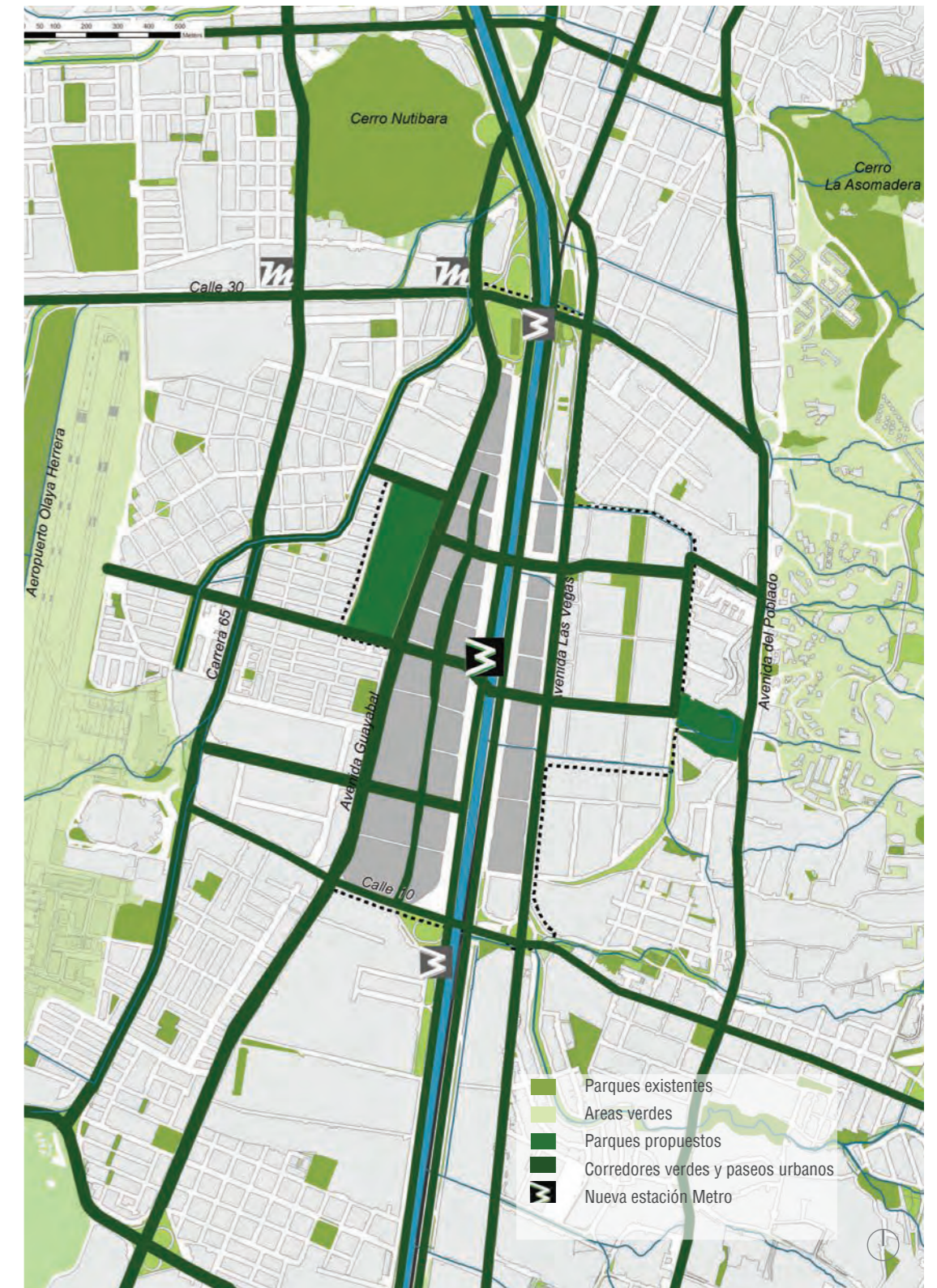
Fuente: urbam - EAFIT. 2013.

▼ Imagen del sector desde el edificio Bancolombia.

Fuente: urbam - EAFIT. 2013.



UN TERRITORIO ARTICULADO CON LA CIUDAD





Entre Orillas

Parque Entre Orillas

Iniciativa Privada - Proantioquia / urbam - EAFIT

Proyecto urbano y arquitectónico entre los sectores de Guayabal y El Poblado que define los criterios de la estructura de espacio público, movilidad limpia y equipamientos como soporte de los futuros desarrollos del sector.

▶ **Planta del Parque Entre Orillas.**
Fuente: urbam - EAFIT. 2014.

▼ **Imagen Parque Entre Orillas**
Fuente: urbam - EAFIT. 2014.

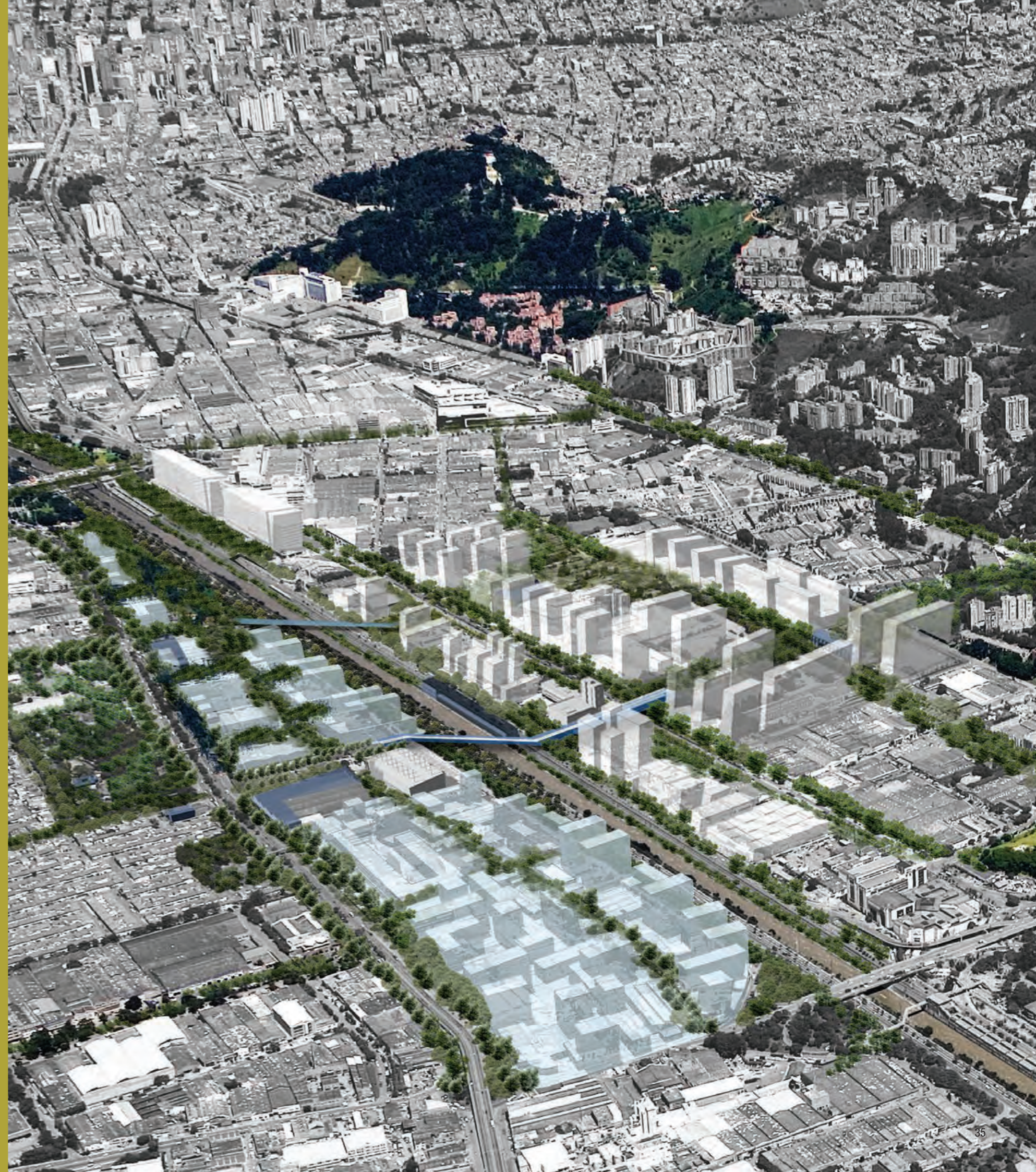


3

Entre Orillas

Entre Orillas es un proyecto que conecta las orillas del río Medellín en la zona sur, aportando a sus habitantes inmediatos (entre la población existente, la nueva y la transitoria) un lugar que le apuesta a una sostenibilidad físico ambiental, una flexibilidad de gestión y una complejidad urbana con la introducción de 12,3 hectáreas nuevas de espacio público, con nuevos circuitos de ciclorrutas, vías urbanas de tráfico lento que priorizan la circulación peatonal y nuevos equipamientos. Esta transformación se logra mediante dos iniciativas lideradas por los sectores públicos, privados y académicos:

- Proyecto de renovación urbana Entre Orillas
- Parque Entre Orillas



EL SECTOR, TRANSFORMACIÓN Y OPORTUNIDADES

Plan Piloto de Medellín

PAUL LESTER WIENER - JOSEP LLUÍS SERT

En 1950 se formalizó, con el Plan Piloto de Medellín, la expansión de la ciudad hacia la “Otrabanda” del río en el costado occidental. Además, la zonificación de la ciudad se estableció por funciones (trabajar, habitar, circular, cultivar mente y espíritu) según los postulados del Movimiento Moderno. De acuerdo a estos términos, la zona sur de la ciudad fue destinada para uso industrial.

Hoy el sector posee una tendencia a incorporar nuevos usos, incluida la vivienda, y a convertirse en una zona de usos mixtos, en sana convivencia con las industrias existentes que permanezcan en el sector, asociada a sistemas de movilidad limpia, espacio público y equipamientos.



► Plano de zonas industriales Plan Piloto Medellín. 1950.

Fuente: Biblioteca Departamento Administrativo de Planeación.

La industria y su arquitectura

Medellín se destacó, desde los inicios del siglo xx, como capital industrial de Colombia. Esta generalidad le ha permitido un desarrollo continuo y progresivo que tiene una especial particularidad: las obras de arquitectura industrial. La industria se enaltece con la arquitectura y es en la zona sur de Medellín donde se presentan estos rasgos que son la muestra del comienzo de la Modernidad. Arquitectos como Elías Zapata incorporando un jardín moderno en medio de la planta de gaseosas Lux; Fajardo - Vélez y Cía. formulando una nave industrial como Holasa,

diáfana y purista; el paisaje quebrado con cubiertas en "diente de sierra" presente en numerosas empresas textiles; las edificaciones monumentales, los silos, las chimeneas y los conjuntos industriales como ciudades a pequeña escala, entre otras, se convierten en elementos no sólo presentes en la memoria colectiva de la ciudad, aún vigentes, sino que fortalecen el potencial económico de la industria como palanca para la competitividad, la generación de empleo, los aportes a la investigación y a la innovación de la ciudad.



▲ Interior fábrica Holasa.
Fuente: Archivo Biblioteca Pública Piloto.
DIGAR. 1968



▲ Fábrica Postobón.
Fuente: Archivo Biblioteca Pública Piloto.
GABRIEL CARVAJAL. 1964.



▲ Interior Talleres Robledo.
Fuente: Archivo Biblioteca Pública Piloto.
DIGAR. 1958.



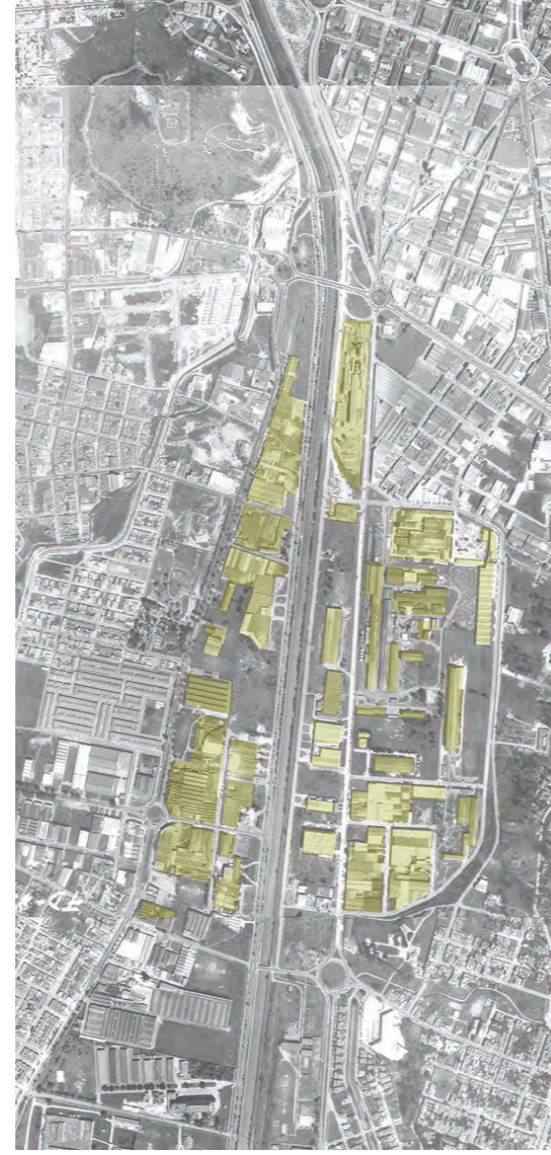
▲ Fábrica Holasa.
Fuente: Archivo Biblioteca Pública Piloto.
DIGAR. 1968.

Consolidación zona industrial



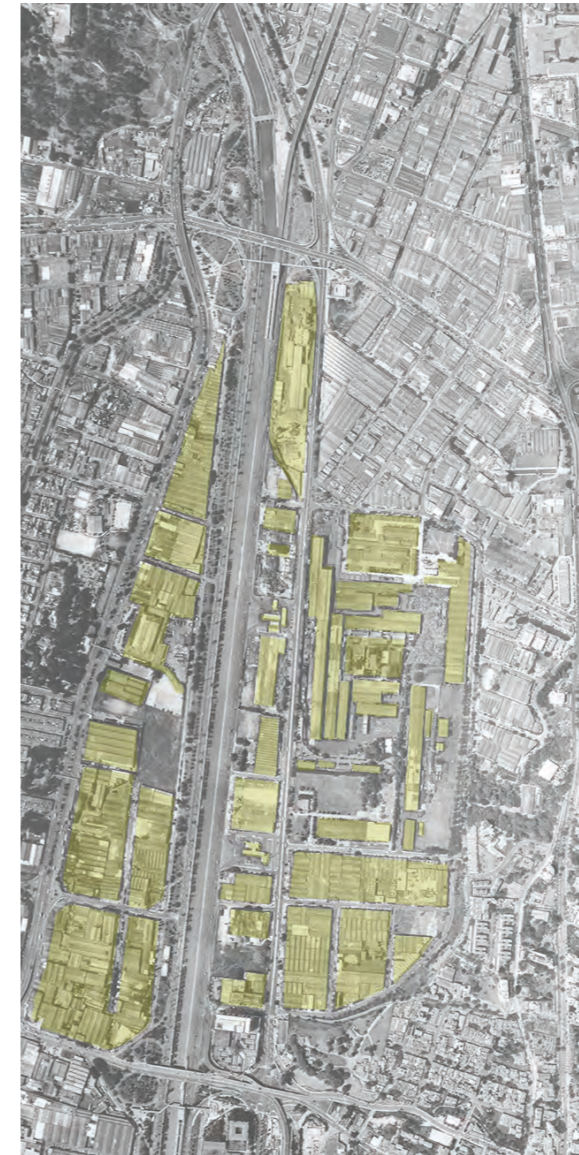
1959

Aparición de nuevas fábricas al destinarse el sector sur para uso industrial, según las directrices del Plan Piloto de Medellín (1950).



1976

Consolidación de usos industriales y barrios obreros sobre el sector de Guayabal: barrio Antioquia, Santa Fe, Cristo Rey y Campo Amor.



1998

La tendencia de vivienda en Guayabal y El Poblado y sus usos complementarios (comercio y oficinas) convierten el sector industrial en una "isla" al interior de la ciudad. Algunas industrias trasladan sus plantas a sectores periféricos y municipios cercanos; otras permanecen en la zona generando procesos de transformación sin impactos nocivos y promoviendo un "ecosistema" de innovación que hoy esta siendo protagonista en la visión de ciudad.



