

En este trabajo el lector descubrirá el análisis de las intervenciones realizadas en seis calles de la ciudad de Medellín, en las que el espacio público ha sido reorganizado gracias a procesos técnicos, institucionales y sociales que se dieron a su alrededor, influyendo en la manera en que interactúan los flujos de movilidad y en la relación de los peatones con su entorno. El principal criterio de selección de las calles estudiadas en la presente investigación ha sido el hecho de que fueran vías emblemáticas, de jerarquías diversas y cuyas intervenciones estuvieran, en su momento, en el centro del debate público.

Para introducir cada una de las calles presentamos un análisis histórico, volviendo la mirada sobre la manera en la que el paso del tiempo ha transformado o reafirmado las dinámicas sociales y de movilidad que ocurren sobre ella. Se trata de un recuento que resulta ser fundamental como primer ejercicio de reflexión, en tanto nos permite entender el peso histórico de cada calle sobre la vida de la ciudad, así como la diversidad de actores y actividades que han definido su identidad.

En segundo lugar exponemos las condiciones en las que encontramos cada espacio vial antes y después de la intervención, haciendo énfasis en las problemáticas que detonaron el cambio y en cuáles fueron las respuestas dadas. Igualmente, teniendo en cuenta que cada calle tiene sus particularidades, en cada caso de estudio profundizamos sobre los elementos técnicos o los procesos de gestión que resultaron ser más significativos en la intervención. Mediante esto último queremos enfatizar en el hecho de que la transformación no se centra únicamente en cambios físicos sino que a menudo está asociada al cambio de los paradigmas en la forma de entender cómo los diferentes actores tienen papeles importantes que jugar en su relación con el espacio público.

Por último, el lector encontrará algunas reflexiones conclusivas a partir de los casos expuestos, reflexiones centradas en temas particulares: la movilidad, la importancia de la vegetación y el mobiliario o los procesos de gestión interinstitucional que tuvieron lugar a lo largo de cada una de las experiencias.

Es importante señalar que no hay en estas páginas fórmulas infalibles o soluciones únicas a casos específicos sino propuestas acerca de cómo leer una calle desde sus orígenes, sus usos, sus conflictos y sus transformaciones, con el objetivo de poder entender por qué se implementaron determinadas intervenciones según las problemáticas identificadas.

ISBN: 978-958-8719-33-7

Medellín, 2015

Civilizar las calles

Análisis sobre la transformación de seis calles en Medellín

urbam
Centro de Estudios Urbanos y Ambientales
Universidad EAFIT

UNIVERSIDAD
EAFIT®

Civilizar las Calles
Análisis sobre la transformación de seis calles en Medellín



“La calle es expresión del carácter de la ciudad, o mejor dicho, es la ciudad misma. Le da su fisionomía como la cara a los individuos. En la memoria del viajero va desvaneciéndose con el tiempo el recuerdo de los detalles de las ciudades que visita, y queda solo imperecedero el de sus calles: los bulevares de París, los canales de Venecia, el tumulto de Broadway, las pintorescas calles antiguas de Nuremberg, etc.

Por las calles corre la vida de la ciudad. La calle es solitaria en las ciudades muertas; bulliciosa y loca en la ciudad cosmopolita; atronadora y tumultuosa en las ciudades comerciales. La calle fue la cuna de la libertad y es su baluarte. Por ellas rodaron las revoluciones redentoras, y a ellas va el pueblo cuando se siente amenazado.

La calle da asilo a los infelices que no lo tienen, oficio a los desocupados, olvido a los desventurados.

La calle es el río por donde corre la humanidad, el cauce del progreso, el camino del futuro.

Las calles son las arterias que riegan la vida por el organismo urbano.

Desde estos puntos de vista, la calle se transforma ante nuestros ojos, gana en dignidad y en valor. No es una línea en un dibujo ni una marca en un plano; es una cosa viviente, es una síntesis social, es la ciudad misma”.

Ricardo Olano

Propaganda Cívica

Civilizar las Calles

Análisis sobre la transformación de seis calles de Medellín

Medellín, 2015

ISBN: 978-958-8719-33-7

Agradecimientos especiales

Jorge Melguizo, Fernando Cortés, Mauricio Mendoza, Giovanna Spera, Jaime Gaviria, Plan B Arquitectos, Oscar Santana, Natalia Castaño, Edgar Díaz, la oficina administrativa de San Fernando Plaza y la Empresa de Desarrollo Urbano, por sus valiosos aportes de información y colaboración en la reconstrucción de las memorias acerca de cómo se desarrollaron los procesos sociales, urbanísticos, e institucionales de cada uno de los proyectos.

También a la Universidad EAFIT y todo el equipo de trabajo del Centro de Estudios Urbanos y Ambientales, urbam, por su acompañamiento constante a lo largo de todo el proceso de investigación.

CRÉDITOS INSTITUCIONALES

urbam - EAFIT

Arquitecto Alejandro Echeverri Restrepo

Investigador Principal

Arquitecto Juan Sebastián Bustamante Fernández

Asesor de Investigación

Ing. Civil y Urbanista Daniel Carvalho Mejía

Asesor de Investigación

Ing. Civil Juan Pablo Ospina Zapata

Asesor de Investigación

Politóloga Valentina Franco Manchola

Investigadora - Producción de textos

Arquitecta Gloria Elizabeth Toro Tolosa

Investigadora - Producción gráfica

Apoyo:

Arquitecta Susana Uribe Madrid

Practicante Arq. Elisa Relva Basso

Practicante Arq. Maria Teresa Montoya Aranzazu

ÍNDICE

Introducción

¿Por qué civilizar las calles? 6

Referentes

Las calles de Barcelona y Bogotá 12

Casos de estudio

Seis calles de Medellín

Paseo Urbano Carabobo 22
Rehabilitar una calle fundacional

Avenida Urbana San Juan 62
Transformar una autopista en avenida urbana

Paseo Urbano Carrera 70 85
Rehabilitar una calle como lugar de encuentro y recreación

Paseo Urbano Avenida el Poblado 112
Incentivar el regreso del peatón

Paseos de la ladera Nororiental 134
Generar espacios dignos para los itinerarios de las personas

Paseo de la calle 107 146
Conectar itinerarios zonales

Paseo de la calle 106 y 106A 156
Conectar itinerarios barriales

Conclusiones

Reflexiones y sugerencias desde lo aprendido

Gestión colaborativa
Movilidad compartida
Encuentro y actividad
Renaturalización de la ciudad



Figura 1: Avenida urbana San Juan.
Fuente: Urban EAFIT 2015.

Introducción
¿Por qué civilizar las calles?

Introducción

¿Por qué civilizar las calles?

La calle, estructura básica de las ciudades, es un componente esencial de las relaciones humanas, un escenario de innumerables situaciones, un espejo de lo mejor y de lo peor de nuestras ciudades, un mundo de permanentes contrastes (Jacobs, 2013). Las calles son órganos vitales de los entornos urbanos pues funcionan como ejes articuladores de la ciudad, siendo a la vez espacios para la interacción de las personas. Dado que soportan sobre sí una gran variedad de usos, en razón de las actividades que en ellas ocurren, al hablar de las calles es necesario sostener una mirada holística que integre las dimensiones espaciales, técnicas, ambientales y humanas.

A pesar de la importancia de la calle como espacio diverso y complejo, el afán de desarrollar ciudades competitivas hizo que durante el siglo xx se impusiera un modelo que privilegió la función vial de las calles. Con la aplicación de este modelo se entendió la fluidez vehicular como símbolo de la eficiencia urbana y se redujo la noción de calle a la de un simple corredor vial; lo cual la llevó a perder su sentido original de ser el espacio público por excelencia para el encuentro y la actividad de la ciudadanía.

En los contextos urbanos latinoamericanos, pese a que el automóvil particular puede considerarse aún un artículo de lujo, el modelo descrito anteriormente ha guiado la concepción de las políticas de movilidad, las cuales han dado prioridad a las grandes intervenciones relacionadas con el vehículo particular, dejando en un segundo plano a los demás medios de transporte. Esta realidad ha generado ciudades fragmentadas en las que la desigualdad e inequidad repercuten en la movilidad y calidad de los barrios que habitan. Al no disponer de infraestructuras adecuadas para otros modos de desplazamiento, los ciudadanos que no hacen uso del vehículo particular carecen de formas dignas de movilidad y de acceso a los lugares, servicios y actividades de una manera cómoda, segura y económica. Lo anterior es una forma, no menor, de exclusión social.

La pérdida de la calidad urbana de las calles ha despertado en las últimas décadas la conciencia de que es necesario cambiar la forma en que son diseñadas, intervenidas y utilizadas, pensando no sólo en función de la fluidez del vehículo motorizado sino también en términos de calidad urbana, social y ambiental. Este enfoque integral y coherente con los principios de sostenibilidad que actualmente prevalecen en los ideales del urbanismo, supone un mejor aprovechamiento del espacio que incluya a los actores que interactúan en él, así como un diseño que garantice condiciones de confort, seguridad, equilibrio con el medio ambiente y flexibilidad en sus usos.

Si bien el vehículo particular es y seguirá siendo un modo de transporte importante en nuestras ciudades, hoy existe la conciencia de los límites y efectos nocivos de un modelo de ciudad fundamentado principalmente en el automóvil. Es por eso que actualmente se adoptan nuevos conceptos como la humanización de la infraestructura, el cual busca definir la escala peatonal como una prioridad, dando lugar a ciudades con calles incluyentes y diversas, aptas para el encuentro, la estancia y la movilidad.

En la última década la ciudad de Medellín ha vivido un auge de intervenciones urbanas a diferentes escalas, muchas de ellas enmarcadas en el concepto de Urbanismo Social que busca poner al ser humano en el centro de la visión de ciudad. Sin embargo, —y a pesar de que muchas de estas intervenciones generan actualmente un gran interés internacional y son objeto de estudios en materia de transformación urbana y social—, poco o nada se ha profundizado en el estudio de las intervenciones que tuvieron por objetivo transformar las calles de la ciudad. Al día de hoy existen pocos análisis que, a partir de la sistematización de la información existente, den cuenta de los criterios que rigieron dichas intervenciones y los procesos que las hicieron posibles, tanto como los efectos positivos y negativos obtenidos.

Ha sido por esto que desde urbam, el Centro de Estudios Urbanos y Ambientales de la Universidad EAFIT, hemos propuesto la investigación Civilizar las calles, donde la palabra civilizar se asocia a todas aquellas acciones que buscan recualificar, reordenar y equilibrar el espacio de las calles mediante procesos de diseño que incluyan a distintos actores institucionales y civiles, dando como resultado calles que acogen y conectan a las personas y generan proximidad a los servicios, calles que producen nuevos vínculos entre los ciudadanos y su territorio, calles para todos.

El ejercicio realizado en el marco de esta investigación tiene como objetivo principal hacer de esta publicación una herramienta de apoyo para los tomadores de decisiones en escalas diferentes, poniendo a su disposición una síntesis de las estrategias y de las acciones realizadas para intervenir una calle que se desea civilizar. Presentamos un análisis de las medidas que en diferentes contextos se tomaron para transformar estas calles en espacios con condiciones apropiadas para que todos los actores de la sociedad tengan formas dignas de movilidad y de encuentro.

En este trabajo el lector descubrirá el análisis de las intervenciones realizadas en seis calles de la ciudad de Medellín, en las que el espacio público ha sido reorganizado gracias a procesos técnicos, institucionales y sociales que se dieron a su alrededor, influyendo en la manera en que interactúan los flujos de movilidad y en la relación de los peatones con su entorno. El principal criterio de selección de las calles estudiadas en la presente investigación ha sido el hecho de que fueran vías emblemáticas, de jerarquías diversas y cuyas intervenciones estuvieran, en su momento, en el centro del debate público.

Para introducir cada una de las calles presentamos un análisis histórico, volviendo la mirada sobre la manera en la que el paso del tiempo ha transformado o reafirmado las dinámicas sociales y de movilidad que ocurren sobre ella. Se trata de un recuento que resulta ser fundamental como primer ejercicio de reflexión, en tanto nos permite entender el peso histórico de cada calle sobre la vida de la ciudad, así como la diversidad de actores y actividades que han definido su identidad.

En segundo lugar exponemos las condiciones en las que encontramos cada espacio vial antes y después de la intervención, haciendo énfasis en las problemáticas que detonaron el cambio y en cuáles fueron las respuestas dadas. Igualmente, teniendo en cuenta que cada calle tiene sus particularidades, en cada caso de estudio profundizamos sobre los elementos técnicos o los procesos de gestión que resultaron ser más significativos en la intervención. Mediante esto último queremos enfatizar en el hecho de que la transformación no se centra únicamente en cambios físicos sino que a menudo está asociada al cambio de los paradigmas en la forma de entender cómo los diferentes actores tienen papeles importantes que jugar en su relación con el espacio público.

Por último, el lector encontrará algunas reflexiones conclusivas a partir de los casos expuestos, reflexiones centradas en temas particulares: la movilidad, la importancia de la vegetación y el mobiliario o los procesos de gestión interinstitucional que tuvieron lugar a lo largo de cada una de las experiencias.

Es importante señalar que no hay en estas páginas fórmulas infalibles o soluciones únicas a casos específicos sino propuestas acerca de cómo leer una calle desde sus orígenes, sus usos, sus conflictos y sus transformaciones, con el objetivo de poder entender por qué se implementaron determinadas intervenciones según las problemáticas identificadas.



Figura 2: Alameda de Bosa.
Fuente: Arquitecto Lorenzo Castro 2000.

Referentes
Las calles de Barcelona y Bogotá

Barcelona - España

Intervención en los ejes de movilidad más representativos de la ciudad a partir de la reorganización de las secciones viales

La tendencia a nivel internacional de implementar "islas peatonales" como espacios ubicados en áreas comerciales de los centros históricos de las ciudades, para resguardar y dar prioridad a los peatones, al mismo tiempo de restringir el tráfico de vehículos, comienza a darse en distintos países a partir de la década de los años cincuenta. Barcelona asume esta tendencia mediante la pavimentación, dirigida por Adolf Florensa, de espacios en torno a la catedral y en algunos sectores del denominado Barrio Gótico. Esto dejará un precedente de pavimentación a nivel y de intervención en lugares emblemáticos (Montaner, y Col, 2005).

Sin embargo, es en 1980 —momento en el que se propone la política de intervenciones en el espacio público de la ciudad— cuando se empiezan a plantear actuaciones vinculadas a la cultura internacional de las islas de peatones, cultura urbana que Barcelona torna original en tanto propone la reconsideración no solo de la dimensión relativa de los espacios destinados a peatones sino también de los espacios destinados a vehículos en las vías más representativas. Esta preocupación por la sección de las calles no era, sin embargo, un asunto nuevo, en tanto se remonta a la teoría de la construcción de las ciudades aplicada al proyecto de reforma y ensanche Barcelona de Ildefonso Cerdá.

Así pues, Cerdá configuró un esquema básico de tres anchos de vías: aquellas de poco tráfico o "calles de circulación pequeña" con un total de 20 metros; calles de "circulación ordinaria" con una sección total de 30 metros y "calles de gran viabilidad" con un total de 50 metros. Si bien en un principio se determinó la división de las secciones por franjas especializadas según fueran a transitar por allí peatones, carros de carga, carretilleros o carruajes

ligeros, entre otros, esta idea mutó en que la mitad de las secciones tenía que destinarse al tránsito de peatones y la otra mitad a vehículos, considerando esta proporción como positiva con relación a la proporción dominante de París, que era del 60% para los vehículos y el 40% para el peatón. Sin embargo, y a pesar de esta definición de mitades, aparecen otras variables importantes a tener en cuenta: la distribución espacial del área peatonal dentro de esa sección y la definición del espacio para la arborización, las luminarias y el mobiliario; elementos que configuraron la construcción y dieron una identidad propia al espacio.

En la década de 1980, el lema "una calle no es una carretera" da pie para determinados criterios de actuación en aquellas calles con altos niveles de tráfico o con secciones desproporcionadas en las que el vehículo siempre resultaba ser el primer favorecido, para dar paso a acciones concretas como la ampliación y adecuación de las aceras.

Fueron varias las intervenciones realizadas teniendo en cuenta los conceptos expresados, entre las cuales se destacan: la Avenida Meridiana, la Gran Vía de las Cortes Catalanas, el Paseo de San Juan, la Calle Guipúzcoa, la calle de Aragón, la calle Brasil y el Paseo Marítimo de la Barceloneta.

En 1987, el documento denominado Plan de Vías redefinió el concepto de infraestructura vial como componente básico de la ordenación urbana y como vertebradora de las diferentes piezas que configuran la ciudad. Este Plan marcó un cambio en las concepciones que hasta ese momento habían determinado las soluciones viales de Barcelona, y las cuales consideraban la prelación de la demanda de tránsito por encima de la calidad urbana.

Avenida Meridiana

Un caso ejemplificador de lo mencionado anteriormente, es lo ocurrido con la Avenida Meridiana (1994-1999). Esta avenida, formalizada en la década del sesenta como autopista urbana, era una barrera infranqueable que no daba lugar al paso de peatones entre sus costados. Siendo el espacio destinado para estos últimos del 13,4%, mientras el 77,6% estaba designado a vehículos y el 9% a terciarias.

Cuando el esquema de circulación de la ciudad se replantea, la primera acción llevada a cabo

fue derrocar puentes peatonales para sustituirlos por pasos a nivel con semáforos, siendo esta la transición de autopista a avenida urbana. La nueva sección proyectada se acercaba a las mitades propuestas por Cerdá: 47% para peatones, 49% para vehículos y 4% para la mediana central. Pasando a tener entonces una calzada de 26,5 metros y dos aceras de 11,75 metros.

Adicionalmente, el uso de farolas y la siembra de árboles generaron un entorno con una identidad propia, una gran bóveda que acoge al tránsito y los peatones de manera confortable.

Figura 3: Condiciones de la sección vehicular y el espacio público antes de la intervención.
Fuente: urbam - EAFIT con base en De Lecea (1999).

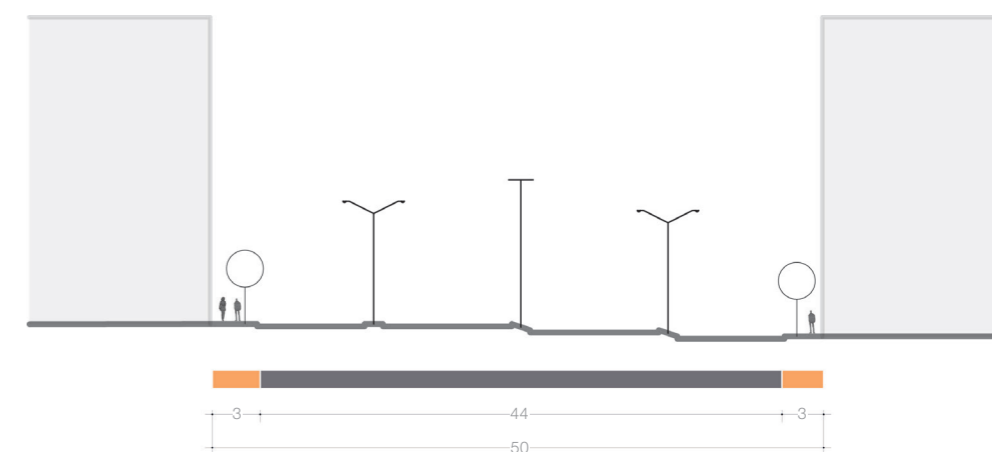


Figura 4: Condiciones de la sección vehicular y el espacio público después de la intervención.
Fuente: urbam - EAFIT con base en De Lecea (1999).

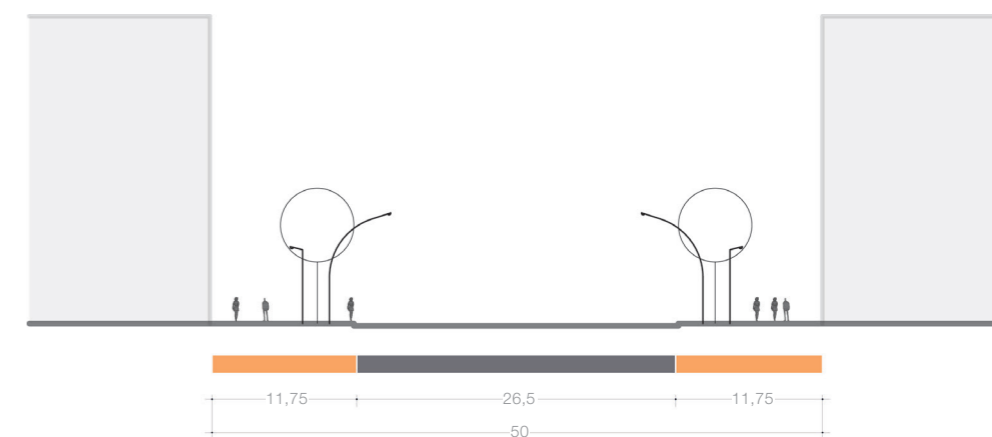


Figura 5: Espacio público generado por la intervención.
Fuente: Ralls i Ferradures (s.t).



Bogotá - Colombia

Los espacios públicos como ordenadores de la ciudad

Para la década del noventa Bogotá se enfrentaba a una crisis urbana, producto de la acumulación de problemas propios de una ciudad en constante crecimiento pero con pocas capacidades financieras y gubernamentales, sin recursos técnicos y humanos para solucionar los problemas de una manera adecuada.

Así pues, se apuntó por una recuperación del papel del espacio público como un programa determinante en el proceso de reversión de la crisis. Esta renovada perspectiva acerca de cómo pensar la ciudad, reflejada en los Planes de Desarrollo de las administraciones de turno (Antanas Mockus - Enrique Peñalosa) y en las acciones llevadas a cabo por el Taller de Espacio Público, dio como resultado programas y acciones urbanas que pusieron en valor el espacio público como elemento ordenador de la ciudad, como instrumento de reequilibrio urbano (Alcaldía Mayor de Bogotá y Departamento Administrativo de Planeación Distrital, 2000).

El Taller de Espacio Público de Bogotá, el cual comenzó a operar en 1992, cumplió una función clave en materia de planeación y diseño de la ciudad. Su papel, entre otras ocupaciones, fue el de elaborar un Plan General de Espacio Público que creara una estructura física sobre la cual se llevaran a cabo los planes zonales, tanto como las intervenciones. El Taller tuvo el reto de diseñar los proyectos de espacio público fundamentales para su recuperación, intervenciones que consolidaran estos conceptos de urbanismo humano y que a la vez tuvieran un impacto positivo en la ciudad.

En ese orden de ideas, las apuestas que se hicieron a lo largo de esta década dieron cuenta de una nueva forma de entender y actuar sobre el espacio público urbano de la ciudad a partir de ocho líneas de actuación —tal y como evidencian

Castro y Echeverri (2011) en su texto “Bogotá and Medellín: Architecture and Politics”—, cinco de las cuales se enfatizaron en el mejoramiento de las calles:

1. **Sistemas:** se intentó crear una imagen de ciudad completa y única que fuese capaz de funcionar a partir de sistemas metropolitanos en los que se buscaba la cobertura total. También se formuló y construyó el plan maestro de ciclorrutas de transporte, aspirando a movilizar el 10% de los viajes.

2. **Escala humana:** mediante la definición de elementos tales como amoblamiento, pisos y arborización se determinaron lineamientos para generar espacios públicos incluyentes de toda la ciudadanía.

3. **Ciudad abierta:** se retiraron aquellos cerramientos de parques, calles y equipamientos que creaban una ciudad segmentada, para abrir los espacios como lugares generosos y continuos.

4. **Recalificación:** se fue más allá de las consideraciones técnicas de ingeniería respecto a flujos, velocidad y capacidad de alojar vehículos y se buscó pensar en calles humanizadas incluyendo en estas, arborización urbana, amoblamiento, andenes, iluminación peatonal y vehicular y tratamiento de redes.

5. **Integralidad:** mediante la implementación de estos lineamientos se buscó generar la continuidad y la conectividad de los entornos y los servicios de manera equitativa y con altos estándares de diseño.

6. **Desmarginalización:** el mejoramiento de los entornos barriales en sectores de origen informal se llevó a cabo, entre otras acciones, con la construcción de escaleras, andenes, calles de acceso y parques de escala local.



Alamedas propuestas

► **Figura 6: Red de Alamedas de Bogotá 1998-2000.**
Fuente: urbam - EAFIT con base en Alcaldía Mayor de Bogotá y Departamento Administrativo de Planeación Distrital (2000).

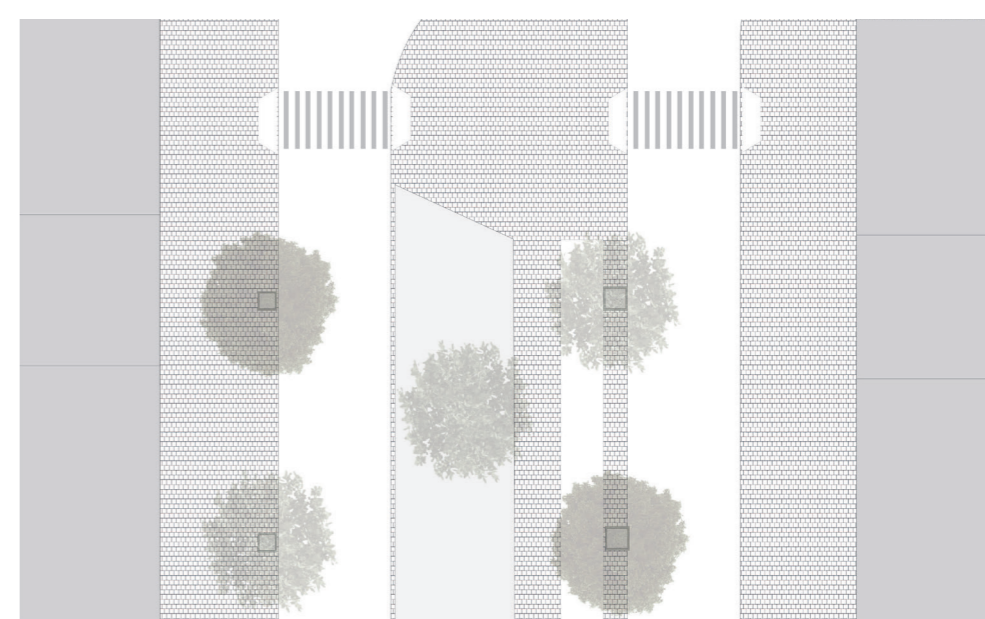
Red de alamedas

En el caso de Bogotá, la red de alamedas representa de forma clara el esfuerzo llevado a cabo por generar una conectividad entre las localidades y los espacios públicos de calidad compuestos por los lineamientos anteriormente mencionados. Esta red de alamedas se localizó principalmente en áreas sin desarrollos significativos, buscando mejorar la calidad urbana a partir del espacio público y las calles de la ciudad.

La principal virtud de esta red es que además de generar espacios para el disfrute, tales como plazas o parques, se propuso también con el objetivo de generar conectividad, mediante el mejoramiento de calles, haciendo uso de elementos de calidad en el mobiliario urbano, la iluminación, las ciclorrutas y la vegetación. Las siete alamedas que conforman la red hacen parte de un total de veinticinco proyectos en el espacio público, compuestos por plazas, parques, andenes y calles, entre otros.



► **Figura 7: Sección propuesta para la Alameda Pedro León Trabuchy.**
Fuente: urbam - EAFIT con base en Alcaldía Mayor de Bogotá y Departamento Administrativo de Planeación Distrital (2000).



► **Figura 8: Planta propuesta para la Alameda Pedro León Trabuchy.**
Fuente: urbam - EAFIT con base en Alcaldía Mayor de Bogotá y Departamento Administrativo de Planeación Distrital (2000).



Figura 9: Paseo urbano Carabobo frente al Parque de los Deseos.
Fuente: urban EAFIT 2015.

Casos de estudio
Seis calles de Medellín



Figura 11: Paseo urbano Carabobo, tramo peatonal.

En Carabobo, eje fundacional de Medellín, confluyen numerosos usuarios y actividades diversas; el reequilibrio del espacio y la concertación con los principales actores del lugar permitieron recuperar una calle de importancia histórica para la ciudad.

Fuente: urban EAFIT 2015.

Paseo urbano Carabobo
Rehabilitar una calle fundacional

Origen y evolución

Una calle de origen fundacional

El primer trazado de Carabobo se remonta a los años de la colonia, según lo evidencia un plano de 1770, siendo un eje de tipo fundacional y de origen modesto sobre el que se agruparon algunas de las funciones más importantes de la ciudad (Alcaldía de Medellín, 2005a).

La importancia de Carabobo en la articulación de Medellín, si bien se explica en principio por su carácter tradicional, se ve favorecida por una localización geográfica que le permite atravesar la ciudad de forma fluida de norte a sur. Dicha linealidad permitió que desde sus inicios fuera un eje que cumplía la función de puerta de acceso y salida de la ciudad, sobre la que confluyeron importantes dinámicas sociales e institucionales.

Su ubicación y su extensión la hicieron notable desde siempre, al propiciar constantes y variadas funciones a lo largo del eje Carabobo. Así, mientras alrededor de su tramo fundacional se asentaron principalmente las actividades institucionales (Palacio Nacional y Municipal) y comerciales (Mercado Cisneros), en su núcleo norte tuvieron lugar las actividades de esparcimiento y disfrute ciudadano (Casa de Baños El Edén).

La evidencia histórica así lo revela: el tramo fundacional fue en su momento un espacio destinado a las pesebreras, un paso obligatorio de mulas y arrieros que con el tiempo se transformó en un epicentro de la vida económica de la ciudad, construida alrededor del transporte ferroviario y las diversas actividades comerciales, políticas y culturales que allí se concentraban (Botero, 1996c).

Por su parte, el norte de Carabobo fue en sus inicios un lugar para el descanso, en lo que se conocía como Casa de Baños El Edén, luego

Bosque de la Independencia, ubicado en el actual Jardín Botánico; posteriormente, con la extensión de la ciudad, fue un polo urbano rodeado de barrios residenciales de origen formal e informal.

El carácter comercial que se concentra en su tramo más antiguo se consolidó a partir del siglo xx, gracias a diversas transformaciones como consecuencia de un desarrollo urbano.

En 1894, además de la inauguración del mercado Guayaquil, fueron construidos los edificios Carré y Vásquez, que dotaron al sector de unas dinámicas económicas y urbanas que propiciaron la aglutinación de importantes instituciones políticas, culturales y religiosas.

Su vocación comercial se fortaleció con la inauguración en 1914 de la Estación del Ferrocarril, ubicada en San Juan con Carabobo, acontecimiento que no solo atrajo el flujo y establecimiento de personas que provenían de los sectores rurales del país sino además la instalación de las principales cacharrerías, cantinas, almacenes de música y hoteles (Botero, 1996c). De esta manera, su cruce con el ferrocarril jalonó la mayor parte de actividades significativas para la ciudad, específicamente sobre el centro tradicional.

Un eje de expansión hacia el norte

El sector Norte de Carabobo se ha caracterizado desde la primera mitad del siglo xx por concentrar a su alrededor una diversidad institucional de un carácter diferente al del sector fundacional.

Fueron varios los sucesos que marcaron la evolución de dicho sector, tales como el Bosque de la Independencia (1913), la estación del ferrocarril El Bosque (1914), el Hospital Universitario San Vicente de Paúl (1930), la Clínica León XIII (1950), la Ciudad Universitaria (1968), la reconversión del Bosque de la Independencia en Jardín Botánico



1770



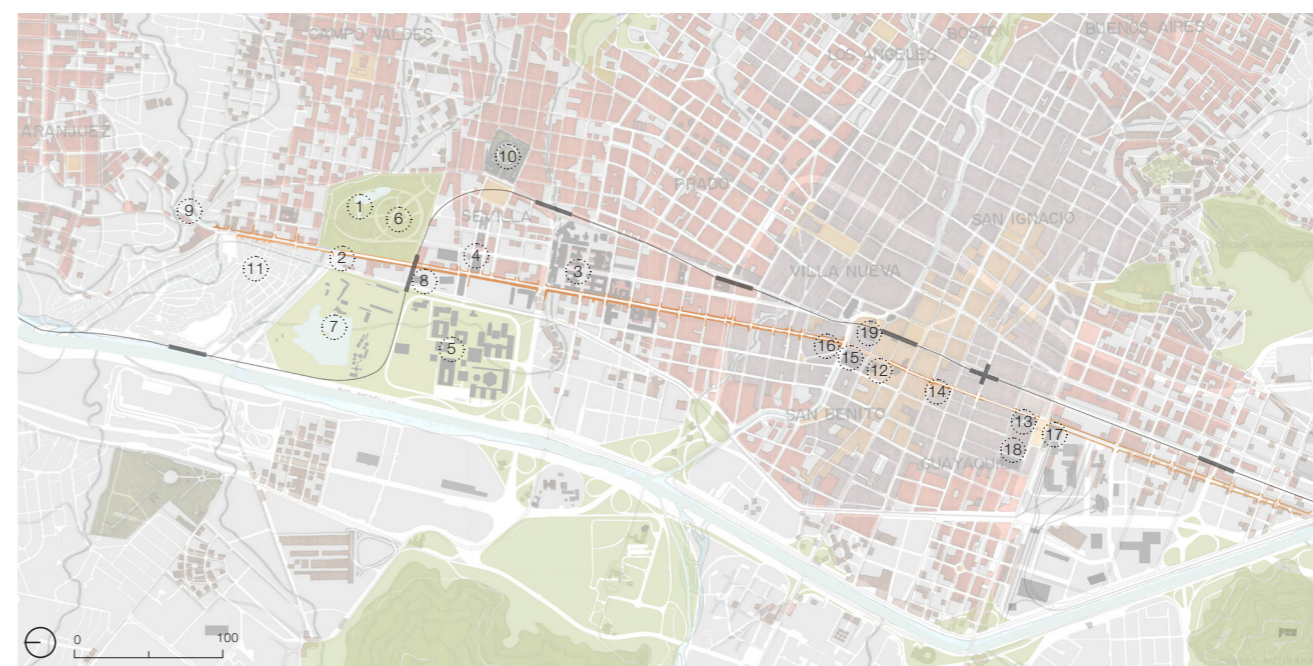
1889



1970



1996



- Medellin 1791
- Medellin 1908
- Medellin 1932
- Medellin hoy
- Equipamientos

- | | | | |
|---|------------------------------------|--------------------------------|--|
| 1. Bosque de la Independencia | 5. Ciudad Universitaria - U. de A. | 10. Cementerio Museo San Pedro | 15. Palacio Municipal |
| 2. Estación del ferrocarril "El Bosque" | 6. Jardín Botánico | 11. Barrio Moravia | 16. Edificio Miguel de Aguinaga |
| 3. Hospital San Vicente de Paul | 7. Parque Norte | 12. Ermita de la Veracruz | 17. Estación Ferrocarril de Antioquia |
| 4. Clínica León XIII | 8. Planetario Municipal | 13. Edificios Vásquez y Carré | 18. Mercado Cisneros |
| | 9. Casa Museo Pedro Nel Gómez | 14. Palacio Nacional | 19. Palacio de la cultura Rafael U. U. |

▲ Figura 12: Crecimiento histórico del sector y localización de equipamientos alrededor de la carrera Carabobo.

