

## ACUERDO METROPOLITANO No. 22 (Octubre 24 de 2013)

Por medio del cual se declara como Hecho Metropolitano el Proyecto Parque del Río Medellín

### LA JUNTA METROPOLITANA DEL VALLE DEL ABURRÁ

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en las Leyes 99 de 1993, 1450 de 2011, 1625 de 2013 y

#### CONSIDERANDO

1. Que la Constitución Política establece la obligación del Estado y las personas, de proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación (artículo 8º); la función ecológica de la propiedad y la supremacía del interés público sobre el particular (artículo 58), el derecho a gozar de un ambiente sano (artículo 79), así como el deber por parte del Estado de proteger la diversidad e integridad del ambiente, planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución, y prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental (artículo 80).
2. Que el artículo 319 de la Constitución Política, desarrollado por el artículo 6º de la Ley 1625 de 2013, otorga a las Áreas Metropolitanas la competencia para "a) programar y coordinar el desarrollo armónico, integrado y sustentable de los municipios que la conforman; (...); c) Ejecutar obras de infraestructura vial y desarrollar proyectos de interés social del área metropolitana; d) Establecer en consonancia con lo que dispongan las normas sobre ordenamiento territorial, las directrices y orientaciones específicas para el ordenamiento del territorio de los municipios que la integran, con el fin de promover y facilitar la armonización de sus Planes de Ordenamiento Territorial".
3. Que la Constitución Política establece la obligación del Estado y las personas, de proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación (artículo 8º); la función ecológica de la propiedad y la supremacía del interés público sobre el particular (artículo 58), el derecho a gozar de un ambiente sano (artículo 79), así como el deber por parte del Estado de proteger la diversidad e integridad del ambiente, planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución, y prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental (artículo 80).
4. Que el Artículo 2º de la Ley 1625 de 2013 define como objeto de las Áreas Metropolitanas "(...) la programación y coordinación de su desarrollo sustentable, desarrollo humano, ordenamiento territorial y racional prestación de servicios públicos requieren una administración coordinada".



PURA VIDA



Acuerdo Metropolitano No 22 de 2013

5. Que mediante el Acuerdo Metropolitano No. 021 de octubre 30 de 1995 la Junta Metropolitana declaró como Hecho Metropolitano el Río Medellín - Aburrá, en su recorrido por el Valle de Aburrá, desde su nacimiento en el Municipio de Caldas hasta el norte del Municipio de Barbosa.
6. Que a través del Acuerdo Metropolitano No. 15 de septiembre 27 de 2006 la entidad adoptó las normas obligatoriamente generales en materia de planeación y gestión del suelo, denominadas Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial –DMOT, en el que se define el corredor metropolitano del Río Medellín- Aburrá como el elemento articulador y estructurante del modelo de ocupación metropolitano.
7. Que el artículo 14 del Acuerdo Metropolitano No. 15 de septiembre 27 de 2006 establece los lineamientos ambientales y las acciones estratégicas para el ordenamiento territorial del Valle de Aburrá, siendo ellos: 1) Conservación de la base natural sostenible, 2) Construcción de una metrópoli urbana sostenible, y 3) Construcción de una metrópoli regional sostenible.
8. Que el Acuerdo Metropolitano No. 15 de 2006 determina en su artículo 19 los Hechos Metropolitanos referidos a la base natural, los cuales hacen referencia, entre otros, a la revaloración del Río Medellín – Aburrá como estructurante fundamental del territorio.
9. Que mediante el Acuerdo Metropolitano No. 40 del 28 de noviembre de 2007 se adoptó el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano 2008 – 2020 “*Metrópolis – Hacia la integración regional sostenible*”, consagra como sus principios el desarrollo con equidad, la pluralidad y la sostenibilidad económica, social, físico – espacial, ambiental y político – institucional.
10. Que entre los Proyectos Estratégicos Metropolitanos adoptados en el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano se cuentan “*Ordenamiento espacial y accesibilidad*”, cuyo objeto consiste en “*Implementar el modelo de ocupación del territorio bajo criterios de región de ciudades*” y “*Gobierno metropolitano y alianza regional*”, cuyo objetivo es “*Fortalecer el gobierno metropolitano mediante la consolidación de instrumentos legales y políticos que permitan ejercer la autoridad metropolitana, favoreciendo la participación en alianzas regionales y la gobernabilidad territorial*”.
11. Que las Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial fueron complementadas y desarrolladas a través del Acuerdo Metropolitano No. 13 del 28 de octubre de 2011, con la adopción de los Sistemas Estructurantes de Ocupación del Territorio, siendo ellos: a) El sistema de medio ambiente, paisaje y espacio público y b) El sistema de movilidad y transporte.
12. Que así mismo, el Acuerdo Metropolitano No. 13 de 2011 adoptó los escenarios territoriales estratégicos, siendo ellos río y ladera, para cada uno de los cuales se definen lineamientos, objetivos y estrategias.