2011

Desde 2000 y hasta la actualidad se inicia el proceso de demolición de la infraestructura cementera Argos y de la siderúrgica de Medellín Simesa. La zona inicia entonces unos procesos de transformación hacia la vivienda y las nuevas sedes empresariales / institucionales con usos no contaminantes. De igual manera, muchas industrias permanecen en el sector, promoviendo la producción limpia y la sana mezcla de usos.

▲ Proceso de surgimiento, consolidación y transformación de la industria sobre el área de intervención.
Fuente: urbam - EAFIT. 2014. Con base en ortofotos históricas de la biblioteca del Departamento Administrativo de Planeación.

Transformación zona industrial

Las dinámicas económicas y urbanas recientes están generando una modificación progresiva en el uso del suelo. Muchas industrias han encontrado nuevas áreas para generar su producción por fuera de la ciudad, otras han modificado sus actividades, orientándolas hacia la prestación de servicios, tecnología e investigación, y algunas permanecen en la zona. Dichos cambios se han hecho explícitos en la zona sur, pasando de ser un lugar exclusivamente industrial para incorporar nuevos usos en sana convivencia con aquellas empresas que permanecen en el sector y priorizando la interacción con el nuevo espacio público, los equipamientos y los sistemas de movilidad. No se habla de una desindustrialización sino de un proceso donde aparecen nuevos usos buscando articularse con un soporte continuo de espacio público.

Se trata de que la zona industrial se transforme manteniendo el empleo de las industrias limpias, que se abran espacios para vivienda de calidad, para el comercio, la tecnología y los servicios permitiendo también nuevas actividades productivas que fomenten el empleo en el sector. Faltarán décadas para que la industria se asiente en suelos de menor valor. Es posible que algunas de ellas nunca se vean en la necesidad de trasladarse. Entre tanto, la ciudad aprovecharía social y económicamente estos espacios de la mejor manera posible, manteniendo lo mejor del pasado pero abriendo las puertas a un nuevo modelo de ciudad.

1970

▼ Siderúrgica Simesa. Consolidación industrial zona sur.
Fuente: Valores Simesa S.A. 1970.



2006

► Demolición de la planta de cementos Argos e inicio de la obra del edificio Bancolombia.
Fuente: Valores Simesa S.A. 2006.



2007

► Demolición de la siderúrgica Simesa e inicio de las obras del Plan Parcial Ciudad Del Río
Fuente: Valores Simesa S.A. 2007.



2011

► Sector en transformación: Ciudad Del Río, Servientrega y Centro Empresarial Olaya Herrera.
Fuente: Valores Simesa S.A. 2011.



Oportunidades

En el área de interés Nuevo Guayabal, Ciudad Del Río y Villa Carlota, se encuentran cuatro oportunidades que permiten construir un sistema en red de espacios públicos y equipamientos de soporte para la renovación urbana futura en ambas orillas del río Medellín. Estas oportunidades son: la transformación de

usos del sector con los proyectos nuevos en curso, la memoria arquitectónica industrial vigente y la aparición de nuevas industrias de vanguardia, los espacios públicos existentes aún insuficientes y algunos de uso restringido y el sistema de movilidad limpia y sostenible con la nueva estación del Metro.

Un sector en proceso de transformación y articulación a nuevos proyectos aún dispersos en la zona



▲ Sector en transformación.
Fuente: Valores Simesa.

Memoria y patrimonio arquitectónico industrial aún vigente



▲ Fábricas Holasa y Postobón.
Fuente: DIGAR - GABRIEL CARVAJAL. Archivo BPP.

Espacio público existente pero insuficiente, desarticulado o con poco uso público



▲ Espacio Público Zoológico Santa Fe y Parque San Pablo.
Fuente: Urbam - EAFIT. 2014.

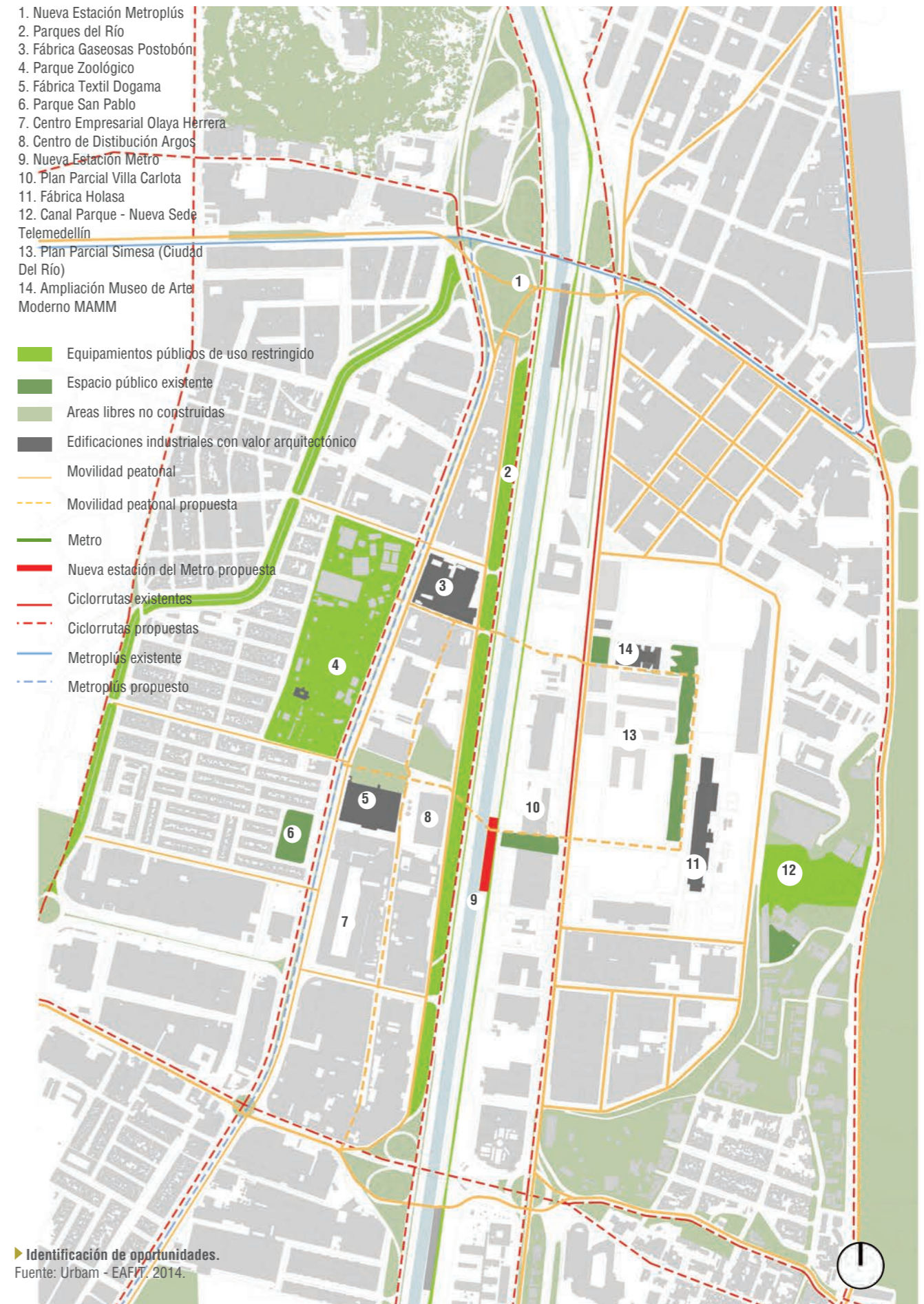
Sistemas de movilidad limpia y sostenible existentes y propuestos



► Sistemas de movilidad Metro y biciletas públicas.
Fuente: Urbam - EAFIT. 2014.

1. Nueva Estación Metroplús
2. Parques del Río
3. Fábrica Gaseosas Postobón
4. Parque Zoológico
5. Fábrica Textil Dogama
6. Parque San Pablo
7. Centro Empresarial Olaya Herrera
8. Centro de Distribución Argos
9. Nueva Estación Metro
10. Plan Parcial Villa Carlota
11. Fábrica Holasa
12. Canal Parque - Nueva Sede Teledellín
13. Plan Parcial Simesa (Ciudad Del Río)
14. Ampliación Museo de Arte Moderno MAMM

- Equipamientos públicos de uso restringido
- Espacio público existente
- Áreas libres no construidas
- Edificaciones industriales con valor arquitectónico
- Movilidad peatonal
- Movilidad peatonal propuesta
- Metro
- Nueva estación del Metro propuesta
- Ciclorrutas existentes
- Ciclorrutas propuestas
- Metroplús existente
- Metroplús propuesto



► Identificación de oportunidades.
Fuente: Urbam - EAFIT. 2014.

3.1. PROYECTO DE RENOVACIÓN URBANA ENTRE ORILLAS

Iniciativa Pública - Privada

Alcaldía de Medellín / Grupo Argos / urbam - EAFIT

Iniciativa que busca sentar las bases normativas, urbanísticas y de gestión para lograr una renovación urbana progresiva y de calidad en el Nuevo Guayabal, haciendo de este un nuevo centro de actividad y hábitat en el escenario estratégico del río a través de las siguientes hipótesis y principios:

Hipótesis de trabajo



Principios rectores

Flexibilidad

En la operación
En las escalas
En los tiempos

Complejidad urbana

En la mezcla de usos
En la densidad humana

Óptimos estándares urbanísticos y de sostenibilidad

Integración con la ciudad
Excelentes condiciones de movilidad y accesibilidad
Desarrollo inmobiliario diverso y sostenible

► Imágenes de la transformación del sector. Proyecto de renovación urbana. Fuente: urbam - EAFIT. 2013.



Transformación progresiva

A partir de sistemas estructurantes de movilidad y espacio público definidos para todo el sector, se configura una estructura urbana de calidad que puede albergar progresivamente los desarrollos inmobiliarios previstos.

Un territorio articulado con la ciudad

Los sistemas verdes, de movilidad y espacio público, se articulan los diferentes elementos naturales y artificiales que rodean el sector, conectando ambas riberas e integrándolo a las dinámicas urbanas.

Una nueva estación del Metro

La construcción de una nueva estación de metro, la transformación del antiguo vivero y el zoológico Santa Fe en parques públicos y su articulación a través de un sendero peatonal y arborizado que conectará ambas riberas del río será el proyecto detonante en la construcción del Nuevo Guayabal.

Una nueva alameda y Paseo Nuevo Guayabal

La Alameda y el Paseo Nuevo Guayabal conformarán un espacio interno que atraerá nuevos visitantes, residentes y empleados al sector.

Transformación del sector

La recalificación de la Avenida Guayabal mejorará la calidad urbana del sector y posibilitará la aparición de actividades económicas y recreativas a lo largo de este importante eje.

Un nuevo marco normativo y de gestión

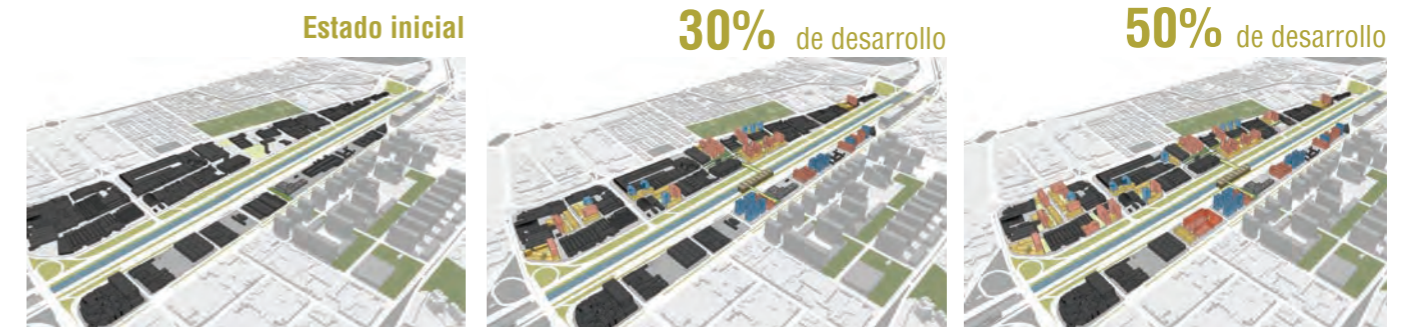
Las nuevas normas propuestas buscan facilitar el desarrollo de los potenciales del sector: Unidades de gestión, aprovechamientos, usos del suelo y obligaciones urbanísticas.

Múltiples alternativas de desarrollo

La renovación a través de Micro Unidades de Actuación genera una gran variedad de alternativas de desarrollo inmobiliario, posibilitando la intervención de un mayor número de inversionistas y actores del sector de la construcción y adaptándose a las condiciones del mercado.

Un desarrollo diverso y flexible

Bajo las condiciones normativas propuestas el sector se renovará progresivamente, recibiendo nuevos usos del suelo y permitiendo la permanencia o transformación de las actividades productivas.



Un nuevo marco normativo y de gestión

La nueva estructura urbana, trazada a partir de la configuración predial existente, puede albergar progresivamente los desarrollos inmobiliarios previstos, permitiendo además manzanas permeables y vitalidad en primeros pisos.

Unidad de gestión

Permitir el desarrollo a través de Micro Unidades de Actuación -MUA- desde 700m² de superficie.

Posibilidad de desarrollos diversos y agilidad en la gestión.

Aprovechamiento

Un índice de construcción entre 3 y 4, según el tamaño de la operación y una altura máxima permitida por el cono de aproximación del Aeropuerto Olaya Herrera.

Mayor intensidad de uso del suelo.

Usos del suelo

Permitir la construcción de vivienda en el sector en coexistencia con usos productivos compatibles.

Sana mezcla de usos y preservación de vocación productiva.

Obligaciones urbanísticas

Cesiones de 9,5m² por cada 100m² construidos para configurar los sistemas estructurantes y financiar los proyectos estratégicos.

Reducción de más del 50% con respecto a la norma anterior.

► Proyecto de renovación urbana.
Fuente: urbam - EAFIT. 2013.

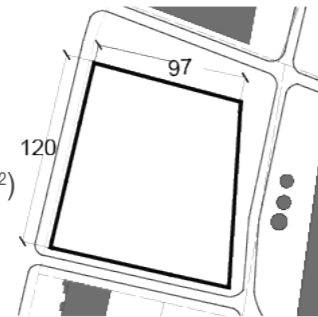


Múltiples alternativas de desarrollo

La renovación a través de Micro Unidades de Actuación (MUA) genera una gran variedad de alternativas de desarrollo inmobiliario, posibilitando la intervención de un mayor número de inversionistas y actores del sector de la construcción y adaptándose a las condiciones del mercado.

1

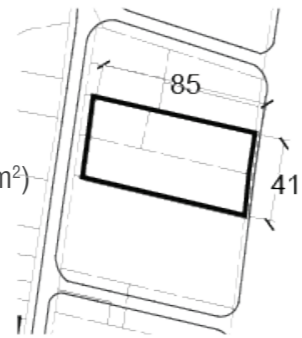
MUA GRANDE
(mayor a 5.000 m²)
Área: 12.500 m²
I.C: 4,00



- Cambiar de uso, manteniendo estructura actual, susceptibles de reformas o adiciones un 50% del área actual y un 20 % del suelo destapado.
- Subdivisión y redesarrollo.
- Edificios nuevos manteniendo preexistencias
- Desarrollo completo.

2

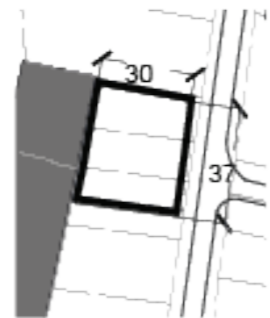
MUA MEDIANA
(2.700m² a 5.000 m²)
Área: 3.725 m²
I.C: 3,50



- Cambiar de uso, manteniendo estructura actual, susceptibles de reformas o adiciones un 50% del área actual y un 20 % del suelo destapado.
- Subdivisión y redesarrollo.
- Edificios nuevos manteniendo preexistencias.
- Desarrollo completo.