Fuente: urbam - EAFIT (2014) con base en el mapa evolución de la ciudad histórica dentro del Plan Estratégico de Medellín y el Valle de Aburrá 1997.

(1972), el Parque Norte (1974) y el Planetario Municipal (1984).

Además de la presencia de instituciones diferentes, que prestan servicios educativos, recreacionales y hospitalarios, es fundamental mencionar la conformación del barrio Moravia, ubicado entre las estaciones del Metro Universidad y Caribe, una zona con procesos de ocupación informal arraigados desde los años sesenta y que se formó gracias a la presencia de la estación del ferrocarril El Bosque y las actividades de extracción de materiales de construcción del río Medellín. En esta época las autoridades de la ciudad le dieron al sector el uso de basurero a cielo abierto. Si bien la relación del barrio con la carrera Carabobo ha existido desde siempre, únicamente hasta la intervención (2005) se reconoció la importancia de hacer explícito el vínculo entre ambas mediante la extensión de Carabobo hacia el interior del barrio.

Así entonces, la configuración de Carabobo habla de dos identidades diferentes de una misma calle: aquel eje histórico de tipo fundacional, que tiene

sus inicios en la época colonial y republicana, y el Carabobo de la modernidad, que nace del desarrollo urbano planteado por el primer plano de Medellín Futuro, trazado en 1913, momento a partir del cual la ciudad comienza a expandirse desde el centro fundacional hacia el norte.

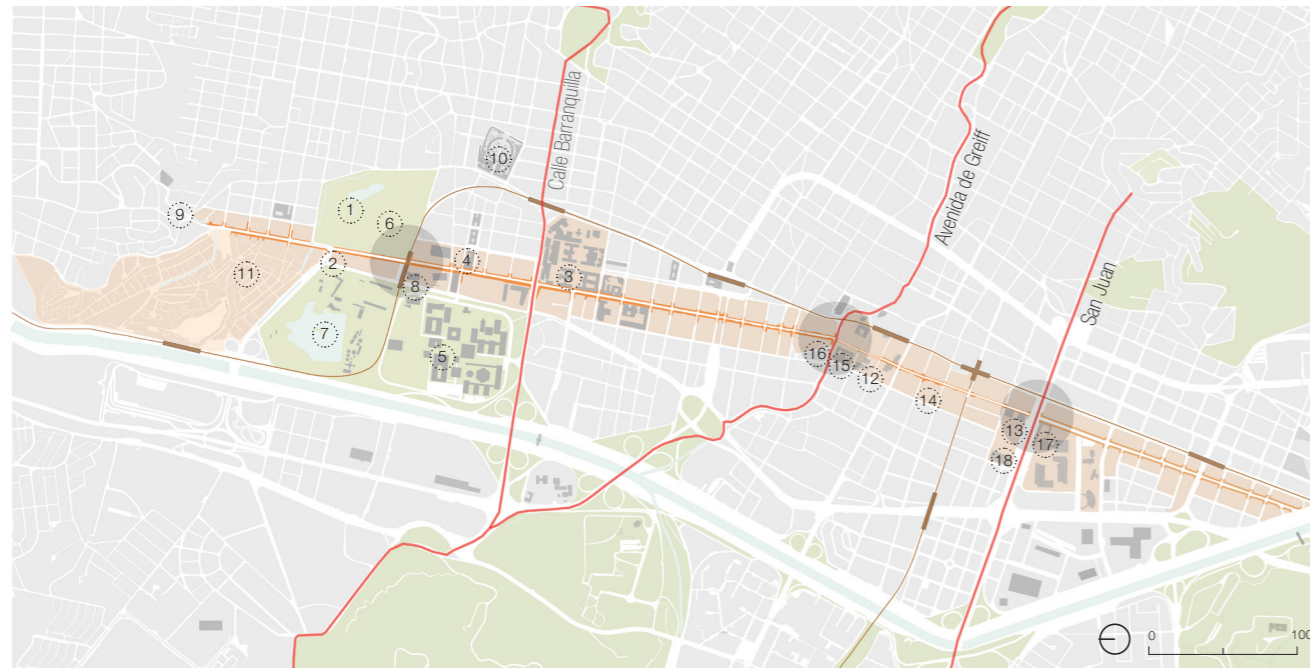
Un largo período de deterioro urbano

Los múltiples usos agrupados alrededor de Carabobo y la configuración de esta como un eje cívico son notables a lo largo de la historia de la ciudad, lo que da cuenta de su importancia vital dentro de la articulación urbana de Medellín.

La trascendencia de las actividades que empezaron a tener lugar entre el siglo xix y el xx a lo largo de Carabobo dejaron algunas edificaciones sobresalientes que se heredaron como legado arquitectónico y que actualmente son espacios que se han restaurado para albergar instituciones culturales, comerciales y de servicios, logrando de esta manera enfatizar el carácter tradicional de la calle.

◀ Figura 13: Contexto de la carrera Carabobo en el crecimiento histórico de Medellín. 1770, 1889, 1970 y 1996.

Fuente: Archivo Centro Cultural Biblioteca Luis Echavarría Villegas Universidad EAFIT.



- | | | | |
|-------------------------------------|---|--------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Bosque de las Independencias | 6. Jardín Botánico | 10. Cementerio Museo San Pedro | 15. Palacio Municipal |
| 2. Estación ferrocarril "El Bosque" | 7. Parque Norte | 11. Barrio Moravia | 16. Edificio Miguel de Aguinaga |
| 3. Hospital San Vicente de Paul | 8. Planetario Municipal | 12. Ermita de la Veracruz | 17. Estación Ferrocarril de Antioquia |
| 4. Clínica León XIII | 9. Fundación Casa Museo Maestro Pedro Nel Gómez | 13. Edificio Vásquez y Carré | 18. Mercado Cisneros |
| 5. Ciudad Universitaria | | 14. Palacio Nacional | |

- Calles transversales
- Calle Carabobo
- Manzanas vecinas
- Metro
- Zonas verdes
- Equipamientos
- Cruces con plazas importantes

▲ Figura 14: Centralidades y transversalidades importantes sobre la carrera Carabobo.

Fuente: urban EAFIT 2014 con base en cartografía del Plan Especial del Centro EDU 2004.

Sin embargo, dentro de la historia de Carabobo puede identificarse un periodo de deterioro de los edificios, como resultado del abandono y la falta de interés por parte de las instituciones encargadas, lo cual le restó valor cívico a esta calle como espacio para el encuentro ciudadano.

La principal circunstancia que propició la degradación del entorno fue el traslado de las actividades administrativas al nuevo Centro Administrativo La Alpujarra, a lo que se sumó un escaso interés de conservación patrimonial.

El desplazamiento de las actividades institucionales, sumado a las condiciones de movilidad y de ocupación del espacio público que generaron las nuevas dinámicas en el sector (principalmente comerciales), causaron también altos niveles de congestión vehicular y la aglomeración conflictiva de diversos usuarios.

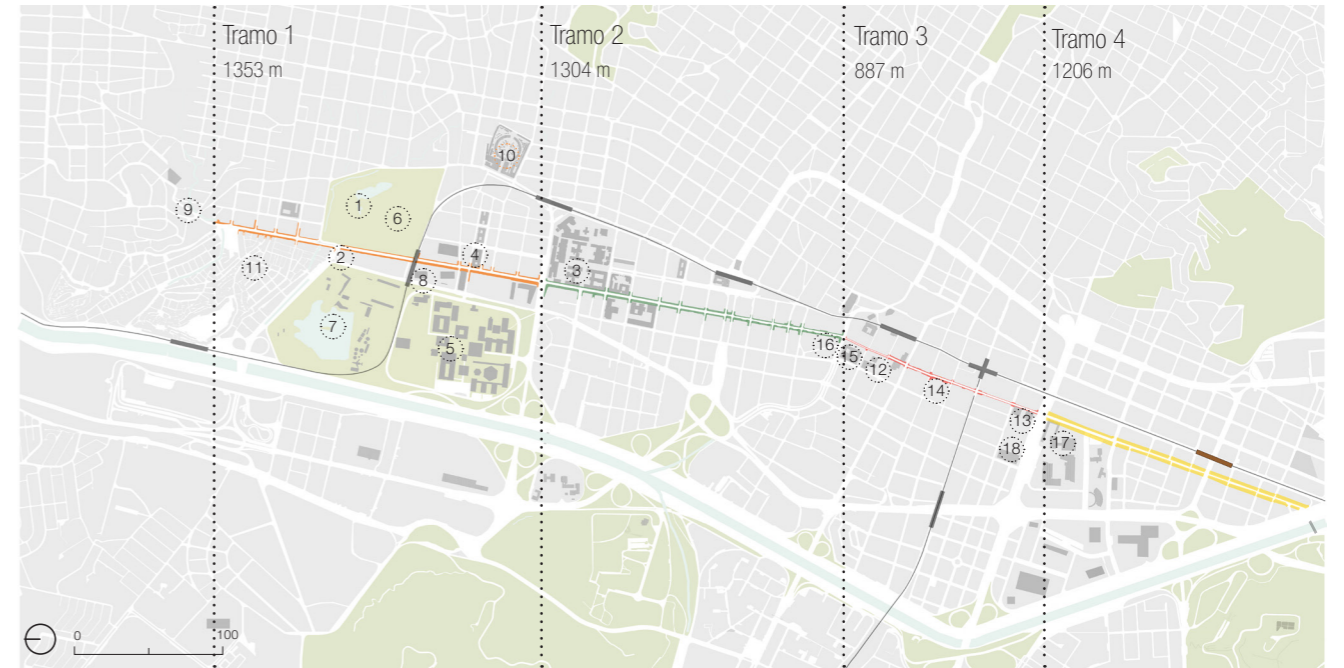
A pesar de lo anterior, pueden encontrarse algunos edificios de gran valor patrimonial, que dan cuenta del legado histórico anteriormente mencionado, tales como la Ermita de la Veracruz (1682), los edificios Vásquez y Carré (1895), el Palacio

Nacional (1925-1928) y el antiguo Palacio Municipal de Medellín (1937).

Mientras tanto, en el extremo norte se presentaba una problemática diferente: las calles no conectaban los barrios cercanos a un eje de tan alta importancia como Carabobo, limitando así las posibilidades de acceso de estos sectores a los servicios que se ofrecen allí y en el centro de la ciudad.

La importancia de recuperar los entornos de Carabobo se evidencia de manera clara a finales de la década del noventa y comienzos del 2000, momento en el que tienen lugar acciones urbanas de peso que activaron dinámicas sociales a su alrededor, tanto en su tramo central, por ejemplo con la Plaza Botero y la reactivación y dinamización del Museo de Antioquia, pero también en su tramo norte, con la recuperación del planetario y el Parque de los Deseos.

Con las intervenciones que se dan a partir del 2004 se busca repotenciar el valor de Carabobo, resaltando las características de cada uno de sus extremos y, sobre todo, buscando conectar las actividades que tienen lugar a su largo, de



- Metro
- Zonas verdes
- Equipamientos

- | | | | |
|-------------------------------------|---|--------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Bosque de las Independencias | 6. Jardín Botánico | 10. Cementerio Museo San Pedro | 15. Palacio Municipal |
| 2. Estación ferrocarril "El Bosque" | 7. Parque Norte | 11. Barrio Moravia | 16. Edificio Miguel de Aguinaga |
| 3. Hospital San Vicente de Paul | 8. Planetario Municipal | 12. Ermita de la Veracruz | 17. Estación Ferrocarril de Antioquia |
| 4. Clínica León XIII | 9. Fundación Casa Museo Maestro Pedro Nel Gómez | 13. Edificios Vásquez y Carré | 18. Mercado Cisneros |
| 5. Ciudad Universitaria | | 14. Palacio Nacional | |

▲ Figura 15: Subdivisión por tramos de la carrera Carabobo.

Fuente: urban EAFIT 2014 con base en cartografía del Plan Especial del Centro EDU 2004.

► Figura 16: Edificaciones históricas alrededor de la carrera Carabobo:
 1. Hospital San Vicente 1940.
 2. Edificio Vásquez 1910.
 3. Palacio Municipal 1939.
 4. Estación Ferrocarril de Antioquia 1930.

Fuente: Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto.



una manera organizada y cómoda para todos los usuarios.

Una rehabilitación necesaria

La carrera Carabobo es un corredor de escala metropolitana alrededor del cual tienen lugar diferentes tipos de actividades. Su extensión (4.750 metros) y sus características permiten subdividirla en cuatro tramos a partir de unas condiciones homogéneas, según su sección urbana, los usos del suelo y la morfología de las construcciones que la rodean (Figura 15). Su importancia trasciende la linealidad que la compone, ya que extiende el impacto de las actividades que congrega sobre ella hasta corredores paralelos como la carrera Cundinamarca.

Así lo demuestra la existencia del Parque de los Deseos, el Planetario Municipal, la Plaza de Cisneros, el Museo de Antioquia, el Palacio de la Cultura, la Alpujarra, el Jardín Botánico, la Universidad de Antioquia, el Parque Norte y el proyecto del Parque Explora, importantes referentes de la diversidad de espacios que se encuentran en la franja que conforman las carreras Carabobo y Cundinamarca.

Tramo 1 Carabobo Nuevo Norte

Equipo de diseño: Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín
 Tiempo de ejecución del proyecto: 2004 - 2007
 Longitud: 1353 metros

Los proyectos construidos desde principios del siglo xx hasta la década del ochenta, como el Parque-Bosque Centenario, el Jardín Botánico, el campus de la Universidad de Antioquia, el Parque Norte y el Planetario, dotaron a este sector de un valioso potencial que durante la década del setenta se deterioró como consecuencia de la localización, al lado del Parque Norte, del botadero de basuras de la ciudad y de la consecuente formación a su alrededor —en siete años— de una montaña de basura y un barrio de origen informal llamado Moravia.

Los problemas ambientales, de desigualdad y de violencia derivados de su situación, lo convirtieron en uno de los sectores más conflictivos de la ciudad, provocando un deterioro progresivo del lugar y generando una barrera entre los barrios del norte y el centro.

A partir del 2003 se inició un proceso de transformación, liderado por las Empresas Públicas de Medellín (EPM), cuyo primer proyecto visible fue la reforma del Planetario Municipal, para lo cual se creó un parque temático relacionado con la astronomía —Parque de los Deseos— y el edificio cultural Casa de la Música. El Parque de los Deseos permitió que la actividad del planetario se extendiera más allá del edificio y se mezclara con el espacio público.

En el 2004 se inició una transformación urbana, social y ambiental liderada por la Alcaldía de Medellín, basada en la identificación de las potencialidades del lugar a partir de los proyectos históricamente localizados allí.

Esta transformación puso de nuevo en valor la calle Carabobo por medio de un paseo urbano



► Figura 17: Localización de la intervención del T1 en el Paseo Urbano Carabobo.
 Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en Plan Especial del Centro EDU 2004.



► Figura 18: Esquema de flujos vehiculares antes (A) y después (B) de la intervención.
 Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en Plan Especial del Centro EDU 2004.



◄ Figura 19: Nuevos equipamientos en el Paseo Urbano Carabobo Tramo 1B.
 1. Centro Cultural Moravia
 2. Parque Explora
 3. Jardín Botánico
 Fuente: urbam EAFIT 2014.

▼ Figura 20: Detalle de la intervención del T1, subtramos y equipamientos.
 Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

que conecta los barrios del norte con el centro y las diversas actividades que tienen lugar en el sector. La iniciativa de conectar los barrios a las actividades se impulsó a partir de la construcción de nuevos espacios públicos, como el Centro de Desarrollo Cultural Moravia (Figura19,1), el Parque Explora (Figura19, 2) y el borde del Jardín Botánico (Figura19, 3).

Un cambio clave dentro de esta transformación del entorno se dio en razón de la reorganización de las direcciones de circulación en las carreras Carabobo y Cundinamarca, lo cual permitió equilibrar los flujos vehiculares entre ambas, dando lugar a más espacio público sobre Carabobo a favor de los peatones y las bicicletas, y abriendo la posibilidad de deshabilitar temporalmente el flujo vehicular para darle un uso eventual de plaza pública (Figura 18).

subtramo 1A

subtramo 1B

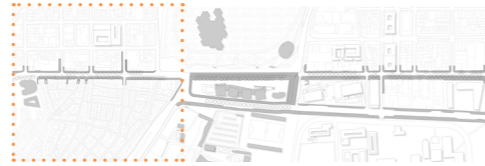
subtramo 1C



- 1. Centro de Desarrollo Cultural Moravia
- 2. Parque Explora
- 3. Jardín Botánico
- 4. Parque Norte
- 5. Estación ferrocarril "El Bosque"
- 6. Planetario Municipal Jesús Emilio Ramírez
- 7. Parque de los Deseos y Casa de la Música
- 8. Ciudad Universitaria
- 9. Edificio de extensión de la U. de A.
- 10. Clínica León XIII
- 11. Rula N

Subtramo 1A

Equilibrio a favor de la movilidad no motorizada



El primer tramo del eje Carabobo, rodeado de viviendas y algunos locales comerciales en razón de su cercanía con el barrio Moravia, presentaba un carácter principalmente vehicular, al estar compuesto por cuatro carriles que ocupaban un total de 16 metros de la sección pública. Estos estaban destinados a la circulación de carros y buses en ambos sentidos, divididos por un separador central de 4 metros (Figura 23).

Los andenes, por su parte, ocupaban tan solo un estrecho espacio de 2 a 3 metros a pesar del alto flujo de peatones propio de un sector residencial y comercial. Así, el principal problema identificado fue la condición de inseguridad que generaba la calle para quienes hacían uso diario del espacio.

La solución a esta condición se centró en la reducción del número de calzadas y el redireccionamiento

del flujo de los vehículos, modificaciones que permitieron eliminar el separador central y usar ese espacio para aumentar la dimensión de los andenes. El resultado fue una disposición práctica y eficiente que permitió balancear los movimientos.

Así, mientras en el andén occidental se construyó una ciclorruta, dado que su nueva amplitud (8,85 metros) lo permitía, el andén oriental (4,1 metros) se dispuso solo para el uso peatonal. Con las intervenciones, la calzada vehicular se redujo a 9,75 metros y el flujo de carros, que antes era en dos sentidos, quedó en uno solo (Figura 24). Esto último fue posible mediante la reorganización de los flujos vehiculares en los pares viales.

En la actualidad el sector se ha dinamizado en materia de servicios y comercio a su alrededor.

◀ Figura 21: Condición del espacio público y vehicular antes de la intervención del T1A.

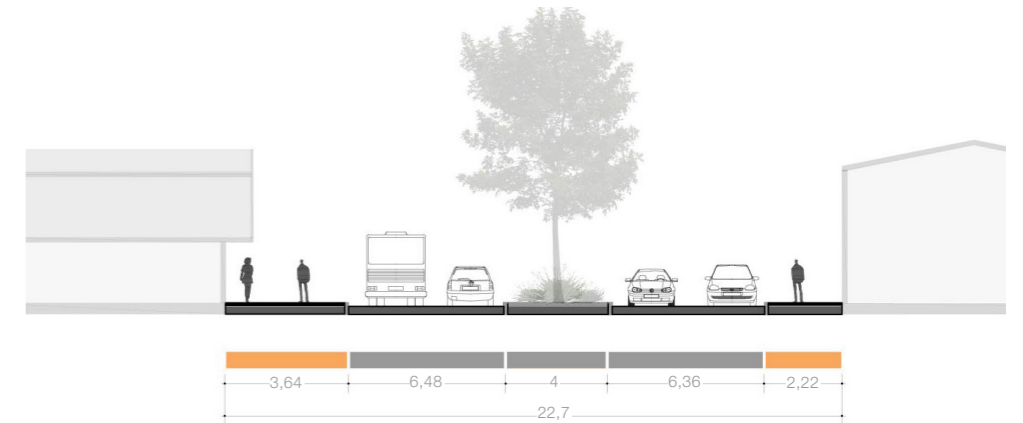
Fuente: EDU 2004.



■ Espacio vehicular
■ Espacio público

▶ Figura 23: Sección del T1A antes de la intervención.

Fuente: urban EAFIT 2014 con base en cartografía del proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



◀ Figura 22: Condición del espacio peatonal después de la intervención del T1A.

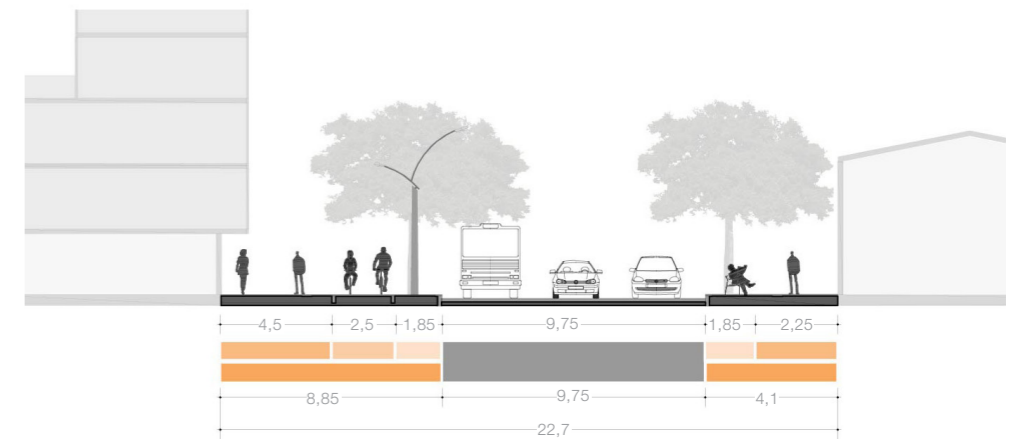
Fuente: urban EAFIT 2015.



■ Espacio vehicular
■ Espacio público
■ Pasarela peatonal
■ Ciclorruta
■ Zona de amoblamiento

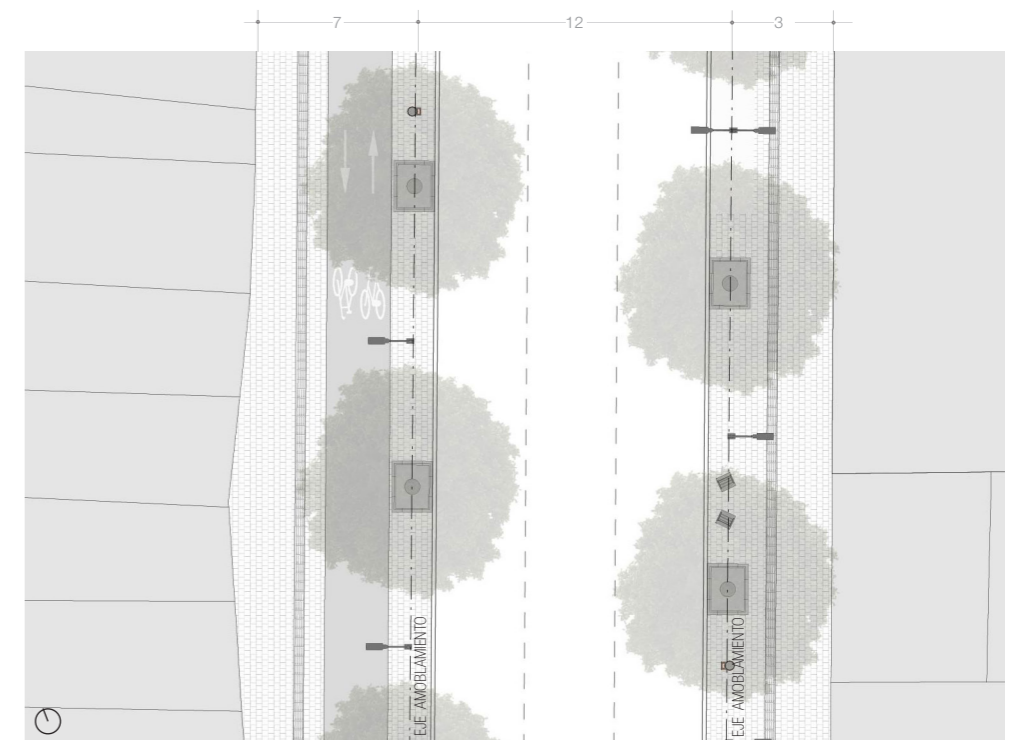
▶ Figura 24: Sección del T1A después de la intervención.

Fuente: urban EAFIT 2014 con base en cartografía del proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



▶ Figura 25: Distribución en planta de los elementos y ejes de la intervención del Paseo Urbano Carabobo T1A.

Fuente: urban EAFIT 2014 con base en cartografía del proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



Subtramo 1B

La calle como plaza pública



El Tramo 1B presenta unas características particulares en comparación con el resto del Paseo Urbano Carabobo. Su cercanía al barrio Moravia, al Jardín Botánico, la Universidad de Antioquia, la estación del Metro, el Parque de los Deseos y el Parque Explora, requería una intervención que ampliara la mirada más allá del tramo vial y peatonal, para cohesionar los escenarios a su alrededor.

Antes de la intervención, las condiciones de este sector no favorecían la articulación de las actividades que tenían lugar allí, marginando un espacio que aglutinaba a su alrededor importantes instituciones y espacios para el encuentro ciudadano. Así, la potencia de la intervención que se llevó a cabo se centró en la oportunidad de generar un punto de interacción entre los distintos espacios localizados alrededor.

Teniendo en cuenta que la principal condición que se presentaba era la fragmentación de los lugares que rodean este núcleo de la ciudad, las intervenciones que se llevaron a cabo exigían un trabajo articulado entre los diferentes grupos de

diseño de cada uno de los proyectos. El ejemplo preciso de esa articulación fue el trabajo simultáneo que se realizó entre los equipos encargados de la transformación y de las mejoras en el Jardín Botánico, la construcción del Parque Explora y el eje Carabobo.

Cada uno de los proyectos realizados para estas instituciones era independiente: tanto los presupuestos como los conceptos de lo que se buscaba eran ejecutados y desarrollados por grupos institucionales que no tenían relaciones entre sí. Esto, sin embargo, no fue una limitante a la hora de buscar encontrarse de manera coherente en materia de espacio público, pues los grupos de diseño e intervención se articularon con el objetivo común de hacer de la carrera Carabobo un punto de conexión entre sí, convirtiéndolo en un espacio público e institucional cohesionado sobre el cual fuera posible realizar múltiples actividades de manera simultánea.

En este tramo, conocido como Carabobo Nuevo Norte, tienen lugar actualmente algunas de las actividades más representativas de la ciudad. Esto

▼ Figura 26: Continuidad del espacio público entre Parque Explora, Paseo Urbano Carabobo T1B y Jardín Botánico. Flujo vehicular sobre carrera Cundinamarca.

Fuente: urban EAFIT 2014 con base en cartografía del proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

fue posible gracias a que el diseño del entorno se basó esencialmente en la idea de que la calle fuera un espacio de doble funcionalidad, un espacio que además de servir de corredor vial pudiera habilitarse como una plaza pública con amplia capacidad para albergar a un alto número de personas, mediante el cierre temporal del paso de vehículos (Figura 26).

La importancia de esta calle como eje cívico tiene un poder de cohesión que es replicable a sus alrededores, de ahí que se haya intervenido simultáneamente la carrera Cundinamarca, la cual comparte con Carabobo las instituciones que abarcan el espacio entre ambas, tales como el Parque de los Deseos, el Planetario Municipal, la Universidad de Antioquia, el Parque Norte y el Parque Explora.

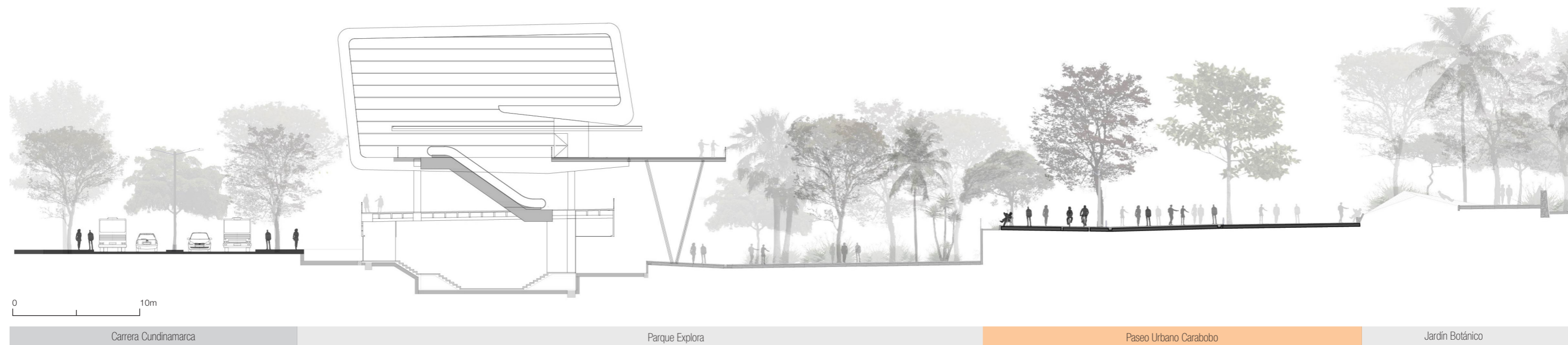
En razón de esto último, sobre la carrera Cundinamarca también se llevaron a cabo intervenciones paralelas a las ejecutadas en Carabobo; estas se desarrollaron de manera articulada y como una continuación del mismo proceso de transformación. Además de reflejar el

amplio impacto de Carabobo fueron estratégicas a la hora de equilibrar los flujos entre ambos corredores viales.

Este tramo del eje Carabobo es el resultado del trabajo en conjunto entre las instituciones, algo que fue posible gracias al liderazgo y la coordinación del Taller de Diseño de la EDU y a la voluntad de los diversos sectores para unir sus intereses en la conformación de un espacio público que hoy por hoy se ha convertido en un sector indispensable para la ciudad.

Carabobo Nuevo Norte es en la actualidad una invitación abierta y permanente a toda la ciudadanía a disfrutar de las actividades que allí ocurren, en muchas ocasiones de manera simultánea.

La transformación alrededor de Carabobo no solo mejoró el valor recreacional que este núcleo urbano ofrece a toda la ciudad sino que permitió conectar a los sectores residenciales del norte, —marginados de las dinámicas locales durante muchos años— con un entorno dinámico y renovado desde diferentes aspectos, tanto ambientales, como sociales y culturales.





◀ Figura 27: **Condición del espacio público y vehicular antes de la intervención T1B.**
Fuente: EDU 2004.



◀ Figura 28: **Condición del espacio peatonal después de la intervención del T1B.**
Fuente: urbam EAFIT 2015.

Antes de la intervención, este tramo estaba compuesto por cuatro carriles que en total ocupaban un espacio de 17,2 metros y cuyo flujo vehicular estaba organizado en ambas direcciones, andenes estrechos de 2 metros en los costados del mismo y un separador central de 1,7 metros (Figura 29).

El reto principal era integrar un núcleo desarticulado pero con un gran potencial en razón de las diversas actividades que lo han rodeado históricamente. Esto fue posible a través de la generación de un espacio público para la interacción entre elementos y actores urbanos que se hacen protagonistas: equipamientos, amoblamiento urbano, peatones, ciclistas y vehículos.

Un primer cambio importante estuvo en la reducción del número de calzadas, que pasó de

cuatro a tres, lo cual fue posible reorganizando los flujos vehiculares.

La nueva sección vehicular se redujo a un total de 9,75 metros, lo que permitió una ampliación considerable a favor del espacio peatonal. Esto se evidencia de manera clara en el costado occidental, en donde pasó a ser de un total de 9,3 metros, amplitud que permitió trazar la ciclorruta en ese espacio, dándole continuidad (Figura 30).