Acuerdo Metropolitano No 22 de 2013

13. Que el Plan de Gestión PURA VIDA 2012 – 2015 del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, adoptado mediante el Acuerdo Metropolitano No. 12 de Junio 29 de 2012 de 2012, establece, entre sus líneas estratégicas, 1: El Río Medellín y Sus Afluentes y 2: Movilidad e Infraestructura Sostenible.
14. Que se viene estructurando por parte de diversos actores, entre ellos el Municipio de Medellín, el proyecto Parque del Río Medellín, el cual tiene como objeto “*Transformar el Río Medellín en el eje ambiental y de espacio público de la región y la ciudad, optimizando su actual función como eje principal de movilidad, potencializándolo en el elemento estructurador e integrador de los diferentes sistemas del territorio y escenario central para el encuentro y disfrute de los ciudadanos*”.
15. Que el proyecto Parque del Río Medellín tiene como sus componentes “**Ambiental:** Armonizar las relaciones entre el Río y sus afluentes, la fauna, la flora y las especies arbóreas y demás componentes ambientales del proyecto. **Urbano-arquitectónico:** Integrar el urbanismo, el espacio público y el paisajismo del Parque y sus conectividades, enmarcada dentro de los procesos de renovación urbana de la ciudad. **Social:** Fortalecer las relaciones socioculturales que se tejen entre la población y el Parque del Río Medellín. **Movilidad:** Mejorar tanto la movilidad longitudinal como la transversal de vehículos, peatones y bicicletas”.
16. Que el proyecto Parque del Río Medellín se encuentra ubicado en el Departamento de Antioquia, Área Metropolitana del Valle de Aburrá, en el Corredor del Río Medellín - Aburrá, desde el Ancón Sur hasta la Estación Niquía del Metro de Medellín y fue dividido en tres sectores principales Sur, Medio, Norte. El proyecto se emplaza en jurisdicción de los municipios de La Estrella, Sabaneta, Itagüí, Envigado, Medellín y Bello, con una longitud de 28.1 kilómetros y un área total de 423 hectáreas.
17. Que el artículo 10 de la Ley 1625 de 2013 dispone con respecto a los hechos metropolitanos que éstos se constituyen por fenómenos económicos, sociales, tecnológicos, ambientales, físicos, culturales, territoriales, políticos o administrativos, que afecten o impacten simultáneamente a dos o más de los municipios que conforman el Área Metropolitana.
18. Que conforme a los criterios para la determinación de los hechos metropolitanos previstos en el artículo 11 de la 1625 de 2013, el proyecto Parque del Río Medellín debe ser declarado Hecho Metropolitano, atendiendo los criterios de alcance territorial, capacidad financiera, capacidad técnica, organización político – administrativa e impacto social.
19. Que en concordancia con el literal g), numeral 5º del Artículo 20 de la Ley 1625 de 2013, es una atribución básica de la Junta Metropolitana en materia de planificación del desarrollo armónico, integral y sustentable del territorio “1. Declarar los Hechos Metropolitanos de conformidad con lo expuesto en la presente ley”.
20. Que teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, la Junta Metropolitana del Área Metropolitana del Valle de Aburrá considera pertinente declarar el proyecto



Acuerdo Metropolitano No 22 de 2013

Parque del Río Medellín como Hecho Metropolitano, atendiendo de manera especial su alcance territorial, por cuanto comprende los municipios de La Estrella, Sabaneta, Itagüí, Envigado, Medellín y Bello.

21. Que acorde con lo expuesto, la Junta Metropolitana del Valle de Aburrá,

### ACUERDA

**ARTÍCULO PRIMERO:** Declarar como Hecho Metropolitano el proyecto Parque del Río Medellín, ubicado en el Corredor del Río Medellín- Aburrá, desde Ancón Sur hasta la Estación Niquía del Metro de Medellín, jurisdicción de los municipios de La Estrella, Sabaneta, Itagüí, Envigado, Medellín y Bello, con una longitud de 28.1 kilómetros y un área total de 423 hectáreas.

**PARÁGRAFO:** Hacen parte integral del presente Acuerdo el plano denominado Sectorización del Proyecto y el Documento Técnico de Soporte, elaborados por la Empresa de Desarrollo Urbano –EDU y la Alcaldía Municipal de Medellín.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 65 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se dispone publicar el presente Acuerdo en la Gaceta Oficial del Municipio de Medellín y la página web del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

**ARTÍCULO TERCERO:** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Este acuerdo fue debatido y aprobado en la reunión de la Junta Metropolitana del día veinticuatro (24) de octubre de 2013, según consta en el Acta respectiva.

Dado en Medellín, a los 24 días del mes de octubre de 2013.

**PUBLIQUESE Y CÚMPLASE**

**ANIBAL GAVIRIA CORREA**  
Presidente  
Alcalde Metropolitano

**CARLOS MARIO MONTOYA SERNA**  
Secretario  
Director Área Metropolitana

## PARQUE DEL RÍO MEDELLÍN

Medellín ha tenido un vertiginoso crecimiento. En los últimos sesenta años pasó de tener 90,000 a 2'500,000 habitantes. La ciudad se encuentra ahora en un proceso de consolidación, el cual involucra los retos derivados de su conurbación con municipios vecinos que hacen parte del Valle de Aburrá.

Hoy en día, Medellín es ejemplo del potencial de una ciudad que logra renovar su base productiva, fortalecer sus tejidos sociales y regenerar sus espacios y sistemas urbanos. En la estrecha articulación de estos componentes reside la verdadera innovación.

El urbanismo, la manera como se incide en la configuración de la ciudad con sus espacios y equipamientos públicos, así como su apropiación por la ciudadanía, ha sido un factor fundamental en los procesos que están transformando a Medellín. “Escuela es todo lo que hay bajo el sol”: la relación de los habitantes con su ciudad, con lo público, es la base de la construcción de ciudadanía. Esta es la síntesis de nuestro concepto del urbanismo cívico-pedagógico. Todos los proyectos estratégicos de Medellín tienen ese sentido, trascienden su funcionalidad.

### El Río Medellín

El desarrollo urbano impactó de manera muy negativa al Río Medellín, la espina dorsal del Valle de Aburrá. Degradada la calidad de sus aguas, un discutible enfoque predominante en el siglo pasado llevó a la “rectificación” de su sinuoso cauce y a su confinamiento entre muros de concreto. El Río Medellín se tornó en el eje del sistema de movilidad del Valle de Aburrá. Las autopistas urbanas implantadas en sus márgenes, junto con la línea del Metro, constituyen una efectiva barrera que restringe el acceso de los habitantes de Medellín a las estrechas franjas remanentes de espacio público.

Así, el ciudadano ha perdido la relación con su río, el cual, sin embargo, permanece en el corazón y la memoria colectiva, que mantiene vivo el deseo de reencontrarlo. Importantes eventos de la ciudad, como la iluminación navideña y el desfile de silleteros, se llevan a cabo en su entorno, para lo cual se requiere suspender el tráfico en las autopistas adyacentes.



Se han emprendido ya acciones para recuperar tanto al río Medellín como a la red de quebradas afluentes que descienden de las laderas, componentes todos de un mismo sistema. La Alcaldía de Medellín y entidades como el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, la Empresa de Desarrollo Urbano y las Empresas Públicas de Medellín, por ejemplo, han diseñado y están ejecutando importantes proyectos en ese sentido.