3

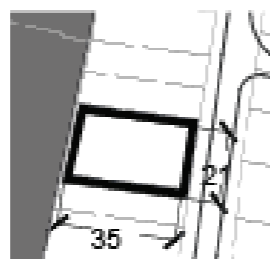
MUA PEQUEÑA
(700m² a 2.700 m²)
Área: 1.350 m²
I.C: 3,00



- Cambiar de uso, manteniendo estructura actual, susceptibles de reformas o adiciones un 50% del área actual y un 20 % del suelo destapado.
- Edificios nuevos manteniendo preexistencias.
- Desarrollo completo.

4

PREDIOS MENORES REFORMAS O ADICIONES
(menores a 700 m²)
Área: 700 m²
I.C: 3,00



- Cambiar de uso, manteniendo estructura actual, susceptibles de reformas o adiciones un 50% del área actual y un 20 % del suelo destapado.
- Desarrollo completo.

Este rango de MUA no tiene obligaciones en parqueaderos.

I.C: Índice de construcción

Alternativa 1

30% de desarrollo



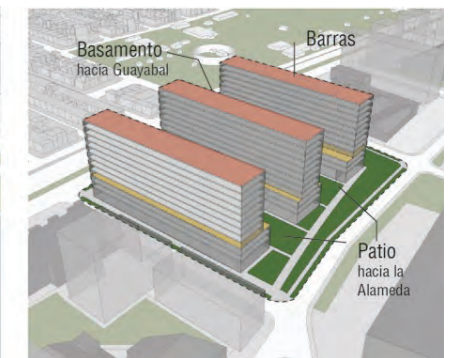
Alternativa 2

50% de desarrollo



Alternativa 3

Desarrollo completo



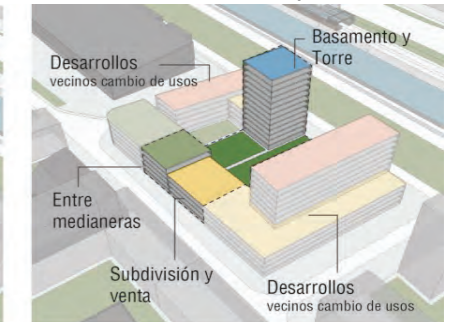
Manteniendo uso actual



50% de desarrollo



Desarrollo completo



10% de desarrollo



30% de desarrollo



80% de desarrollo



Reformas o adiciones



Desarrollo completo



▲ Alternativas de la transformación del sector. Proyecto de renovación urbana. Fuente: urbam - EAFIT. 2013.

3.2. PARQUE ENTRE ORILLAS

Iniciativa Privada

Proantioquia / urbam - EAFIT

INICIATIVAS PARA UNIR LAS ORILLAS EN EL ÁREA DE ESTUDIO

Desde 2005 numerosos planes y proyectos han planteado unir las dos orillas del río sobre la zona sur de Medellín entre los sectores de Guayabal y El Poblado. Hasta la fecha no se ha concretado ninguna de estas iniciativas y tanto el río Medellín, el Metro y la Avenida Regional siguen siendo barreras con un alto potencial de cruce e integración en un parque público.



▲ Maqueta Parque Entre Orillas.
Fuente: urbam - EAFIT. 2014.

2005

Plan Especial de Ordenamiento de El Poblado. Municipio de Medellín / EDU

2006

Plan Parcial La Gran Manzana de Simesa. Ciudad Del Río

2006

Plan Maestro 2006 - 2030 Metro de Medellín

2009

Camino del Puente. Grupo UR - Grupo Argos

2009

Plan Especial de Espacio Público y Equipamientos (PEEP). Municipio de Medellín

2009

Plan Especial de Protección del Patrimonio. Municipio de Medellín

2011

Plan Director B10 2030 urbam EAFIT / Área Metropolitana del Valle de Aburrá -Municipio de Medellín

2012

Proyecto Parques del Río. Alcaldía de Medellín

2013

Proyecto de Renovación Urbana Entre Orillas. Grupo Argos / urbam - EAFIT

2014

Proyecto Canal Parque, Nueva Sede de Telemedellín. Municipio de Medellín / EDU

2014

Parque Entre Orillas. Proantioquia - urbam EAFIT

SE PROPONEN 12,3 HECTÁREAS DE NUEVO ESPACIO PÚBLICO

Más que un proyecto contenido y delimitado, el Parque Entre Orillas se plantea como un sistema abierto. Es una estructura de forma irregular de espacio público compuesto por dos ejes transversales: la conexión entre el Zoológico Santa Fe y el antiguo Vivero Municipal con una nueva estación del Metro (Fase 1), la conexión

entre el Zoológico y el Museo de Arte Moderno (MAMM) (Fase 2) y el Paseo Nuevo Guayabal (Fase 3). Aparte se plantea la adecuación de vías en sentido norte - sur como las avenidas Guayabal y Los Industriales.



1. Fases Parque Entre Orillas (nuevo espacio público)
2. Memoria de la arquitectura industrial
3. Espacios verdes existentes
4. Sistemas de movilidad limpia

▲ Esquema Parque Entre Orillas.
Fuente: urbam - EAFIT. 2014.

*Hoy las dos orillas del río están
desarticuladas...*



▲ Fotografía del sector.
Fuente: urbam - EAFIT, 2014.

El Parque Entre Orillas será un nuevo símbolo de encuentro sobre el río y de conexión con el Metro y la ciudad.



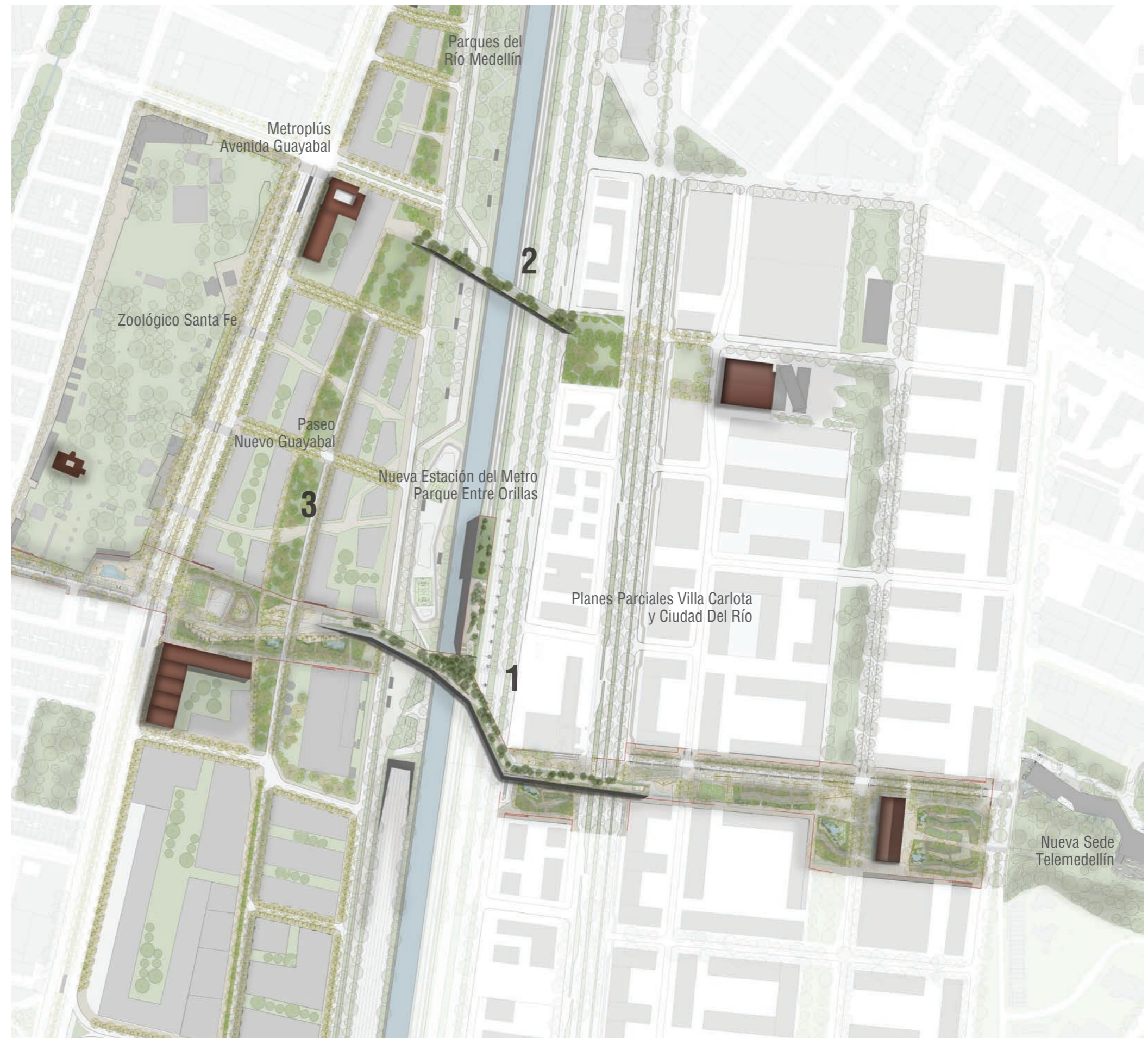
▼ Vista pasarela sobre Plaza de las Acacias.
Acceso a estación del Metro.
Fuente: urban - EAFIT, 2014.

El sistema urbano

El Parque Entre Orillas es un sistema urbano en red de espacios públicos y equipamientos que articula espacios verdes existentes y proyectos de renovación urbana en las orillas del Río Medellín.

Fases

1. **Conexión Zoo – Vivero**
Proyecto prioritario que conecta el Zoológico Santa Fe al antiguo Vivero Municipal incorporando una nueva estación del Metro.
2. **Conexión Zoo - MAMM**
Conecta el Zoológico Santa Fe al Museo de Arte Moderno.
3. **Paseo Nuevo Guayabal**
Conecta internamente el desarrollo en el Nuevo Guayabal a modo de paseo urbano donde predomina el componente verde.



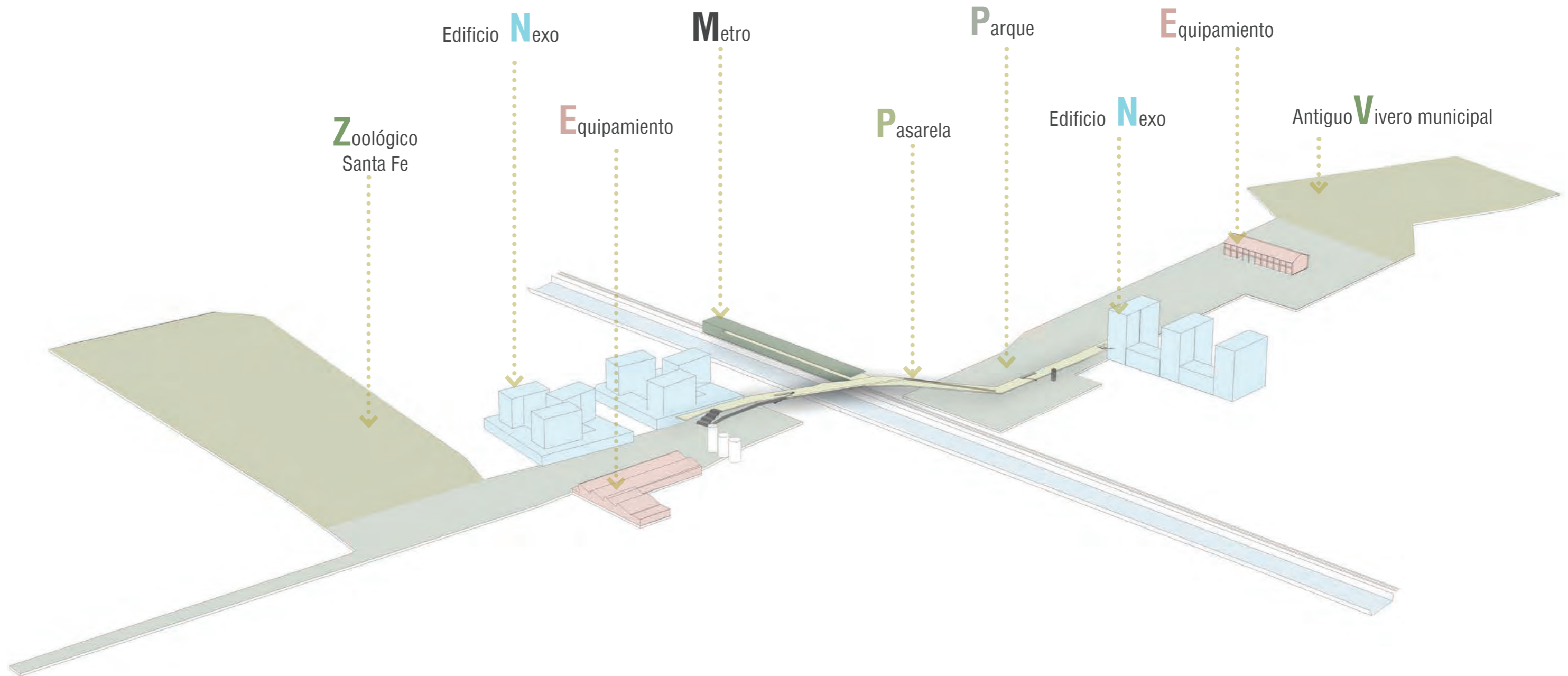
Componentes Fase 1

La conexión Zoológico - Vivero es el componente prioritario del Parque Entre Orillas y se convertirá en un referente urbano que le apuesta a un desarrollo sostenible, al ser el primer parque transversal sobre la zona sur del río Medellín que propicia una conexión de vida humana, urbana, funcional, bioética e hidrológica entre ambas orillas.

Esta conexión es un parque verde donde predominan las especies nativas, que

acompañan las franjas de actividad (senderos peatonales, ciclorrutas, áreas verdes, áreas de juegos deportivos e infantiles y amoblamiento) en sentido occidente - oriente.

Esta conexión está compuesta por los siguientes elementos claramente identificados:



▲ Esquema componentes Parque Entre Orillas Fase 1. Fuente: Urbam - EAFIT. 2014.

RECORRIDO POR EL PROYECTO



En el sector de Guayabal el Parque Entre Orillas genera plazas y espacios públicos conectados

Teatro al aire libre

▲ Vista teatro al aire libre. Acceso a Pasarela Sector Nuevo Guayabal. Fuente : urban - EAFIT. 2014.



Nuevo Guayabal

Río Medellín

Nueva estación del Metro

Villa Carlota

Ciudad Del Río



El Parque Entre Orillas promueve la articulación de los barrios a espacios públicos verdes y diversos

Pasarela sector Guayabal

▲ Vista general de Pasarela. Sector Guayabal.
Fuente: urbam - EAFIT. 2014.



Nueva estación del Metro

La nueva estación del Metro, prevista en el Plan Maestro 2006 - 2030 "Confianza en el futuro" del Metro de Medellín, es un proyecto que se ha pensado desarrollar incorporando en él al sector privado. Con un territorio con usos mixtos, este nuevo punto permitirá atender de manera eficiente a los pobladores de esta zona. Dicha estación es una prolongación de la pasarela, ofreciendo una nueva tipología con locales comerciales y equipamientos en dos niveles, patios verdes y un cabezote en la parte norte que desciende a las plataformas o asciende a usos públicos complementarios en la estación misma. La pasarela, diseñada como

un parque elevado (a 7 m de altura sobre el Nivel 0) sobre un viaducto de 12 a 15 m de ancho con una longitud de 420 m, construirá una nueva manera de acceder al metro y cruzar el río con franjas de vegetación de hasta 8 m de altura, ciclorrutas, senderos y amoblamiento urbano. Además, permitirá conectarse con los edificios nexos activando un segundo nivel público y de acceso a nuevos desarrollos. La estación del Metro y la pasarela serán un nuevo referente e íconos de la ciudad.



▲ Vista nueva estación del Metro
Fuente: urbam - EAFIT. 2014.