La disposición de los pisos a un solo nivel es una de las características más importantes, pues esto permite que la calle se pueda habilitar eventualmente como plaza pública.

En este caso, la separación entre sección vehicular y andenes peatonales está dada por una línea continua de bolardos que permite mantener separados los flujos y protegido el peatón.



■ Espacio vehicular
■ Espacio público

▶ Figura 29: **Sección T1B antes de la intervención**

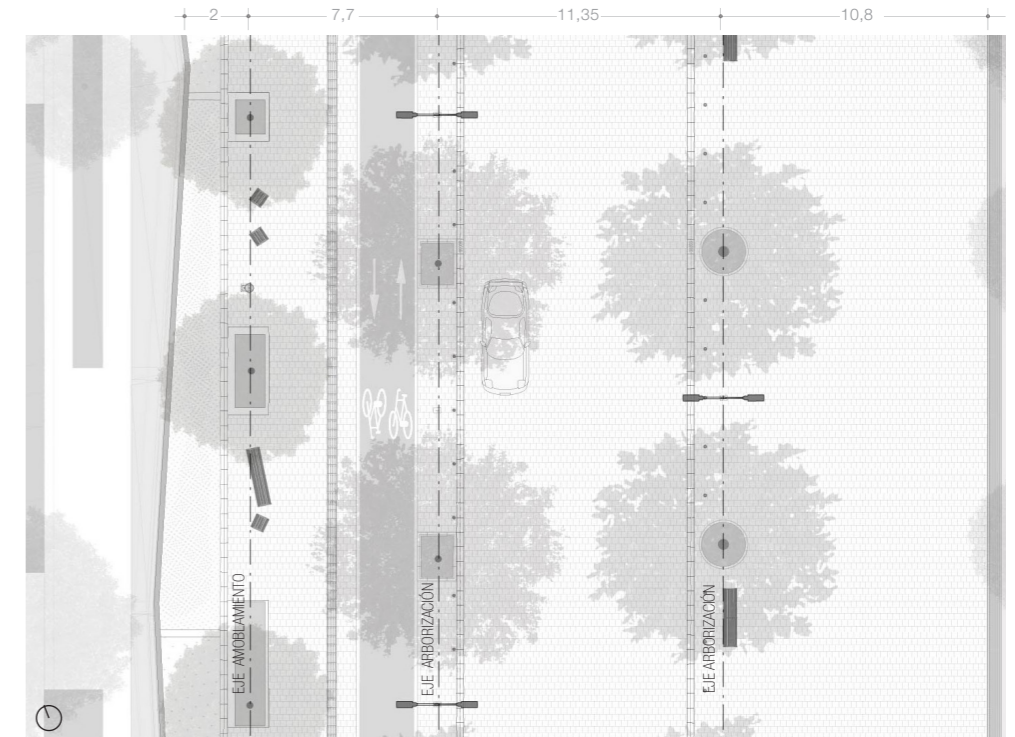
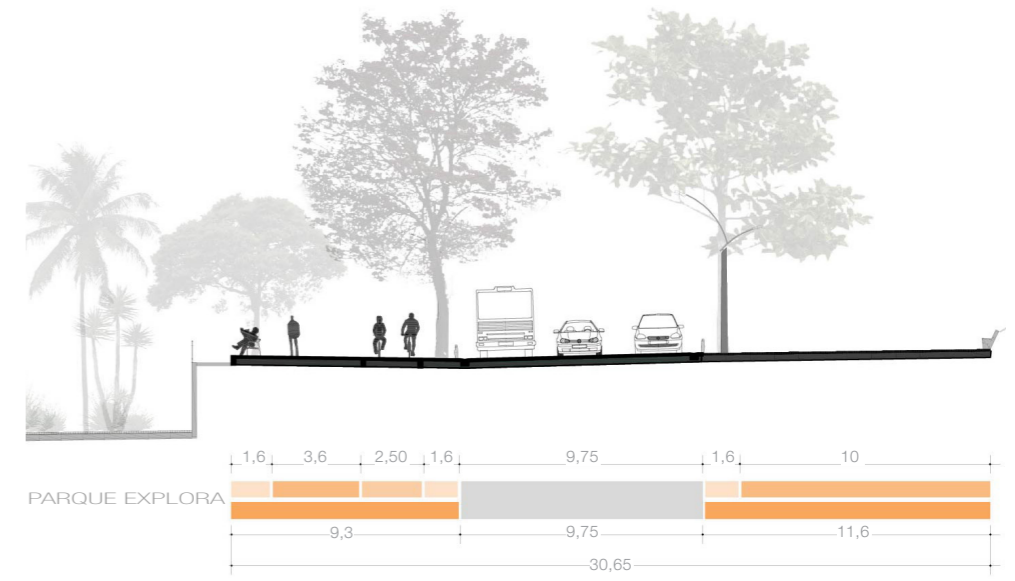
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



■ Intermitente peatón/vehículo
■ Espacio público
■ Pasarela peatonal
■ Ciclorruta
■ Zona de amoblamiento

▶ Figura 30: **Sección T1B después de la intervención.**

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



▶ Figura 31: **Distribución en planta de los elementos y ejes de la intervención del Paseo Urbano Carabobo T1B.**

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

Paisajismo

Arborización



La vegetación cumple un papel protagónico en el Tramo 1B y le confiere un carácter excepcional con relación al resto de Carabobo.

Los árboles, además de aportar un valor estético al paisaje, cumplen funciones ambientales como la captura de carbono, la producción de oxígeno, la regulación de la temperatura y la generación de ciertas condiciones de humedad en su parte inferior, que permiten un intercambio gaseoso entre el suelo y el aire mientras generan a su alrededor ciclos de vida favorables para la fauna.

En este tramo se buscó consolidar un corredor ecológico cuya función consistiera en propiciar un entorno confortable y saludable que brindara unas condiciones de alta calidad para los habitantes de la ciudad.

La intención fue extender el bosque del Jardín Botánico al espacio público nuevo, generando una

sensación de unión entre los diferentes espacios (Figura 32).

Tomando como punto de partida la amplitud de la sección y la intención de hacer de esta una plaza pública, se requería del uso de árboles de amplia envergadura que proyectaran sombra y que enmarcaran la calle de manera consistente. Las especies que cumplían con estas características y que finalmente se usaron fueron cámbulos, almendros y acacias amarillas (Figura 33).

Los cámbulos y almendros que se encuentran a lado y lado de la calzada son árboles florales que pueden llegar a crecer entre 12 metros y 20 metros.

En la parte interior del andén se encuentran las acacias amarillas, árbol floral y de porte aparasolado que proporciona un confort térmico apropiado para los peatones. El proceso de

▲ Figura 32: Continuidad del espacio verde entre el Parque Norte, Parque Explora y el Jardín Botánico.

Fuente: urbam EAFIT 2014.

▼ Figura 33: Arborización del T1B.

Fuente: urbam EAFIT 2014.



Acacias amarillas (*Caesalpinia peltophoroides*).



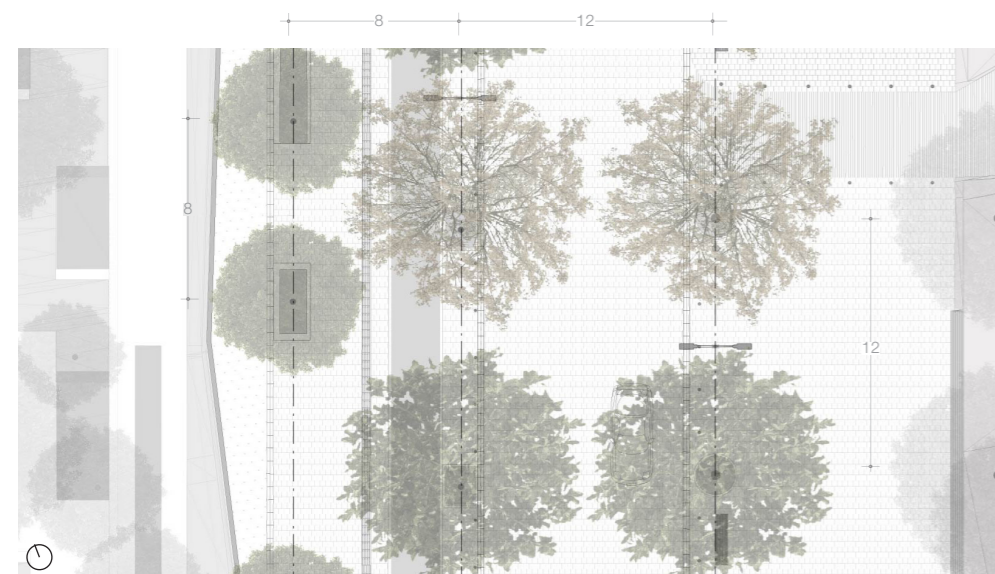
Cámbulos (*Erythrina poeppigiana*).



Almendros (*Terminalia catappa*).

◀ Figura 34: Disposición en planta de arborización en T1B.

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



► Figura 35: Sección típica de iluminación en T1B.

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

▼ Figura 36: Distribución en planta de las luminarias en T1B.

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

transformación de este tramo en un espacio verde permite ver de qué manera las calles toman mayor importancia en las ciudades, porque así pueden convertirse, al lado de ríos y quebradas, en ejes estructurantes del sistema natural de la ciudad.

La vegetación en el espacio público requiere de la articulación de criterios ecológicos, ambientales, urbanos y culturales, por lo que se hace necesaria la asesoría y acompañamiento de profesionales expertos en el tema. En este caso, el apoyo de ingenieros forestales, paisajistas, arquitectos del paisaje, entre otros expertos en arborización urbana, fue indispensable.

En Medellín se conformó el comité de silvicultura integrado por la Secretaría de Medio Ambiente de la Alcaldía de Medellín, el Jardín Botánico, el

Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA), entre otras instituciones que jugaron un papel fundamental en la selección, siembra y disposición de la vegetación en cada uno de los proyectos.

Este comité fue indispensable para el proceso de arborización ya que, además de las evaluaciones respectivas, en este caso específico estuvo a cargo de la selección de los individuos arbóreos que se utilizaron, selección que estuvo relacionada con la oferta de árboles con la que contaba la ciudad y los cuales debían trasplantarse desde otros espacios con el objetivo de conservarlos. Esto último permitió que, al momento de la inauguración, el resultado final luciera consolidado, pues los árboles ya tenían un tamaño y una resistencia adquirida.

Amoblamiento urbano

Iluminación



La iluminación juega un papel fundamental en la intervención del espacio público, pues de ella dependen la visibilidad que puedan tener los usuarios y las consecuentes sensaciones de confort y seguridad.

Para el caso específico de Carabobo, las luminarias que se diseñaron marcaron una pauta, pues fueron planteadas para las intervenciones desarrolladas a lo largo del eje y estas no figuraban hasta el momento en el Manual de Espacio Público de la ciudad (MEP).

El nuevo diseño, si bien era novedoso en la ciudad, se realizó de acuerdo a los requisitos técnicos de

EPM. Dada la amplitud del espacio y las múltiples actividades que se llevan a cabo allí se requería que tuvieran un foco de luz amplio, así que se optó por usar luminarias de doble brazo con una proyección de luz que cubriera la sección peatonal y la vehicular (Figura 35).

La disposición de las luminarias con relación a los árboles es la que determina los ejes de ubicación del mobiliario, que se hace de manera intercalada con el objetivo de no cruzar los focos de iluminación (Figura 36).

Bancas

Las intervenciones sobre Carabobo marcaron un referente en la ciudad, dado el diseño y la concepción de los objetos que conformarían el espacio público así como los criterios respecto a los materiales usados y las intenciones que se tenían con respecto al uso que las personas harían de estos.

Al plantear un modelo de mobiliario nuevo, es decir, sin precedentes en el MEP, se requirió de un proceso de investigación que estudiara los materiales, la forma y la función de cada uno de los objetos.

El resultado de dicho proceso fue el diseño de dos tipos de modelos: bancas largas para el uso colectivo y bancas cortas para el uso individual, construidas en hierro nodular y madera, cuyo objetivo principal era ser tan cómodas que propiciaran una estadía agradable al ciudadano. Este prototipo se usó en los demás proyectos que se estaban ejecutando en el espacio público de la ciudad.

El Tramo 1B, al ser un caso excepcional gracias a los equipamientos que lo rodean, tiene unas características particulares con relación a la forma en la que se distribuyen las bancas. La estrategia de ubicación de estas respondió a unas intenciones específicas, las cuales determinaron el tipo de agrupación y las diferentes maneras de

interactuar con el espacio y con las otras personas. Por esta razón la disposición es diferente en cada uno de los costados del tramo.

Sobre el costado oriental se hace uso de bancas largas, ubicadas sobre el eje de distribución de los árboles y las luminarias, los cuales se alinean sobre el borde del andén. Su ubicación es en dirección al Jardín Botánico, permitiendo una relación directa con este espacio.

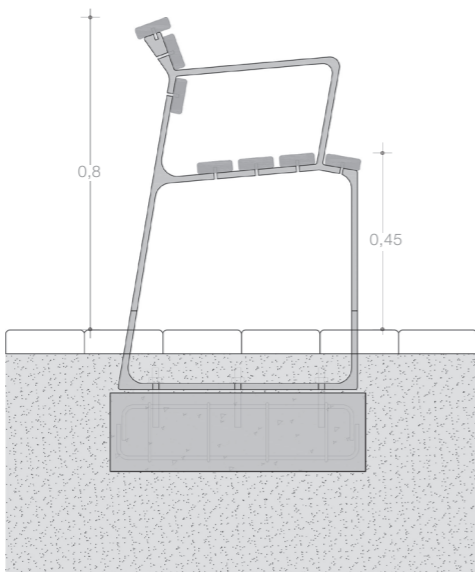
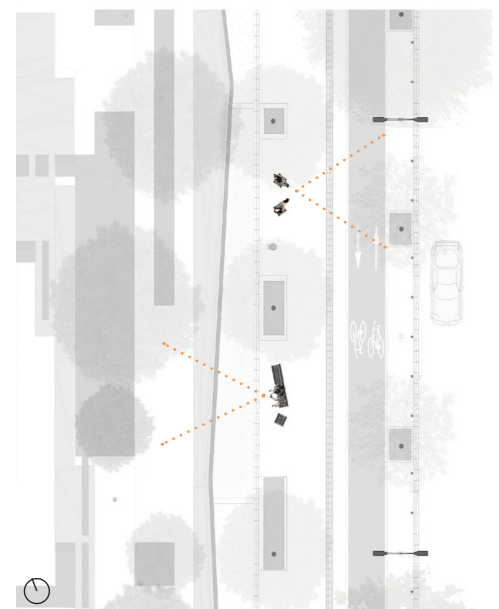
En el costado occidental se disponen parejas de bancas largas y cortas, ubicadas sobre el eje interior de los árboles con el objetivo de aprovechar la proyección de la sombra de las especies que dan vida al sector (Figura 37).

Para la realización de las bancas el grupo de diseño del proyecto fue apoyado por empresas privadas que facilitaron el proceso de investigación de los materiales y la producción de los prototipos.



◀ Figura 37: Disposición de bancas en T1B.

Fuente: urbam EAFIT 2014.



◀ Figura 38: Detalle en sección de banca individual

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

••••• Dirección de visual

◀◀ Figura 39: Disposición en planta de las bancas T1B

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

Pisos

Una de las particularidades del Tramo 1B se encuentra en el diseño de sus pisos, por eso hay varios criterios sobre los cuales es importante centrar la atención al respecto.

Como se mencionó anteriormente, alrededor de este tramo se dieron de manera simultánea diversas intervenciones, de ahí que uno de los retos principales fuera articular los tres proyectos que se estaban diseñando simultáneamente por equipos diferentes: el Paseo Urbano Carabobo, el proyecto del borde del Jardín Botánico y el Parque Explora.

El objetivo central debía apuntar a conectar las áreas de dichos proyectos generando una continuidad visual y espacial entre estos. Así, un primer criterio que debía ser tenido en cuenta para lograr dicha unificación era el de las tonalidades en los pisos.

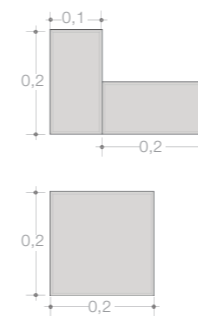
Las tonalidades escogidas para el eje de Carabobo en el Tramo 1B se acogieron a una gama ya seleccionada en el diseño del borde del Jardín Botánico: tonalidades en tonos grises y blancos, como complemento a los tonos negros utilizados sobre el espacio del Jardín.

La composición del piso se hace mediante un patrón de dibujo definido, en este caso, por formas de nubes sobre la calzada y el costado occidental, patrón que se dibuja con adoquines agrupados en tres módulos de 12 centímetros x 12 centímetros ensamblados a lo largo del tramo (figuras 41 y 42).

Otro criterio relevante a tener en cuenta es el piso a un mismo nivel entre el Parque Explora y el Jardín Botánico. Esta característica brinda la posibilidad de habilitar la calle como plaza pública, mediante el cierre del paso vehicular, para la realización de eventos multitudinarios.

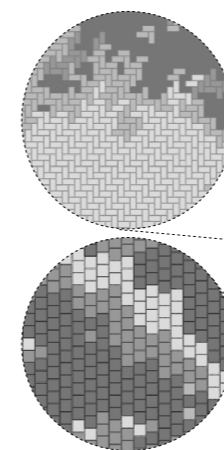
Esta condición ha permitido hacer de este espacio un lugar versátil que no solo conecta las instituciones que lo rodean sino que se habilita como un lugar más de la ciudad sobre el cual se han desarrollado eventos de importante magnitud (conciertos gratuitos, la Fiesta del Libro, etc.).

Este ejemplo permite ver cómo en torno a un sector con un gran potencial, dado por el tipo de instituciones que lo rodean, puede generarse un espacio que se configure como plaza pública y punto de encuentro, en el que tengan lugar eventos importantes para la ciudad.



▲ Figura 40: Tipología de adoquines.

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



▶ Figura 41: Módulo del dibujo de piso en T1B.

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

▶▶ Figura 42: Piso Paseo Urbano Carabobo T1B.

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

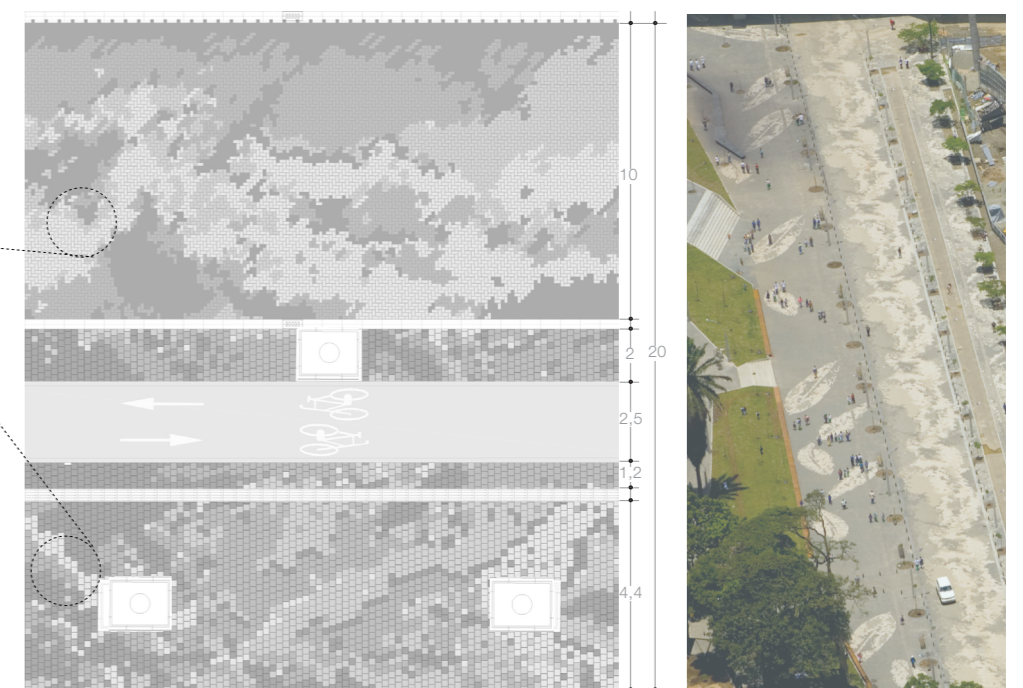


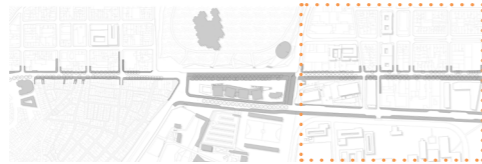


Figura 43: Paseo urbano Carabobo a la altura del Parque Explora y el Jardín Botánico.

La intervención en el sector Nuevo Norte, alrededor de Carabobo, es un referente de la recuperación del valor de lo público en la ciudad y de un diseño coordinado y flexible que permitió recalificar una zona con grandes carencias de espacios públicos y equipamientos.
Fuente: urban EAFIT 2015.

Subtramo 1C

Seguridad y accesibilidad para los peatones



Con una disposición original de cuatro calzadas en una sola dirección, el Tramo 1C no brindaba la posibilidad de un paso peatonal seguro hacia los equipamientos que rodean ambos extremos de este trayecto.

En resumen, el problema radicaba en que las cuatro calzadas ocupaban un total de 18,4 metros, mientras que el espacio para peatones, los principales usuarios de este espacio público, oscilaba entre los 3 metros y los 3,75 metros (Figura 46).

La ausencia de mobiliario y un espacio público seguro para los usuarios de los equipamientos que rodean este sector —asociados a usos comerciales, servicios hospitalarios, educativos y de culto— requería de una intervención que

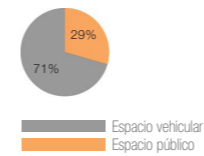
facilitara el acceso a estos, así como el cruce de peatones de un extremo a otro de la calle de manera segura.

La solución se planteó reduciendo el espacio vehicular a 9,75 metros y manteniendo su flujo en un sentido único. Esto permitió la ampliación de los andenes a 4,45 metros y 10,95 metros y su acondicionamiento para el uso compartido de peatones y bicicletas (Figura 47).

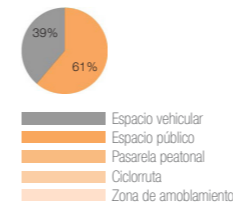
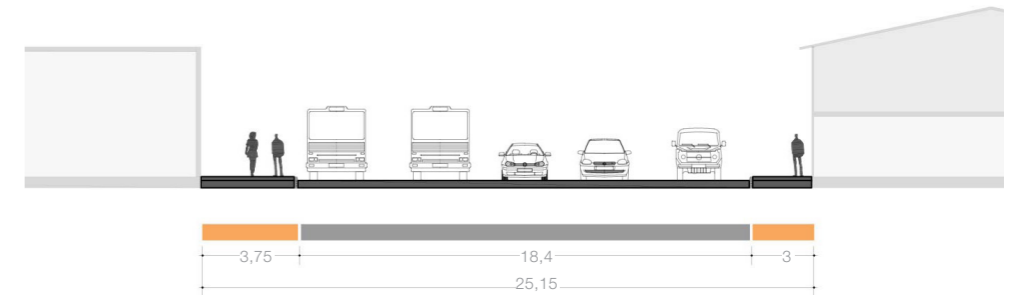
La intervención sobre este tramo representa un ejemplo de cómo, aun reduciendo la sección vehicular, se puede lograr un equilibrio en el tráfico, lo cual, sin embargo, solo ocurre si se otorgan condiciones en el espacio que garanticen que otros modos de transporte transiten de forma cómoda y segura.

◀ Figura 44: **Condición del espacio público antes de la intervención del T1C.**
Fuente: EDU 2004.

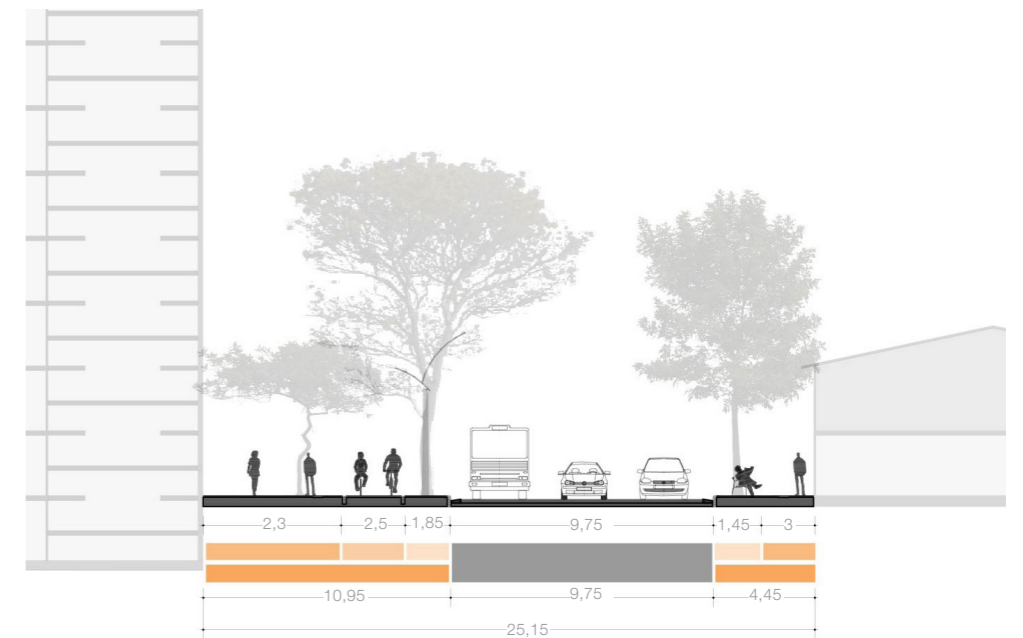
◀ Figura 45: **Condición del espacio público después de la intervención del T1C.**
Fuente: urbam EAFIT 2014.



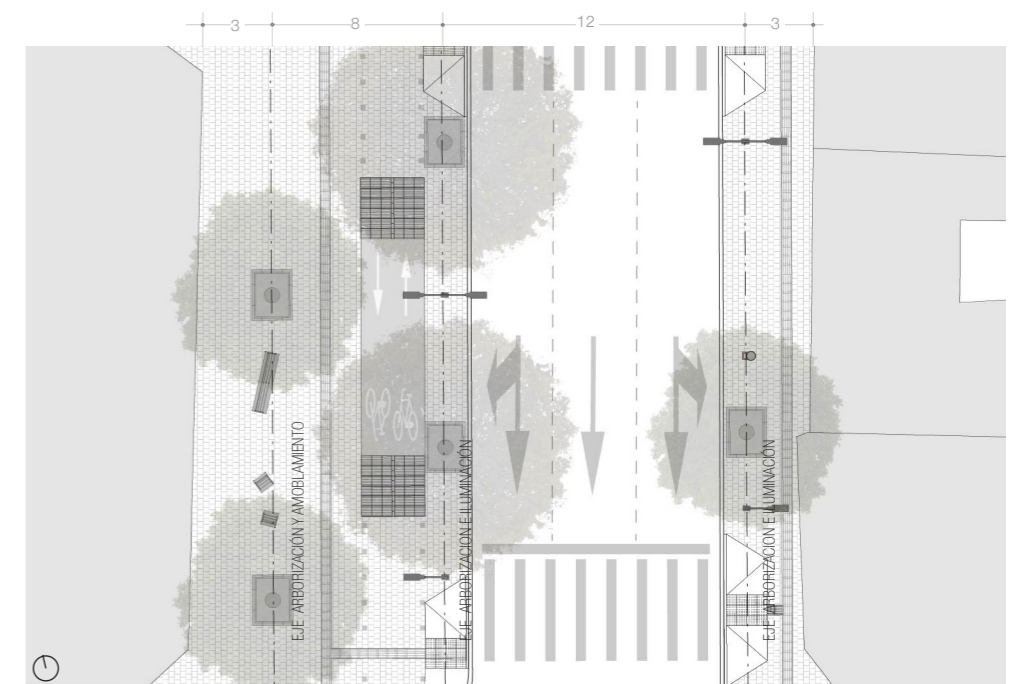
▶ Figura 46: **Sección T1C antes de la intervención.**
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



▶ Figura 47: **Sección T1B después de la intervención.**
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



▶ Figura 48: **Distribución en planta de los elementos y ejes de la intervención T1C.**
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005. Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



Tramo 2 - Carabobo Nuevo Norte

Equipo de diseño: Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín

Tiempo de ejecución del proyecto: 2004 - 2007

Longitud: 1304 metros

Además de ser el tramo conector del centro y el norte de la ciudad, una de sus características es la considerable variedad de usos reunidos a su alrededor: mientras en su extremo norte se encuentran viviendas y equipamientos relacionados con actividades de servicios hospitalarios y educativos; en su extremo sur —puerta de entrada al centro— las actividades son de carácter comercial, formal e informal.

Al ser un trayecto de conexión, este tramo tiene una especial importancia en el manejo de los flujos vehiculares sobre Carabobo, ya que por allí transita principalmente el transporte público, además de los peatones asociados a las actividades que tienen lugar a su alrededor.

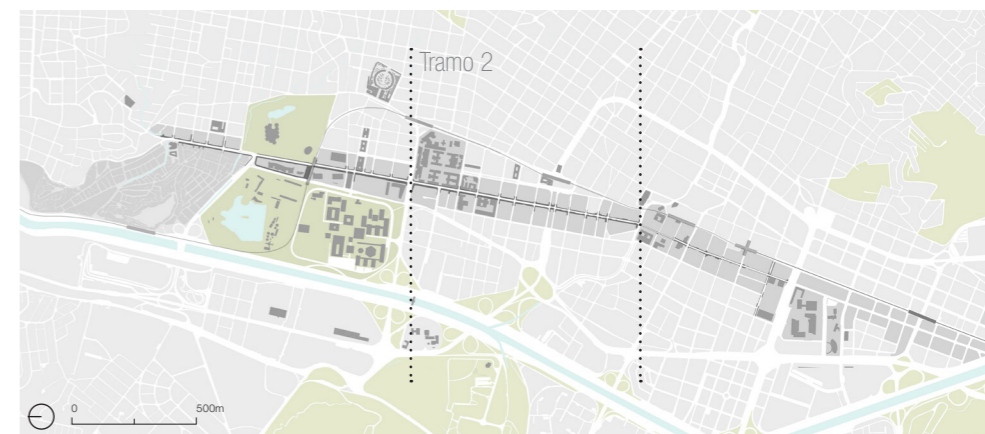
Dicha condición hacía de este un trayecto con altos niveles de congestión; a pesar de ello, en las intervenciones propuestas se decidió hacer una

reducción de la calzada vehicular. Esta medida, que en principio podría parecer problemática, requirió un adecuado uso de los pares viales para el equilibrio de los flujos.

La reducción en la sección vehicular y la ampliación de los andenes sobre el costado occidental permitió la construcción de bahías para buses, una decisión en apariencia pequeña pero de gran impacto en una calle con un flujo alto y caótico de transporte público (Figura 50).

La intervención a lo largo del Tramo 2 de Carabobo permite pensar en cómo este tipo de acciones deben realizarse de manera unificada a lo largo de toda la calle, a pesar de la extensión o de la variación de las actividades que ocurren alrededor.

En el caso hipotético de haber dejado desatendido este tramo, los extremos de la carrera Carabobo hubiesen quedado desarticulados, particularidad



▲ Figura 49: **Localización de la intervención del T2 en el Paseo Urbano Carabobo.**

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Plan Especial del Centro EDU 2004.

que no le hubiera devuelto a Carabobo la importancia que ha recobrado como eje cívico y de conexión entre importantes sectores urbanos. Actualmente, este tramo unifica el centro y el norte, dos núcleos de la ciudad que antes se encontraban desarticulados entre sí (Figura 49).

Otra anotación importante con relación a la intervención tiene que ver con señalar lo que puede ocurrir cuando se desencadenan procesos o potencian actividades que no se calculan en el momento de desarrollo de la intervención.

En este caso, si bien el proyecto buscó generar unas dinámicas en las que los peatones tuvieran preponderancia, con la mejora de los espacios cercanos al centro, al mismo tiempo impulsó que

en la zona comercial hoy se presenten unos altos niveles de ocupación por parte de los comerciantes. Esta ocupación, generada por los numerosos servicios de mecánica para motos que se ubican allí, se da principalmente porque estos encuentran en el espacio público ampliado una oportunidad para exhibir la mercancía y para ofrecer servicios de mecánica al aire libre.

Lo anterior, inevitablemente, ha generado una situación poco deseable sobre el espacio público, pues estos servicios, además de limitar el paso seguro de los peatones al hacerlo más estrecho, han deteriorado la superficie del piso y demás elementos de mobiliario por el constante uso de aceites y grasas.

▼ Figura 50: **Detalle de la intervención del T2 y sus equipamientos.**

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.





◀ **Figura 51: Condición del espacio público y vehicular antes de la intervención del T2.**

Fuente: EDU 2004.



◀ **Figura 52: Condición del espacio público después de la intervención del T2.**

Fuente: urbam EAFIT 2014.

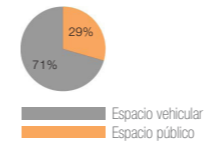
Este tramo presentaba, en términos generales, la misma problemática descrita en los tramos anteriores.