### **El Parque del Río Medellín**

El Parque del Río Medellín es un proyecto estratégico de transformación urbana que convertirá al río en el eje ambiental y de espacio público de la ciudad y su región. Optimizando su actual función como eje principal de movilidad, el río deberá ser el elemento estructurador e integrador de los diferentes sistemas del territorio y escenario central para el encuentro ciudadano.

Así, el Río retomará significados y funciones primordiales para los habitantes de Medellín y el territorio que ocupan. El Parque del Río Medellín organizará y potenciará los procesos de transformación urbana que son necesarios para que Medellín crezca sin expandirse, política que es el fundamento del proceso en marcha de revisión del POT.

El Proyecto debe entonces encontrar un delicado balance entre múltiples exigencias, en apariencia contradictorias.

La funcionalidad del eje vial regional y arterial urbano debe ser no solo mantenida sino mejorada. Es la columna vertebral de la movilidad en el Valle de Aburrá y por lo tanto de la competitividad de Medellín. La recuperación de valores ambientales debe ser compatible con las funciones propuestas de espacio público, de ágora ciudadana. El Río mismo tiene unas características desafiantes, por su caudal y las variaciones que este tiene.

El Parque del Río Medellín es un proyecto que obviamente supera a una administración municipal. Pero es necesario definir y materializar acciones a corto y mediano plazo que garanticen la viabilidad de su realización y lo tornen en un proceso irreversible.

Aníbal Gaviria Correa

Alcalde de Medellín

## **1. Generalidades**

El proyecto “Parque Río Medellín” pretende obtener una solución que integre el río con la ciudad metropolitana, favoreciendo la creación de espacio público asociado a la reorganización de la movilidad sobre las márgenes del mismo.

El área de intervención está definida en función de los sistemas de movilidad existentes y del retiro hídrico determinado para ambas márgenes. El ámbito propuesto incluye los retiros de 60 metros a cada costado con ampliaciones en algunos sectores que integran zonas verdes residuales de los intercambios viales, de las áreas urbanizadas o el empalme de los sistemas naturales próximos al río.

Esta será el área específica de intervención y en la cual las propuestas deberán conjugar el manejo de los sistemas de movilidad, la conectividad peatonal, la continuidad de la ciudad hasta el río, la producción de nuevo espacio público y en fin la creación de un nuevo paisaje.

Este proyecto representa un momento histórico para el urbanismo de esta región, porque finalmente se hace realidad la idea siempre presente de recuperar el río como parte del sistema de espacio público efectivo del Área Metropolitana.

## **2. Objetivo General**

Convertir al Río Medellín/Aburrá en el eje ambiental y de espacio público de la región y la ciudad, de manera tal que, optimizando su actual función como eje principal de movilidad, se transforme en el elemento estructurador e integrador de los diferentes sistemas del territorio y escenario central para el encuentro ciudadano. Así, el río retomará significados y funciones para los habitantes de la Región y el territorio que ocupan, y al mismo tiempo organizará y potenciará los procesos de transformación y densificación urbana.

## **3. Objetivos específicos**

### **Recuperación de la relación ciudad - río**

- Relaciona al ciudadano con el río
- Genera espacios y actividades asociadas al agua

### **Integración Urbana**

- Relaciona actividades oriente – occidente de la ciudad
- Relaciona actividades norte – sur
- Soporta flujos peatonales transversales y longitudinales
- Soporta modos de transporte alternativos

### **Generación de Espacio Público**

- Provee zonas verdes para recreación activa y pasiva
- Provee espacios para el encuentro ciudadano

### **Estructuración de Sistemas Urbanos**

- Estructura ecológica
- Espacio público
- Movilidad
- Redes de infraestructura

### **Potenciación de Procesos Urbanos**

- Redesarrollo – Renovación Urbana
- Transformación de actividades – usos
- Densificación

### **Inclusión de elementos simbólicos y significativos**

- Hitos Urbanos
- Espacios Significativos
- Elementos Simbólicos

### **Conformación de una Unidad de Paisaje**

- Río como elemento organizador del paisaje
- Vinculación de los cerros tutelares con el río (Cerro Nutibara – Cerro Volador)

### **Recuperación del Eje Ambiental del Valle de Aburrá**

- Conectividad
- Biodiversidad



#### **Enlace de Elementos de la Estructura Ecológica**

- Sistema hídrico
- Corredores ecológicos

#### **Mantener y potenciar la capacidad de las vías**

- Regional
- Urbana

#### **Mitigar los conflictos entre tráficos**

- Motorizado
- Vehicular
- Sobre rieles
- No Motorizado
- Peatonal
- Bicicleta

#### **Integración**

- Integración de barrios
- Creación de escenarios para eventos significativos

#### **Inclusión**

- Superación de barreras entre grupos de la ciudad
- Escenarios de encuentro
- Soporte de Recreación e Interacción Social
- Creación de escenarios para actividades recreativas
- Valoración del Río y su Historia
- Elementos históricos

### **4. Componentes del Proyecto**

#### **Movilidad**

El proyecto Parque Río Medellín ha sido concebido con una fuerte vocación hacia el espacio público para el ocio, el esparcimiento y la integración social acompañado por un



componente que busca la mejora de la movilidad de corredor, que por sus características históricas, geográficas y de jerarquía en el sistema vial existente, debe entenderse y tratarse como el elemento neurálgico en la conexión de miles de viajes que se llevan a cabo en el área metropolitana y que integran el valle de Aburrá con el país.

Los diseños deben satisfacer las necesidades de movilidad tanto para los desplazamientos longitudinales (en sentido Norte – Sur y viceversa), de larga distancia y los de carácter más urbano, como aquellos transversales que sirven de conexión para los viajes entre el costado oriental y occidental del río.