7 m

Altura sobre nivel de piso

12-15 m

Ancho pasarela acceso a estación del Metro

420 m

Longitud pasarela (Parque elevado y acceso a estación del Metro)

Estación del Metro



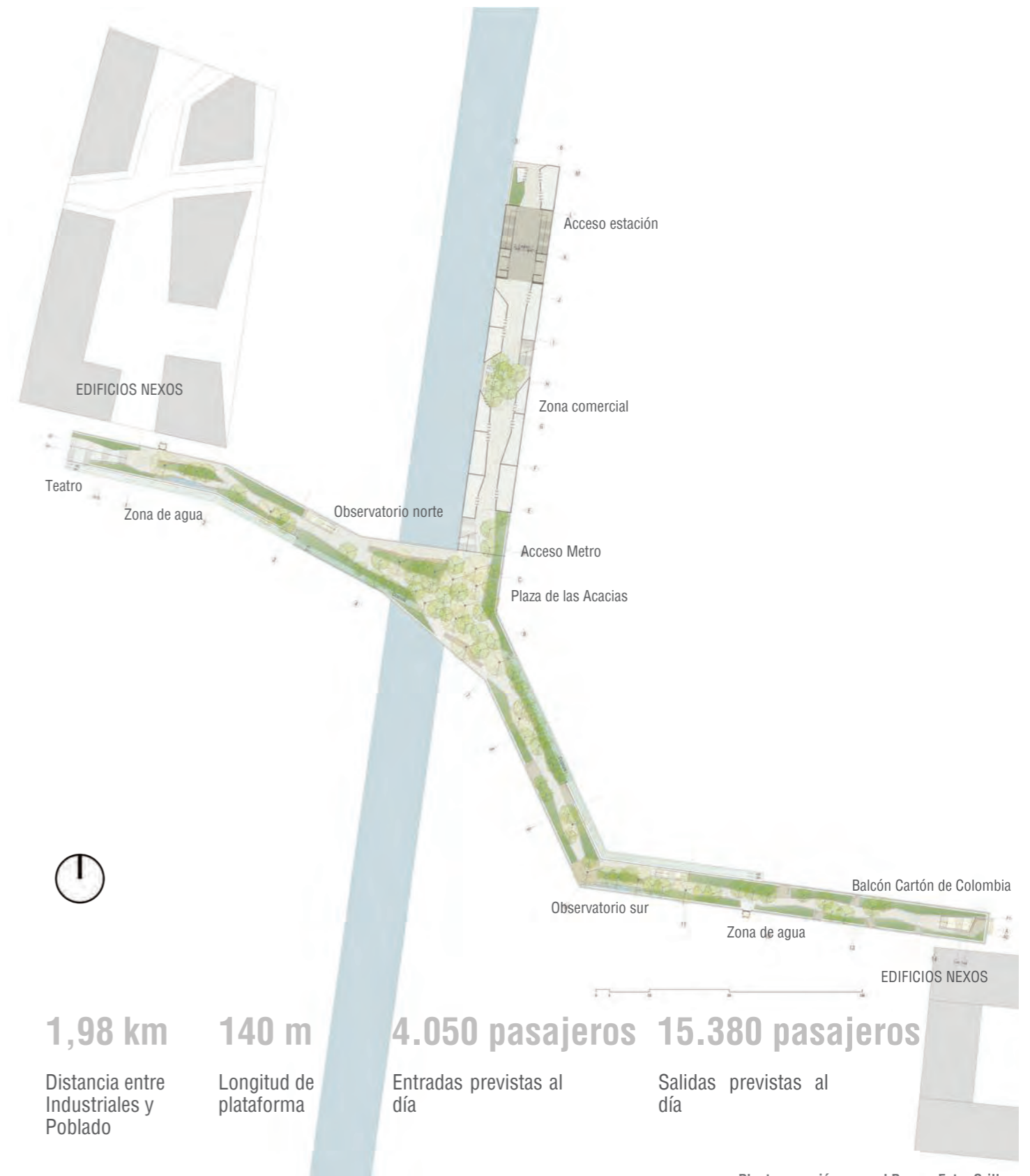
Nuevo Guayabal

Río Medellín

Nueva estación del Metro

Villa Carlota

Ciudad Del Río



1,98 km

Distancia entre Industriales y Poblado

140 m

Longitud de plataforma

4.050 pasajeros

Entradas previstas al día

15.380 pasajeros

Salidas previstas al día

▲ Planta y sección general Parque Entre Orillas.
Fuente: urbam - EAFIT. 2014.
Datos Plan Maestro Metro de Medellín 2006-2030.

La pasarela del Parque Entre Orillas es un corredor verde de actividades pasivas y de ritmo lento en el corazón del río

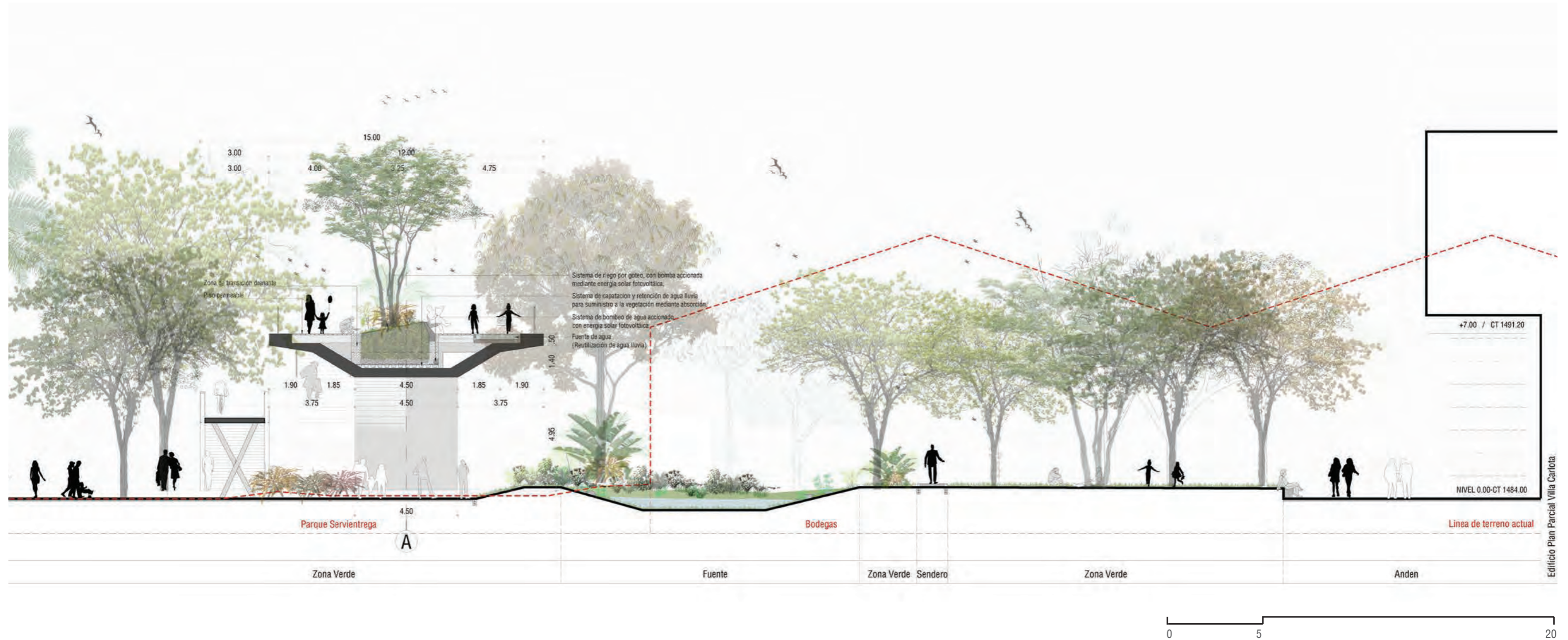


◀ Vista general de pasarela.
Fuente: urbam - EAFIT, 2014.

Pasarela - Parque elevado



El Parque Entre Orillas es un espacio vital donde se funde la ciudad con la naturaleza



Pasarela - Parque elevado



▲ Sección 7. Sector Villa Carlota.
Fuente: Urbam - EAFIT. 2014.

En el sector de Ciudad Del Río, el Parque Entre Orillas es un espacio diverso, flexible y conectado a la ciudad



▲ Vista Plaza del Samán. Acceso a pasarela costado oriental.
Fuente: urbam - EAFIT. 2014

Plaza del Samán. Sector Ciudad Del Río



El Parque Entre Orillas rescata la huella de la arquitectura industrial en favor de los equipamientos y servicios comunitarios



Bosque urbano y mercado del río

▲ Vista bosque urbano y equipamiento mercado.
Fuente: urban - EAFIT. 2014.



PRINCIPIOS

El Parque Entre Orillas se basa en seis principios que permiten equilibrar ambas orillas y lo convierten en un proyecto replicable y adaptable para implementar en otros sectores de la ciudad.

▼ Maqueta Parque Entre Orillas.
Fuente: Urban - EAFIT. 2014.



VERDE

Es un nuevo parque verde. 70% blando, 30% duro que se incorpora a la red ecológica de la ciudad.



DIVERSO

Se presenta como una superficie continua de ámbitos y actividades variables.



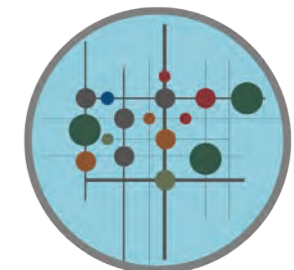
FLEXIBLE

Es un lugar adaptable al entorno (natural o artificial) y a la construcción progresiva en el tiempo.



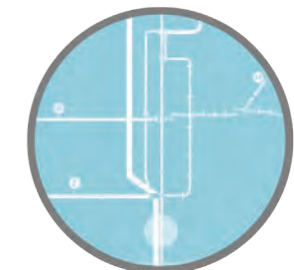
ABIERTO

El parque promueve una ciudad de primer piso integrada a las calles como elementos activos de la estructura planteada.



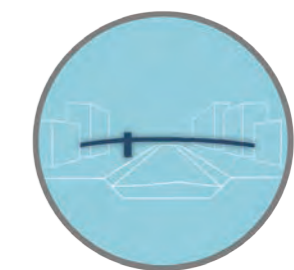
DINÁMICO

Se articula al sistema masivo de transporte creando nuevos nodos, intensidad en los usos e incentivando la movilidad limpia.



ICÓNICO

Será un símbolo de encuentro para la ciudad. Construirá identidad y sentido de pertenencia como marca en el paisaje urbano.



70%
30%
VERDE

Unidades de paisaje

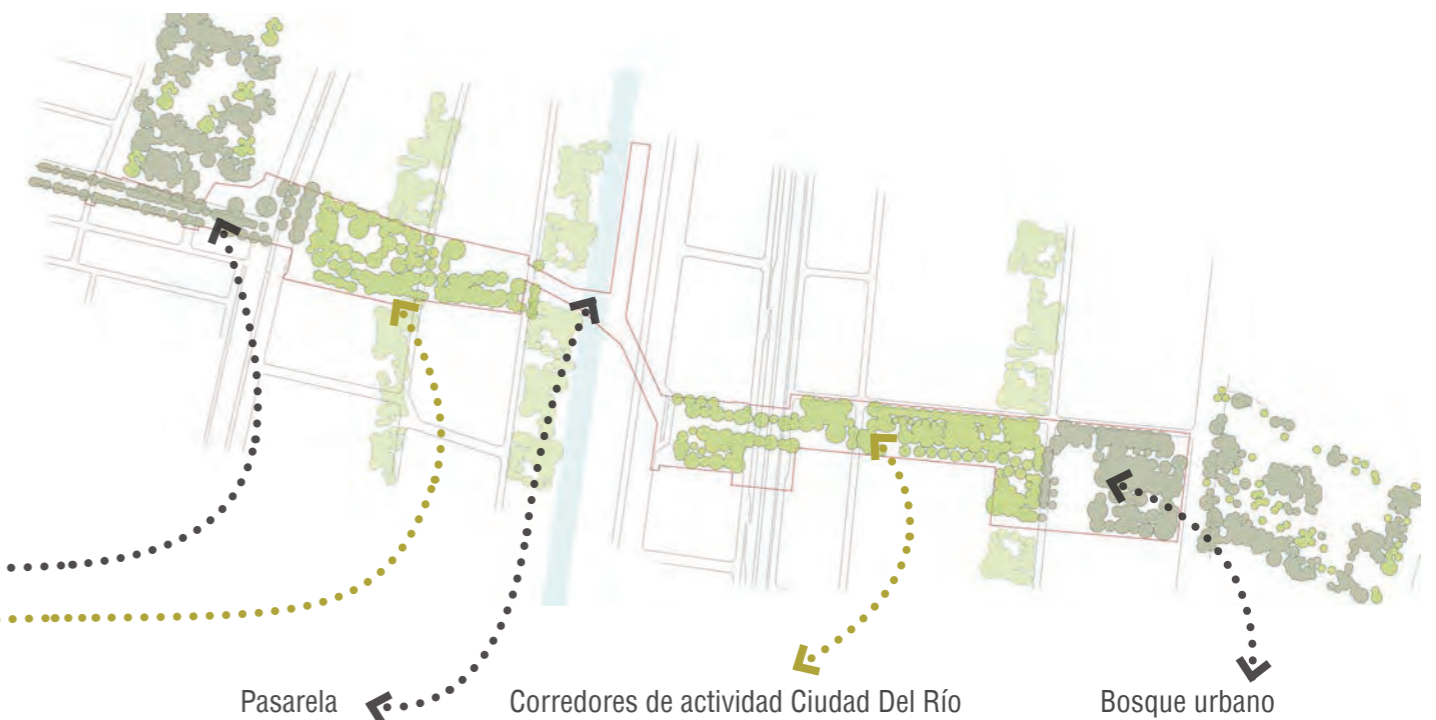
Las espacialidades planteadas sobre el primer piso se configuran principalmente por los elementos naturales existentes y propuestos. El parque está compuesto por cinco unidades de paisaje las cuales definen los escenarios

de actividad, las formas y la iluminación del espacio público, aparte de las funciones ecológicas que se aportan a la ciudad.

CRITERIOS PARA LA SELECCIÓN DE ASOCIACIONES VEGETALES

- Predominan especies nativas
- Especies de amplia distribución latitudinal, altitudinal e hídrica
- Especies que se destacan por ofrecer alimento a la fauna, vistosidad y aroma

Las especies con raíz superficial se restringen a la unidad de bosque, no se incluyen en unidades asociadas con circulación (vial o peatonal) o actividad física (gimnasio urbano).



	Zoológico	Corredores de actividad Nuevo Guayabal	Pasarela	Corredores de actividad Ciudad Del Río	Bosque urbano
Espacio					
Actividades					
Tipo de espacio (microclima)					
Estratificación y forma arborea					

▲ Esquema de relación entre espacios, vegetación y actividades.
Fuente: urbam - EAFIT. 2014.

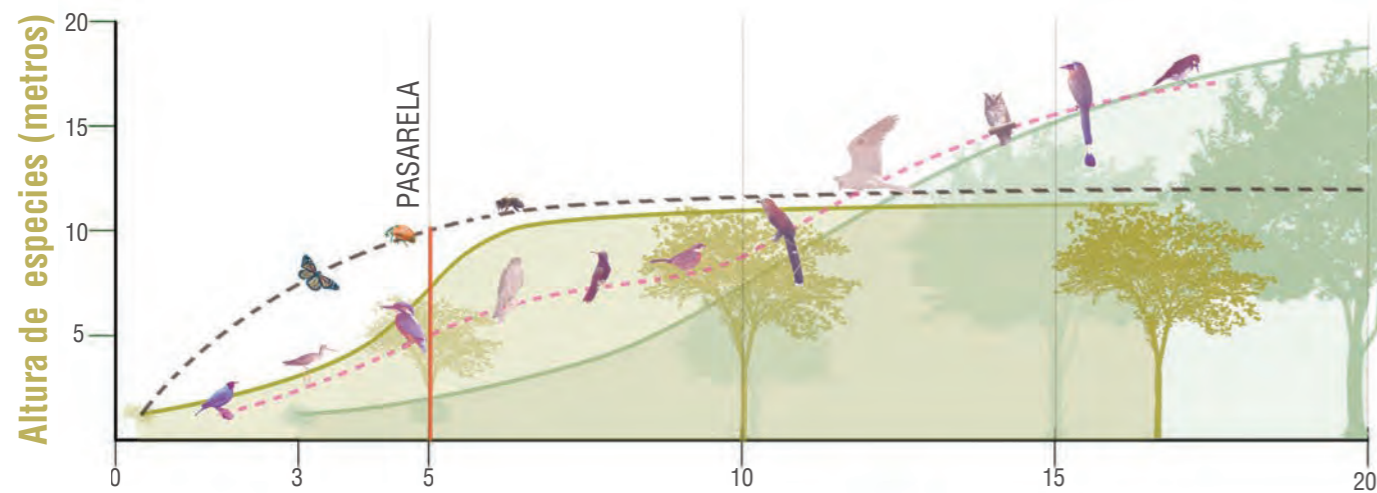
70%
30%
VERDE

Unidades de paisaje en pasarela

La principal forma de mejorar la eficiencia energética urbana desde el espacio público consiste en una adecuada planeación de las asociaciones vegetales. De acuerdo con

la localización y usos asignados, el Parque Entre Orillas define unidades y subunidades de paisaje a partir de las cuales se formulan criterios paisajísticos específicos para cada lugar.