Antes de la intervención, la calle estaba dispuesta primordialmente a favor del flujo de vehículos, gracias a una amplia sección de calzada de 14 metros y a un espacio reducido en los andenes, que oscilaba entre los 2,10 metros sobre el costado oriental y los 3,75 metros sobre el costado occidental (Figura 53). Con la intervención se redujo el espacio vehicular a 6,5 metros y se ampliaron las secciones peatonales a 4,35 metros en el costado oriental y 9 metros en el costado occidental —sección que se reduce a 5,75 metros cuando hay bahías—. Adicionalmente, se dio continuidad a la ciclorruta que se trazó en el costado occidental desde el sector norte de Carabobo (Figura 54).

La continuidad de los andenes dispuestos para el uso compartido entre peatones y bicicletas se extiende hasta el centro, permitiendo una conectividad favorable para los usuarios de este sector, especialmente para los habitantes de las zonas residenciales que se encuentran a lo largo del trayecto.

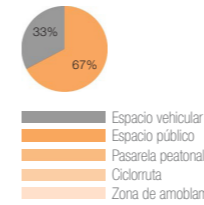
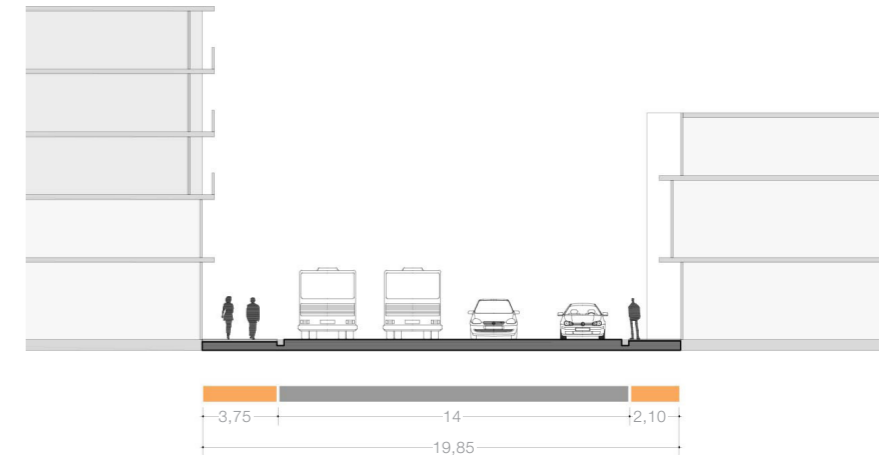
En estos espacios con altos flujos, tanto de vehículos como de personas, es de suma importancia la conservación y la siembra de árboles con el objetivo de generar un confort térmico propicio para los peatones y las actividades comerciales.

Finalmente, es pertinente insistir en la importancia de un tema particular de la intervención en este tramo: la adecuación de bahías para buses y carros de carga permiten hoy en día un uso más eficiente y organizado de la calle (Figura 55).



▶ **Figura 53: Sección T2 antes de la intervención.**

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



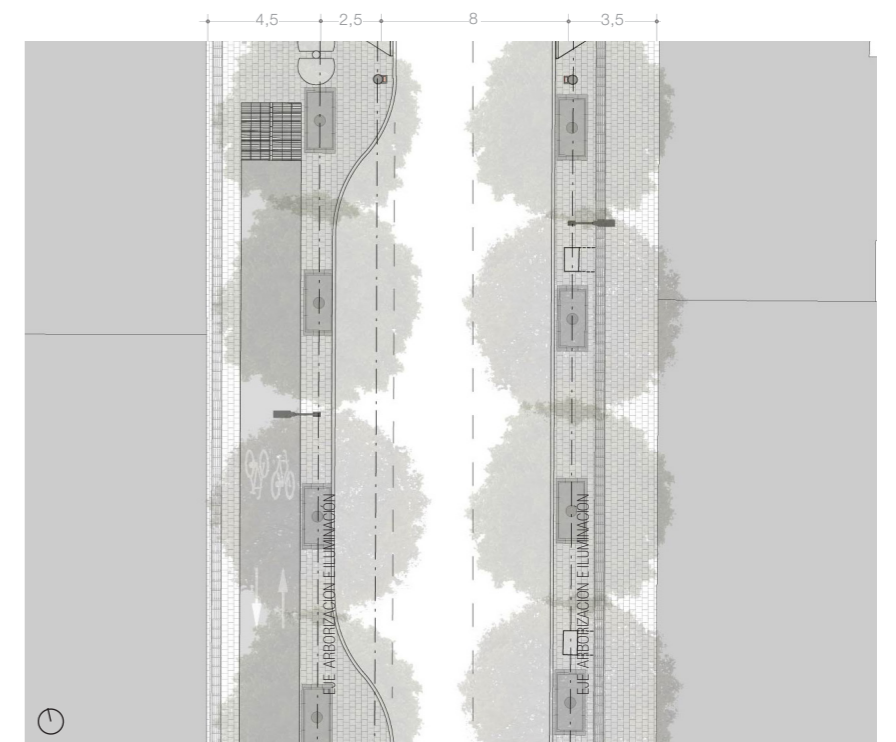
▶ **Figura 54: Sección T2 después de la intervención.**

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



▶ **Figura 55: Distribución en planta de los elementos y ejes de la intervención del T2.**

Fuente: urbam EAFIT 2014. Con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



Tramo 3 - Paseo urbano Carabobo

Equipo de diseño: Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín
 Tiempo de ejecución del proyecto: 2004 - 2007
 Longitud: 887 metros

Al dirigir la mirada hacia un tramo central y de importancia histórica para la ciudad, se presentaba el reto de revitalizar un espacio que había experimentado diferentes transformaciones en sus dinámicas a causa de los cambios institucionales a lo largo de su historia y de los diferentes usos que se le dieron a su entorno.

Dichas transformaciones sobre el Tramo 3 de Carabobo fueron el resultado de diferentes circunstancias: el traslado y la desaparición de la presencia institucional sobre este, la congestión producida por los altos flujos vehiculares y el transporte público, los cuales tomaron un rol predominante en el uso de la calle, y la presencia masiva de comercio formal e informal.

Antes de la intervención, a pesar del alto flujo de personas que concurrían sobre este tramo de Carabobo debido al comercio que lo rodea y a su cercanía con el Centro Administrativo La Alpujarra, la calle estaba destinada principalmente al flujo de vehículos de transporte público.

El estrecho espacio en los andenes de Carabobo generaba unas circunstancias que hacían de esta una calle con altos niveles de contaminación, causando el deterioro del ambiente y de los legados arquitectónicos que aún pueden apreciarse sobre ella (edificios Vásquez y Carré), pero que antes de la intervención eran opacados por los altos flujos vehiculares.



▲ Figura 56: **Localización de la intervención del Paseo Urbano Carabobo T3 y equipamientos.**

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Plan Especial del Centro EDU 2004.

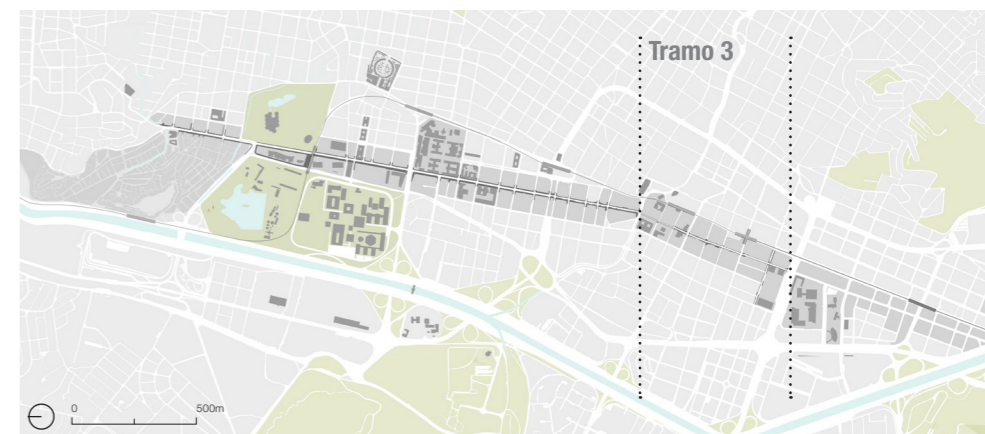
◀ Figura 57: **Equipamientos importantes del T3.**

1. Museo de Antioquia
2. Iglesia de la Veracruz
3. Edificio Carré

Fuente: urbam EAFIT 2014.

▼ Figura 58: **Detalle de la intervención del T3 y sus equipamientos.**

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



Este desgaste, sumado a los numerosos usuarios a su alrededor, generaba un caos y una pérdida en la calidad urbana de este espacio estructurante de la ciudad, alterando el orden sobre la calle y ocultando su valor patrimonial.

Diferentes factores motivaron una intervención que le devolvería el valor cívico: el caótico flujo vehicular y la dificultad para la movilidad del peatón por la insuficiencia de espacio, la invasión del espacio público, el impacto negativo sobre el ambiente y la cercanía con el Centro Administrativo La Alpujarra.

La principal decisión en este tramo de la intervención estuvo asociada a la peatonalización de 887 metros a lo largo de la calle, lo cual se logró a través de la coordinación de un plan de movilidad que permitiera reconducir el flujo vehicular por sectores aledaños para hacer viable el cierre total de la vía, dejando condicionado el acceso solamente a los vehículos de carga y descarga de mercancía, recolección de basuras, entre otros, sobre el tramo peatonal, para los cuales se habilitó un espacio de 5 metros en la parte central.

Por otra parte, hacer posible un proceso de transformación requería incluir a la comunidad directamente impactada por la intervención. Para que la peatonalización de la calle fuera bien recibida por los comerciantes del lugar, era necesario generar espacios de interacción y de veeduría ciudadana, en los cuales se expresaran las inquietudes y sugerencias de estas personas de cara al proyecto.

De ahí nace la Veeduría Ciudadana, figura que le

brindó a los ciudadanos la posibilidad de hacer parte de la intervención de manera activa, además de comprender temas técnicos que les permitieron ejercer un control certero y preciso sobre el desarrollo de la obra.

Es importante notar cómo estos procesos de transformación no solo se comunican a partir del momento en el que se inaugura la obra, sino cómo a lo largo de la ejecución hay lugar para canales de comunicación pública y negociaciones entre los equipos de intervención y la comunidad, los cuales garantizan una apropiación del resultado por parte de la ciudadanía.

Un ejemplo de esto es la llamada campaña "Ven a Carabobo", la cual tenía como propósito invitar a la gente a hacer compras en medio del proceso de la obra, lo cual permitió ir constituyendo una imagen de centro comercial a cielo abierto en el imaginario de los visitantes. Una lección adicional que quedó de este proyecto es la importancia que debe darse al aprovechamiento eficiente de las intervenciones para renovar las redes de servicios públicos.

En este caso, una gran parte del recurso destinado para la intervención se designó para el cambio y la modernización de las redes de servicio público —agua, alcantarillado, energía, gas y telecomunicaciones—.

Es importante hacer mención de esto porque los costos de los proyectos pueden verse significativamente alterados a raíz de dichas renovaciones, las cuales deben hacerse de manera oportuna para evitar futuras excavaciones que pueden resultar más complejas en un contexto urbano que ya ha sido intervenido.



1. Palacio de la Cultura Rafael Uribe
2. Museo de Antioquia
3. Ermita de la Veracruz
4. Centro Comercial Palacio Nacional
5. Edificio Carré
6. Edificio Vásquez





◀ Figura 59: **Condición del espacio público y vehicular antes de la intervención del T3.**
Fuente: EDU 2004.



◀ Figura 60: **Condición del espacio público después de la intervención del T3.**
Fuente: urbam EAFIT 2015.

La intención principal de la intervención en este trayecto fue potenciar la circulación peatonal, inducir nuevas actividades y mezclar los usos del suelo ya existentes alrededor de un espacio público continuo, donde el comercio formal y no formal convivieran de manera organizada y donde la evidencia histórica permaneciera en el tiempo.

Antes de ser intervenida, la calle no garantizaba confort ni para los vehículos ni para los peatones, pues en una sección vehicular de 6,8 metros confluían altas cantidades de vehículos y se presentaba una densa ocupación por parte de los vendedores ambulantes (Figura 61).

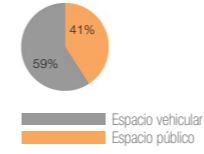
A pesar de que los peatones eran los principales usuarios de esta calle, los andenes no contaban con unas condiciones apropiadas para su uso seguro y cómodo, ya que tenían una amplitud reducida de máximo 2,5 metros en cada uno de los costados. Así, uno de los principales cambios

aportados fue la disposición de la calle a un solo nivel, el cual pasó a ser más alto que el de las calles perpendiculares en las intersecciones en las que hay cruce vehicular, con el objetivo de darle prioridad a los peatones.

La intervención permitió la peatonalización en una sección central de 5 metros a través de la cual se permitiera el flujo vehicular restringido, solo para casos específicos. Por otra parte, se garantizó la siembra de árboles de diferentes tipos buscando mejorar la calidad del aire y reducir la temperatura.

Se requirieron árboles que generaran sombra, cuyo tamaño fuera apropiado para un entorno en donde objetos como los toldos de los locales comerciales y las luminarias tuvieran espacio (Figura 62).

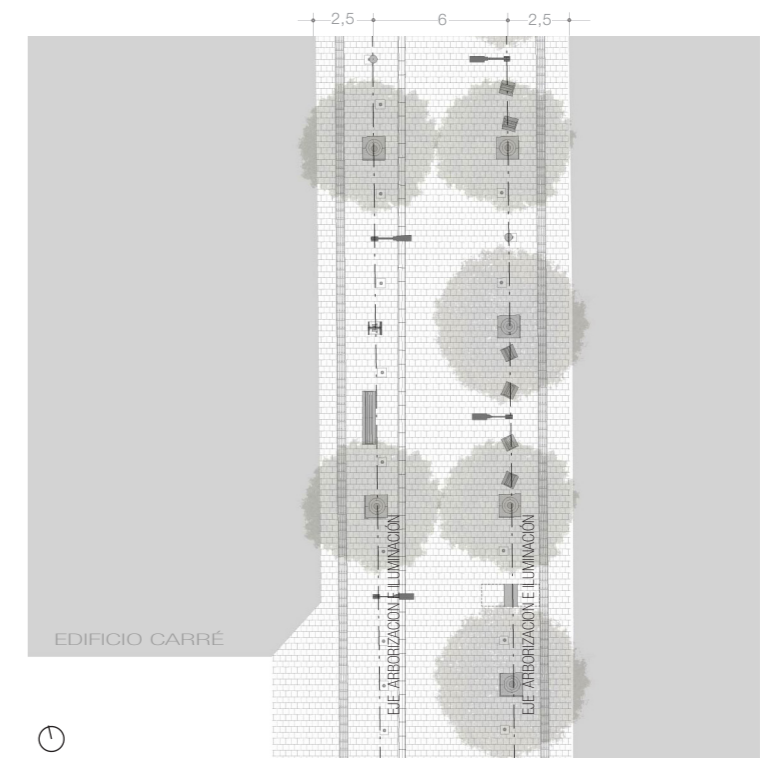
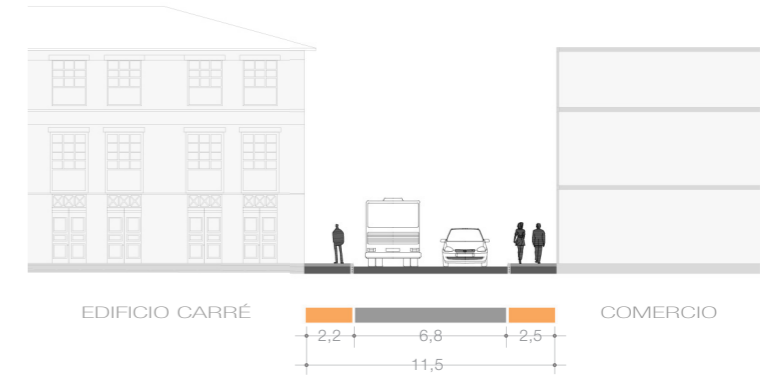
También tuvo gran importancia la regulación y el diseño estandarizado del espacio público para los negocios, en materia de avisos y toldos, así como el manejo unificado de fachadas.



▶ Figura 61: **Sección T3 antes de la intervención.**
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



▶ Figura 62: **Sección T3 después de la intervención.**
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



▶ Figura 63: **Distribución en planta de los elementos y ejes de la intervención del Paseo Urbano Carabobo T1B.**
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

Paisajismo

Arborización

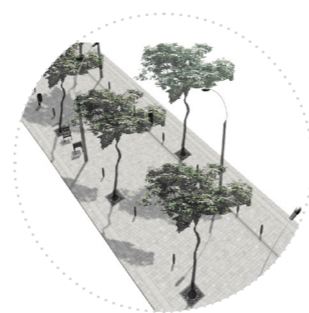
A pesar de su importancia y antigüedad, al momento de la intervención el Paseo Peatonal Carabobo contaba con una cantidad muy reducida de árboles, ya que solo disponía de trece individuos agrupados en dos de sus nueve manzanas, los cuales fueron conservados tras las evaluaciones correspondientes. Bajo estas condiciones era necesario pensar en unos criterios adecuados para la nueva arborización de las siete manzanas restantes.

La escasez de árboles y los altos niveles de contaminación atmosférica y sonora fueron las circunstancias que motivaron la decisión de sembrar vegetación en el tramo peatonal. Con ello se buscaba mejorar la calidad ambiental y estética

de la calle para generar un alto nivel de confort que promoviera la permanencia, el encuentro, la contemplación y el descanso. A partir de esto se definió el uso de árboles de rápido crecimiento, de talla media, de follaje denso, de porte aparasolado y con colorido (Figura 65).

El tamaño estrecho de la sección fue determinante: con 11 metros en promedio entre paramentos y con fachadas continuas entre 3 y 10 pisos de altura, era necesario el uso de especies de tamaño pequeño o mediano para respetar tanto su crecimiento como las condiciones del espacio.

Desde estos criterios se decide el uso de dos especies: guayacán amarillo y rosado (*Tabebuia chrysntha*) y olivo negro (*Bucida buceras*).



Los ejes de la arborización en conjunto con los de la luminaria, definen la distribución de los otros elementos en el espacio público en todos los tramos del Paseo Urbano Carabobo.

▲ Figura 64: Imaginario de los elementos sobre el Paseo Peatonal Carabobo.

Fuente: Alcaldía de Medellín EDU 2005.



Guayacán Amarillo



Olivo Negro

▲ Figura 65: Arborización del Paseo Peatonal Carabobo.

Fuente: urbam EAFIT 2014.

◀ Figura 66: Distribución de los elementos sobre el Paseo Peatonal Carabobo.

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



► Figura 67: Sección típica de iluminación.

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

▼ Figura 68: Distribución en planta de las luminarias.

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

Amoblamiento urbano

Iluminación



Al igual que las luminarias utilizadas para el Tramo 1B, anteriormente descrito, estas fueron también el resultado de un diseño exclusivo.

En este caso, sin embargo, presentan una variación determinada por el espacio y las actividades, principalmente comerciales, que se desarrollan en el sector.

El carácter peatonal de este tramo exige un foco de iluminación dirigido hacia el espacio destinado

objetivo de decorar visualmente el comienzo de cada manzana se sembraron dos guayacanes en las esquinas, que se intercalan con el olivo negro hacia el interior de la manzana.

La disposición de los árboles en los laterales de la vía y no en el centro de esta se determinó así para que fuese posible el acceso restringido a los vehículos de carga, recolectores de basura y ambulancias. Esta condición fue decisiva, al igual que el tamaño y la forma de los árboles, pues en ningún momento pueden representar un obstáculo para el cruce de carros.

En la actualidad, esta ubicación en los laterales sirve también para demarcar un límite de protección entre el espacio peatonal y el espacio para el cruce eventual de vehículos, ayudando a mantener un orden sobre la distribución de los flujos.

para los peatones, de ahí que apunte desde ambos costados hacia el centro (Figura 67).

Los ejes de las luminarias se encuentran a una distancia de 8 metros y la disposición está intercalada, buscando que los focos de luz no se crucen entre sí (Figura 68).

Las luminarias dotaron a este espacio comercial de unas condiciones de seguridad apropiadas para extender las actividades a lo largo de Carabobo, incluso durante las horas de la noche.

Bancas

Al ser un espacio público con alto flujo de peatones se buscó generar ambientes seguros que permitan la estadía de las personas, mediante la ubicación estratégica de bancas a lo largo del tramo.

Estas se dispusieron intencionalmente de acuerdo al espacio y de acuerdo al tipo de encuentro que se quería establecer entre los ciudadanos.

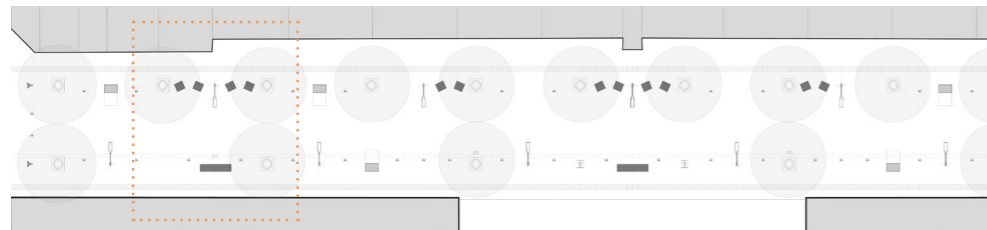
Sobre el costado occidental se encuentran bancas largas de uso colectivo (Figura 72), generalmente ubicadas de forma paralela a la calle y en alineación directa con las bancas del costado oriental, las cuales están en parejas de sillas pequeñas de uso individual (Figura 71) que aprovechan la sombra de los árboles y la cercanía a algunos de los módulos de ventas (Figura 70).

Sus materiales y su diseño son los mismos que se encuentran en los demás tramos: bancas construidas en madera resistente a la intemperie, en una estructura de hierro nodular pensada como medida antivandálica, dado que se trata de un material que no se puede extraer para su fundición.

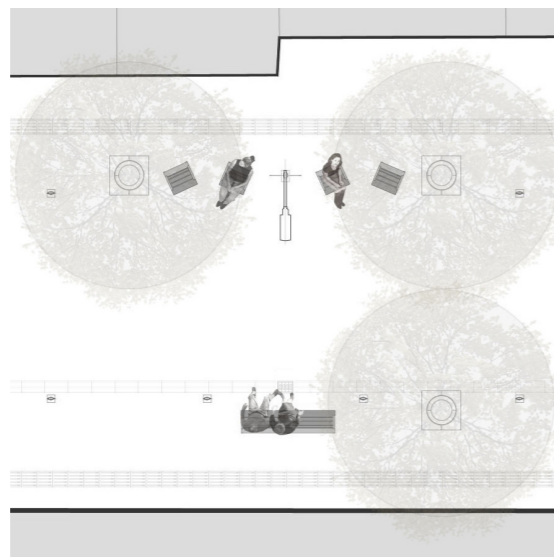
Actualmente, estas tienen un alto valor dentro de las actividades que ocurren sobre el tramo, pues el confort que brindan es una invitación a permanecer en este espacio que, más que un paseo peatonal, se convirtió en un centro comercial a cielo abierto en el que es posible acceder a diversos tipos de servicios o simplemente detenerse a contemplar.

Invitar a la permanencia fue el criterio rector para el diseño de las bancas, criterio que arroja un potente mensaje con relación al tipo de calle y entorno que se quería establecer, uno en el que las personas quisieran encontrarse y disfrutar de una cómoda estancia.

Esto último fue posible en gran parte a las cualidades del mobiliario y de cada uno de los elementos que lo componen, siendo las bancas las que reafirmaron el carácter de esta calle como un espacio peatonal en el que la función vehicular se relega al rol de los transeúntes cotidianos.



◀ Figura 69: **Disposición en planta de las bancas en el T3.**
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



◀ Figura 70: **Lupa de la disposición en planta de las bancas en el T3.**
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

◀◀ Figura 71: **Banca individual T3.**
Fuente: urbam EAFIT 2014.

◀◀ Figura 72: **Banca grupal T3**
Fuente: urbam EAFIT 2014.

Pisos

El tratamiento de los pisos a lo largo de Carabobo Peatonal se definió a partir de varios criterios.

El primero de ellos se basa en la estrecha relación entre los árboles y los pisos; según esto, se buscó producir una sensación visual alrededor de la proyección de sus sombras, de ahí que los adoquines se diseñaran con patrones de dibujo en las superficies cercanas a los árboles (Figura 73).

Este efecto fue posible mediante la disposición de tres adoquines con diferentes figuras y agrupados de diversas formas entre ellos, siguiendo un patrón de repetición de tres módulos de 8 centímetros x 8 centímetros, dando como resultado un dibujo de sombras intencionalmente localizado sobre el espacio de proyección del árbol. Este resultado visual es posible a través de un bajorrelieve hecho sobre la superficie del adoquín (figura 75).

Al igual que en el Tramo 1B, un criterio adicional de gran importancia estuvo relacionado con la tonalidad que se escogió, pues al ser un eje que se cruza con espacios de ciudad ya existentes al momento de la intervención, era importante definir

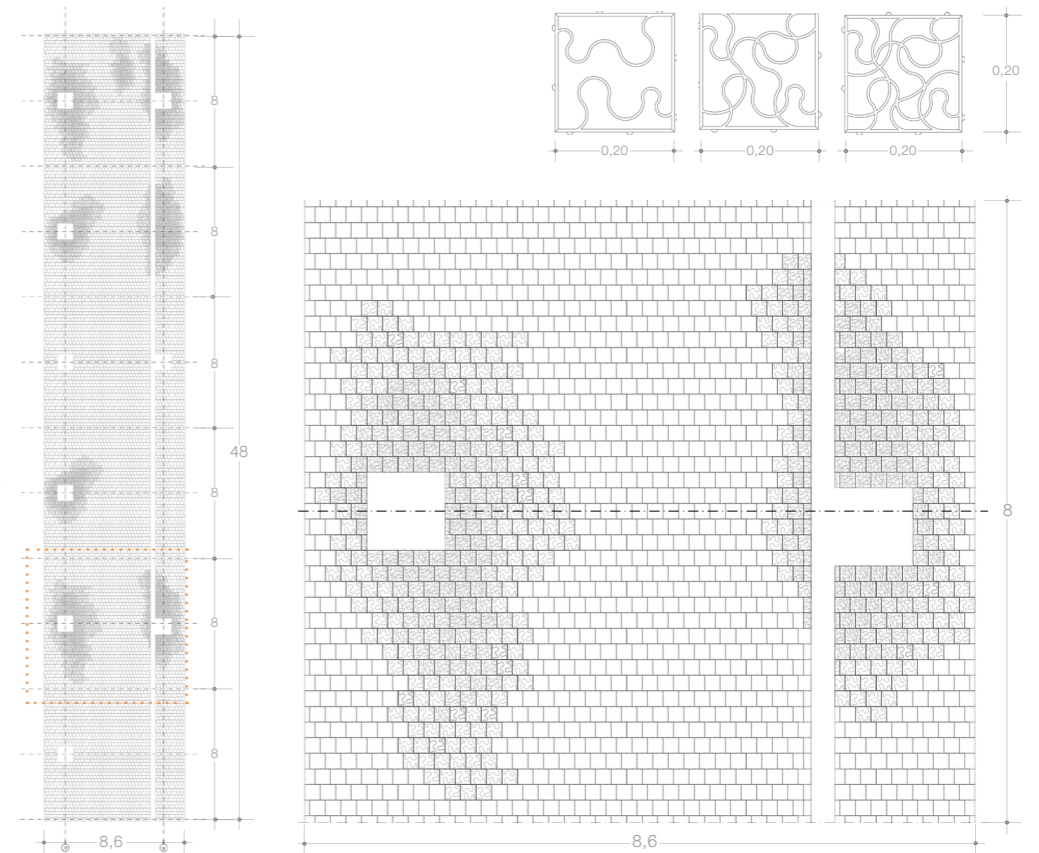
unas tonalidades que guardaran cierto equilibrio visual con el entorno.

Teniendo en cuenta esto, la tonalidad se eligió de acuerdo a los colores de los pisos existentes en lugares icónicos alrededor del proyecto, tales como la Plaza Cisneros y el Parque de las Esculturas de Botero; estos pisos, hechos en piedra de tonos amarillos y verdes, determinaron el color jaspeado que se usó finalmente en la intervención. Estas tonalidades se usaron a lo largo del Paseo Urbano, exceptuando el Tramo 1B.

Otra característica notable es que los pisos se definieran a un solo nivel; al cruzarse con las calles vehiculares que la atraviesan estos ponen el paseo peatonal en una elevación más alta, lo cual se traduce en una reducción de la velocidad por parte de los vehículos y a favor del cruce peatonal.

El resultado es un Paseo Peatonal cuyas características, si bien permiten el cruce de carros en casos específicos, priorizan bajo cualquier circunstancia la ocupación segura y cómoda por parte de los peatones.

▶▶ Figura 73: **Tipología de adoquines del T3.**
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



▶ Figura 74: **Planta de distribución del módulo de los adoquines en el T3.**
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

▶▶ Figura 75: **Módulo de distribución de los adoquines en el T3.**
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

Rejillas

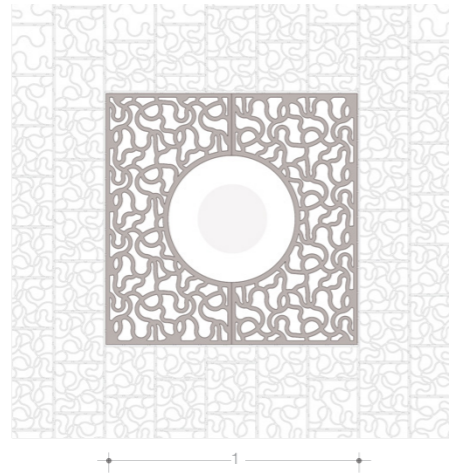
Un elemento que se suma a la superficie del piso en este trayecto son las rejillas. Estas, además de estar vinculadas a los árboles y al cuidado de su base, fueron utilizadas debido al limitado espacio sobre los alcorques.

Este elemento habilita el espacio alrededor del árbol como zona transitable y cuida además la integridad del individuo arbóreo (Figura 77).



Con el diseño de estas rejillas se buscó dar continuidad a los patrones visuales usados en los pisos. Así, las formas de las rejillas son una continuación de las formas del piso que la rodean.

Estas fueron construidas en hierro nodular, material que facilitó su producción en serie, dado que permite ser vaciado.



◀ Figura 76: **Dibujo detalle de rejilla para alcorque.**
Fuente: Alcaldía de Medellín EDU 2005.

◀◀ Figura 77: **Fotografía de rejilla para alcorque.**
Fuente: urbam EAFIT 2014.

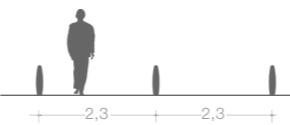
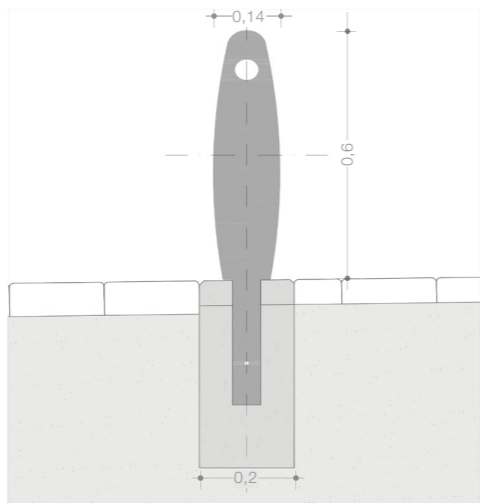
Bolardos

Cuando se considera hacer uso de bolardos es necesario tener en cuenta que estos se utilizan cuando la superficie del espacio público está en un mismo nivel, en esas condiciones sirven para separar los flujos vehiculares de los peatonales.

Es decir, el uso de bolardos es innecesario cuando el andén y la calzada tienen dos alturas diferentes.



En el Tramo 3 de Carabobo se dispusieron bolardos en ambos costados y entre los ejes de los árboles para demarcar con claridad el espacio de división entre los costados y el espacio central, espacio habilitado para el cruce restringido de vehículos de carga. En cuanto al diseño, es importante resaltar la figura circular que facilita su postura, y la perforación de la parte superior de este, la cual es útil para hacer bloqueos temporales (Figura 79).



▲ Figura 78: **Esquema separación entre bolardos.**
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

◀ Figura 79: **Dibujo detalle de bolarde.**
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

◀◀ Foto 80: **Fotografía de bolarde.**
Fuente: urbam EAFIT 2014.

Modelo de actuación social

En un proceso de transformación urbana, como el desarrollado en Carabobo peatonal, es muy importante incorporar en cada una de las etapas a la comunidad. En este caso, al ser una calle en la que predominaba el comercio se desarrolló una ruta de acciones a partir de la cual se concertaron punto a punto los compromisos de los sectores involucrados interesados.

Este modelo de actuación fue un ejercicio de apropiación de la obra que se realizó de manera conjunta con la comunidad directamente impactada (Figura 84). Lo cual, al finalizar la obra, se tradujo en la sostenibilidad y el uso del espacio público en términos de cultura ciudadana. Los pasos que se siguieron se resumen así:

Antes de la ejecución

1. Realización de reuniones con los comerciantes cuando aún el proceso de intervención físico no había comenzado.
2. Interlocución permanente a través de encuentros periódicos con los comerciantes.
3. Construcción de una agenda alrededor del proyecto y de los temas de interés de los comerciantes.

Estas acciones desencadenaron la construcción de un imaginario colectivo y una visión de lo que se quería con el proyecto. Alrededor de estos se agruparon las personas implicadas para pensar conjuntamente en lo que iba a traer la peatonalización de Carabobo.