El proyecto en su componente de movilidad se basa en el planteamiento de un corredor que cuenta con cuatro partes, un corredor tranviario adyacente al Río Medellín, una Vía Travesía que es la vía rápida del sistema (VT), una Vía Arteria (VA) ubicada entre la VT y la zona urbanizada y una conexión intermitente en Vías de Servicio (VS). Esto da una sección que en el costado occidental será ordenado así: Ciudad-VS-VA-VT-Río, y en el costado oriental será: Río-VT-VA-VS-Ciudad (en algunos tramos a esta sección se deberá sumar el Metro o la faja del antiguo tren).

### **Ambiental**

El diseño para la intervención del Parque Río Medellín, debe orientarse hacia el desarrollo sostenible y el manejo protector de los recursos naturales y el ambiente. Se debe potenciar la integración del sistema natural del río Medellín/Aburrá con sus afluentes y las áreas verdes asociadas y a través de estas con el Cinturón Verde Metropolitano y el Jardín Circunvalar de Medellín.

### **Social**

El río Medellín/Aburrá ha sido un referente importante de ciudad<sup>15</sup>, sus significados sociales y las formas de habitarlo han variado significativamente a lo largo de los años, sobre todo en la consolidación de la ciudad moderna después de mitad del XX donde se interviene el río con los procesos de rectificación y la generación de vías rápidas a ambos costados, lo que representa una barrera para el relacionamiento de la ciudad con el río. (Ver Anexo 1 Reseñas históricas, Documento de Introducción histórica a la ciudad de Medellín).

El nuevo parque, será base fundamental para la evolución de la sociedad metropolitana, como espacio de convivencia, inclusión social y cultura urbana, inspirador de nuevas formas de habitar.

El río Medellín/Aburrá es el eje natural que divide la ciudad de Medellín en dos grandes zonas, la vertiente oriental y occidental con características geológicas, topográficas y geomorfológicas diferentes que incidieron en los procesos de asentamiento de la población, en sus relaciones y dinámicas con el territorio y en los procesos de identidad.

### **Urbano Arquitectónico y de ingeniería**

Se refieren al grado en que la propuesta logra integrar al río con las actividades urbanas de la ciudad, así como a los tejidos y sistemas urbanos del oriente y occidente entre sí; la calidad del espacio público que genera, con su significación como referente urbano, generación de hitos y valoración de elementos históricos; a la forma como se propone el tratamiento de estructuras existentes, con el fin de mejorar su calidad visual y disminuir sus impactos; a la capacidad de inducir acciones complementarias de transformación urbana en el entorno del proyecto, tanto públicas y privadas.

### **5. Mecanismo Contractual**

El proyecto en cuestión se denomina contractualmente como Parque Vial del Río, sin embargo, debido al proceso de estructuración que se ha llevado a cabo, se conoce actualmente como “Parque del Río Medellín”.

Este proyecto se está desarrollando mediante el CONTRATO INTERADMINISTRATIVO: 4600043683 del 2012, para la estructuración técnica, legal y financiera y los estudios y diseños para el proyecto Parque Vial del Río.

Donde el contratante es el municipio de Medellín representado por el Departamento Administrativo de Planeación DAP, y el contratista es la Empresa de Desarrollo Urbano EDU.

Este contrato inició en Noviembre 8 de 2012 con un plazo de 8 meses y valor de \$18 mil millones de pesos, inicialmente; sin embargo debido a la importancia de una mayor gestión social y de participación ciudadana se acaba de firmar un Otrosí de ampliación en tiempo y adición de recursos, así pues el contrato irá hasta Junio 7 de 2014 y tendrá un valor total de \$25.509 millones de pesos.

## 6. Localización del proyecto

El proyecto se encuentra ubicado en el Departamento de Antioquia, Área Metropolitana del Valle de Aburrá, en el Corredor del Río Medellín, desde Ancón Sur hasta la Estación Madera del Metro de Medellín. Y fue dividido en tres sectores principales Sur, Medio, Norte. Considerando un ámbito de intervención total de 423 Ha y 28.1 km.

## 7. Sectorización y definición del ámbito de intervención

El área de intervención está definida en función de los sistemas de movilidad existentes y del retiro hídrico determinado para ambas márgenes. El ámbito propuesto incluye los retiros de 60 metros a cada costado con ampliaciones en algunos sectores que integran zonas verdes residuales de los intercambios viales, de las áreas urbanizadas o el empalme de los sistemas naturales próximos al río.

Esta será el área específica de intervención y en la cual las propuestas deberán conjugar el manejo de los sistemas de movilidad, la conectividad peatonal, la continuidad de la ciudad hasta el río, la producción de nuevo espacio público y en fin la creación de un nuevo paisaje.

Paralelo se elaboraron estimaciones de las áreas según usos del suelo y su posible grado de transformación y se desagregaron del área total estimada. Se hicieron cálculos aproximados de las ocupaciones de infraestructuras y otros elementos urbanos que luego se constataron haciendo mediciones de áreas sobre los planos de la ciudad. Estas mediciones se elaboraron para estimar un nivel tentativo de intervención discriminado por área.

Estos elementos son:

- Equipamientos existentes
- La vía férrea
- El sistema metro
- Vías existentes
- El río