- Accesos
- Balcón del río
- Estación del Metro
- Sobre vías
- Sobre parque



Tiempo de crecimiento (años)

(Siembra 1) Arboles Pioneros — Aves —
Siembra 2 — Insectos —

▲ Esquema de siembra y avifauna.
Fuente: Urbam - EAFIT. 2014.

▼ Secciones de pasarela.
Fuente: Urbam - EAFIT. 2014.

Accesos	Balcón del río	Estación del Metro	Sobre vías	Sobre parque
▲ Sección Pasarela. Vegetación lateral circulación central.	▲ Sección Pasarela. Vegetación central circulación lateral.	▲ Sección Pasarela. Estación del Metro, vegetación densa.	▲ Sección Pasarela. Circulación central vegetación lateral diferentes estratos.	▲ Sección Pasarela. Vegetación desde primer piso.

8 m
Altura promedio arborización

▲ Planta de vegetación propuesta.
Nivel +7 m
Fuente: urbam - EAFIT. 2014.

Las especies pioneras, de crecimiento rápido, ayudan a recuperar el suelo para que sean estas las primeras en establecerse y generar una sucesión secundaria asistida. Las especies que requieren sombra en sus estados tempranos y/o presentan crecimiento lento, serán plantadas posteriormente y estarán, en su mayoría, dentro la unidad de bosque. Para la pasarela se seleccionaron especies de bajo porte (entre 5 y 15 m). Para las demás unidades el estrato arbóreo estará definido por especies de porte variable.



Gestión sostenible del agua

Se propone como principio de planeación y diseño del Parque Entre Orillas la gestión sostenible del recurso hídrico a través de dos estrategias:

- Ahorro y uso eficiente del agua como lineamiento para el desarrollo de vivienda, comercio y equipamientos en torno al parque.
- Implementación de un sistema de drenaje urbano sostenible para el manejo de las aguas lluvias dentro del parque, buscando que el proyecto controle sus impactos ambientales sobre el entorno inmediato y que se convierta en un referente para la ciudad en cuanto a la restauración del ciclo hidrológico urbano.

DRENAJE URBANO SOSTENIBLE

1. Zonas de biorretención

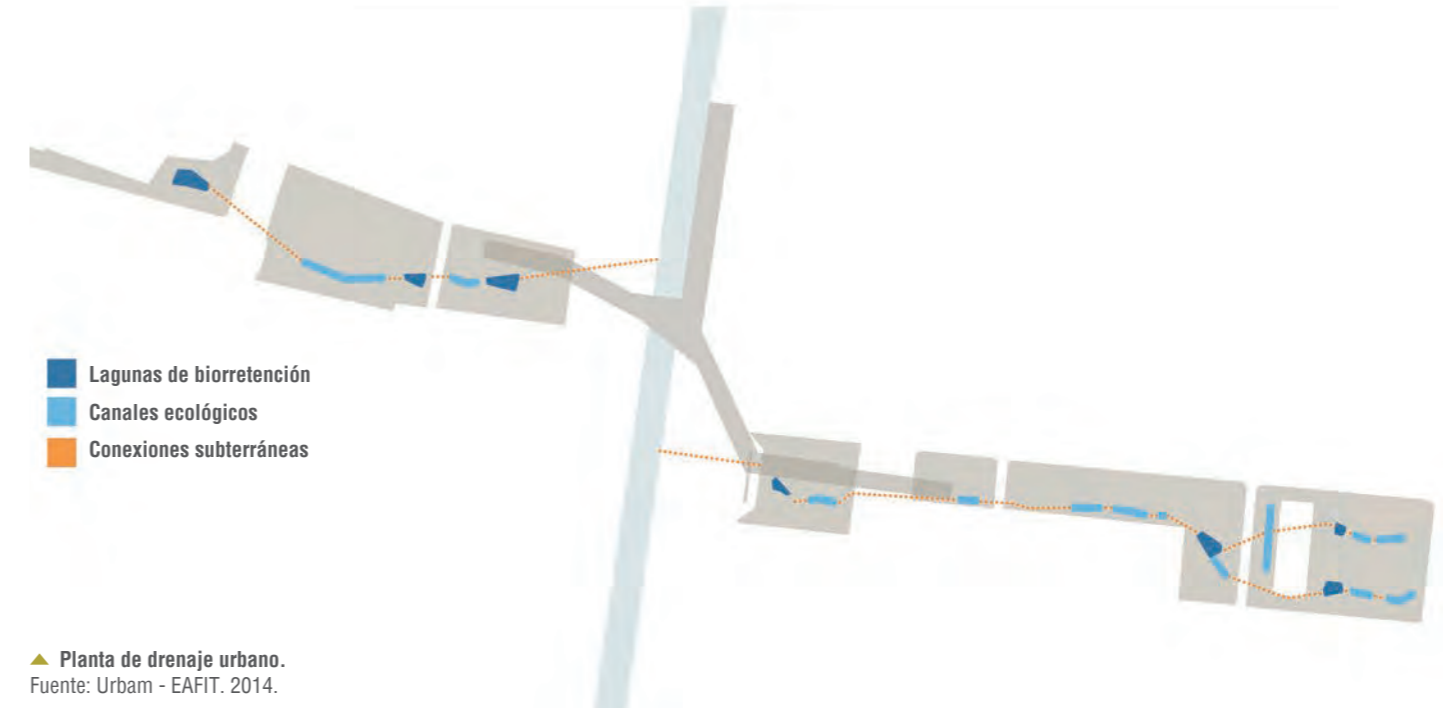
Son zonas de bosque provistas de vegetación y de condiciones naturales que permiten el almacenamiento temporal de las aguas lluvias generadas en el parque.

2. Canales

Los canales ecológicos conducen el agua desde los jardines de lluvia hasta las zonas de biorretención que permitirán la retención, infiltración, filtración y evapotranspiración de las aguas lluvias que no puedan ser captadas y retenidas por las terrazas verdes extensivas y por los jardines de lluvia.

3. Conectividad

El funcionamiento de un sistema de drenaje sostenible sólo es similar al drenaje urbano convencional en un aspecto: la conectividad. Es importante que todo el sistema esté interconectado y que finalmente exista la posibilidad de vertimiento de excedentes hacia un cuerpo de agua receptor, como un río o una quebrada, y que a su vez cada subelemento del sistema tenga la posibilidad de entregar sus excedentes al siguiente elemento.

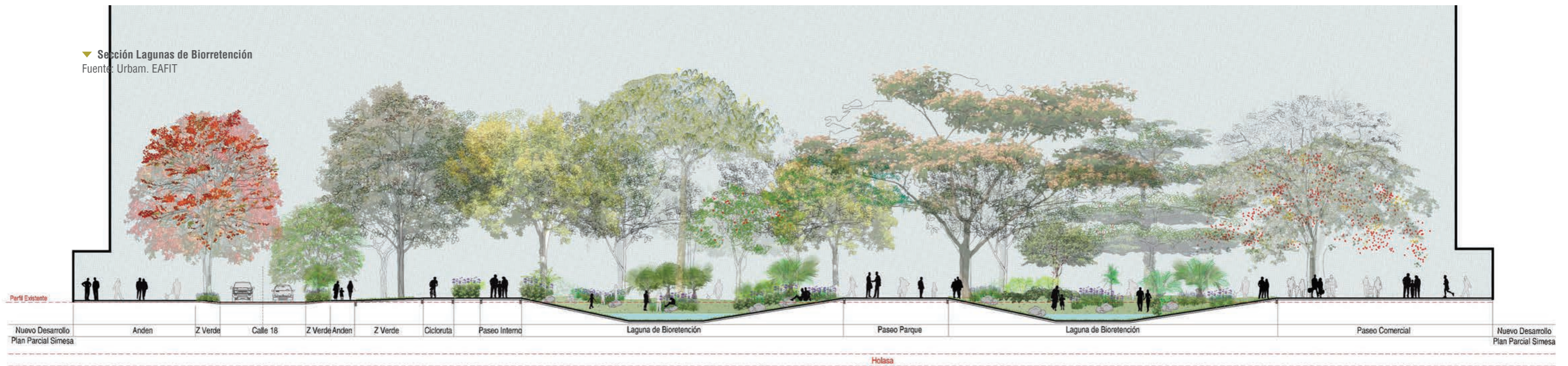


▼ Sección parque.

Fuente: Urbam - EAFIT. 2014.

▼ Sección Lagunas de Biorretención

Fuente: Urbam. EAFIT





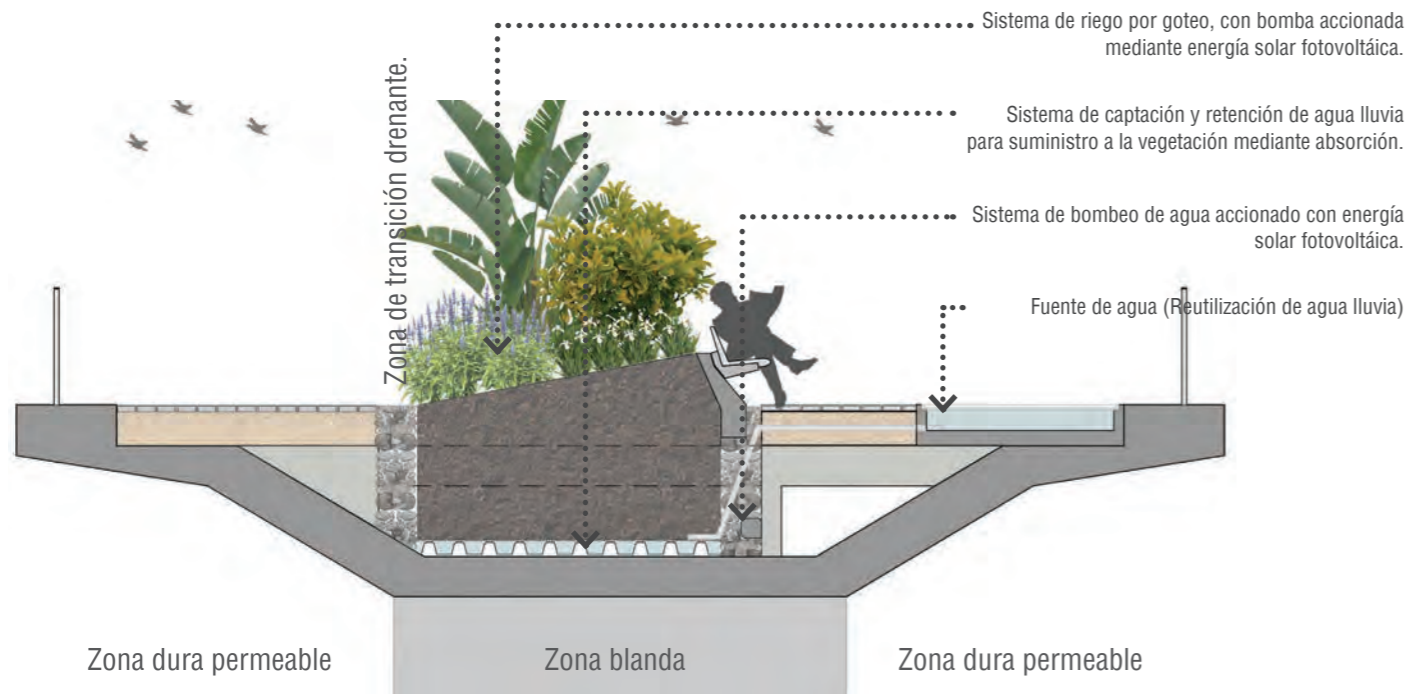
Gestión sostenible del agua en pasarela

AGUA

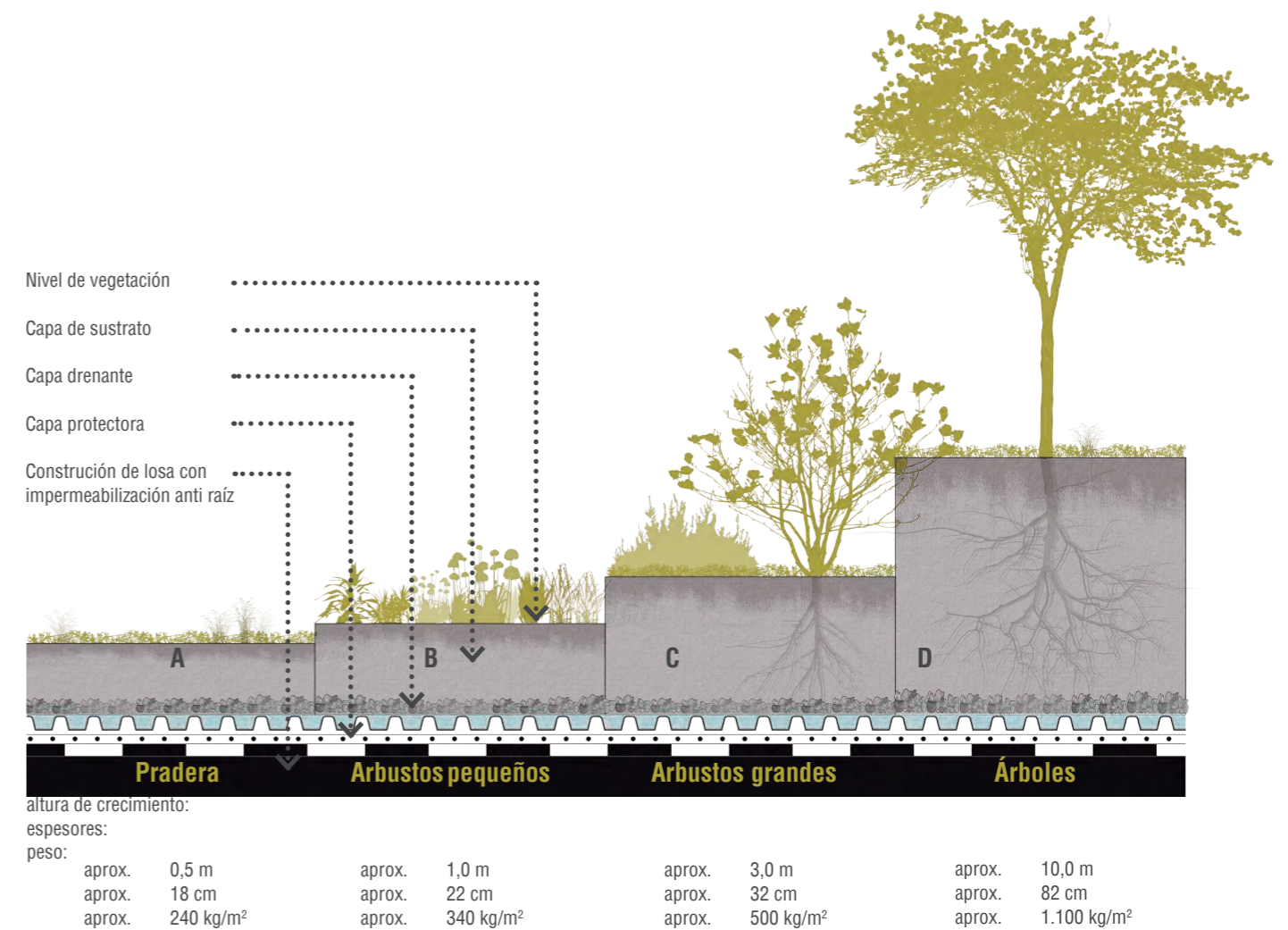
Captación, almacenamiento y distribución del agua lluvia a través del sustrato que contiene la vegetación y la estructura que constituirá la pasarela; para riego de las zonas verdes. Se plantea un balance entre las zonas duras, las zonas blandas y las zonas de transición las cuales tendrán un sustrato filtrante compuesto por grava fina o arena gruesa, permitiendo el paso del agua lluvia con el fin de mejorar su calidad.

ENERGÍA

Tanto la iluminación como las bombas hidráulicas (para el bombeo del agua lluvia) funcionan a partir de energía solar fotovoltaica, contribuyendo a incrementar el nivel de eficiencia energética del proyecto al no requerir la conexión al sistema de redes urbano.