Al principio, como era de esperarse, se encontró cierta resistencia por parte de las personas impactadas. En razón de esto último fue importante:

4. Desarrollar ejercicios de intervención no física para recrear situaciones. Por ejemplo, se cerró por un día entero el paso de vehículos a lo largo de Carabobo, situación que permitió a los comerciantes y a los ciudadanos que transcurrían

por allí caminar amplia y cómodamente por todo el espacio.

5. Se realizaron animaciones de tipo cultural en el espacio, con fotomontajes y otro material de diseño; a través de ellos se socializó la imagen del proyecto por medio de una exposición itinerante que sirvió como espacio para mostrar los imaginarios del proyecto y para brindarles a las personas la posibilidad de acceder a la información sobre los costos de la obra y las acciones a desarrollar.

6. Se conformó el grupo de Veeduría Ciudadana a la obra, integrado por comerciantes interesados en hacer seguimiento al proceso de intervención. Esta veeduría se legitimó como representante de los intereses ciudadanos ante la alcaldía.

Estas acciones fueron importantes en el momento previo a la ejecución de la obra, pues además de permitir una visión concertada del espacio que se quería transformar ayudaron a generar expectativas en la comunidad de comerciantes, además de una dinámica de confianza y compromiso de la institucionalidad.

▶ Foto 81: **Campaña publicitaria "Ven a Carabobo" comienzo de la obra.**
Fuente: Gerencia del Centro; Alcaldía de Medellín EDU 2005.



Presencia institucional

En este punto del proceso, en el cual aún no se había comenzado la ejecución de la obra, fue muy importante dar respuesta institucional a las diferentes inquietudes que surgían por parte de los comerciantes con relación a temas puntuales, por ello fue clave tener en cuenta:

7. Invitar a las entidades encargadas a las mesas de seguimiento del proyecto, con el objetivo

Comienzo de la ejecución

Conformar el grupo de Veeduría permitió que se hiciera un seguimiento ciudadano a la obra, lo cual además generó que los ciudadanos tuvieran una comprensión en temas técnicos que les permitía entender y ejercer un control certero y preciso sobre todos los temas de desarrollo de la obra.

8. Paralelamente a los trabajos se realizó la campaña "Ven a Carabobo", la cual tenía como propósito invitar a la ciudadanía a hacer compras en medio de la obra, lo cual permitió ir construyendo una imagen colectiva de hacia dónde se dirigía el proyecto; en este caso, como resultado de un consenso colectivo, se apuntaba a generar un "centro comercial a cielo abierto".

Es importante tener en cuenta que el uso de la información y de los medios de comunicación debía servir como base para la construcción de la legitimidad del proyecto.

9. En el caso del centro se creó el periódico

de llegar a acuerdos y responder a las distintas necesidades que manifestaron los comerciantes.

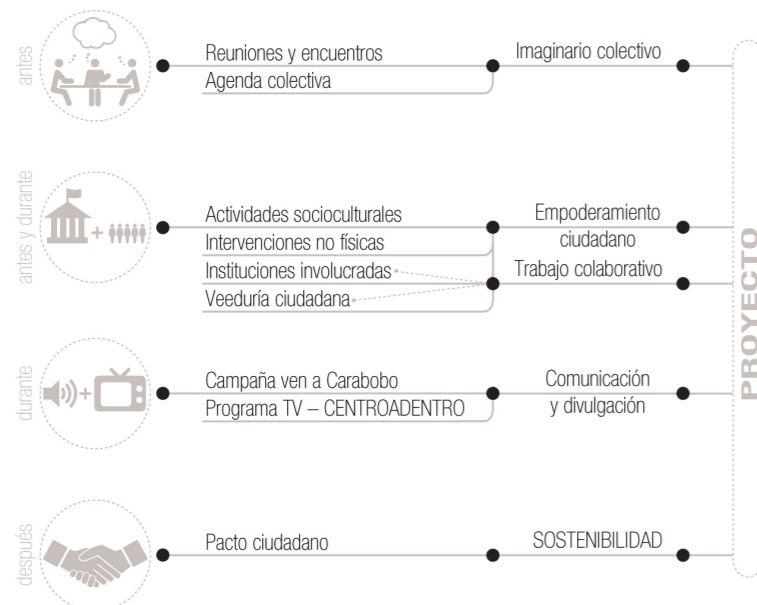
Estas entidades debían ofrecer alternativas al manejo de las diferentes situaciones y también entrar a ser parte de los invitados permanentes para el seguimiento con los contratistas en temas de la ejecución de la obra.

Compromiso y el programa de televisión *Centro adentro*, a través del cual se mostraron varios documentales sobre la intervención en Carabobo y en cuya primera transmisión se invitó a la Veeduría Ciudadana de dicho proyecto para que aparecieran como los legítimos representantes de la ciudadanía.

Sostenibilidad del proceso

10. El proceso descrito permitió que los comerciantes se organizaran y se apropiaran del proyecto, lo cual se tradujo al momento de la entrega de la obra en la firma del "Pacto ciudadano por la sostenibilidad de Carabobo", acordado como un ejercicio de participación y concertación.

Este pacto resultó ser de gran relevancia en el marco de consolidación del proyecto en la medida en que cohesionó y comprometió a los actores a cuidar lo que se logró con el proyecto y hacerlo sostenible en el tiempo.



► Figura 82: "Plan del Centro de Medellín".

Fuente: Alcaldía de Medellín 2005.

►► Figura 83: Campaña publicitaria, "Ven a Carabobo".

Fuente: Alcaldía de Medellín 2005.

◀ Figura 84: Esquema explicativo de gestión social del proyecto.

Fuente: urban EAFIT 2014.

► Figura 85: Periódico "Compromiso", usado como estrategia de comunicación sobre proyectos desarrollados en el centro.

Fuente: Alcaldía de Medellín 2006.

►► Figura 86: Periódico "Centro Adentro".

Fuente: Alcaldía de Medellín 2006.

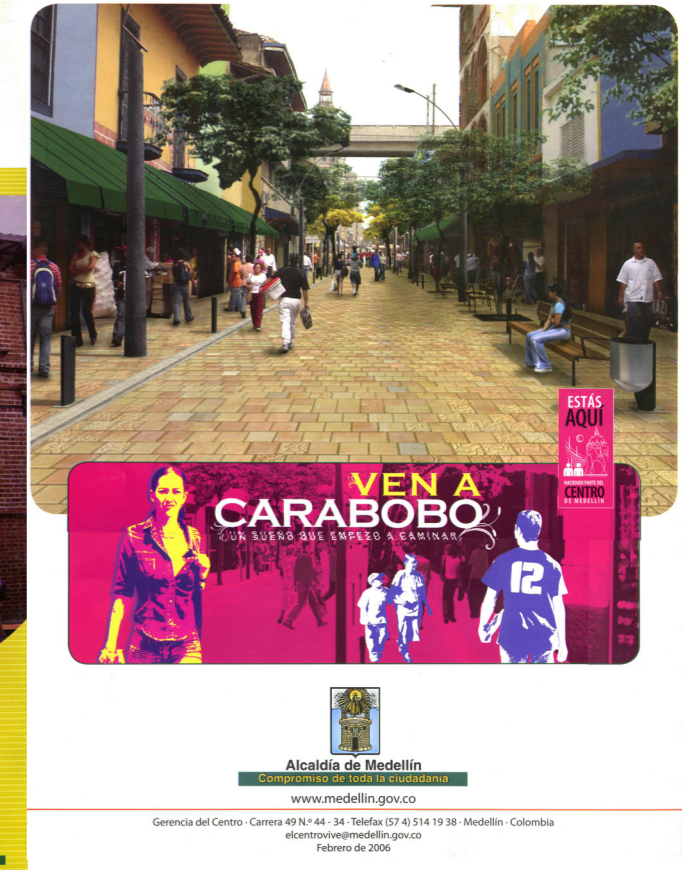
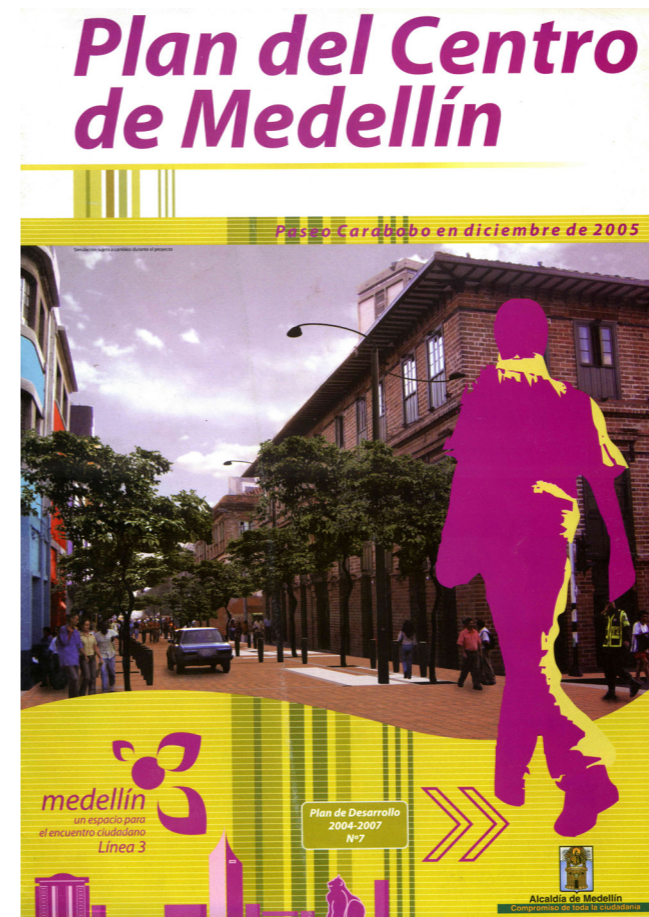




Figura 87: Paseo urbano Carabobo frente al Museo de Antioquia.
La intervención a lo largo de la carrera Carabobo dignificó el espacio para el peatón y permitió conectar diferentes equipamientos y espacios públicos fundamentales para la recuperación del centro de la ciudad.
Fuente: urban EAFIT 2014.



Figura 88: Avenida Urbana San Juan frente al Centro Administrativo La Alpujarra.

La reorganización del espacio en función de los diferentes actores de la movilidad del sector permitió cambiar el carácter hostil de esta calle que en algún momento fue concebida como una autopista. Gracias a la intervención, los peatones cuentan con espacios amables y seguros; a su vez, el transporte público en la zona ha dejado atrás progresivamente el ambiente caótico al que la ciudad se había acostumbrado.

Fuente: urban EAFIT 2015.

Avenida Urbana San Juan
Transformar una autopista en avenida urbana

Origen y evolución

La conformación de un centro regional de servicios

La calle San Juan ha reflejado a lo largo del tiempo los diferentes momentos urbanos por los cuales ha pasado la ciudad de Medellín, transformándose a la medida de los cambios más importantes que ha experimentado la ciudad.

Su aparición se remonta a principios del siglo XIX, cuando era conocida como “el corredero del río Medellín” y considerada como el límite urbano al sur de la ciudad. San Juan solo empieza a tener un rol vital dentro de las dinámicas cotidianas de Medellín a finales de ese mismo siglo, en 1894, momento en el que se inaugura la Plaza de Mercado de Guayaquil, una de las obras civiles más importantes que hasta ese momento se habían levantado en la ciudad.

La construcción de dicha plaza dotó a la calle San Juan —y a todo el sector— de una dinámica de centro, alrededor de la cual tuvieron lugar algunos de los acontecimientos más importantes de la vida comercial y social de ese entonces, como la inauguración de la Estación Medellín del Ferrocarril de Antioquia (1914).

Los servicios ofrecidos en la Estación y la Plaza de Mercado dieron inicio a la conformación de un centro de servicios de alcance regional (Perfetti, 2012). Muchas de las múltiples actividades que comenzaban a ser de gran peso en la vida urbana de Medellín se localizaron alrededor de este sector, en el que además tuvieron lugar algunas de las manifestaciones políticas más importantes del momento, las cuales se llevaban a cabo en la Plaza de Cisneros, contigua a la calle San Juan.

Así entonces, las inmediaciones de la terminal del

Ferrocarril de Antioquia y la Plaza de Mercado de Guayaquil se constituyeron en el punto de mayor importancia comercial como centro local y regional de aprovisionamiento de víveres, lo cual se traducía en una gran movimiento y congestión a su alrededor (Perfetti, 1996).

Dicha congestión correspondía a la situación de la ciudad en muchos otros aspectos relacionados con el crecimiento acelerado que enfrentaron los entornos urbanos en las siguientes décadas, dando como resultado que a mediados del siglo XX las condiciones urbanas no respondieran a las demandas de la creciente densidad poblacional.

La modernización de la ciudad

La ciudad requería de una nueva proyección que respondiera a las demandas del momento, lo que derivó en la aprobación en 1948 del contrato para la elaboración del Plan Piloto de Medellín por parte de los urbanistas Paul L. Wiener y José Luis Sert, el cual fue de gran impacto en la evolución de la urbe durante el periodo de 1950-1990.

Dicho Plan Piloto zonificó el valle de Aburrá y estableció el concepto de área metropolitana, dando como resultando un marco para el desarrollo de la ciudad que funcionaría bajo la idea de cuatro actividades básicas: habitar, cultivar el cuerpo y el espíritu, trabajar y circular (Perfetti, 1996).

En esa medida, y guiándose por los parámetros que se sugerían en el Plan, uno de los cambios que se llevó a cabo y que tuvo un gran impacto sobre la Avenida San Juan fue el traslado de las funciones administrativas del gobierno local al nuevo Centro Administrativo La Alpujarra, acontecimiento urbano que tomó como eje estructurante a San Juan, dotándola de mayor importancia y aumentando su carácter de centralidad.



1889



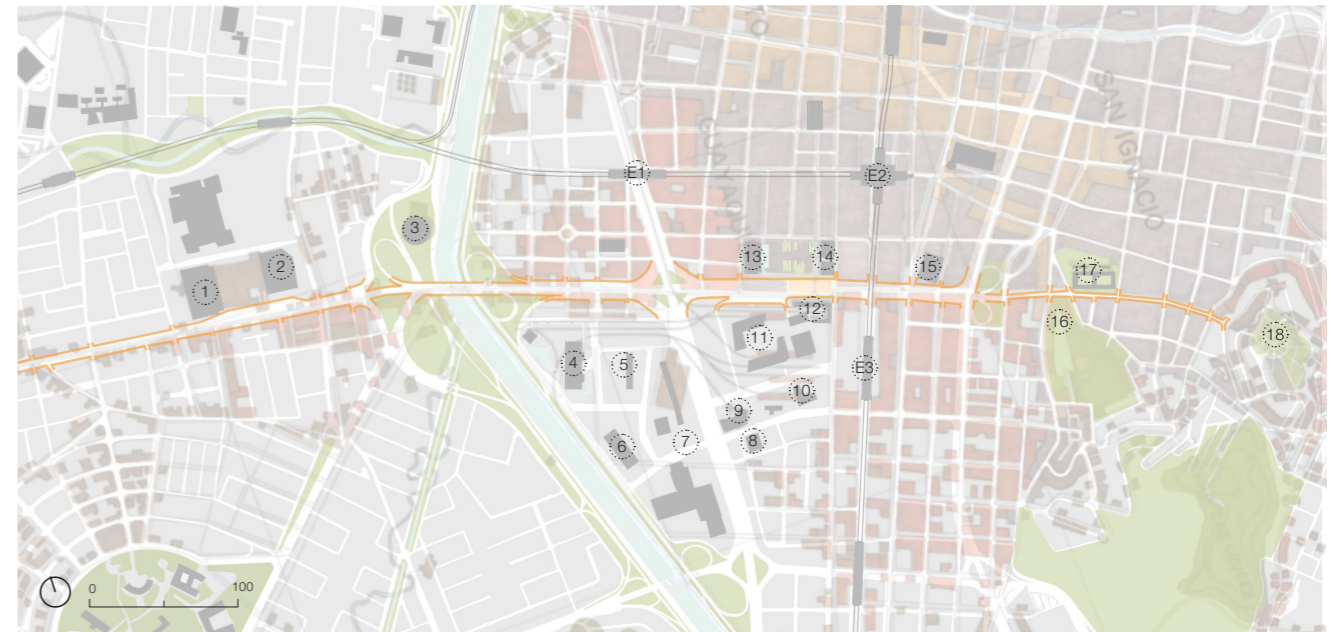
1906



1910



1996



- | | | | | |
|-------------------------------|---|--|---------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Makro | 6. Teatro Metropolitano | 10. Edificio EDATEL | 13. Biblioteca EPM | 17. Asilo Hermanitas de los Pobres |
| 2. Homecenter | 7. Área Metropolitana del Valle de Aburrá | 11. Centro Administrativo la Alpujarra | 14. Edificios Vásquez y Carré | 18. Cerro El Salvador |
| 3. Plaza de toros La Macarena | 8. Plaza Mayor | 12. Fundación Ferrocarril de Antioquia | 15. Iglesia San Antonio | E1. Estación Cisneros del Metro |
| 4. Edificio EPM | 9. IDEA | | 16. Cementerio Parroquial San Lorenzo | E2. Estación San Antonio del Metro |
| 5. Pies Descalzados | | | | E3. Estación Alpujarra del Metro |

- Medellin 1791
- Medellin 1908
- Medellin 1932
- Medellin hoy
- Equipamientos

Figura 89: Crecimiento histórico del sector y localización de equipamientos alrededor de la Avenida Urbana San Juan.

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en el mapa evolución de la ciudad histórica dentro del Plan Estratégico de Medellín y el Valle de Aburrá 1997.

Figura 90: Contexto de la Avenida Urbana San Juan en el crecimiento histórico de Medellín.

Ffuente: urbam - EAFIT (2015) con base en planos históricos de Medellín y Estudio de la Forma y el crecimiento urbano de la región metropolitana.

Figura 91: La Avenida San Juan en el Plano propuesta del Plan Piloto de Medellín 1951.

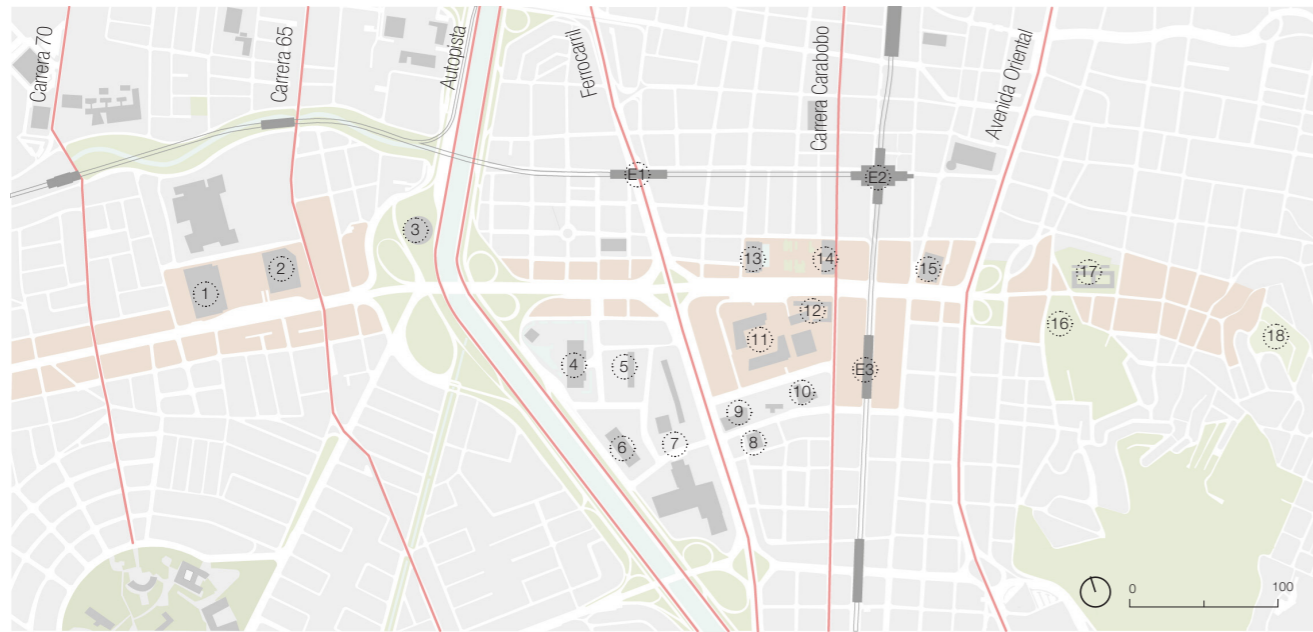
Fuente: urbam - EAFIT (2014) con base en cartografía de Wiener y Sert 1951; Concejo de Medellín.

Adicional a esto, la llegada de la mitad del siglo XX vino cargada de una visión pragmática de la ciudad que confirmaba su vocación metropolitana y que procuraba dar respuestas funcionales a los principales problemas del momento, dando como resultado un modelo de ciudad que privilegiaba las vías rápidas o autopistas para el uso intensivo y fluido del automóvil particular. Como resultado, la calle San Juan pasó de ser una avenida de escala urbana, que agrupaba diversas actividades de



importante valor a su alrededor, a ser una gran autopista que permitía altas velocidades para los crecientes flujos de tránsito vehicular. Este cambio en sus dimensiones transformó el carácter que identificaba a San Juan como eje de servicios para la ciudadanía, pues a pesar de su cercanía con el nuevo Centro Administrativo La Alpujarra este se tornó en un lugar de paso y de difícil acceso para el peatón, como causa de un tráfico vehicular cada vez más caótico y del deterioro de las condiciones urbanas del sector. Así, la nueva autopista generó una ruptura espacial entre el centro histórico de la ciudad y el Centro Administrativo, al tiempo que su calidad para el peatón disminuyó notablemente.

Al final de la década de los noventa San Juan presentaba el rastro más duro de la modernidad: una gran autopista que buscaba acoger grandes flujos de movilidad vehicular pero sin responder a las necesidades de los peatones y demás modos alternativos de transporte. Pese a la amplia sección vehicular, el tráfico en la calle San Juan era caótico y se generaban grandes congestiones por cuenta del desorden producido por los vehículos de transporte público, la deficiente señalización y la ausencia de espacios adecuados para los peatones.



- 1. Makro
- 2. Homecenter
- 3. Plaza de toros La Macarena
- 4. Edificio EPM
- 5. Pies Descalzos
- 6. Teatro Metropolitano
- 7. Área Metropolitana del Valle de Aburrá
- 8. Plaza Mayor
- 9. IDEA
- 10. Edificio EDATEL
- 11. Centro Administrativo la Alpujarra
- 12. Fundación Ferrocarril de Antioquia
- 13. Biblioteca EPM
- 14. Edificios Vásquez y Carré
- 15. Iglesia San Antonio
- 16. Cementerio Parroquial San Lorenzo
- 17. Asilo Hermanitas de los Pobres
- 18. Cerro El Salvador
- E1. Estación Cisneros del Metro
- E2. Estación San Antonio del Metro
- E3. Estación Alpujarra del Metro

San Juan como gran vía colectora de flujos metropolitanos

Con el crecimiento de la ciudad y la consolidación de las demás vías importantes la Avenida San Juan se convirtió en una calle receptora de los principales flujos vehiculares, tanto a escala del centro de la ciudad como a escala metropolitana, de ahí su importancia funcional en la movilidad.

Hacia el sector oriental San Juan está atravesada por la Avenida Oriental, que conecta el sur de la ciudad con el centro de manera directa y la cual tiene también unas dimensiones importantes y un tráfico considerable; su origen también se remonta a la segunda mitad del siglo XX, de ahí sus características de vía rápida cuya principal función es drenar muchos de los flujos de movilidad más importantes de la ciudad.

La Carrera Carabobo, que acoge una activa vida comercial, guarda también una relación importante con San Juan, pues muchos de sus visitantes llegan allí por medio de las rutas de transporte que tienen como destino dicha avenida.

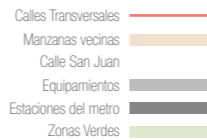
La Avenida del Ferrocarril ha cumplido históricamente un rol importante, ya que en sus inicios dentro de la conformación urbana de

Medellín, además de servir de ruta del ferrocarril, era el borde urbano de la ciudad hacia el occidente; posteriormente, con la implementación del Plan Piloto Wiener y Sert y el plan vial que este proponía, entró a formar parte fundamental del anillo vial formado junto con la Avenida Oriental y la Avenida San Juan.

La autopista paralela al río, por su parte, es el conector vial más importante de toda el área metropolitana con el centro de Medellín; el alto tráfico del cual San Juan es receptor proviene en gran parte de los vehículos que viajan a lo largo de esta desde los diferentes municipios del valle de Aburrá.

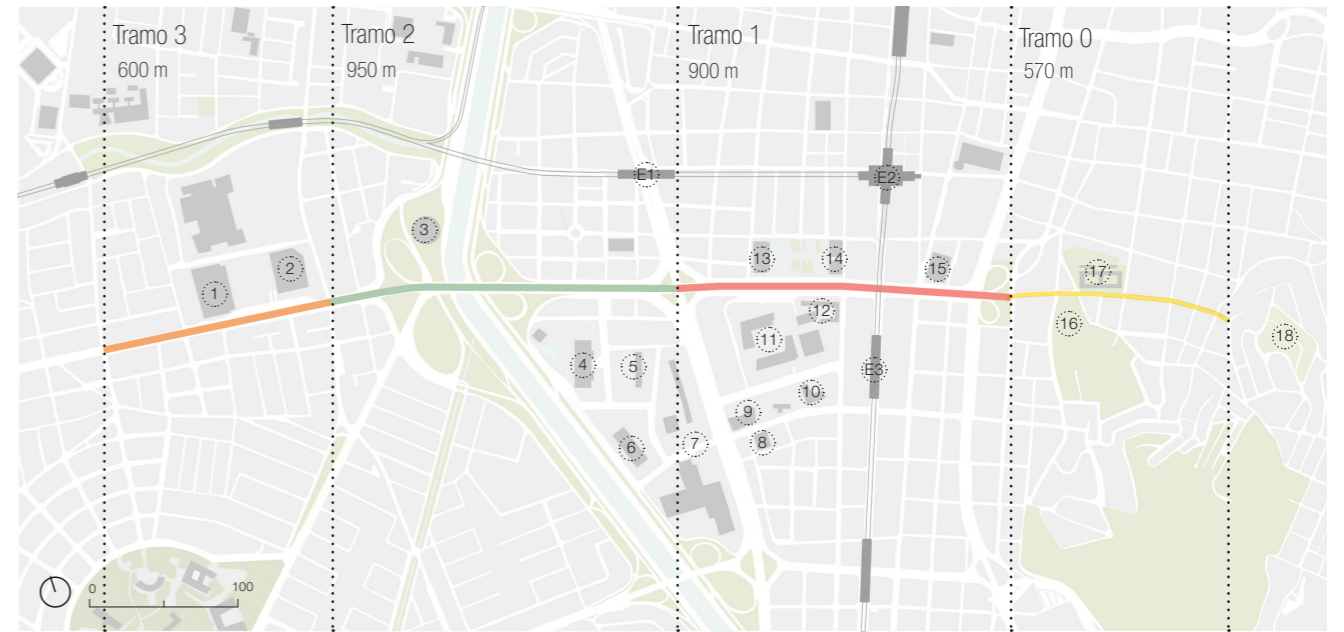
Por último, las carreras 65 y 70 ubicadas sobre el costado occidental del río, y las cuales agrupan importantes actividades de índole comercial, recreativo, educativo y de vivienda, son las vías transversales de mayor importancia ubicadas sobre ese sector de la ciudad y que llevan flujos vehiculares de considerable cantidad hacia la Avenida San Juan.

Dicha avenida está conformada por cuatro tramos que se extienden entre los costados oriental y occidental de la ciudad, alcanzando una longitud de tres kilómetros.



▲ Figura 92: **Transversalidades alrededor de la Avenida Urbana San Juan.**

Fuente: urban EAFIT 2014 con base en Plan Especial del Centro EDU 2004.

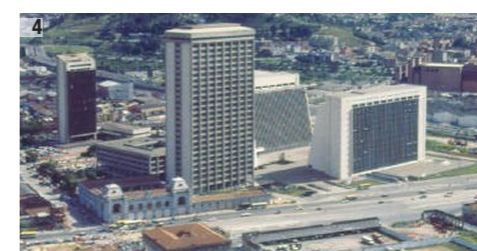


- 1. Makro
- 2. Homecenter
- 3. Plaza de toros La Macarena
- 4. Edificio EPM
- 5. Pies Descalzos
- 6. Teatro Metropolitano
- 7. Plaza Mayor
- 8. Área Metropolitana del Valle de Aburrá
- 9. IDEA
- 10. Edificio EDATEL
- 11. Centro Administrativo la Alpujarra
- 12. Fundación Ferrocarril de Antioquia
- 13. Biblioteca EPM
- 14. Edificios Vásquez y Carré
- 15. Iglesia San Antonio
- 16. Cementerio Parroquial San Lorenzo
- 17. Asilo Hermanitas de los Pobres
- 18. Cerro El Salvador
- E1. Estación Cisneros del Metro
- E2. Estación San Antonio del Metro
- E3. Estación Alpujarra del Metro



▲ Figura 93: **Subdivisión por tramos de la Avenida San Juan.**

Fuente: urban EAFIT 2014 con base en Proyecto de Intervención calle San Juan EDU 2004.



► Figura 94: **Edificaciones históricas alrededor de la Avenida San Juan:**
1. Plaza de Mercado Guayaquil.
2. Estación Medellín y Plaza de Cisneros en manifestación pública.
3. Deterioro de la Plaza Cisneros.
4. Centro Administrativo la Alpujarra y Autopista San Juan.

Fuente: Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto.

A lo largo de esta, y en razón de su amplia extensión, se encuentra una cantidad muy diversa de actividades (Figura 93).

La más notoria se presenta alrededor del Tramo 1, en la zona central de la ciudad, alrededor del cual, y a partir de hechos puntuales de la historia de la conformación urbana de Medellín, agrupó una vida dinámica de importancia metropolitana que incluso hoy se conserva.

En la actualidad, sobre este tramo tienen lugar algunas de las instituciones administrativas y actividades comerciales de más importancia para la ciudad, razón que explica en gran parte que esta haya sido la zona seleccionada para la intervención urbana llevada a cabo durante el año 2006.

Puede decirse, entonces, que la selección para la intervención de este tramo específico está vinculada no solo al peso histórico sino también a su importancia en materia de movilidad, pues es justamente sobre este trayecto que tienen parada las principales rutas de bus que provienen de distintos puntos del área metropolitana.

Avenida Urbana San Juan

Equipo de diseño: Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín
 Tiempo de ejecución del proyecto: 2006 - 2007
 Longitud: 645 metros

Dada la importancia que tomó la calle San Juan en materia de circulación vehicular, las intervenciones urbanas propuestas inicialmente apuntaban a una separación estricta de los flujos vehiculares de los peatonales, pues su condición de gran autopista hacía explícito su rol de vía destinada al tránsito de vehículos a altas velocidades, lo cual resultaba ser incompatible con la seguridad peatonal.

En razón de esto, un primer proyecto de transformación del sector proponía trazar el Tramo 1 de la autopista San Juan de manera subterránea, con el objetivo de dar a los vehículos un flujo sin interrupciones, mientras en la superficie se proponía habilitar un gran espacio público que prestara la función de parque. Esta propuesta validaba el conflicto entre el peatón y el vehículo al separar sus espacios; contrario a lo que una propuesta por civilizar la calle debería sugerir, en

tanto una intervención en este punto de la ciudad debía buscar resolver dicho conflicto mediante la disposición de espacios compartidos.

Así entonces, y teniendo en cuenta que el tramo intervenido es un punto estratégico en donde hacen parada muchas de las rutas metropolitanas de transporte colectivo, era necesario pensar en la forma de ordenar un flujo caótico de buses y demás vehículos y, al mismo tiempo, darle un rol protagónico a la gran cantidad de peatones del sector.

La propuesta llevada a cabo reafirmó la importancia histórica de San Juan en materia de movilidad, reduciendo la sobredimensión de la autopista y devolviéndole su condición de Avenida Urbana, a partir del planteamiento de hacer posible un diálogo organizado entre peatones y vehículos.



▲ Figura 95: Localización de la intervención Av. San Juan.
Fuente: Urbam EAFIT 2014.

◀ Figura 96: Algunos equipamientos de importancia alrededor de la Av. San Juan.
1. Centro Administrativo la Alpujarra
2. Antigua Estación Ferrocarril de Antioquia
3. Biblioteca EPM
Fuente: Urbam EAFIT 2015.

▼ Figura 97: Detalle de la intervención en Av. San Juan y sus equipamientos.
Fuente: Urbam EAFIT 2014 con base en Proyecto de Intervención calle San Juan EDU 2004.



Esta intención se materializó mediante la disposición de elementos convencionales usados en las calles, los cuales pueden impulsar un cambio si se disponen en el espacio para equilibrar las condiciones entre el peatón y los vehículos.

La implementación de amplios separadores a nivel, que generan una continuidad en el espacio para el tránsito fluido y seguro de los peatones, y la demarcación de amplias cebras causando un importante impacto visual y delimitando el área de paso peatonal fueron, junto con los semáforos, los paraderos y las bahías de acceso para vehículos, los elementos determinantes dentro de esta transformación.