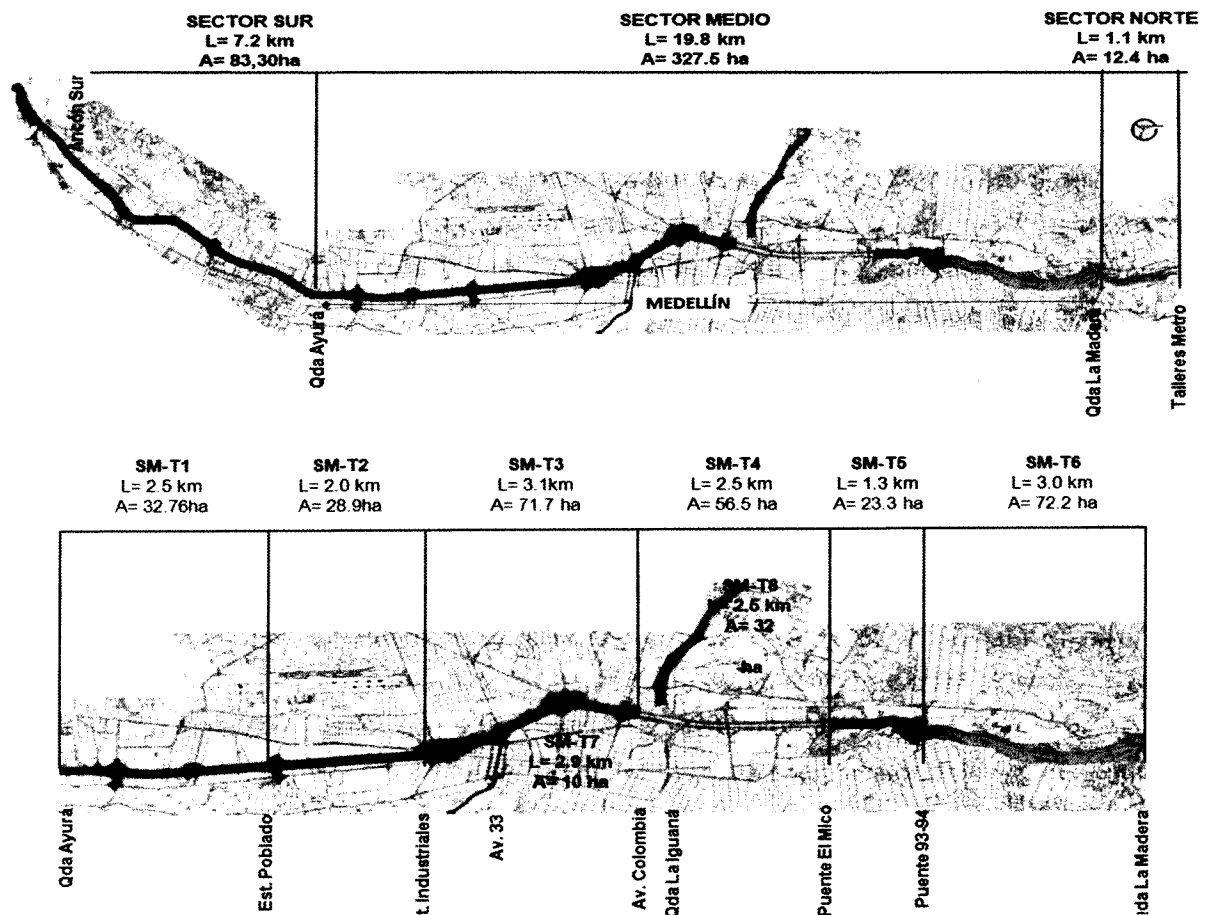
Estas estimaciones de **equipamientos, vía férrea y metro** se descontaron del ámbito de intervención

**Ámbito General Metropolitano**

El ámbito general incluye las áreas públicas disponibles a lo largo del río Medellín desde el puente de la variante de Caldas en la calle 80 sur, hasta los talleres del metro en el municipio de Bello cerca de la calle 31 en tal municipio. Comprende una longitud aproximada de 26 Kilómetros.

Este ámbito se sectorizó de la siguiente manera:

- Sector Sur, entre puente el puente de la variante de Caldas en la calle 80 sur, hasta la desembocadura de la quebrada Zúñiga.
- Sector Medio, entre la quebrada Zúñiga y la quebrada La Madera al norte del municipio de Medellín.
- Sector Norte, entre la quebrada La Madera y los talleres del Metro cerca a la calle 31 en Bello.



Sectores	Tramos	Longitud	Hectáreas	%
MEDIO	TRAMO 1	2,5	32,7	77,4%
	TRAMO 2	2,0	28,9	
	TRAMO 3	3,1	71,7	
	TRAMO 4	2,5	56,5	
	TRAMO 5	1,3	23,3	
	TRAMO 6	3,0	72,2	
	TRAMO 7	2,9	10	
	TRAMO 8	2,5	32	
	SUBTOTAL SECTOR MEDIO	19,8	327,5	
<b>TOTALES</b>		<b>28,1</b>	<b>422,9</b>	<b>100,0%</b>

El área de intervención está definida en función de los sistemas de movilidad existentes y del retiro hídrico determinado para ambas márgenes. El ámbito propuesto incluye los retiros de 60 metros a cada costado con ampliaciones en algunos sectores que integran zonas verdes residuales de los intercambios viales, de las áreas urbanizadas o el empalme de los sistemas naturales próximos al río.

Esta será el área específica de intervención y en la cual las propuestas deberán conjugar el manejo de los sistemas de movilidad, la conectividad peatonal, la continuidad de la ciudad hasta el río, la producción de nuevo espacio público y en fin la creación de un nuevo paisaje.

Paralelo se elaboraron estimaciones de las áreas según usos del suelo y su posible grado de transformación y se desagregaron del área total estimada. Se hicieron cálculos aproximados de las ocupaciones de infraestructuras y otros elementos urbanos que luego se constataron haciendo mediciones de áreas sobre los planos de la ciudad. Estas mediciones se elaboraron para estimar un nivel tentativo de intervención discriminado por área.

Estos elementos son:

- Equipamientos existentes

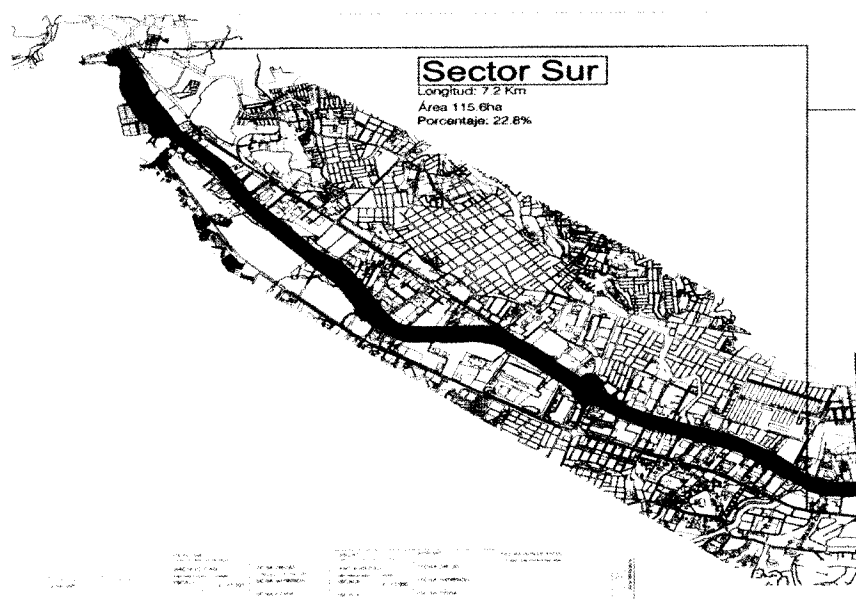
- La vía férrea
- El sistema metro
- Vías existentes
- El río