▲ **Suministro de agua a la vegetación.**
Zona dura + Zona de transición aferente = 2,5 veces zona blanda.
Fuente: Urbam - EAFIT. 2014.



▲ Esquema de lineamiento respecto al volumen y altura del sustrato que se requiere de acuerdo al tipo de vegetación a implantar (arbórea, arbustiva, herbácea o pradera) y peso promedio que puede tener dicho sustrato.
Fuente: urbam - EAFIT. 2014.



DIVERSO

Actividades

El Parque Entre Orillas cuenta con una longitud de 1,6 km y 35 m de ancho promedio, construyendo un recorrido de eventos diversos. Desde bosques urbanos con actividades pasivas hasta corredores de actividades recreativas, deportivas y culturales, acompañado y vitalizado por equipamientos educativos (Sector Guayabal) y un mercado público (Sector Ciudad Del Río).

La pasarela está concebida como un lugar de actividades pasivas permanentes o itinerantes. Se busca un espacio de estancia y tránsito lento para los peatones con diversidad de uso durante todos los días de la semana, garantizando el sentido de permanencia y la sostenibilidad desde lo social, económico y ambiental.



ZONA BOSQUE ZOOLOGÍCO

ZONA CORREDOR

ZONA PASARELA

ZONA CORREDOR

ZONA BOSQUE

ZONA PASARELA

Avistamientos - Lectura - Música - Contemplación - Mirar y ser mirado - Exposiciones - Fotografía - Cine - Trueque - Comercio - Transporte

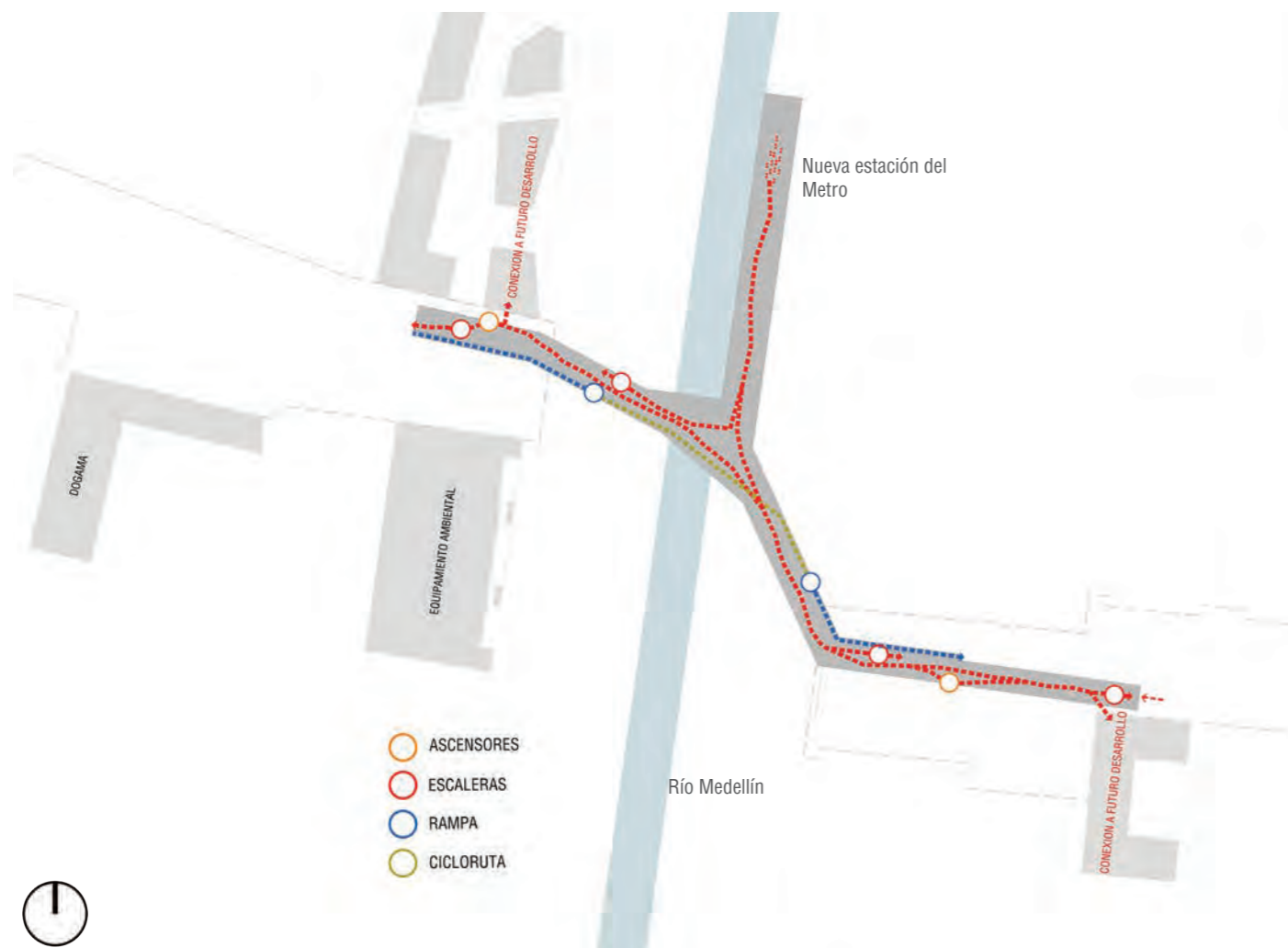
▲ Planta arquitectónica y actividades fase 1.
Fuente: Urbam - EAFIT. 2014.



DINÁMICO

Movilidad Limpia

El Parque Entre Orillas promueve la conectividad priorizando la movilidad limpia (peatón, bicicleta, Metroplús, Metro) y conformando circuitos. Integra además a los sistemas y las vías existentes. La zona sur de la ciudad será un distrito para peatones y ciclistas. El concepto definido en el Plan B10 2030 donde se formulan calles "civilizadas" es de correcta aplicación para este proyecto.



- ASCENSORES
- ESCALERAS
- RAMPA
- CICLORUTA



▲ Esquema de accesos y circulaciones en pasarela.
Fuente: urbam - EAFIT. 2014.



DISTRITO BICI

- ◀ Distrito Bici
Fuente: urbam - EAFIT. 2014.
- ▼ Sistema Distrito Bici
Fuente: urbam - EAFIT. 2014.

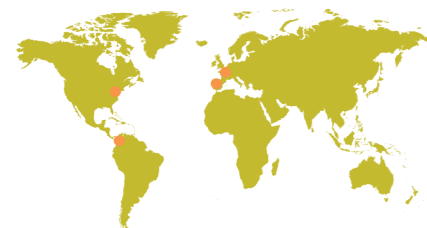


- Estaciones asociadas al sistema de transporte masivo
- Estaciones asociadas a equipamientos o sitios de interés.

Todas las estaciones se conectan al sistema de bicicletas públicas

REFERENTES

A diferencia de muchos referentes internacionales la pasarela es una estructura nueva pensada para el peatón, y no una estructura reciclada, que además de alimentar la nueva estación del Metro permite la conexión con los edificios nexos en cada una de las orillas.



- 1993. PARÍS - Promenade Plantée
- 2006. MADRID - Puente oblicuo
Proyecto Madrid Río
- 2009. NUEVA YORK - High Line
- 2014. MEDELLÍN - Parque Entre Orillas

PARÍS PROMENADE PLANTEÉ

Año de construido
1993

Usos
Parque contemplativo con algunos puntos de comercio en la parte inferior.

Dimensiones
Ancho: 10 m
Alto: 9 m
Longitud: 4,7 km

Accesos
Ascensor: 2 Escaleras: 6

Admite bicicletas en algunos puntos.
Apertura y cierre con horarios.

Geometría
Lineal

Parque lineal construido sobre antiguas vías férreas que en su diseño y recorrido integra parques y plazoletas. Además, cuenta con espacios públicos elevados, a nivel y por debajo del nivel de la vía.

MADRID PUENTE OBLICUO (R-1)

Año de construido
2008

Usos
Circulación peatonal y en bicicleta

Dimensiones
Ancho: 15,5 m
Alto: no se especifica
Longitud: 125 m

Accesos
2
Admite bicicletas
Abierto

Geometría
Lineal - Oblicua

Hace parte del proyecto Madrid Río que se encuentra sobre el río Manzanares y reutiliza una plataforma vial existente para convertirla en una pasarela ajardinada, con vegetación, ciclorrutas y sendero peatonal.

NUEVA YORK HIGH LINE

Año de construido
Fase 1 - abierta en 2009
Fase 2 - abierta en 2011
Fase 3 - en construcción

Usos
Parque contemplativo - comercio - restaurantes - baños

Dimensiones
Ancho: 9 - 15 m
Alto: 5,50 - 9 m
Longitud: 2,33 km

Accesos
Ascensor: 5 Escaleras: 4
No admite bicicletas
Apertura y cierre con horarios

Geometría
Lineal sinuosa

Principios de sostenibilidad y modulación en el diseño. Operado por una organización privada (Friends of the High Line) y la ciudad (New York City Department of Parks & Recreation) quienes programan las actividades cotidianas para su uso. Cuenta con oficiales de seguridad en el parque y la participación de la comunidad en los procesos de sostenibilidad.

MEDELLÍN PARQUE ENTRE ORILLAS

Año anteproyecto
2014

Usos
Parque contemplativo, circulación peatonal, estancias, actividades itinerantes y estación del Metro

Dimensiones
Ancho: 12 - 15 m
Alto: 7 m
Longitud: 420 m

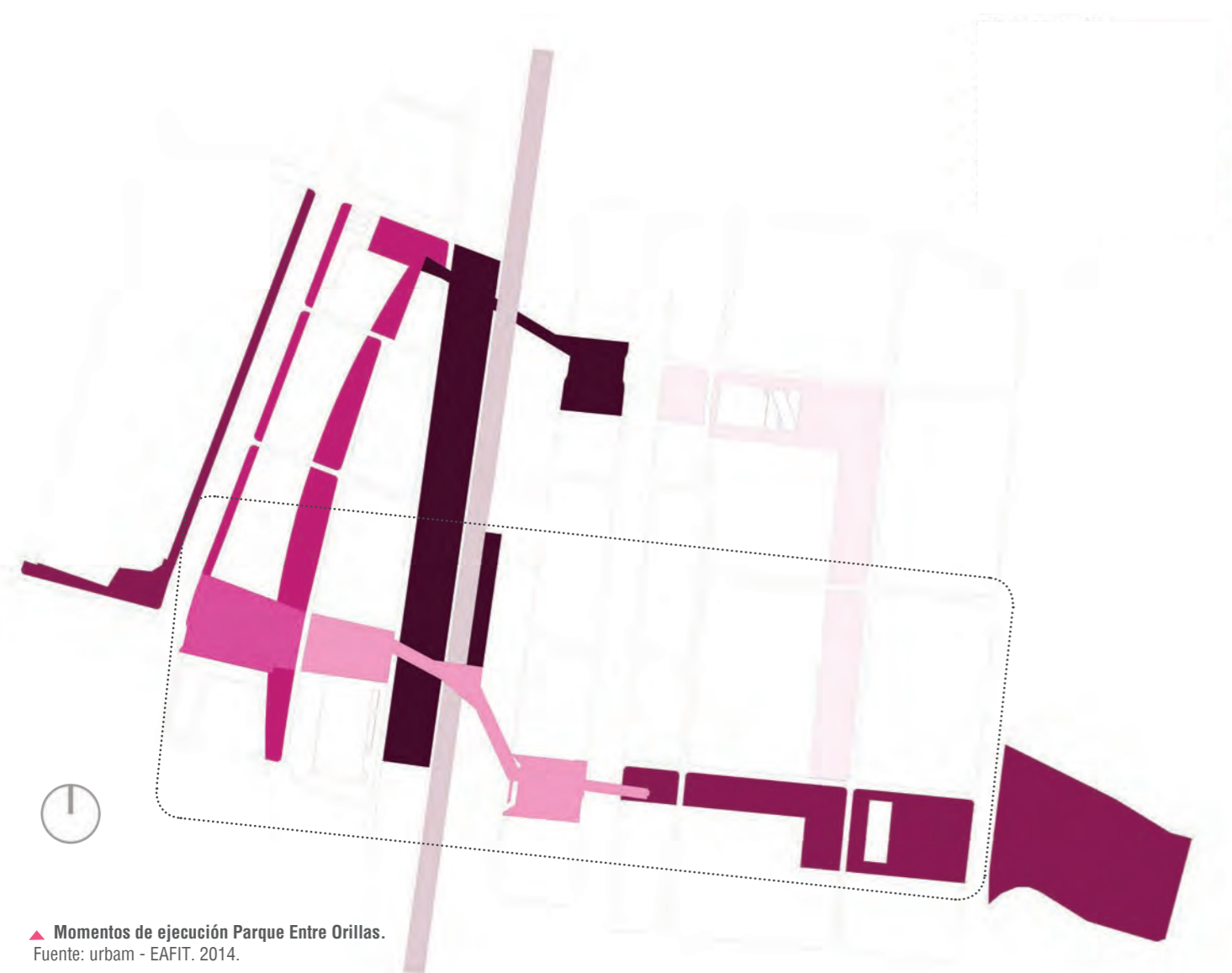
Accesos
Ascensor: 2 Escaleras: 4
Ciclorruta compartida con peatones
Abierto

Geometría
Lineal oblicua

Se contempla la posibilidad de integrarse a los edificios de nuevos desarrollos ubicados en sus costados. Se conecta al sistema de transporte masivo Metro. Considera parámetros de sostenibilidad para su diseño. Se creará una figura "amigos del parque" para la operación y cuidado. Participación de la comunidad en los procesos.

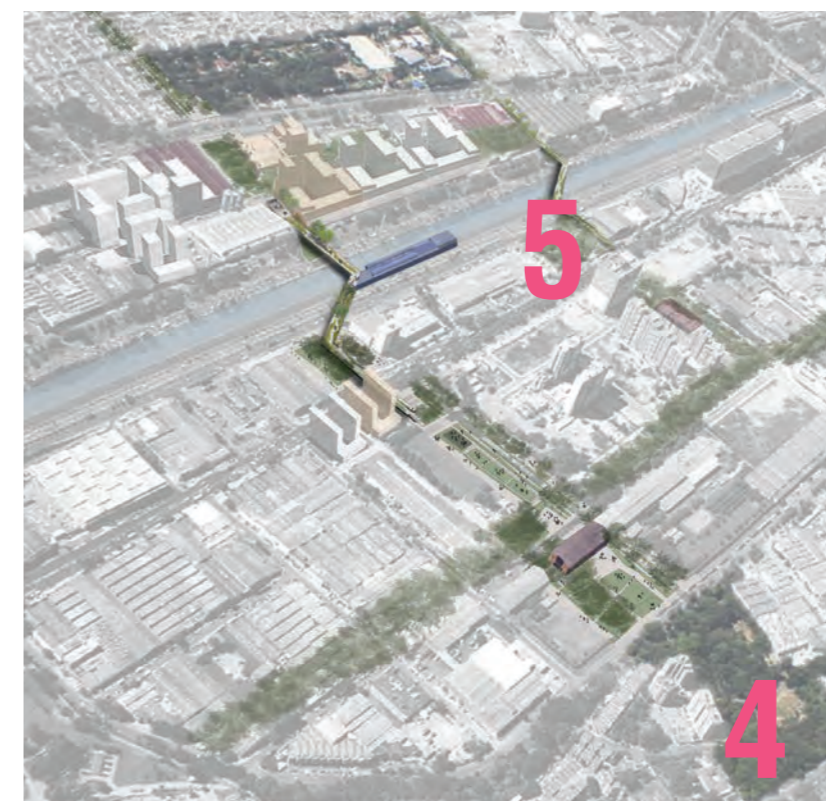
¿CÓMO HACERLO REALIDAD?

El Parque Entre Orillas está diseñado como un sistema cuyos componentes pueden existir en periodos de tiempo diferentes; es decir, tanto el sistema propuesto como sus fases podrán ser gestionados y construidos sin depender directamente de otros momentos. La flexibilidad como principio permite que el orden de ejecución pueda ser modificado sin alterar el proyecto.