La sobredimensión de San Juan como autopista se trató con la reducción del número de carriles, que fue posible gracias a los estudios de movilidad que validaron esta posibilidad. Dicha reducción fue equilibrada mediante la implementación de carriles exclusivos para los buses y con bahías convencionales para taxis.

Por otra parte, esa reducción en las calzadas se tradujo en un mayor espacio en los andenes, lo que permitió la disposición de mobiliario para los peatones y de una doble línea de árboles, fundamentales para el confort térmico y la calidad urbana del sector.

Un elemento determinante dentro de este proyecto fue el protagonismo que se le dio a la arborización a lo largo de todo el tramo —tanto en sentido paralelo como transversal—, pues anteriormente

San Juan no ofrecía ningún tipo de comodidad para los transeúntes.

Con la arborización se buscaba equilibrar el entorno causando una sensación de verticalidad a lo largo del trayecto intervenido; esta sensación se dio gracias a la siembra de árboles con alturas generosas que no interfirieron con el flujo vehicular y que además fueran resistentes a las condiciones difíciles del lugar, de ahí que las especies seleccionadas fueran almendros y cámbulos. Es de anotar que la arborización se interrumpe al frente de la Estación del Ferrocarril, con el fin de conservar despejados sus frentes ya que se trata de un edificio con alto valor patrimonial.

El principal reto consistió en generar un balance entre el mejoramiento de las condiciones para los peatones y la conservación de la funcionalidad de una calle con un tráfico vehicular denso y de alcance metropolitano.

La lección más importante que dejó este proyecto es que los conflictos entre vehículos y peatones pueden resolverse sin segmentar los espacios que le corresponden a cada uno; entendiendo que un espacio de calidad y de seguridad para el peatón no se resuelve necesariamente con parques o plazas sino también mediante el diseño generoso de andenes y cebras y la adaptación de semáforos para la regulación del tráfico. En resumen, se trata de garantizar conexiones amplias, seguras y fluidas para el transeúnte sin dejar de lado la importancia de crear unas condiciones funcionales para el flujo de vehículos.



Tramo construido

- 1. Plaza Mayor
- 2. Centro Administrativo la Alpujarra
- 3. Antigua Estación Ferrocarril de Antioquia
- 4. Biblioteca EPM
- 5. Edificio Vásquez
- 6. Edificio Carré
- 7. Iglesia San Antonio
- E1. Estación Alpujarra del Metro



Según el diseño de ingeniería a partir del cual fue trazada San Juan como autopista, la amplitud de los carriles condicionaba el espacio para que los carros que transitaran por allí lo hicieran a velocidades cercanas a los 80 km/h, una velocidad innecesaria e inoportuna en un entorno urbano semaforizado alrededor del cual se localizan algunas de las instituciones administrativas y comerciales más importantes de la ciudad.

La dimensión excesiva de San Juan, dada principalmente por el número de carriles que componían este tramo, hacía complejo el acceso peatonal al Centro Administrativo la Alpujarra y generaba una ruptura entre este y el Centro Histórico.

En razón de esto, la intervención apuntó principalmente en devolver a San Juan su escala

urbana mediante la reducción del número de carriles vehiculares y la reconexión de ambos centros, buscando al mismo tiempo dar un orden a la congestionada movilidad de este sector.

La importancia de organizar la movilidad fue un tema determinante para un desarrollo sensato de este proyecto, objetivo que se vio favorecido por las discontinuidades que tenían las dimensiones de las calzadas al momento de la intervención, las cuales eran el resultado de las diferentes modificaciones que sufrió esta calle a lo largo de su historia, y a partir de las cuales fue posible plantear la reducción de una calzada a favor del espacio público.

Mientras el costado norte contaba con 22,9m, el costado sur contaba con 22m, discontinuidad en los tamaños de los carriles que daba cuenta

▲ Figura 98: **Condición del espacio vehicular antes de la intervención en el sector la Alpujarra.**

Fuente: EDU 2004.

▲ Figura 99: **Condición del espacio peatonal después de la intervención en sector la Alpujarra.**

Fuente: Urbam EAFIT 2015.



▲ Figura 100: **Condición del espacio vehicular antes de la intervención en el sector de la Estación del Ferrocarril.**

Fuente: EDU 2004.

▲ Figura 101: **Condición del espacio peatonal después de la intervención en el sector de la Estación del Ferrocarril.**

Fuente: Urbam EAFIT 2015.

de una subutilización inconsciente del espacio, ya que se presentaban variaciones en el ancho de los carriles que oscilaban entre los 3,50m y los 3,80m (Figura 102).

Así entonces, la reducción de un carril a lo largo de todo el tramo intervenido permitió introducir un elemento determinante: la construcción de amplios separadores centrales con rebajes de forma continua, los cuales se dispusieron de esta manera con el objetivo de no generar ningún tipo de obstáculo para los peatones; su disposición en relación con las cebras, así como la sincronización de los semáforos, fueron planteadas con el objetivo de generar un balance entre los flujos peatonales y los flujos vehiculares (Figura 103).

La amplitud de estos separadores, se planteó con dos objetivos puntuales, tales como servir de

pequeñas islas en las cuales los peatones pudieran protegerse del flujo vehicular mientras realizaban el cruce entre aceras y ser lo suficientemente amplios para ubicar sobre estos los paraderos de buses.

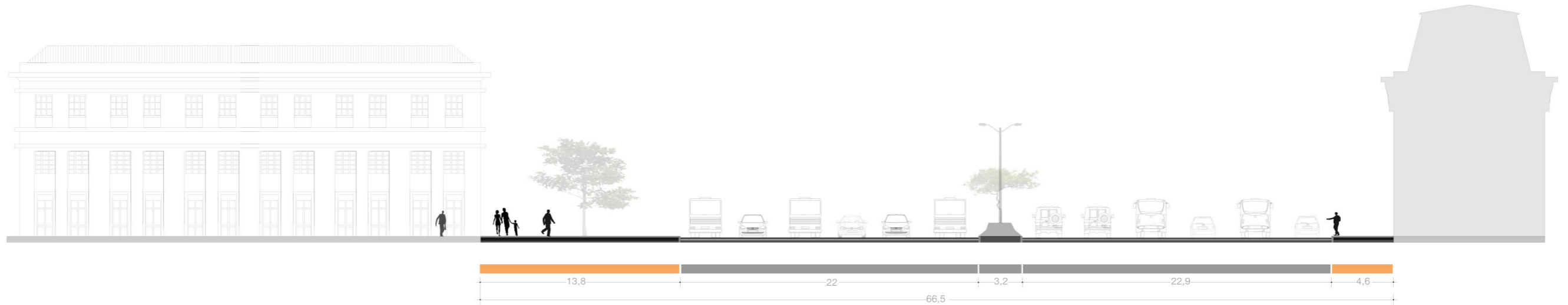
Esta suma de elementos se planteó como la forma más adecuada para reorganizar los flujos no solo vehiculares sino también peatonales, pues antes de la intervención no había una disposición adecuada de cebras y separadores y no se contaba con semáforos peatonales para garantizar el cruce seguro de las personas. El énfasis de este proyecto estuvo centrado en generar unas mejores condiciones de movilidad, dando a cada actor el protagonismo necesario para poder hacer parte de este entorno de la forma más acorde a sus funciones y buscando acercar los espacios institucionales y comerciales que lo rodean.



72% Espacio Público
28% Espacio Vehicular

► Figura 102: Sección del espacio público y vehicular antes de la intervención en el sector de la Estación del Ferrocarril

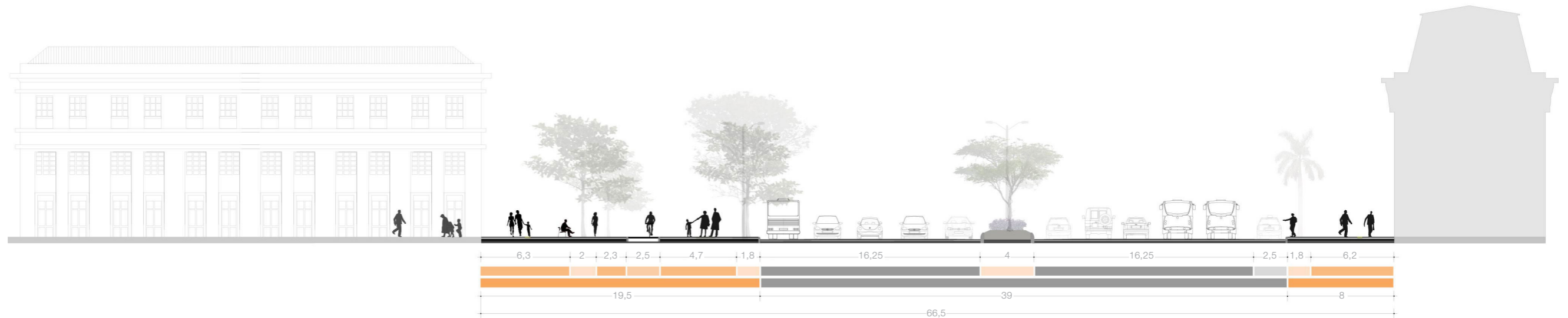
Fuente: urban EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención calle San Juan EDU 2004.



59% Espacio vehicular
41% Bahía
Espacio público
Pasarela peatonal
Ciclorruta
Zona de amoblamiento

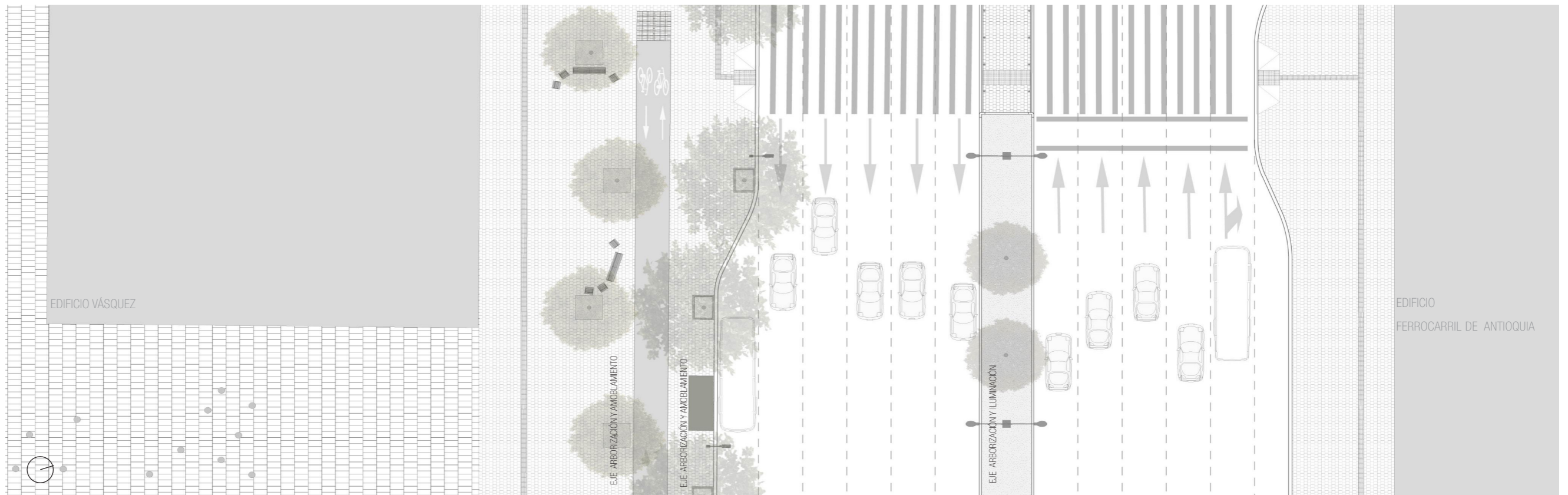
► Figura 103: Sección del espacio público y vehicular después de la intervención en el sector de la Estación del Ferrocarril

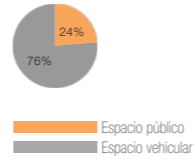
Fuente: urban EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención calle San Juan EDU 2004.



► Figura 104: Detalle planta arquitectónica calle San Juan entre Edificio Vásquez y Estación del Ferrocarril.

Fuente: urban EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención calle San Juan EDU 2004.



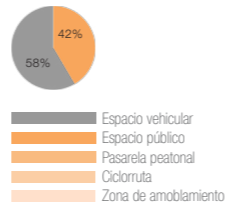
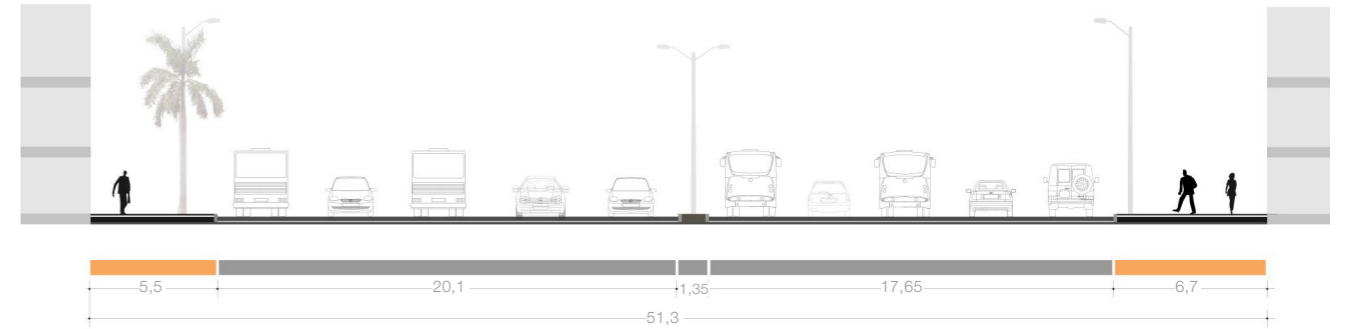


► Figura 105: **Sección del espacio público y vehicular en el sector comercial antes de la intervención.**

Fuente: urban EART 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención calle San Juan EDU 2004.

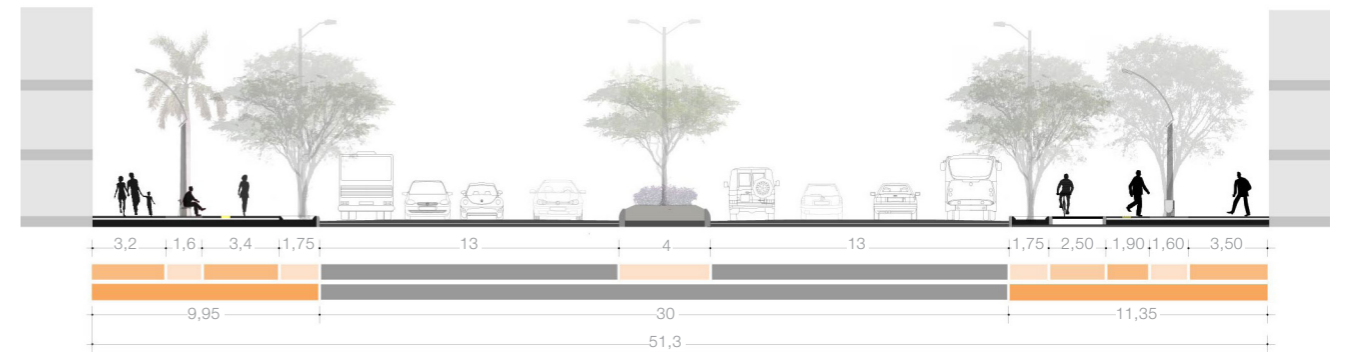
◀ Figura 106: **Condición del espacio público y vehicular en el sector comercial antes de la intervención.**

Fuente: EDU 2004.



► Figura 107: **Sección espacio público y vehicular después de la intervención en el sector comercial.**

Fuente: urban EART 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención calle San Juan EDU 2004.



◀ Foto 108: **Condiciones del espacio público después de la intervención en el sector comercial.**

Fuente: urban EART 2014.

El entorno comercial que rodea a San Juan no contaba, antes de la intervención, con una disposición del espacio que hiciera de este un lugar agradable, pues el contexto estaba compuesto principalmente por una amplia sección vial de 37,75 metros (Figura 105).

La falta de andenes adecuados, sin amplitud generosa, además de dificultar el acceso a los locales comerciales no ofrecía las condiciones necesarias para el mobiliario urbano, ni una arborización apropiada.

Con la intervención se buscó extender ampliar los andenes, los cuales permitieran la siembra de dos líneas de árboles y la disposición de mobiliario público. Esto fue posible gracias al espacio que se

ganó de las calzadas vehiculares, dotando a este tramo de un ambiente cómodo y apropiado para la dinámica comercial que tiene lugar allí. Un gran cambio fue propiciado gracias al uso eficiente que se dio al espacio a favor del peatón (Figura 107).

Un elemento adicional, y de gran importancia no solo para este tramo sino para toda la intervención, es el separador central que divide ambas calzadas. Este separador pasó de tener 1,35 metros a 4 metros y se diseñó con el objetivo de restringir el paso de peatones solo en los cruces peatonales dispuestos para tal finalidad. Además de la amplitud, con relación al separador antiguo, este también se modificó mediante bordillos de 40 centímetros de altura y coberturas vegetales resistentes a las condiciones del entorno.

► Figura 109: **Detalle en planta de calle San Juan en el sector comercial.**

Fuente: Urban EART 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención calle San Juan EDU 2004.

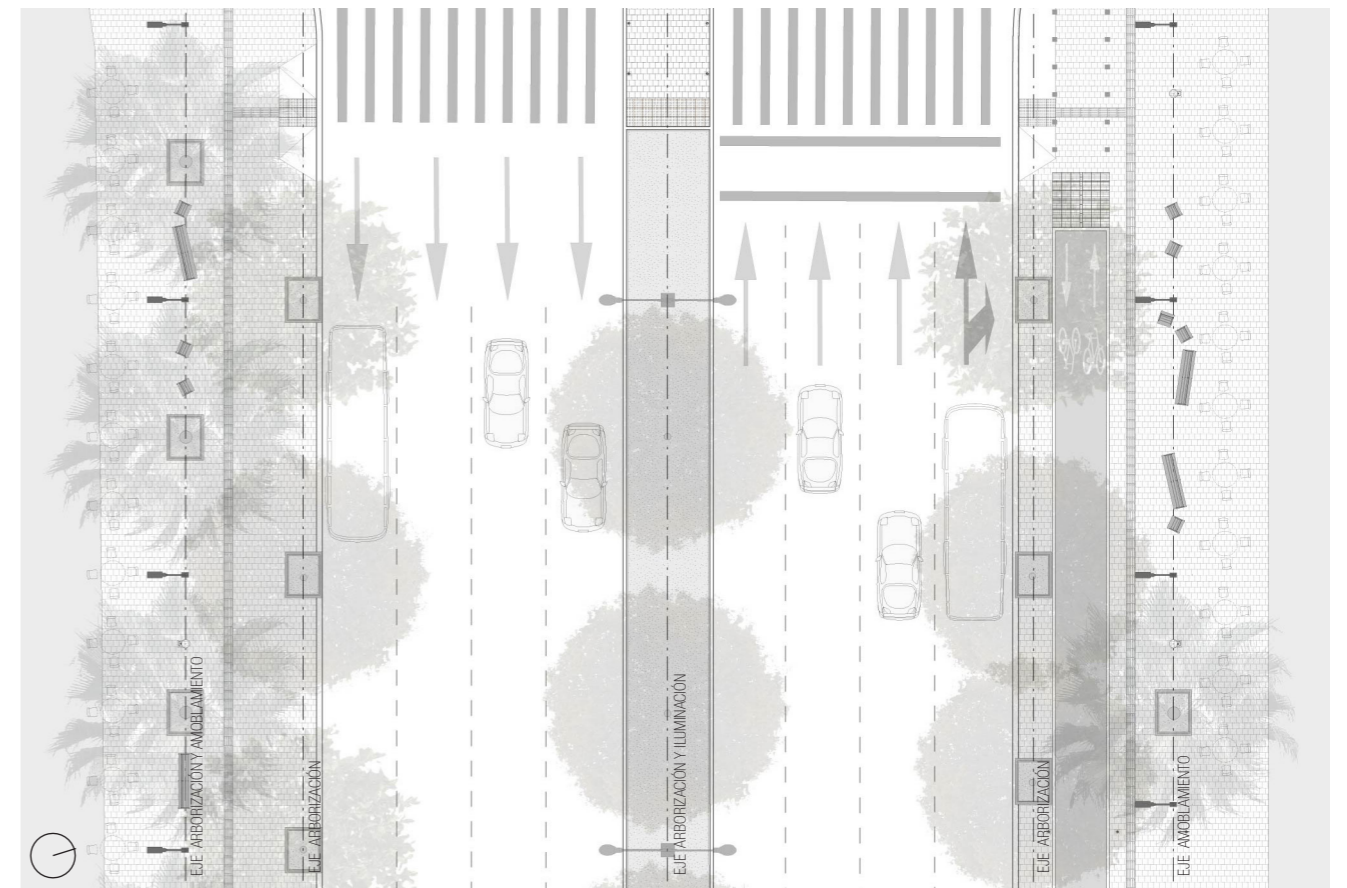
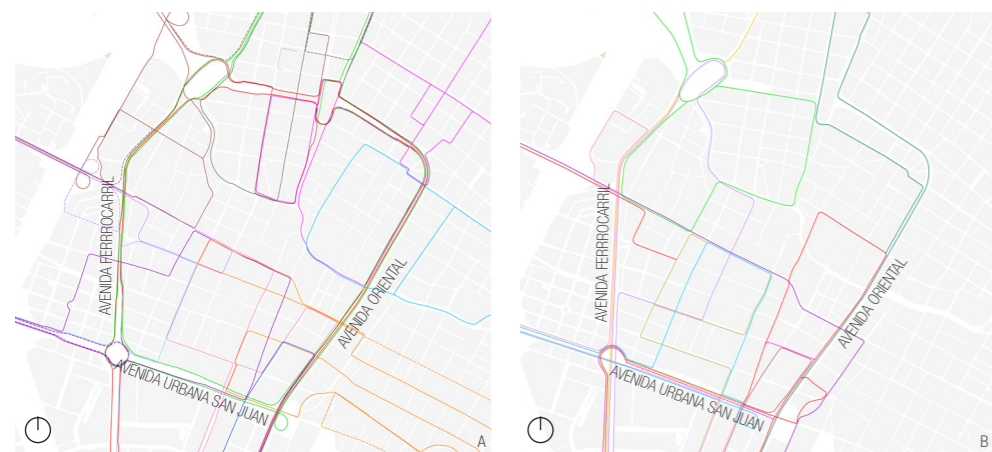




Figura 110: Vista aérea de la Avenida San Juan frente al Centro Administrativo La Pujarra y la antigua Estación del Ferrocarril.
La transformación de la calle en un sector tan concurrido y simbólico como el centro administrativo de la ciudad demuestra que puede lograrse una correcta convivencia entre los diferentes usuarios de la calle y que las zonas céntricas de la ciudad pueden ser atractivas si son rediseñadas en función de las personas.
Fuente: Urban EAFIT 2015.

Reorganización de la movilidad

Equilibrio entre buses, peatones y vehículos



◀ Figura 111: **Esquema comparativo antes (A) y después (B) del sistema principal de buses alrededor del Centro. Avenida urbana San Juan como colectora.**

Fuente: urbam EAFIT 2015.

La calle San Juan, al igual que las calles Colombia, 33 y 30, fueron propuestas a partir del Plan Wiener y Sert a finales de los años cuarenta, como ejes multimodales amplios (Ángel y Sarmiento, 2010).

Es entonces a raíz de esa sugerencia que la calle San Juan se construye con unas dimensiones que, a pesar de no corresponder a las sugeridas por el plan, buscaron desde sus orígenes ofrecer un ancho propio de una autopista. La caótica movilidad que se concentraba sobre esta autopista, en razón de las altas densidades de tráfico y de la falta de organización en el espacio, fue la problemática principal que debió ser abordada al momento de querer generar un cambio alrededor del entorno de este punto central de la ciudad, importante — como hemos visto— no solo por su funcionalidad en materia de transporte metropolitano sino por su cercanía con múltiples y diversos servicios que se prestan alrededor (Figura 111 A).

De forma paralela al proyecto de intervención sobre la calle San Juan, se llevaron a cabo la recalificación de la Avenida Oriental y la implementación del proyecto Metroplús —de transporte masivo— en la Avenida del Ferrocarril; proyectos con los que se buscaba consolidar un anillo de movilidad que se conforma entre estas tres importantes vías y el cual hoy por hoy aún no funciona de manera óptima. Es importante nombrar esto para tener claridad acerca de que el proyecto sobre la calle San Juan se enmarcó

dentro de una propuesta de alrededor de este sector, mediante la cual se buscaba aportar a la movilidad de la ciudad, y no como una iniciativa aislada. La intervención sobre la calle San Juan, se planteó con el objetivo de mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad a partir de actuaciones puntuales sobre las calles que conforman el circuito alrededor del centro, buscando de esta forma regular los complejos flujos vehiculares del sector que provienen de diferentes puntos del área metropolitana. Lo cual sugiere que la movilidad debe pensarse de manera articulada entre los ejes urbanos que son de más importancia.

En ese orden de ideas, modificar la movilidad en este caso fue una apuesta por acentuar la funcionalidad de San Juan no solo mediante la reorganización del espacio y la introducción de elementos como cebras, semáforos y paraderos de buses sino mediante la articulación de esta a otras vías de gran valor en materia de circulación, dándole también un carácter no de autopista sino de avenida urbana.

Las figuras que se encuentran en la parte superior representan la liberación de congestión que se dio alrededor de este anillo (Figura 111 B) mediante la redistribución de los flujos; antes de la intervención estos se aglomeraban principalmente sobre la calle San Juan, siendo esta una de las razones que la priorizó como calle a intervenir.

Diferentes rutas de buses

Por otra parte, una evidencia de gran significado para los proyectos que buscan dar solución a entornos de alta complejidad en los flujos vehiculares, es que es necesario pensar en estrategias que no impliquen la segmentación de la ciudad en niveles destinados exclusivamente para el vehículo o los peatones; pues por el contrario, las grandes vías de alto flujo vehicular pueden articularse a proyectos integrales de intervención del espacio público generando vínculos entre ambos y en esa medida optimizando el espacio y los costos para resolver situaciones complejas de movilidad.

No puede dejarse por fuera que los grandes esfuerzos invertidos en generar unas dinámicas más organizadas alrededor de este entorno no han solucionado los complejos problemas de movilidad sobre este sector y que hoy en día, a pesar de una considerable mejora, se sigue experimentando a diario una densidad vehicular caótica que sin duda hace reflexionar acerca de cuál podría ser el complemento necesario para darle respuesta a este tipo de problemas.

Y es que si bien es fundamental implementar elementos que ayuden a incentivar un comportamiento ciudadano de respeto y actitud responsable en las calles, por otra parte no es posible imaginar un entorno organizado, o menos

caótico en materia de movilidad, si no se desarrolla una reorganización del sistema de transporte y de las dinámicas asociadas a su gestión.

El mejoramiento de las condiciones mediante la reducción de carriles, la regulación de los tiempos con semáforos, cebras y demás (figuras 112-113) es un gran avance en materia no solo de movilidad sino también de cultura ciudadana; sin embargo, el diseño del espacio y este tipo de medidas de carácter regulador y organizador nunca serán suficientes para dar respuesta a la complejidad de este asunto.

Mientras la ciudad no cuente con una articulación de un sistema que organice sus tiempos en función de un orden sino que las dinámicas propias del transporte público obedezcan a los intereses y afanes particulares, el problema del caos vehicular no podrá ser resuelto de una manera adecuada.

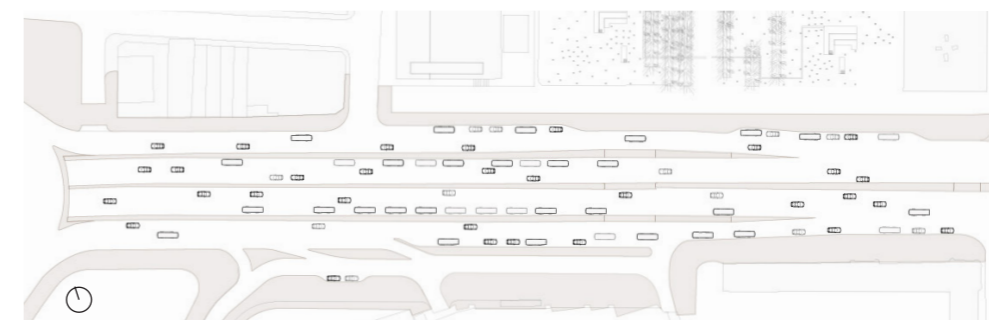
Según señala José Fernando Ángel, este tipo de problemas solo tendrán una solución cuando se cuente con un Sistema Integrado de Transporte Público Masivo Metropolitano (SITVA), con cobertura total y costos razonables de los desplazamientos basados en la eficiencia (Ángel y Sarmiento, 2010).

Al problema del transporte público debe sumarse la creciente motorización individual, representada en el aumento del número de automóviles y motos.



► Figura 112: **Esquema conflicto de la movilidad antes de la intervención.**

Fuente: urbam EAFIT 2015.



► Figura 113: **Esquema reorganización de la movilidad después de la intervención.**

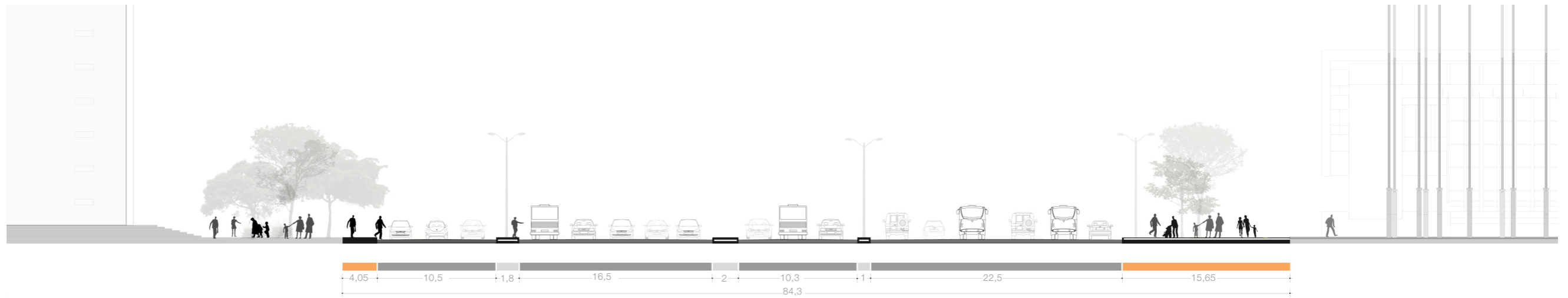
Fuente: urbam EAFIT 2015.



77% Espacio vehicular
23% Espacio público

► Figura 114: Sección del espacio público y vehicular antes de la intervención en el sector la Alpujarra.

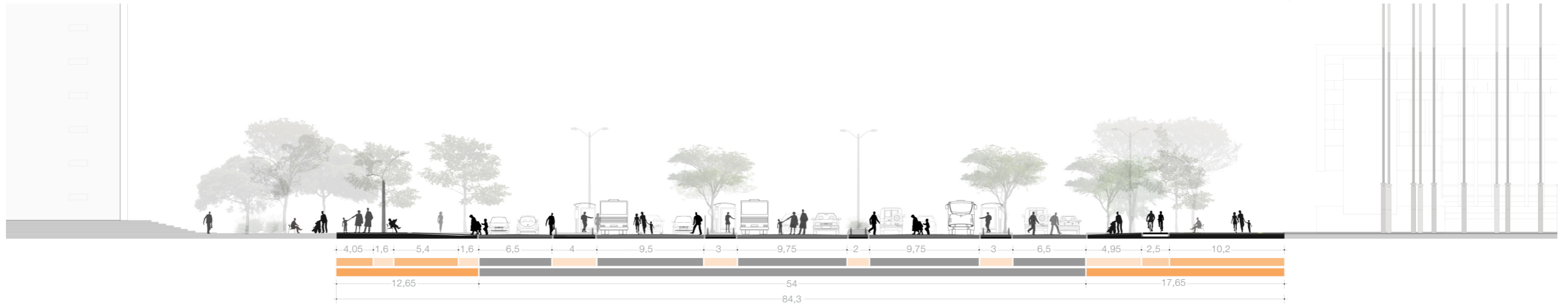
Fuente: urban EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención calle San Juan EDU 2004.