Estas estimaciones de **equipamientos, vía férrea y metro** se descontaron del ámbito de intervención

### Sector Sur

Incluye áreas dentro de la jurisdicción de los municipios de Caldas, La Estrella, Itagüí, Sabaneta y Envigado. Comprende el área inmediata al río entre el puente de la variante de Caldas y la quebrada Zúñiga, en los límites de Envigado y Medellín, respectivamente.

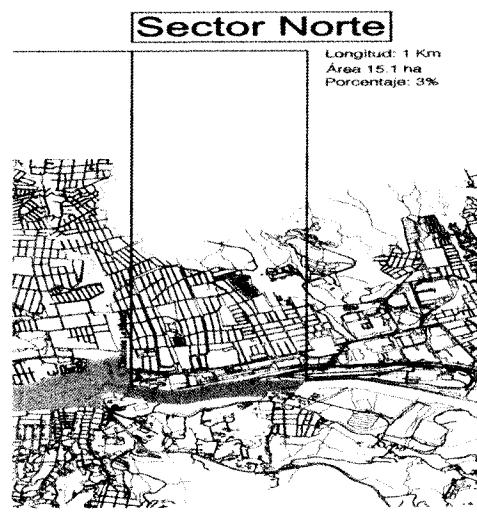
El proyecto de Centralidades Metropolitanas liderado por el Área Metropolitana contempla en esta área el desarrollo futuro de la Centralidad Sur, la cual ya dispone de un diseño general (ver el anexo respectivo) y deberá ser incorporado como determinante para el esquema básico.



Sector Sur

### Sector Norte

Con una longitud aproximada de un kilómetro y un área de alrededor de 15 hectáreas, este sector es el más pequeño de todos. Se encuentra entre la quebrada La Madera y el extremo norte del puente de la conexión vial Aburrá Norte, en el municipio de Bello. Al norte de este punto no se ha definido aún la configuración del sistema vial regional y por lo tanto se decidió no incorporar áreas adicionales en el ámbito geográfico objeto del concurso.



**Sector Norte**

## **8. Desarrollo**

El proyecto ha puesto en varios procesos: el primero corresponde a la estructuración técnica, legal y financiera, llevada a cabo por un equipo de profesionales que conforman la gerencia, el técnico, de comunicaciones y social.

El segundo proceso está enmarcado con el lanzamiento de un concurso público internacional a dos rondas de urbanismo, paisajismo y arquitectura para los diseños del parque del río Medellín; el cual marcó un hito histórico para la arquitectura Colombiana, rompiendo los record de participación, con 57 propuestas de 13 países diferentes, y para la antioqueña, debido a que los 4 equipos que fueron seleccionados para la segunda ronda estaban en su mayoría conformados por arquitectos antioqueños. Para la realización de



este concurso se convocó a la máxima organización gremial de la arquitectura en Colombia, la Sociedad Colombiana de Arquitectos

El concurso PARQUE RIO MEDELLÍN se propone a dos rondas con las siguientes características:

**Primera ronda (422.9 ha):** consiste en formular las ideas urbanísticas, paisajísticas y arquitectónicas para las áreas a lo largo del Río Medellín/Aburrá dentro del Valle de Aburrá entre el inicio de la variante hacia el municipio de Caldas en el sur y el extremo norte del puente en el inicio de la concesión Bello – Hatillo en el municipio de Bello (a la altura de los talleres del Metro de Medellín).

La propuesta urbana para este territorio implica pensar en la solución de la integración de las áreas de borde de agua con el río, para conseguir una organización de la movilidad principal del valle y un sistema integrado de espacio público que revalorice el río como el eje estructurante del sistema ecológico (Estas ideas no comprometen en ningún caso la autonomía de cada uno de los municipios del valle de Aburrá y sus autoridades. Se plantea exclusivamente en consideración a las características generales de la cuenca del río Medellín).

**Segunda ronda (327.5 ha):** consiste en formular el anteproyecto para el tramo medio del río Medellín/Aburrá en su paso por el Valle de Aburrá. Este es el sector que corresponde al municipio de Medellín y está dividido en ocho tramos, seis de ellos a lo largo del eje del río y dos laterales sobre los ejes viales de acceso a la ciudad (oriente y occidente).

Este concurso interviene en la escala metropolitana y municipal, debido a que el río Medellín/Aburrá estructura el Valle de Aburrá en su totalidad. Los municipios del valle conforman el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y el municipio de Medellín es el de mayor tamaño de esta organización territorial.

En los últimos sesenta años se ha venido fortaleciendo el corredor del río como eje estructurante de la movilidad metropolitana, dejando inexplorado su potencial como eje público y ambiental y corazón de la metrópoli. Con el fin de revertir esta situación el modelo de ciudad metropolitana definido por las Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial y validado por el plan BIO2030.

Este miércoles 30 de octubre en la Fundación ferrocarril de Antioquia, conoceremos la firma ganadora, quien podrá suscribir un contrato por valor de \$2 mil millones de pesos

para elaborar los diseños definitivos. El concurso Parque Río Medellín pretende obtener un proyecto que integre el río a la ciudad metropolitana, favoreciendo la creación de espacio público asociado a la reorganización de la movilidad sobre las márgenes del mismo.

Finalmente pero no menos importante, el equipo estructurador elaboró la ficha técnica para la contratación de los estudios y diseños de ingeniería, los cuales tendrán un contrato de aproximadamente \$10 mil millones de Pesos y cuya licitación saldrá pública en los próximos días.