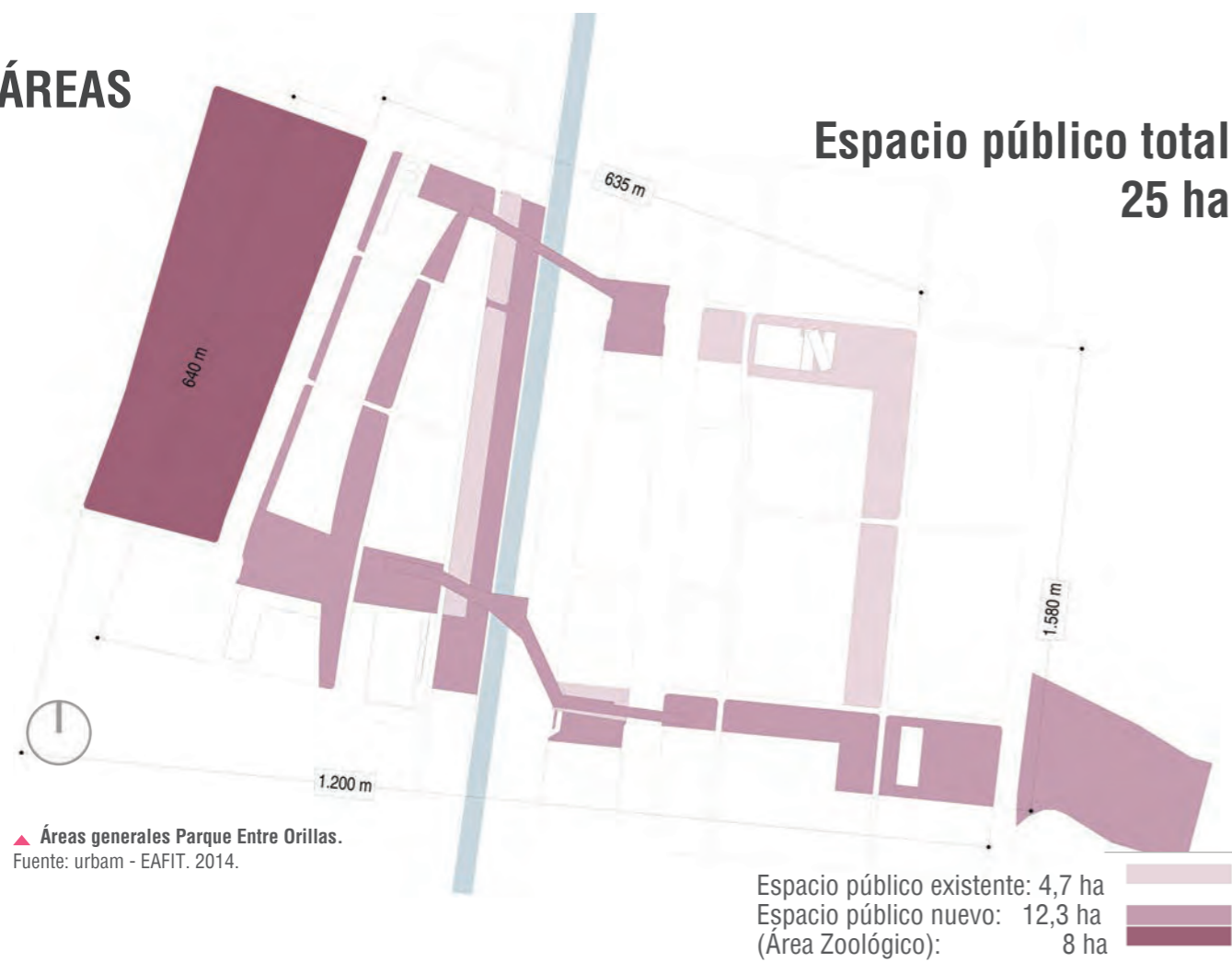
FASE 1. Momentos

- Momento 0: Estado actual
- Momento 1: Pasarela + Edificios Nexos
- Momento 2: Parque Nuevo Guayabal
- Momento 3: Paseo Nuevo Guayabal
- Momento 4: Parques costado oriental (Ciudad Del Río)
- Momento 5: Metro + Parques del Río Medellín + Conexión MAMM

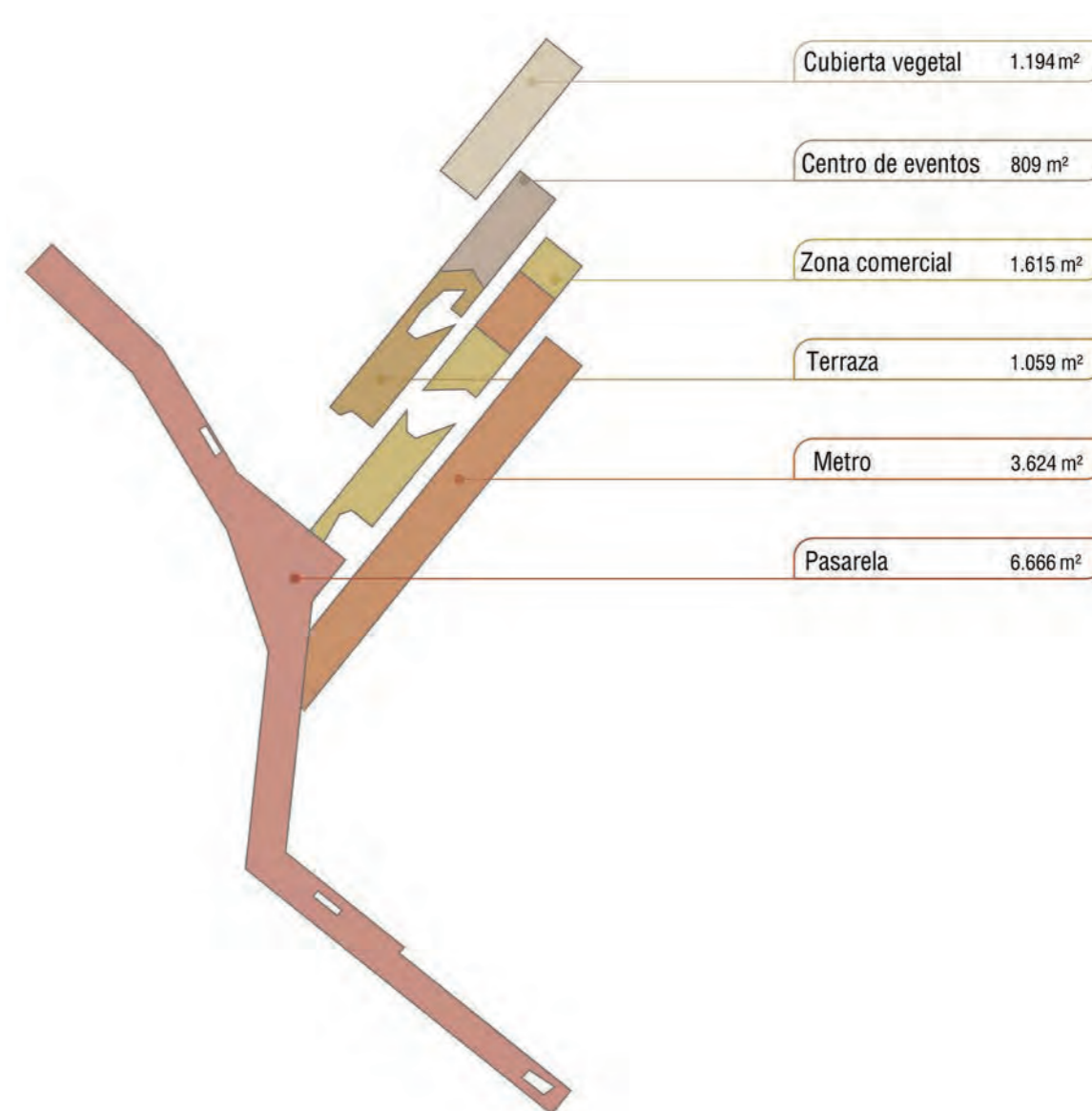
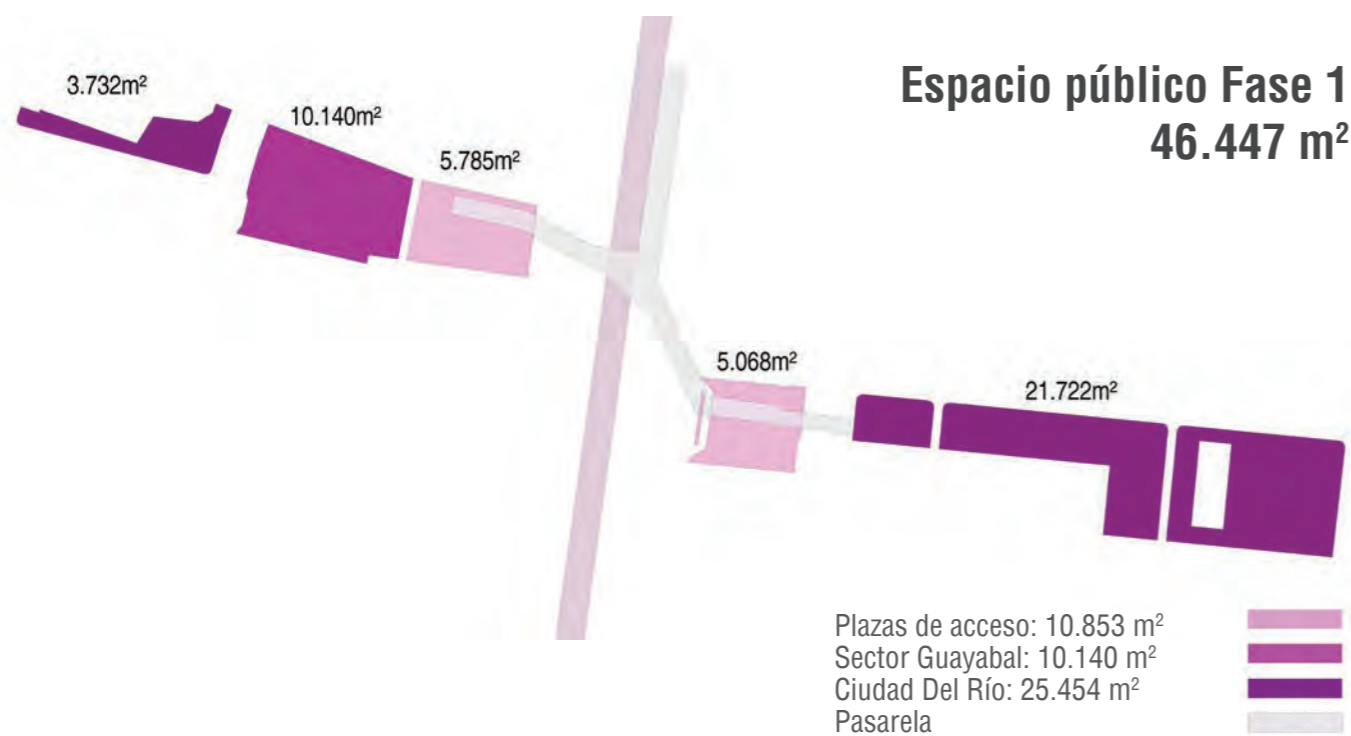


ÁREAS

Espacio público total 25 ha



Espacio público Fase 1 46.447 m²



▲ Áreas Parque Entre Orillas Fase 1
Pasarela
Fuente: urbam - EAFIT. 2014.

ESPACIO PÚBLICO

Espacio público existente 4,7 ha
Espacio público propuesto 12,3 ha
Área Zoológico 8 ha

ESPACIO PÚBLICO TOTAL: 25 ha
POBLACIÓN BENEFICIADA: 40.000 habitantes

ESPACIO PÚBLICO POR HABITANTE

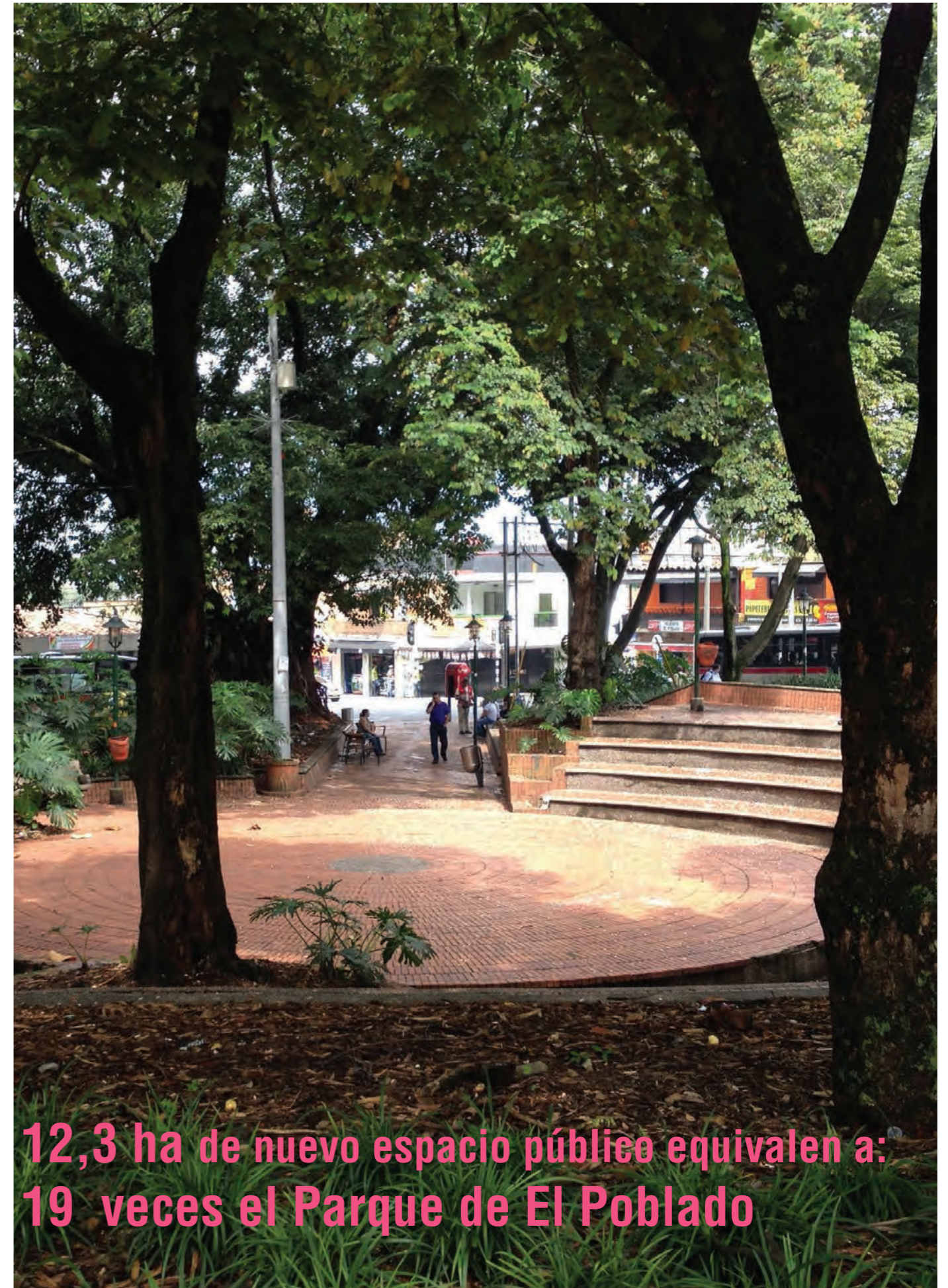
3,95 M/HAB **6.25 M²/HAB**

Existente ↗ Propuesto

8 barrios beneficiados inmediatos:

Santa Fe
Trinidad
Tenche
Barrio Antioquia
Campo Amor
Villa Carlota
Barrio Colombia
Manila

► Parque El Poblado. Medellín.
Fuente: <https://hibbettlablog.wordpress.com>



RECOMENDACIONES PARA LA GESTIÓN DEL PROYECTO

El Parque Entre Orillas se ha formulado como el proyecto catalizador de la transformación prevista para el sector del Nuevo Guayabal entre las orillas del río. No sólo se han dispuesto momentos y fases, no dependientes una de otras para su ejecución, sino que se propone que el mismo se pueda construir a partir de la sumatoria de esfuerzos públicos y privados. La fase siguiente del proceso es la que incorpora el proyecto a la agenda pública que se encuentra asociada al Macroproyecto Río Sur, el cual determinará la normativa urbanística y los

sistemas estructurantes para la renovación de las zonas industriales conservando las áreas de actividad económica con la posibilidad de incluir espacios de vivienda.