64% Espacio vehicular
38% Espacio público
3% Pasarela peatonal
3% Ciclorruta
12% Zona de amoblamiento

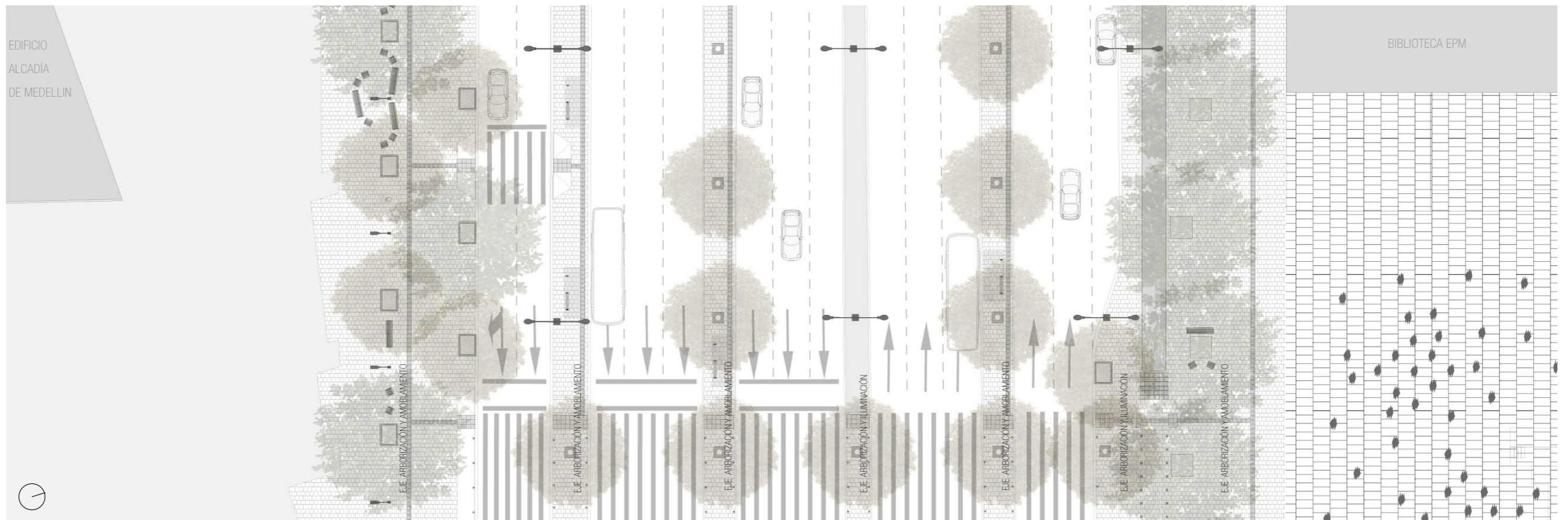
► Figura 115: Sección del espacio público y vehicular después de la intervención en el sector la Alpujarra.

Fuente: urban EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención calle San Juan EDU 2004.



► Figura 116: Detalle planta arquitectónica calle San Juan entre Centro Administrativo la Alpujarra y la Plaza de la Libertad.

Fuente: urban EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención calle San Juan EDU 2004.



Paraderos y bahías

En una calle donde el transporte público de buses es protagonista, la ubicación de paraderos para recoger y dejar pasajeros era determinante dentro de la reorganización y el equilibrio del espacio.

Es por esto que, de todos los elementos que ahora conforman el entorno de la Avenida San Juan, los paraderos representan un factor clave para el ordenamiento de los flujos, en tanto determinan de manera explícita aquellos puntos adecuados para que buses y pasajeros accedan o abandonen de manera organizada este sector de la ciudad (Figura 119).

Antes de la intervención, la alta afluencia de transporte público al sector y la carencia de paraderos hacían que los buses se detuvieran en cualquier punto de la calle, llegando en algunos casos a inhabilitar los demás carriles de la autopista y dificultando aún más el tránsito del sector.

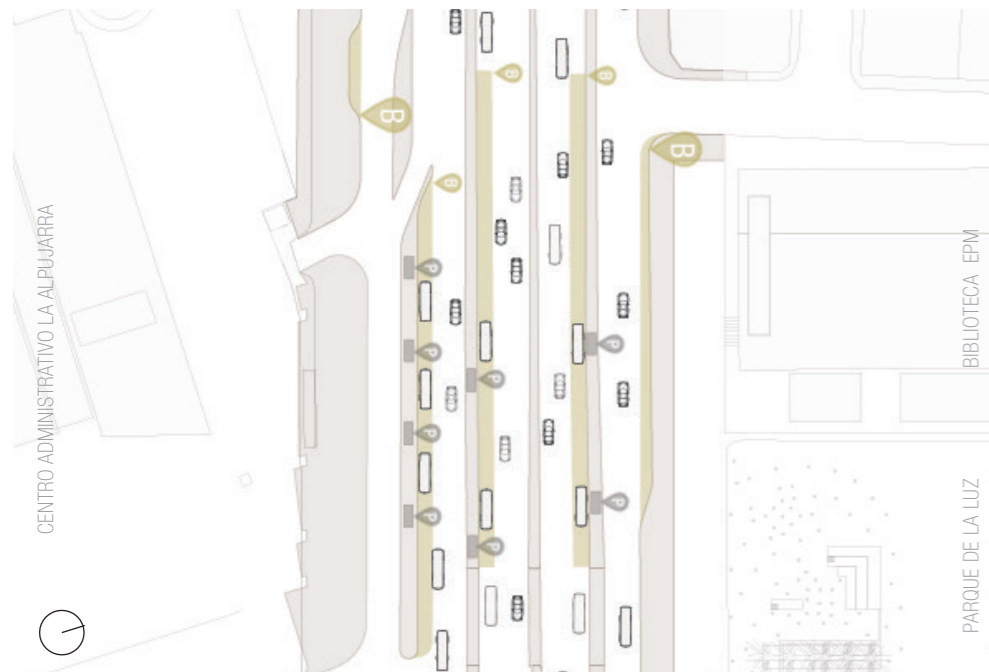
Con la disposición estratégica de paraderos a lo largo del trayecto intervenido —no solo a los dos costados de la calle sino también en algunos puntos intermedios— se garantiza, en la actualidad, un uso más regulado de este espacio por parte de los buses que provienen de toda el área metropolitana,

los cuales se concentran principalmente frente a La Alpujarra (figuras 114, 115, 116).

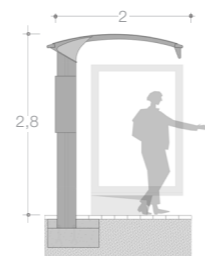
Adicionalmente, la disposición de los separadores contiene un mensaje implícito: a pesar de no estar ubicados en bahías convencionales le dan al carril sobre el cual se encuentran una condición especial con relación a los otros, convirtiéndolo en alguna medida en carril de uso exclusivo para buses.

La adecuación de bahías de aproximación para el alto flujo de taxis que acude a la zona fue otra acción puntual que ayudó a descongestionar los carriles vehiculares, respondiendo a un servicio de transporte muy utilizado por empleados y visitantes de este sector central de la ciudad, y también buscando equilibrar de alguna manera el problema creciente de la sobreoferta de este tipo de transporte público, el cual sin duda se ha convertido en uno de los principales asuntos por resolver.

Ambas acciones aportaron de manera contundente al equilibrio necesario entre peatones, vehículos y transporte público, pues se tradujo en mejores condiciones tanto para el flujo vehicular como para los ciudadanos que visitan el sector y que hacen uso del servicio de transporte público.



▲ Figura 117: **Paraderos de buses.**
Fuente: urbam EAFIT 2015.



▲ Figura 118: **Detalle en sección de paradero San Juan.**
Fuente: urbam EAFIT 2015.



◀ Figura 119: **Disposición en planta de los paraderos y carril de parada del transporte público.**
Fuente: Urbam EAFIT 2015 con base en Proyecto de Intervención calle San Juan EDU 2006.



▲ Figura 120: **Semaforización.**
Fuente: urbam EAFIT 2015.

Semaforización y separadores

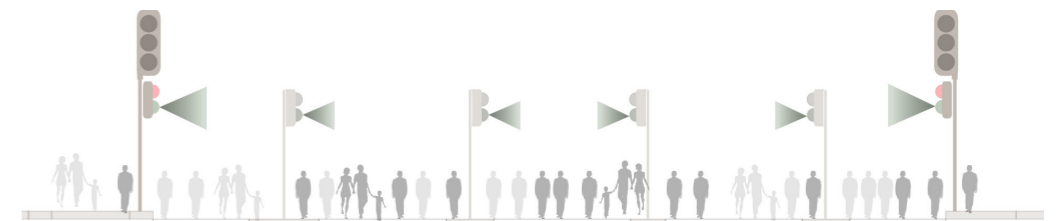
La disposición de separadores más amplios y de un mayor número de semáforos peatonales dan cuenta de la intención que se tuvo por darle un rol de importancia al peatón en relación con los vehículos. La localización de estos en el espacio se diseñó con el objetivo de generar una conectividad entre los dos costados de la avenida, que garantizara la seguridad y el confort de los peatones.

Dicha conectividad se logró mediante una mezcla de características para ambos, en el caso de los separadores su ubicación transversal y a nivel de la vía permitió no interponer ningún tipo de obstáculo, generando la posibilidad de un cruce más fluido (Figura 122).

La seguridad que los separadores aportan está dada por su amplitud, que oscila entre los 3 metros y los 4 metros, permitiendo de esa manera albergar una cantidad considerable de personas; así, los separadores cumplen la función de "islas" en medio de la avenida para resguardar flujos de peatones mientras estos se desplazan entre ambos costados. Esa amplitud, además de facilitar la disposición de elementos de mobiliario y arborización para el confort de los peatones, también facilita la ubicación estratégica de los paraderos. El separador central, por su parte,

cumple una función determinante en materia de seguridad, pues su elevación de 40 centímetros por encima del piso ayuda a restringir el cruce de los peatones exclusivamente a las cebras. Este separador cuenta con coberturas vegetales que aportan valor a las condiciones ambientales de la avenida. Adicionalmente, antes de la intervención el sector no tenía semáforos peatonales que brindaran a los ciudadanos la posibilidad de hacer uso de esta calle y de su entorno como un espacio funcional de la ciudad, no solo para el tránsito de vehículos sino también para las cantidades considerables de visitantes que caminan diariamente alrededor de esta zona.

En ese sentido, los semáforos constituyen el principal elemento ordenador de este proyecto, al garantizar que todos los flujos que transitan de manera paralela (vehículos) y transversal (peatones) lo hagan coordinadamente; coordinación que solo es posible mediante una sincronización puntual de los tiempos para que el impacto sobre la movilidad pública sea positivo. La amplitud de la Avenida San Juan requiere de tiempos prudentes para un cruce seguro y tranquilo por parte de los peatones, pero al mismo tiempo necesita un tránsito fluido de los vehículos. De ahí que la localización de los semáforos debe estar vinculada a las cebras y los separadores (Figura 121).



▶ Figura 121: **Esquema de semaforización, cruce peatonal.**
Fuente: urbam EAFIT 2015.



▶ Figura 122: **Esquema de semaforización y separadores.**
Fuente: urbam EAFIT 2015.



Figura 123: Vista aérea de la Avenida San Juan frente al Centro Administrativo La Alpujarra, Parque de la Luz y Edificio Carré y Vasquez.

Entre los principales retos en la transformación de calles altamente concurridas como San Juan se encuentran la reorganización de los flujos vehiculares y la disposición de elementos que garanticen condiciones de seguridad y confort para los peatones.

Fuente: Urban EAFIT 2016.



Figura 124: Paseo urbano Carrera 70, sector comercial y hotelero.
La recuperación de amplios espacios para los peatones, los ciclistas y las actividades comerciales diurnas y nocturnas del sector permite mantener vivas las dinámicas tradicionales de esta calle emblemática del occidente de la ciudad.

Fuente: Urban EAFIT 2015.

Paseo urbano Carrera 70
Rehabilitar una calle como lugar de encuentro y recreación

Origen y evolución

La "Otrabanda" y el sueño de un barrio de empleados

Después de la consolidación del centro de Medellín y la expansión hacia el norte sobre el costado oriental, la ciudad empezó un proceso de expansión hacia el occidente, sector conocido como la Otrabanda del valle de Aburrá, y el cual se integró físicamente gracias a la construcción de obras civiles que permitieron el cruce del río.

A partir de la expansión urbana hacia el sector occidental surgieron iniciativas para la conformación de un núcleo urbano de vivienda para los empleados de la creciente industria antioqueña. Uno de ellos fue liderado por Francisco Luis Jiménez —fundador de la Cooperativa de Empleados de Antioquia—, quien, se encargó de proyectar este sector de la ciudad como una "Ciudadela del Empleado": un complejo habitacional para obreros y trabajadores, moderno y bien trazado, autosuficiente y, en especial, inspirado en lo colectivo (Duperly, 2015).

Con estas iniciativas se proyectó el sector como el lugar ideal para fomentar una vivienda que ofreciera a los empleados —un nuevo tipo de hábitat, una alternativa a los barrios pobres del comienzo de la era industrial (Botero, 1996b).

Esta idea particular hizo que, desde su origen, el sector de Otrabanda tuviera un entorno agradablemente arborizado que ha sido su sello distintivo, a la par con la retícula radial propuesta por Pedro Nel Gómez que sirvió como base para el trazado de lo que hoy se conoce como el barrio Laureles, y la cual lo caracteriza como sector icónico de la ciudad, con unas óptimas y generosas condiciones de vida barrial.

Un nuevo polo de servicios y un barrio de élites

En este contexto, durante la década del treinta, pero especialmente en la del cuarenta y del cincuenta, se realizaron ciertas obras de infraestructura de gran importancia para el futuro desarrollo de la zona, tales como la construcción de la Universidad Pontificia Bolivariana (UPB) (1936), el estadio Atanasio Girardot (1953) y la creación de la Cooperativa de Habitaciones para empleados —realizada en 1940 y que propició la formación y el desarrollo del barrio Laureles (1943)—, la apertura de la gran Avenida Bolivariana y la construcción del Colegio San Ignacio (1957) por los padres jesuitas. Estas obras marcaron la nueva era de la ciudad, ya que convirtieron su costado occidental en el espacio por excelencia del desarrollo urbano, ocurrido durante toda la segunda mitad del siglo XX (Botero, 1996b).

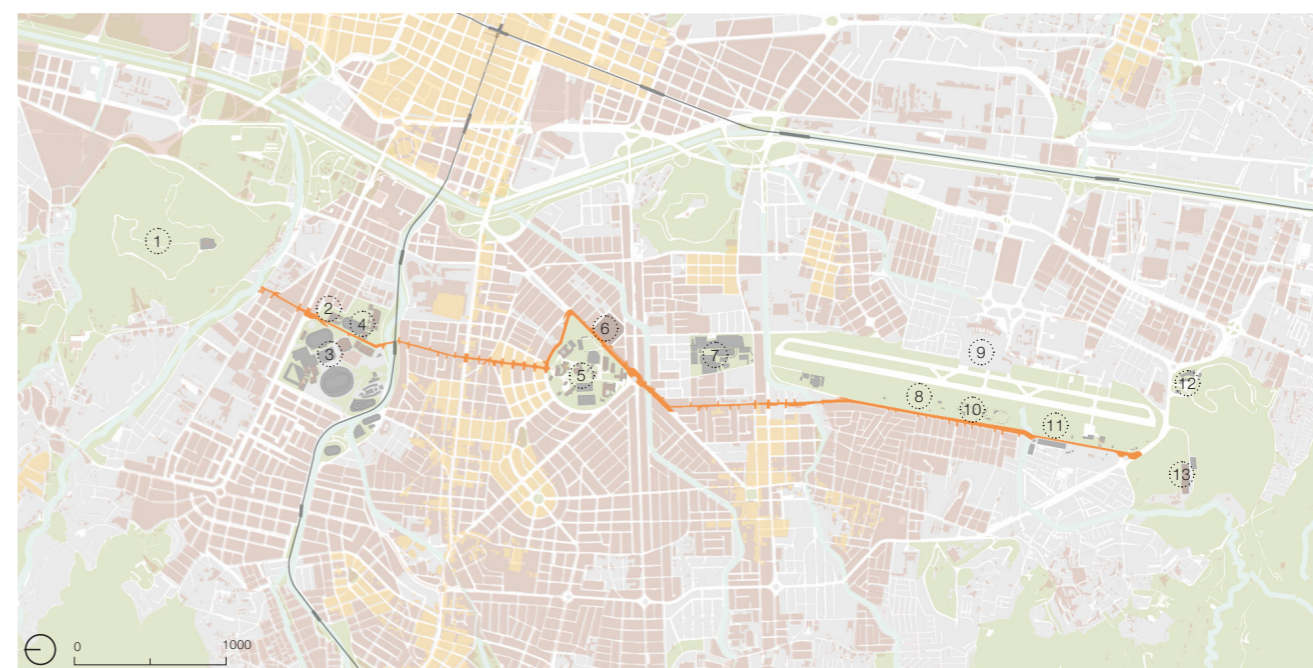
Si bien las intenciones originales del desarrollo sobre este costado buscaban conformar un barrio obrero cuyas características particulares apuntaban a generar un modo de vida comunitario y un núcleo de servicios para esa comunidad, el sector se hizo rápidamente atractivo para las nuevas élites de la ciudad y terminó por convertirse en el principal receptor de las familias de clase alta que, cansadas del deterioro que venía sufriendo el barrio Prado —en el centro de la ciudad—, encontraron allí un espacio ideal para construir sus amplias casas, aprovechando la calidad paisajística ofrecida por la abundancia de la vegetación.

Gracias a estos acontecimientos, una expansión urbana que en principio pareció tímida tomó fuerza en la configuración de Medellín y, a medida que fue avanzando la segunda mitad del siglo XX, se consolidó como un espacio de desarrollo urbano.



▲ Figura 125: Contexto de la carrera 70 en el crecimiento histórico de Medellín. 1948, 1970 y 1996.

Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en Estudio de la forma y el crecimiento urbano de la Región Metropolitana. UPB - AMVA 2007.



Medellín 1948
Medellín 1970
Medellín hoy
Equipamientos

1. Cerro El Volador
2. Institución Educativa Marco Fidel Suárez
3. Unidad Deportiva Atanasio Girardot
4. Colegio San Ignacio de Loyola
5. Universidad Pontificia Bolivariana
6. Unicentro Medellín
7. Unidad Deportiva de Belén
8. Aeropuerto Juan Pablo II
9. Aeropuerto Olaya Herrera
10. Unidad Deportiva María Luisa Calle
11. Price Smart
12. Cementerio Campos de Paz
13. Club El Rodeo

▲ Figura 126: Crecimiento histórico del sector y localización de equipamientos alrededor de la carrera 70.

urbam EAFIT 2015 con base en Estudio de la forma y el crecimiento urbano de la Región Metropolitana. UPB - AMVA 2007.



► Figura 127: Elementos históricos estructurantes alrededor de la carrera 70: 1. UPB y crecimiento 1939. 2. Postal de la urbanización Residencial, cerca a la UPB. 3. Unidad deportiva Atanasio Girardot, colegios y crecimiento 1953.

Fuente: Biblioteca Pública Piloto. Archivo histórico de Medellín.

La 70: vida nocturna y eje deportivo

En medio de este proceso de expansión, a lo largo de la carrera 70 —a la altura de la Avenida San Juan— comenzaron a implantarse algunos de los establecimientos comerciales más concurridos del momento, dándole a este eje un carácter festivo que hizo de él un lugar de referencia de la vida nocturna de Medellín desde la década de 1970.

Además, la presencia de la Unidad Deportiva Atanasio Girardot comenzó a congregarse las más importantes actividades atléticas, dándole entonces una connotación de corredor deportivo.

Los diversos eventos que se dieron allí propiciaron renovaciones variadas en su entorno, tales como la de 1978 —en el marco de los XIII Juegos Centroamericanos y del Caribe— cuando se dio la primera gran transformación de la Unidad Deportiva mediante la adecuación y construcción de los nuevos escenarios con los que contaría la ciudad. Para estos juegos la Unidad se denominó Parque Recreativo Atanasio Girardot.



- 1. Cerro El Volador
- 2. Institución Educativa Marco Fidel Suárez
- 3. Unidad Deportiva Atanasio Girardot
- 4. Colegio San Ignacio de Loyola
- 5. Universidad Pontificia Bolivariana
- 6. Unicentro Medellín
- 7. Unidad Deportiva de Belén
- 8. Aeroparque Juan Pablo II
- 9. Aeropuerto Olaya Herrera
- 10. Unidad Deportiva María Luisa Calle
- 11. Price Smart
- 12. Cementerio Campos de Paz
- 13. Club El Rodeo

- Calles transversales
- Paseo Urbano Carrera 70
- Manzanas vecinas
- Metro
- Zonas verdes
- Equipamientos
- Quebradas

▲ Figura 128: **Transversalidades del Paseo Urbano Carrera 70.**

Fuente: urban EAFIT 2015 con base en cartografía del proyecto Corredor Turístico y Recreativo Carrera 70 EDU 2009.

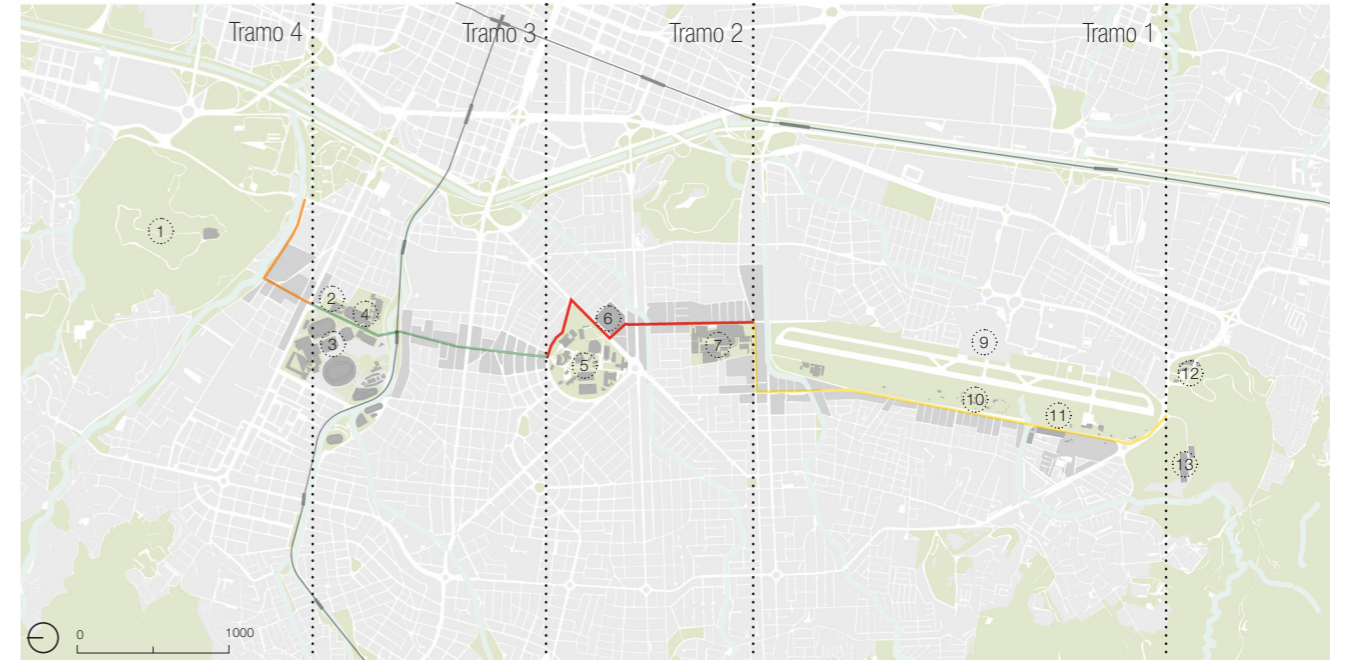
Más allá del sector comprendido entre el Estadio Atanasio Girardot y la Universidad Pontificia Bolivariana, la carrera 70 se extiende ampliamente hacia el sur, llegando hasta los predios del Club El Rodeo y el Cementerio Campos de Paz.

A lo largo de todo el trayecto se agrupan diferentes tipos de actividades que dan cuenta del carácter de la 70 como un eje alrededor del deporte, la recreación y la educación: al sur, la Unidad Deportiva María Luisa Calle, el Aeroparque Juan Pablo II y la Unidad Deportiva de Belén configuran una significativa dinámica deportiva. Hacia el centro, la Universidad Pontificia Bolivariana representa un punto de vital importancia dentro del sector, en tanto atrae población estudiantil y marca una ruptura con la linealidad de esta carrera. La presencia del Centro Comercial Unicentro (1991) dota al sector de un servicio adicional de escala metropolitana. Hacia el norte, la Unidad deportiva Atanasio Girardot y las instituciones educativas San Ignacio —privada— y Marco Fidel Suárez —pública— reafirman la riqueza de la 70 como eje conector de una amplia oferta deportiva y educativa.

En todo su trazado, la carrera cruza importantes calles de la ciudad tales como la 30, la 33, la Avenida San Juan (calle 44) y la Calle Colombia (calle 50), así como quebradas de alto valor hidrográfico como La Iguaña, La Hueso, La Picacha y Altavista (Figura 128).

De estos cruces vale la pena destacar el que se genera con la Avenida San Juan —por su importancia metropolitana— y en especial el cruce con la quebrada La Hueso, donde las obras de espacio público realizadas por la construcción del Metro (1995) generaron la posibilidad de una mejor interacción de los transeúntes con la quebrada y las zonas verdes arborizadas que la rodean.

Como resultado de la importancia que adquirió la carrera 70, y en medio de una cultura que privilegiaba el uso del automóvil y no promovía un uso correcto de los espacios públicos, hacia la década del noventa el sector se había deteriorado en razón de los diversos intereses de los comerciantes, tanto formales como informales, y de un uso inapropiado del espacio público por parte de los vendedores y los automovilistas.



- Tramo 1
- Tramo 2
- Tramo 3
- Tramo 4

- 1. Cerro El Volador
- 2. Institución Educativa Marco Fidel Suárez
- 3. Unidad Deportiva Atanasio Girardot
- 4. Colegio San Ignacio de Loyola
- 5. Universidad Pontificia Bolivariana
- 6. Unicentro Medellín
- 7. Unidad Deportiva de Belén
- 8. Aeroparque Juan Pablo II
- 9. Aeropuerto Olaya Herrera
- 10. Unidad Deportiva María Luisa Calle
- 11. Price Smart
- 12. Cementerio Campos de Paz
- 13. Club El Rodeo

▲ Figura 129: **Subdivisión por tramos de propuesta Paseo Urbano Carrera 70.**

Fuente: urban EAFIT 2015 con base en cartografía del proyecto Corredor Turístico y Recreativo Carrera 70 EDU 2009.



La carrera 70 está compuesta por cuatro tramos, pero la intervención se realizó sobre el Tramo 3, por ser el que ha agrupado históricamente los más importantes equipamientos educativos y recreativos, además de una intensa dinámica comercial (Figura 129).



Fueron varios los problemas identificados al momento de la intervención: la discontinuidad del espacio público por los diferentes tipos de cerramientos de los locales comerciales y los módulos de ventas informales ubicados sobre los andenes; el estacionamiento de vehículos sobre los extremos de la calzada y las malas condiciones del espacio peatonal por carencia de amplitud, de iluminación y mobiliario; y el mal estado de los alcorques de los árboles, que no contaban con las especificaciones necesarias para soportar su gran tamaño.



► Figura 130: **Algunas de las problemáticas previas a la intervención:**

- 1. Antejardines discontinuos y con cerramientos diferentes.
- 2. Calzada vehicular sobredimensionada.
- 3. Andenes deteriorados y en mal estado.
- 4. Jardineras de alcorques deterioradas y destruidas.
- 5. Parques sin buena iluminación y amoblamiento.

Fuente: EDU 2009.



Adicionalmente, este sector tenía dos pequeñas zonas verdes que si bien insinuaban ser parques no poseían las condiciones adecuadas, en tanto no contaban con garantías de seguridad, ni mobiliario público que ofreciera la comodidad necesaria para hacerlos atractivos.

Tramo 3 Paseo urbano Carrera 70

Equipo de diseño: Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín

Tiempo de ejecución del proyecto: 2008 - 2009

Longitud: 1.605 metros

La intervención se enmarcó en un momento coyuntural dentro de la historia urbana de Medellín en el que se propusieron, como resultado de las experiencias en otras calles y barrios de la ciudad, siete proyectos estratégicos, entre ellos el corredor deportivo y recreativo de la 70.

El tramo ejecutado comprende una distancia de 1,5 kilómetros y se subdivide en tres subtramos: A, B y C, cada uno de estos con un total de 500 metros aproximadamente (Figura 133).

Teniendo en cuenta los problemas que se detectaron, el tema fundamental fue la mejora del espacio público con relación a los diversos usos que rodean este eje, mediante la redistribución de la sección y la reorganización.

Un elemento particular de esta intervención radica en que las acciones implementadas trascendieron

el espacio público, pues algunos de los cambios importantes llevados a cabo tuvieron que ver con las negociaciones y el trabajo conjunto desarrollado con los comerciantes, dado que se buscaba generar un corredor a lo largo del cual pudiera producirse una sensación de unicidad y de integración alrededor de las diferentes actividades, revalidando de esta manera el valor de esta calle como eje diverso.

El primer impacto del proyecto estuvo relacionado con la variación en el número de carriles y el uso que hasta ese momento los carros hacían de la calle como zona de parqueo, lo que se abordó permitiendo unas horas específicas de parqueo y de carga y descarga en algunos sectores.

Una segunda implicación del proyecto estuvo relacionada con un nuevo balance de los usos en



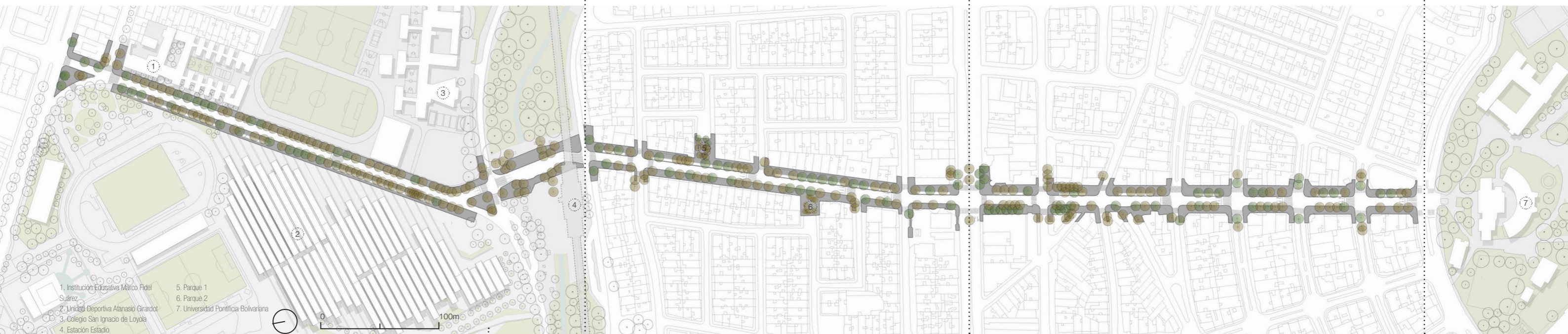
▲ Figura 131: Equipamientos del Paseo Urbano Carabobo Carrera 70.
1. Unidad Deportiva Atanasio Girardot
2. Universidad Pontificia Bolivariana

Fuente: urbam EAFIT 2015.

subtramo 3A

subtramo 3B

subtramo 3C



- 1. Institución Educativa Marco Fidel Suárez
- 2. Unidad Deportiva Atanasio Girardot
- 3. Colegio San Ignacio de Loyola
- 4. Estación Estadio
- 5. Parque 1
- 6. Parque 2
- 7. Universidad Pontificia Bolivariana

▲ Figura 132: Localización del Paseo Urbano Carrera 70.

Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en cartografía del proyecto Corredor Turístico y Recreativo Carrera 70 EDU 2009.



el espacio público, el cual fue posible mediante el aumento de la sección en los andenes de ambos costados y la organización de la dinámica comercial mediante la implementación de franjas según el tipo de comercio, formal o informal.

Un elemento adicional que se tuvo en cuenta fue la arborización existente, un tema de relevancia dentro del diseño de esta intervención, en tanto era determinante incluir los árboles de gran envergadura a lo largo de la calle y generar unas mejores condiciones para estos; para ello se incluyó un diseño de alcorques que varía de acuerdo al tamaño de cada uno de los árboles.

En resumen, con esta intervención se procuró resaltar el valor histórico del sector mediante la disposición de elementos organizadores del espacio y a través de procesos de negociación

con las personas directamente impactadas por la propuesta.

Por último, una lección que vale la pena resaltar de esta intervención es la importancia que por parte de los planeadores y administradores de la ciudad se debe dar a las diferentes coyunturas deportivas, culturales o recreativas para propiciar transformaciones positivas de la ciudad y sus espacios mediante la intervención de los equipamientos y entornos ya existentes y con valor histórico para la ciudadanía, buscando articular los grandes proyectos de infraestructura con los procesos de mejoramiento del espacio público. Particularmente, en el caso de la intervención de la carrera 70 es necesario remitirse a la preparación de la ciudad para los IX Juegos Odesur (2010), alrededor de los cuales se enmarcó este proyecto.

▼ Figura 133: Detalle de la intervención del T3, subtramos y equipamientos.

Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en cartografía del proyecto Corredor Turístico y Recreativo Carrera 70 EDU 2009.

Subtramo 3A

Articulación entre espacio público y equipamientos



Llevando la mirada de norte a sur sobre la intervención en la carrera 70, puede identificarse un primer sector dotado de equipamientos de tamaño considerable (Figura 129). Uno de ellos es el Estadio Atanasio Girardot, el cual ha sido uno de los referentes de la carrera 70 y en general del sector de la Otrabanda como polo deportivo desde el año 1953, año en el que fue inaugurado.

Las transformaciones alrededor del estadio han ocurrido en dos momentos diferentes tras su inauguración: el acondicionamiento del Parque Recreativo Atanasio Girardot en 1978 – en ocasión de los XIII Juegos Centroamericanos y del Caribe – y la remodelación realizada para los IX Juegos Suramericanos ODESUR 2010.