## **9. Estructuración del proyecto**

El proyecto está definido en tres etapas principales que bien podrían estar definidas en, como de corto, mediano y largo plazo.

En el corto plazo se busca por medio de una inversión pública del municipio de Medellín, iniciar la construcción de algunas intervenciones importantes en el tramo central, ubicado entre el puente de la 30 hasta la calle San Juan, el cual se convertirá en el cimiento y piedra angular del proyecto. A mediano plazo se consideran otras obras que complementen este tramo central y sus recursos bien podrían provenir de la municipalidad y/o de recursos privados. Debido a la magnitud de la intervención y a los altos costos no solo de inversión sino de operación y mantenimiento también, se requiere que la inversión principal provengan de recursos privados, por medio de una Alianza Público Privada APP, que además asuma toda la operación y mantenimiento de las vías y del parque de igual manera. Esta concesión estaría financiada, principalmente por medio de la implementación de peajes urbanos, cuya estructuración se realiza teniendo en cuenta el capítulo 12 del Plan Maestro de Movilidad de Área Metropolitana donde se presenta la disposición para pagar en el corredor del Río, y se fijaría un término inicial de 25 años.

## **10. Principales Beneficios**

### **Movilidad**

- El corredor vial del río constituye la principal vía nacional y regional del Área Metropolitana, y en este sentido se convertirá en la conexión eficiente entre los municipios de la región y la continuidad, en su paso por el Valle del proyecto Autopistas del Prosperidad, las cuales convierten al valle de Aburrá en la pieza central del tramado.

- La intervención vial del proyecto busca darle homogeneidad, continuidad y racionalidad al corredor del río, independizando los flujos por cada uno de los sentidos. Incrementando los niveles de servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y los índices de accidentalidad; con una operación y un mantenimiento de altos niveles de calidad.
- Gran intervención para la movilidad sostenible, con un nuevo espacio para el flujo no motorizado que contempla aproximadamente 32 kilómetros - carril nuevos de ciclo rutas y 34 kilómetros – carril nuevos de senderos peatonales.
- Permitirá la conectividad transversal de la ciudad (Oriente – Occidente), con la construcción en el tramo 3, de 4 nuevos pasos peatonales y de bicicleta. Adicionalmente se complementa, con la repotenciación, aplicación y tratamiento paisajístico de los 3 puentes vehiculares existentes (La 30, Nutibara y San Juan).

#### **Ambientales**

- Recuperación y potencialización del corredor ecológico y de conectividad con las tres cerros tutelares o áreas protegidas (Nutibara, Volador y Asomadera), donde se albergan aproximadamente 90 especies de aves y 150 especies vegetales, las cuales actualmente se encuentran aisladas de la ciudad.
- Recuperación de los suelos y bordes duros con vegetación y la plantación de por lo menos 5.000 árboles en el tramo central, incrementando la fijación de dióxido de Carbono, aumentando la calidad del aire, y disminuyendo la temperatura de la ciudad.
- Contribuir al mejoramiento del paisaje y creación de una cultura eco urbana que nos permita apuntar a una ciudad sostenible.
- Generación de aproximadamente 1.6 millones de metros cuadrados nuevos de espacios públicos de calidad enmarcadas en espacios verdes.

#### **Social**



- Lugar de encuentro para la convivencia y el disfrute de la ciudadanía, generando nuevos espacios públicos de calidad para la recreación, el deporte y el ocio. Con aproximadamente 328 hectáreas de intervención, brindando un beneficio directo a 9 comunas, 44 barrios, 8 asentamientos y 8 áreas institucionales de la ciudad de Medellín, convirtiéndose en el eje integrador y el símbolo de equidad de Medellín, una ciudad para la vida.

### **Urbano – Arquitectónico**

- La intervención en el corredor del Río Medellín marcará un hito para la renovación urbana, arquitectónica y paisajística de la ciudad, brindándole insumos al nuevo Plan de Ordenamiento Territorial, concentrando el crecimiento de la ciudad hacia el centro, re densificando el corredor del río y su entorno.
- Marcará la pauta de la ciudad, asegurando el crecimiento de manera forma ordenada, sostenible y progresiva, con intervenciones funcionales, que puedan suplir las demandas y estén acordes con las filosofías de las eco-ciudades del futuro.
- Forma la columna vertebral del Nuevo Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín, el cual busca la compactación y densificación de la ciudad en el corredor del río.
- Se integra y forma parte directa con otros proyectos de la ciudad y a región, como el distrito de innovación de Medellín y las centralidades del área metropolitana.