Vale la pena destacar que este documento plantea unas primeras recomendaciones y aproximaciones para la futura gestión del proyecto, el cual requerirá un estudio detallado que permita visualizar escenarios de gestión y las etapas para la realización de diseños en detalle, ejecución y posterior puesta en marcha y funcionamiento.

Componente (1)

Pasarela - 420 m

Parque Nivel 0 (desde Parques del Río Medellín hasta el Paseo Calle 20) - 730 m

Componente (2)

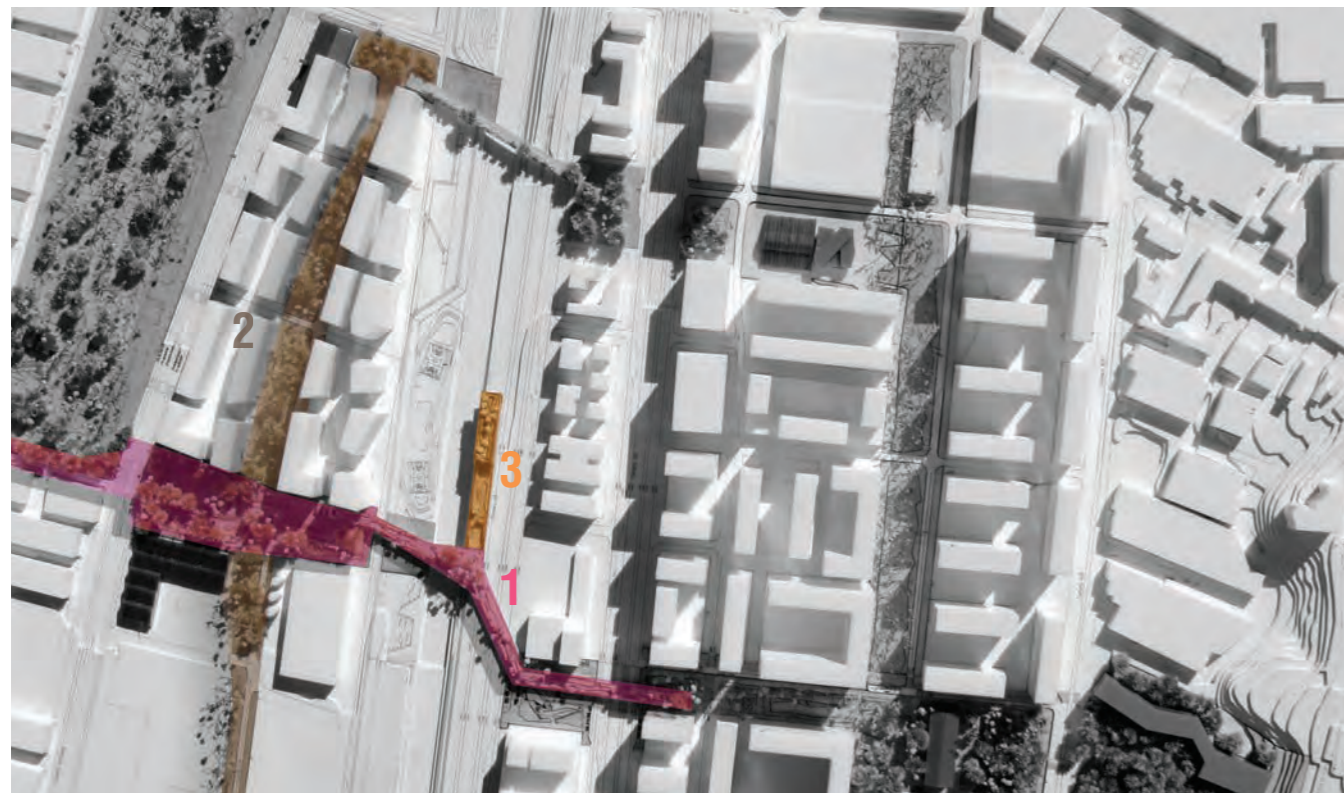
Paseo Nuevo Guayabal (desde la calle 30 y calle 10) - 600 m

Componente (3)

Estación + Cabezote de acceso (Nivel 0)

Comercio y servicios (Niveles 1 y 2)

▼ Maqueta de proyecto
Fuente: urbam - EAFIT. 2014.



Para la construcción

1. Los espacios públicos y equipamientos deberán estar soportados con obligaciones urbanísticas las cuales se determinarán desde el Macroproyecto Río Sur en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial (POT).
2. Aportes económicos vía impuestos de construcción para promotores de proyectos en el área de influencia.
3. Desarrollo de modelos de incentivos para aquellos proyectos que promuevan la creación de barrios sostenibles con un adecuado cuidado del medio ambiente.
4. Estudiar modelo de alianzas público-privadas (APP) para la construcción de la nueva estación del Metro.
5. Gestionar aportes públicos para el proyecto mediante la incorporación del mismo en el Plan de Desarrollo del siguiente Gobierno Municipal.
6. Gestionar apoyo del Gobierno Nacional incorporando el proyecto como un TOD (transit-oriented development), herramienta que promueve barrios verdes y sostenibles donde predomina la movilidad limpia.

Para la operación y administración

1. Incorporar espacios de actividad económica que permitan ingresos adicionales por la administración y aprovechamiento de áreas de uso público.
2. Involucrar el proyecto a los procesos de cooperación internacional que permitan la gestión de recursos para estudios y ejecución.
3. Retomar las lecciones aprendidas por la ciudad y por el Museo de Arte moderno MAMM en la operación y convivencia en sectores como Ciudad Del Río.

Para la convivencia

1. Creación de organizaciones amigas al Parque Entre Orillas para que sean “padrinos del parque” y aporten al mantenimiento y la administración del espacio público.
2. Realizar procesos participativos con los habitantes permanentes o temporales del sector para involucrar criterios de sostenibilidad social y sentido de pertenencia.

2 COMUNAS

**130 HECTÁREAS
DE INTERVENCIÓN**

CIRCUITO DE BICICLETAS CON 6 ESTACIONES

**12,3 HECTÁREAS
DE NUEVO ESPACIO PÚBLICO**

**8 BARRIOS BENEFICIADOS
DIRECTOS**

**6,25 M²
ESPACIO PÚBLICO X HABITANTE**

1 NUEVA ESTACIÓN DEL METRO

4

Conclusiones

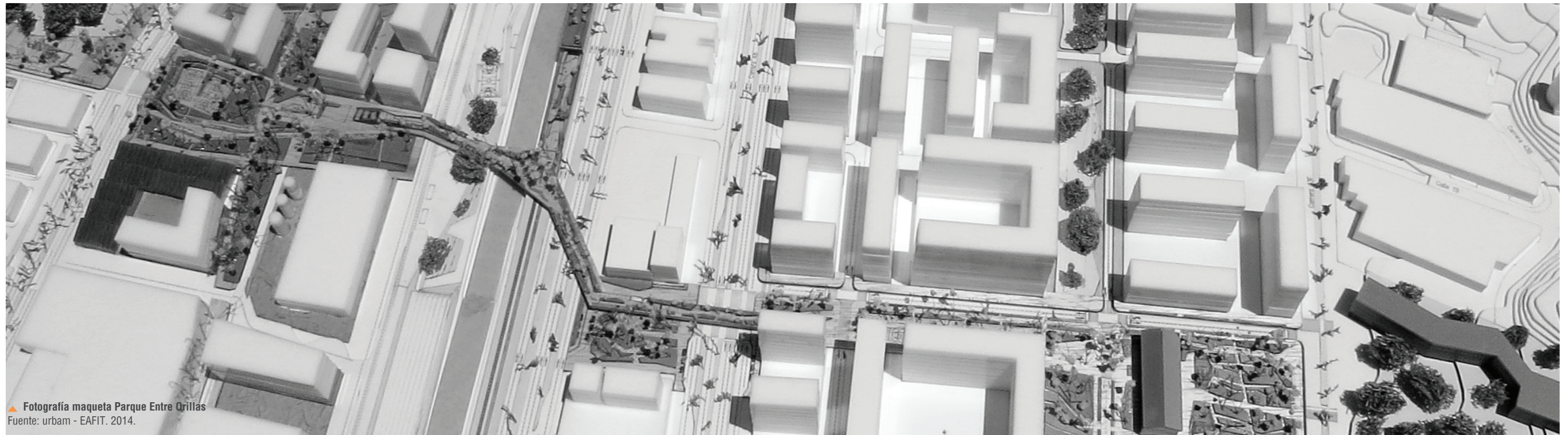
LOGROS Y RETOS



LOGROS

ENTRE ORILLAS:

- Promovió el desarrollo del río y los proyectos transversales de conexión entre ambas orillas, complementando las iniciativas públicas para el sector.
- Permitió que en un proyecto confluyeran los sectores públicos, privados y académicos para pensar y formular lo que serán los nuevos barrios de la zona sur de Medellín.
- Desarrolló un trabajo de construcción colectiva (talleres y visitas) con los directos aportantes del proyecto involucrando sus opiniones en la formulación del proyecto; esto permite la posterior socialización con las comunidades en el Macroproyecto Río Sur.
- Conformó un parque a modo de red / sistema articulado a otros proyectos y esfuerzos públicos y privados que están sucediendo de manera simultánea en el sector.
- Formuló un ejercicio de escala urbano - arquitectónica a partir de un Proyecto de Renovación Urbana que define criterios y precisa lo que a futuro serán los lineamientos normativos del Plan de Ordenamiento Territorial POT sobre el área de intervención del Macroproyecto Río Sur.
- Integra las dos orillas del río haciendo más cercanos y armónicos los nuevos proyectos de renovación urbana propuestos como Ciudad Del Río, Nuevo Guayabal y Villa Carlota con los barrios existentes, tendiendo puentes de integración social y urbanística.
- Trabajó en equipo con el Metro en una iniciativa que combina transporte limpio y desarrollo urbano (TOD)



▲ Fotografía maqueta Parque Entre Orillas
Fuente: urban - EAFIT. 2014.

RETOS

DESDE ENTRE ORILLAS SE DEBERÁ:

- Apoyar al Municipio de Medellín en la formulación y desarrollo del Macroproyecto Río Sur.
 - Impulsar esta iniciativa ante sectores públicos y privados.
- Formular nuevas transversalidades para la ciudad a modo de réplicas según las particularidades del sector.
 - Desarrollar en detalle los modelos de gestión que se precisen y afinen desde los tres sectores (público, privado y académico); además de los escenarios para la futura ejecución del proyecto.
- Promover modelos de sostenibilidad donde vecinos del sector y amigos del Parque Entre Orillas lideren la administración y cuidado del proyecto sin depender exclusivamente de la municipalidad.
- Articular las diferentes fases y momentos del proyecto a los desarrollos que empiezan a generarse sobre el sector, permitiendo la flexibilidad en todo su desarrollo.
- Formular con igual nivel de detalle los nuevos sistemas “entre orillas” que serán palanca de desarrollo en sectores con condiciones similares dentro de la zona sur de Medellín, zona en proceso de transformación.

5. BIBLIOGRAFÍA

- Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial: “Hacia una región de ciudades”, Acuerdo Metropolitano N.º 15 de 2006, Valle de Aburrá, Medellín, 2007.
- _____, Microzonificación y evaluación del riesgo sísmico del Valle de Aburrá, Medellín, Prográficas Ltda., 2007.
- Arenas, Juan José, Caminos en el aire: los puentes, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puentes, 2002.
- Botero, Fernando, Historia de la ciudad de Medellín, 1890-1950, Medellín, Editorial Universidad de Antioquia - Centro de Investigaciones Económicas (CIE), 1993.
- _____, Medellín 1890-1950: historia urbana y juego de intereses, Medellín, Editorial Universidad de Antioquia, 1996.
- David, Joshua y Robert Hammond, High Line. The Inside Story of New York City's Park in The Sky, Nueva York, Farrar Straus & Giroux, 2011.
- Friends of the High Line (ed.), Designing The High Line: Gansevoort to 30th St, Nueva York, Friends of the High Line, 2008.
- Howe C. A. et al., “Sustainable Water Management in the City of the Future. Findings from the SWITCH Project 2006 - 2011”, disponible en: http://www.sswm.info/sites/default/files/reference_attachments/HOWE%20ET%20AL%202011%20Sustainable%20Water%20Management%20in%20the%20City%20of%20the%20Future.pdf.
- Feifer, Lone, “786: Sustainability Indicators in Buildings. International Initiative for Sustainable Building 2010”, disponible en: <http://www.iisbe.org/system/files/private/786final%20-%20Sustainability%20Indicators%20in%20Buildings%2C%202011%20July.pdf>.
- Instituto Nacional de Vías, Código Colombiano de Diseño Sísmico de Puentes, Bogotá, Asociación Colombiana de Ingeniería Sísmica, 1995.
- Manterola, Javier, Puentes I: Apuntes para su diseño, cálculo y construcción, Madrid, Lerko Print, 2006.
- _____, Puentes II: Apuntes para su diseño, cálculo y construcción, Madrid: Lerko Print, 2006.
- Monsalve Ana María, “Redes ecológicas en la estructura urbana de la ciudad de Medellín” [Tesis de Grado. Magíster en Arquitectura del Paisaje. Universidad Católica de Chile], Santiago de Chile, 2009.
- Municipio de Medellín, Acuerdo N.º 46 de 2006 - Plan de Ordenamiento Territorial.
- _____, Acuerdo 023 de 2009, Plan Especial de Protección Patrimonial.
- _____, Plan de Manejo Ambiental Municipal. Recurso Agua, 2014.
- _____, Plan Especial de Protección Patrimonial, 2008.
- ONU-Hábitat – UN, Global Report on Human Settlements: Planning Sustainable Cities. UNHabitat (United Nations Human Settlements Programme). Urban Planning and Design Branch. Nairobi, Kenya, 2009.
- Penagos G., “El recurso hídrico, una riqueza que no es tratada como tal”, en: Área Metropolitana del Valle de Aburrá y Colegio Mayor de Antioquia, Documento Técnico de Base para la formulación de una Política de Construcción Sostenible para el Valle de Aburrá, 2010.
- República de Colombia, Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, Resolución 1045 de 2003 [por la cual se reglamentan los Planes de Gestión Integral de Residuos Sólidos], Diario Oficial 45329, 2003.
- República de Colombia, Ley 373 de 1997 [por la cual se crea el Programa de Ahorro y uso eficiente del Agua], Diario Oficial 43058, 1997.
- Sociedad Antioqueña de Ornitología, Aves del Valle de Aburrá, Medellín, Colina, 2010.
- Tonias, Demetrios y Jim J. Zhao, Bridge Engineering: Design, Rehabilitation and Maintenance of Modern Highway Bridges, Nueva York, Mc Graw Hill, 2007.
- Trujillo Orozco, José Eusebio, Diseño de puentes, Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 1990.
- Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, Cornare, Corantioquia y Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca del Río Aburrá, 2007.
- urbam, Área Metropolitana del Valle de Aburrá y Municipio de Medellín, BIO 2030, Plan Director Medellín -Valle de Aburrá, 2011.
- urbam, Grupo Argos, Proyecto de Renovación Urbana (PRU) Nuevo Guayabal, Medellín, 2013.
- Fuentes iconografía: www.thenounproject.com

Lideran



Proantioquia



Empresas Socias del Proyecto



Apoyo Institucional



Agradecimientos



6. AGRADECIMIENTOS

A todas las empresas aportantes y padrinos del proyecto por involucrarse en el desarrollo de la ciudad: Grupo Argos, Grupo Nutresa, Grupo Bancolombia, Grupo Sura, Cementos Argos, Ciudad Del Río, Crystal S.A., Smurfit Kappa Cartón de Colombia, Grupo <a>, Congregación Mariana, Socoda, Coltabaco, Amtex S.A. y TCC.

A las instituciones que apoyaron permanentemente el proyecto: la Alcaldía de Medellín a través del departamento Administrativo de Planeación, la Empresa de Desarrollo Urbano EDU y el Metro de Medellín.

A las empresas y entidades participantes en los talleres de avance por su colaboración: la Sociedad de Mejoras Públicas, el equipo de diseño de la Universidad Nacional de Colombia, el Museo de Arte Moderno (MAMM), Latitud Taller de Arquitectura y Ciudad, AIA y Valores Simesa S.A.

A Luis Fernando Arbeláez por dar luz al Camino del Puente y por sus valiosos aportes.

A la Biblioteca Pública Piloto de Medellín para América Latina por el acceso a su archivo fotográfico.