Elaborado por la Empresa de Desarrollo Urbano -EDU

# SECTORIZACIÓN DEL PROYECTO

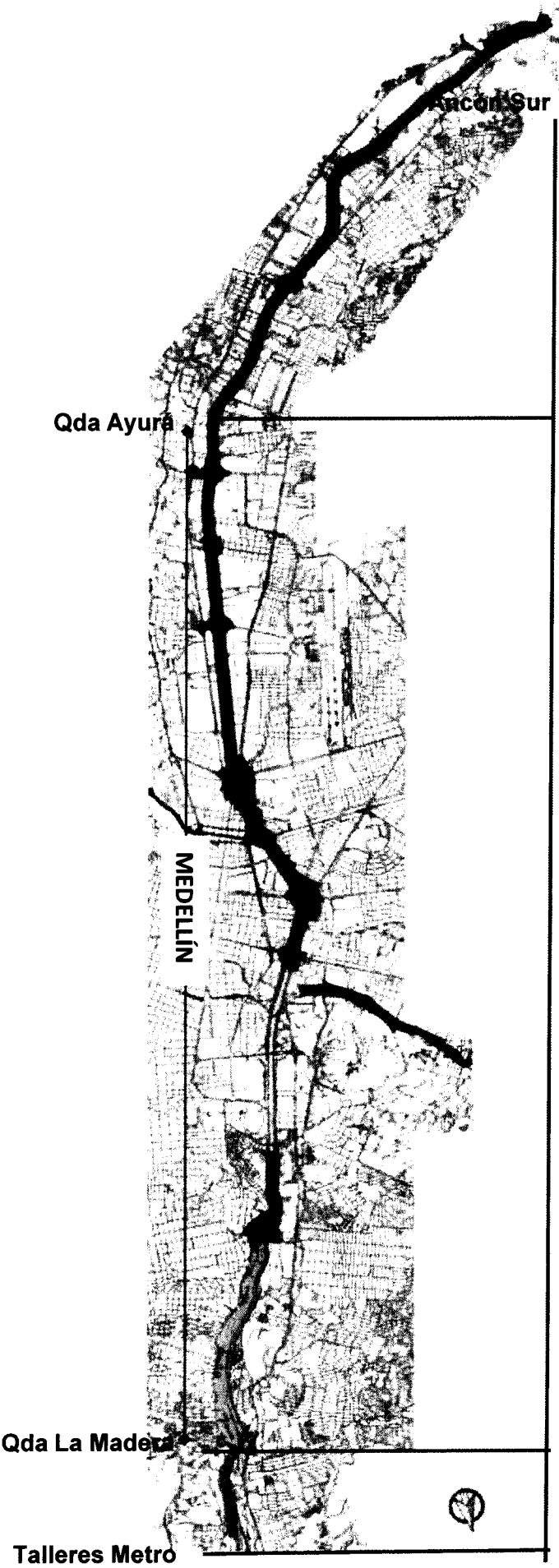
Longitud total: 28,1 Km

Área total: 423 Ha

**SECTOR SUR**  
L= 7.2 km  
A= 83,30ha

**SECTOR MEDIO**  
L= 19.8 km  
A= 327.5 ha

**SECTOR NORTE**  
L= 1.1 km  
A= 12.4 ha





## TRAMOS DEL SECTOR MEDIO

Longitud total: 19.8 Km

Área total: 327.5 Ha

**SM-T1**  
L= 2.5 km  
A= 32.76ha

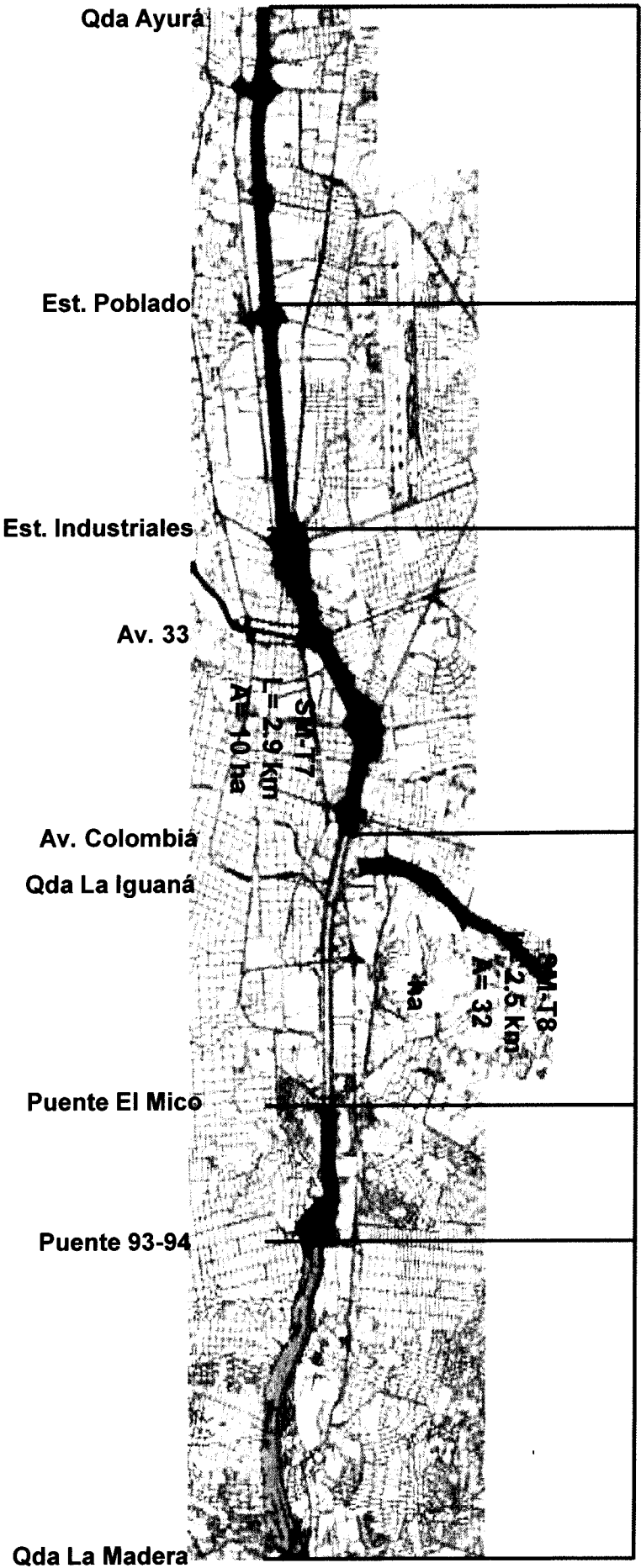
**SM-T2**  
L= 2.0 km  
A= 28.9ha

**SM-T3**  
L= 3.1km  
A= 71.7 ha

**SM-T4**  
L= 2.5 km  
A= 56.5 ha

**SM-T5**  
L= 1.3 km  
A= 23.3 ha

**SM-T6**  
L= 3.0 km  
A= 72.2 ha







Sectores	Tramos	Longitud	Hectáreas	%
<b>MEDIO</b>	TRAMO 1	2,5	32,7	77,4%
	TRAMO 2	2,0	28,9	
	TRAMO 3	3,1	71,7	
	TRAMO 4	2,5	56,5	
	TRAMO 5	1,3	23,3	
	TRAMO 6	3,0	72,2	
	TRAMO 7	2,9	10	
	TRAMO 8	2,5	32	
	SUBTOTAL SECTOR MEDIO	19,8	327,5	
	<b>NORTE</b>	SECTOR NORTE	1,1	
<b>TOTALES</b>		28,1	422,9	100,0%