En el caso de estos últimos, la ciudad se enfrentaba a un importante reto, pues debía brindar las condiciones ideales para desarrollar este evento, de ahí que la intervención en materia de equipamientos deportivos fuese un factor determinante; además, era necesario articular rigurosamente este proyecto con la intervención en

materia de espacio público que para ese momento se desarrollaba sobre el Tramo 3A de la 70.

El diseño de la intervención y la ejecución del proyecto, tanto a nivel deportivo (en la Unidad Deportiva) como sobre la carrera 70, requirió de una articulación institucional de ambos equipos de diseño para desarrollar el concepto de lo que se quería, bajo la premisa de lograr un espacio cohesionado entre la calle y el equipamiento.

El resultado final de esta articulación permitió generar un espacio público que dialoga entre los equipamientos deportivos y la calle, característica que dotó a este sector de una generosa amplitud tanto para los peatones como para los visitantes de la unidad deportiva (Figura 134).

Vale la pena resaltar que una acción de alta carga simbólica fue la demolición de las rejas que encerraban la unidad deportiva, fragmentando ambos espacios; este cerramiento —construido pocos años atrás— no comprendía la función del estadio y su entorno como un polo deportivo alrededor del cual podrían desarrollarse actividades de interés público.

▼ Figura 134: Continuidad del espacio público entre el Paseo Urbano de la Carrera 70 y la Unidad Deportiva Atanasio Girardot.

Fuente: Urban EART 2015 con base en cartografía del proyecto Corredor Turístico y Recreativo Carrera 70 EDU 2009.



0 10m

Paseo Parque de Banderas

Unidad Deportiva Atanasio Girardot

Paseo Urbano Carrera 70

Colegio San Ignacio



► Figura 135: Imágenes maqueta virtual:

1. Vista aérea Unidad Deportiva Atanasio Girardot.
2. Vista a nivel del peatón sobre la carrera 70 de la Unidad Deportiva Atanasio Girardot.

Fuente: EDU 2009 y Plan B Arquitectos.

► Figura 136: Vista aérea de la relación del Paseo Urbano Carrera 70 y la Unidad Deportiva Atanasio Girardot.

Fuente: Plan B Arquitectos.

Así las cosas, un factor importante a tener en cuenta es que se fortaleció no solo un polo deportivo alrededor de uno de los equipamientos más importantes de la ciudad sino que se abrió la posibilidad de un espacio público más continuo y articulado gracias a la complementariedad que se logró entre los equipos de diseño que ejecutaron los proyectos de la Unidad Deportiva y del Paseo Urbano Carrera 70, los cuales pensaron en este sector como un espacio generoso no solo con el visitante de la Unidad Deportiva sino también con el caminante desprevenido que al transitar por allí se siente acogido por el entorno que lo rodea.

Adicionalmente, la gestión social que se desarrolló para reorganizar el comercio alrededor de este sector permitió ordenar y carnetizar algunos de los vendedores informales que ocupaban los andenes, con el objetivo de integrarlos de manera adecuada a las nuevas instalaciones. Esto último, además de otorgarles a los vendedores ambulantes agradables espacios de venta, generó una sensación de orden que mejoró todo el entorno.



Figura 137: Carrera 70 frente a la Unidad Deportiva Atanasio Girardot.

El diálogo entre los equipos encargados del diseño de la Unidad Deportiva y el Paseo urbano Carrera 70 (con motivo de los juegos ODESUR 2010) permitió conseguir armonía y continuidad en el espacio público y un ambiente agradable y funcional para el gran número de personas que transitan diariamente por allí por motivos laborales o recreativos.

Fuente: Urban EAFIT 2015.



◀ Figura 138: Condiciones del espacio peatonal después de la intervención del T3A.

Fuente: urbam EAFIT 2015.

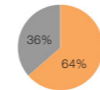
Como se mencionó anteriormente, la intervención desarrollada buscó ampliar el espacio público con una primera acción que implicó derribar la división entre la calle y el interior del estadio, dando lugar de esta manera a aceras más amplias para los peatones, lo que permitió incluir la ciclorruta como un elemento más de la movilidad de este sector.

Gracias a la intervención, la sección del andén pasó de 2 metros a 3 metros en unos de sus costados, y a 3,50 metros en el otro, e incluyó acciones relacionadas con la tradicional arborización del sector, conservando numerosos individuos arbóreos y plantando otros nuevos. Igualmente, se desarrolló una dinámica de zonas blandas y duras en los pisos que se dio como resultado de la existencia previa de coberturas vegetales que fueron respetadas, y solamente intervenidas en algunos puntos con pasos a nivel para conectar

los costados de la calle para los peatones (Figuras 139 y 140).

Al respecto, es importante resaltar que la cantidad de árboles y de vegetación alrededor de este sector configuran un espacio que brinda confort térmico tanto para quienes transitan por allí como para quienes acuden al sector para realizar actividades deportivas.

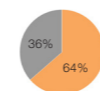
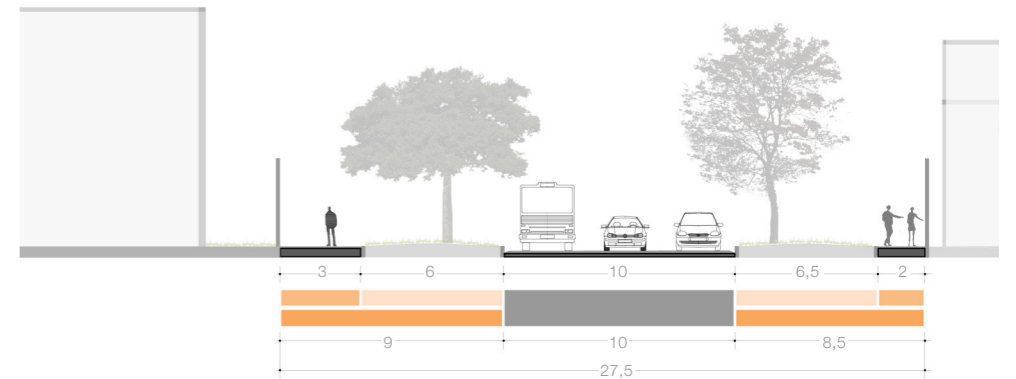
Otra característica de gran valor en este tramo es que los pisos de las aceras y las calzadas se encuentran a un mismo nivel. Esto se hizo tomando como referencia el Tramo 1B de la carrera Carabobo, pues aquí también se implementó con el objetivo de dar a la ciudad una calle y un entorno que brinden la posibilidad de ser usados como plaza pública.



■ Espacio vehicular
■ Espacio público
■ Pasarela peatonal
■ Zona de amoblamiento

▶ Figura 139: Sección T3A antes de la intervención.

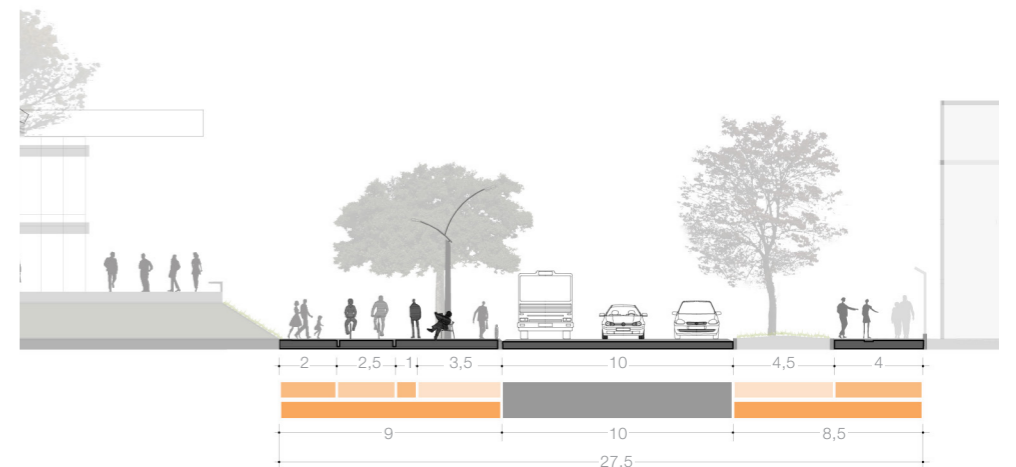
Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en cartografía del proyecto Corredor Turístico y Recreativo Carrera 70 EDU 2009.



■ Espacio vehicular
■ Espacio público
■ Pasarela peatonal
■ Ciclomuta
■ Zona de amoblamiento

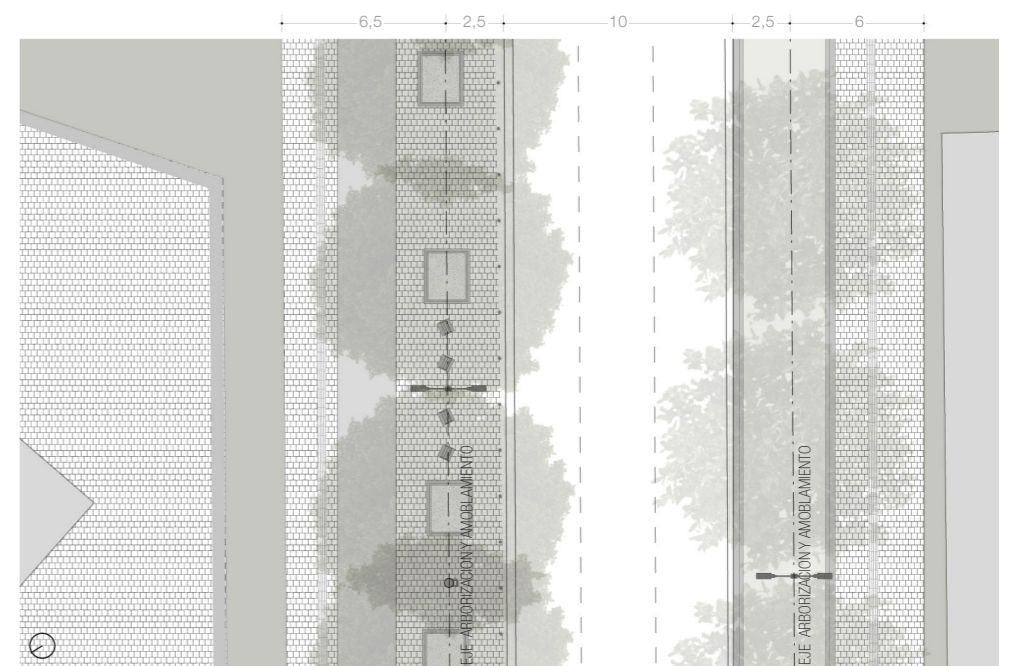
▶ Figura 140: Sección T3A después de la intervención.

Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en cartografía del proyecto Corredor Turístico y Recreativo Carrera 70 EDU 2009.



▶ Figura 141: Distribución en planta de los elementos y ejes de la intervención del Paseo Urbano Carrera 70.

Fuente: Urbam EAFIT 2015 con base en cartografía del proyecto Corredor Turístico y Recreativo Carrera 70 EDU 2009.



Subtramo 3B

Aprovechamiento de los espacios aledaños a las calles



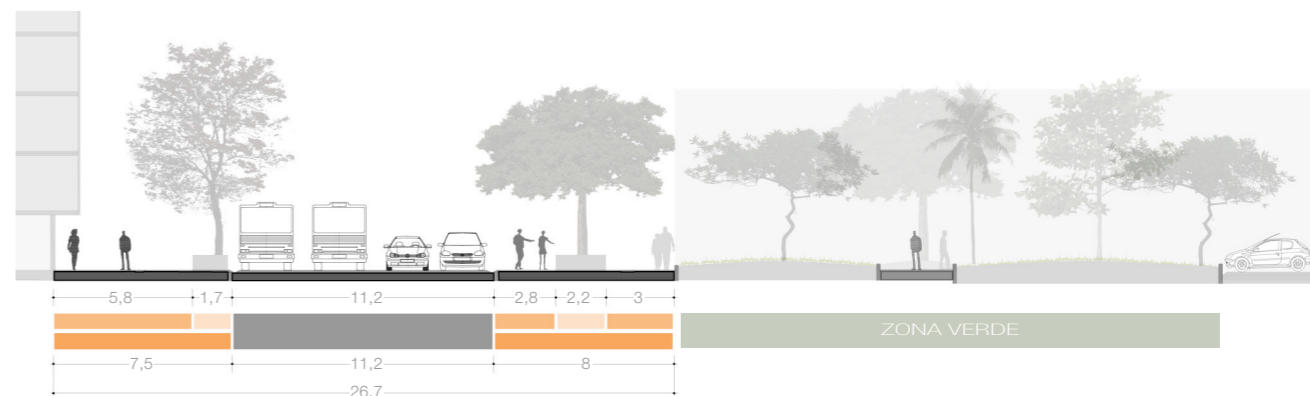
■ Espacio vehicular
 ■ Espacio público
 ■ Pasarela peatonal
 ■ Zona de amoblamiento

► Figura 142: **Sección T3B antes de la intervención.**

Fuente: urban EAFIT 2015 con base en cartografía del proyecto Corredor Turístico y Recreativo Carrera 70 EDU 2009.

◄ Figura 143: **Condición del espacio público y vehicular antes de la intervención T3B.**

Fuente: EDU 2009.



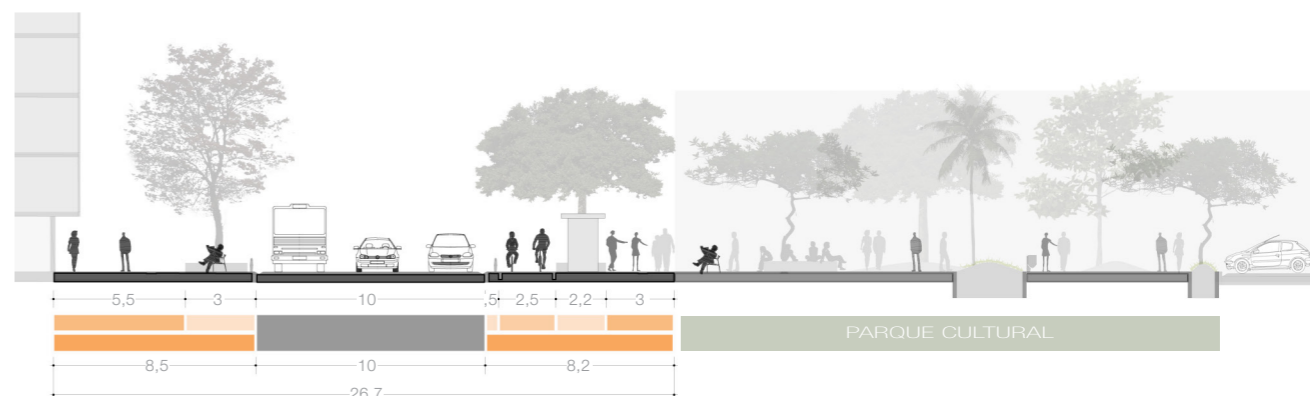
■ Espacio vehicular
 ■ Espacio público
 ■ Pasarela peatonal
 ■ Ciclorruta
 ■ Zona de amoblamiento

► Figura 144: **Sección T3B después de la intervención.**

Fuente: urban EAFIT 2015 con base en cartografía del proyecto Corredor Turístico y Recreativo Carrera 70 EDU 2009.

◄ Figura 145: **Condición del espacio público después de la intervención del T3B.**

Fuente: urban EAFIT 2015.



Este tramo presentaba un deterioro generado principalmente por las actividades nocturnas de la zona rosa y el tráfico vehicular, el cual buscó ser remediado mediante la intervención del espacio público y la regulación del uso que hacían los comerciantes de este.

La principal acción implementada fue la supresión de un carril vehicular de 3 metros en la sección original, lo que permitió ganar espacio público peatonal, extender la ciclorruta sobre el costado oriental y promover un orden en el uso de los andenes por parte de los comerciantes formales e informales.

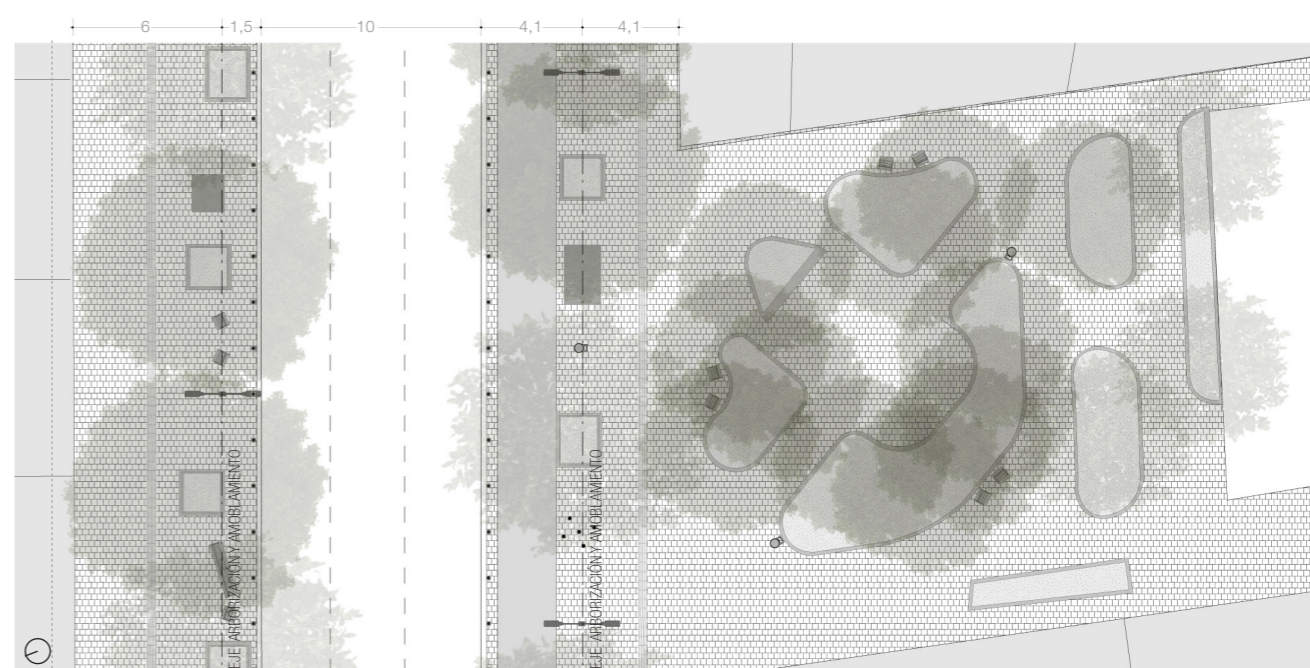
Adicionalmente, se tuvieron en cuenta dos pequeños parques contiguos a la 70 -cuyas condiciones no eran adecuadas para hacer uso

de estos de manera segura- como un elemento determinante para la transformación de este entorno; al rehabilitarlos mediante la disposición de luminarias y mobiliario acorde al resto de la intervención estos se articularon a la calle, ampliando la capacidad del espacio público y dinamizando las actividades alrededor de estos.

Teniendo en cuenta que este es un sector tradicional de la ciudad en el que han tenido lugar eventos recreativos, y en el que hay una animada vida nocturna que congrega a personas de toda la ciudad, se buscó dar continuidad a los pisos a un mismo nivel, estos, de igual manera a como se hizo en el Tramo 1B de la carrera Carabobo, se organizaron con el uso de bolardos como elemento separador y ordenador de los flujos.

► Figura 146: **Distribución en planta de los elementos y ejes de la intervención del Paseo Urbano Carrera 70 T3B.**

Fuente: urban EAFIT 2015 con base en Corredor Turístico y Recreativo Carrera 70 EDU 2009.



Subtramo 3C

Comercio y movilidad alternativa en el espacio público



◀ Figura 147: **Condición del espacio público antes de la intervención T3C.**
Fuente: EDU 2009.

◀ Figura 148: **Condición del espacio público después de la intervención del T3C.**
Fuente: Urban EAFIT 2015.

Este tramo presentaba una amplitud más generosa en comparación con el resto de los tramos intervenidos; sin embargo, las condiciones que lo caracterizaban antes de la intervención eran similares a las del Tramo 3B (Figura 149).

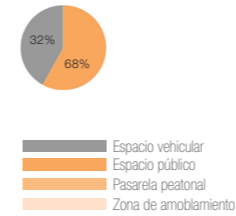
Los cambios principales que se llevaron a cabo comprendieron una redistribución de la sección a partir de la eliminación de uno de los carriles y el uso de ese espacio ganado a favor de peatones, ciclistas y comerciantes.

Con la redistribución de la sección se buscó generar franjas claramente definidas que permitieran una lectura del espacio público de corredor o de bulevar, dejando en evidencia que la franja de ciclorruta está al lado de la vía y la franja de circulación peatonal se encuentra delimitada

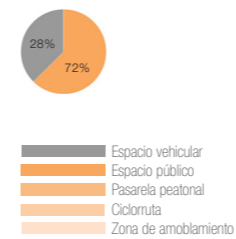
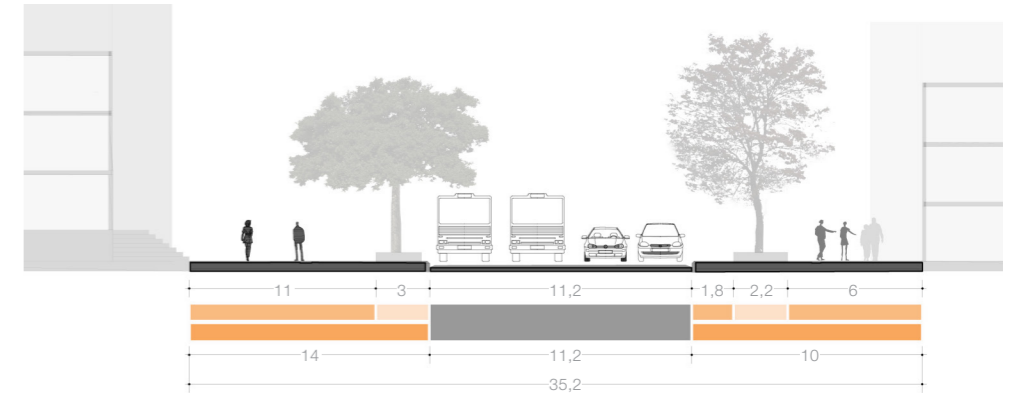
por el mobiliario urbano, buscando dar una mayor seguridad al peatón; adicionalmente, una tercera franja ubicada hacia los negocios se determinó como zona de sillas y mesas (Figura 150).

Un factor fundamental en este proceso fue el trabajo desarrollado con los comerciantes, pues mediante la concertación de intereses se logró regular el ancho de los antejardines, el material de las cubiertas en cada uno de los negocios, el uso de cerramientos móviles y la disposición de la publicidad de los locales a una altura determinada.

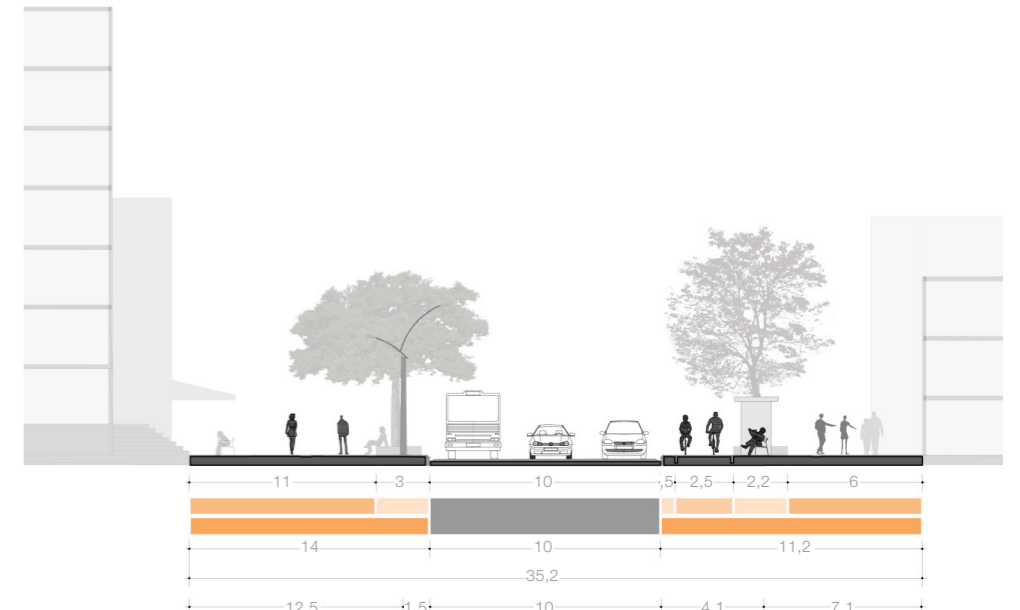
Un resultado adicional generado por esta nueva cara de la carrera 70 fue el incremento y la dinamización de los servicios turísticos y hoteleros, evidenciado principalmente en la construcción de nuevos hoteles.



▶ Figura 149: **Sección T3C antes de la intervención.**
Fuente: urban EAFIT 2015 con base en cartografía del proyecto Corredor Turístico y Recreativo Carrera 70 EDU 2009.



▶ Figura 150: **Sección T3C después de la intervención.**
Fuente: urban EAFIT 2015 con base en cartografía del proyecto Corredor Turístico y Recreativo Carrera 70 EDU 2009.



▶ Figura 151: **Distribución en planta de los elementos y ejes de la intervención del Paseo Urbano Carrera 70 T3C.**
Fuente: Urban EAFIT 2015 con base en cartografía del proyecto Corredor Turístico y Recreativo Carrera 70 EDU 2009.

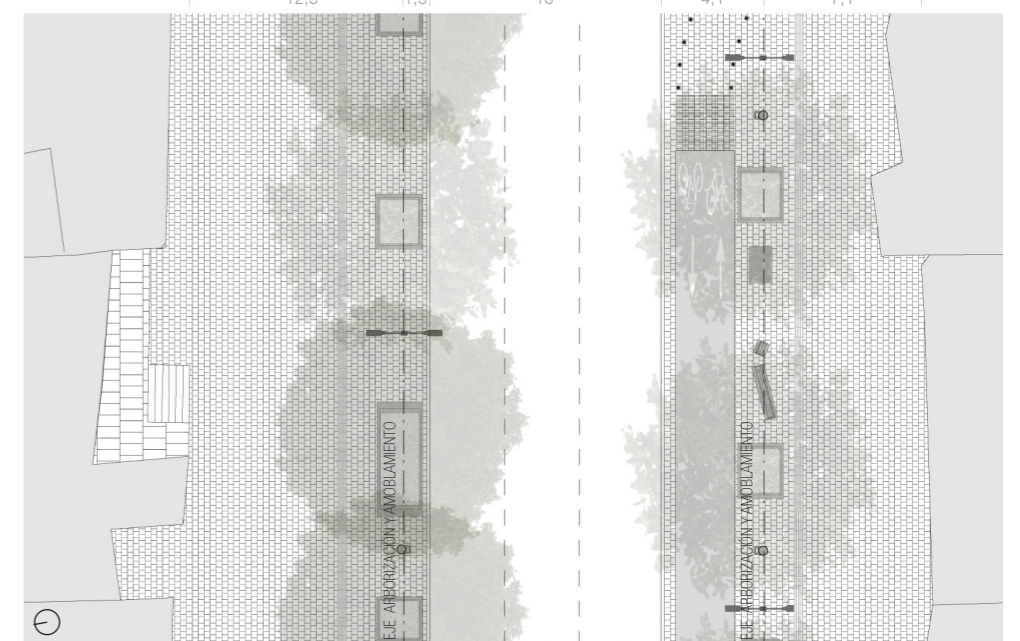




Figura 152: Paseo urbano Carrera 70, sector comercial y hotelero.

El reequilibrio espacial permitió ganar espacios para la movilidad humana en medio de un ambiente enriquecido por una arborización abundante, un mobiliario adecuado y un tráfico vehicular reorganizado. Estas condiciones favorecen el desarrollo de las actividades económicas del sector.

Fuente: Urban EAFIT 2015.

Amoblamiento urbano

Regulación de avisos y tapasoles

El tema de las fachadas de los negocios fue álgido en su momento, en la medida en que este, como intervención urbana integral, planteó unos cambios que incidieron directamente sobre el simbolismo y la publicidad tradicional de los locales, al plantear un diseño para los avisos y tapasoles de los locales comerciales.

La propuesta apuntaba a sugerir unos estándares mínimos y máximos de acuerdo al área de las fachadas, sin embargo, muchos de los comerciantes vieron ahí la oportunidad ideal para adquirir una imagen nueva.

La instalación de tapasoles fue un elemento de gran valor dentro de todo el conjunto de acciones implementadas para el embellecimiento de cada uno de los negocios y en general de todo el paseo urbano de la 70; estos se implementaron en un material de lona acrílica, con el objetivo de generar una cobertura de 3 metros sobre la zona de las mesas. Adicionalmente, la posibilidad de que estos fueran enrollables o fijos, de acuerdo a las necesidades y características de cada negocio, los dotó de una adaptabilidad que resultó llamativa para los comerciantes.

Una de las medidas que se propusieron a partir de la intervención fue la prohibición de cubiertas en mimbre, cañabrava o paja, propósito que se socializó mediante un folleto con los lineamientos y exigencias. A pesar de esto, algunos comerciantes no se acogieron.

Por otra parte, antes de la intervención los avisos de identificación de cada uno de los negocios contaban con características dispares y de sobredimensión que no aportaban a un posible orden de este espacio.

Un factor importante a tener en cuenta en este caso, es que al buscar implementar a lo largo del paseo urbano de la 70 el concepto de centro comercial a cielo abierto, era de gran significado lograr una unificación visual entre los diferentes tipos de locales comerciales ubicados a lo largo del sector, característica que además agregó un valor estético al paseo urbano.

De esta manera se buscó generar un equilibrio visual entre todos los establecimientos, con avisos de identificación en panaflex localizados a una misma altura y de un tamaño moderado con relación a los avisos originales.



◀ Figura 153: Avisos de identificación y tapasoles antes de la intervención.
Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en estudio de Avisos de Identificación y Tapasoles EDU 2009.



◀ Figura 154: Avisos de identificación y tapasoles propuestos por la intervención.
Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en estudio de Avisos de Identificación y Tapasoles EDU 2009.

Reorganización de la movilidad

Zonas de parqueo regulado

Antes de la intervención, las zonas de parqueo sobre la carrera 70 eran controladas informalmente, generando que la ocupación tanto sobre los costados oriental y occidental limitaran en materia de movilidad vehicular las amplias dimensiones de la calzada (Figura 155).

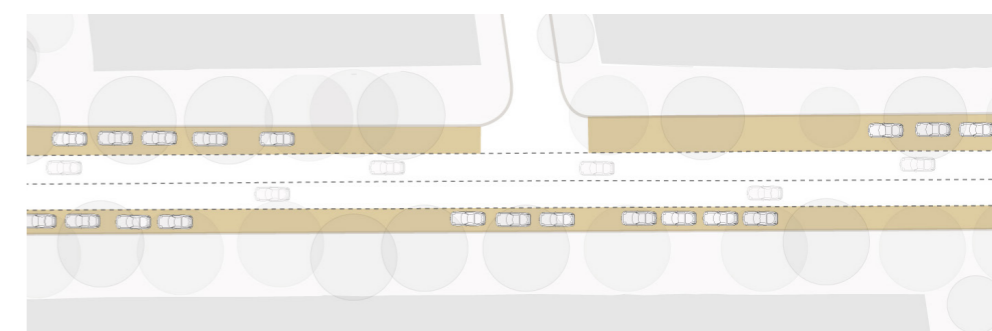
Con la disminución del número de carriles de cuatro a tres, fue necesario revalorar esta situación, pues la intervención provocó unos cambios importantes con relación a esta actividad, la cual si bien no se suprimió completamente si varió de manera importante en el número total de celdas y en la regulación en las horas de parqueo.

Tras la intervención, el área para estacionamiento regulado se habilitó estrictamente sobre el costado occidental (entre la calle 47 D y la circular 1) con unos horarios de operación determinados entre las 7 de la mañana y las 12 de la noche por parte de la entidad encargada de operar este tipo de servicios —Sociedad de Terminales de Transporte de Medellín S.A.— (Figura 156).

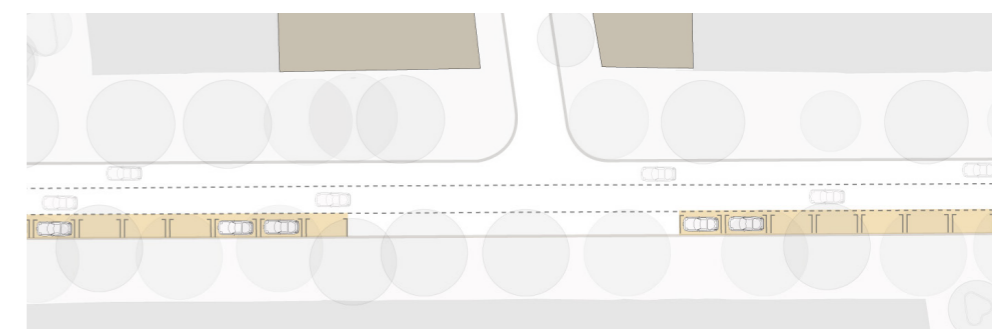
En ese orden de ideas, la 70 cuenta en el momento con un total de 46 celdas de parqueo destinadas exclusivamente para el estacionamiento de carros,

2 espacios con capacidad para 18 motos y 4 celdas para discapacitados. Así las cosas, la dinámica del parqueo se organizó en razón de los cambios implementados, ya que por ejemplo se demarcaron espacios de acuerdo al tipo de vehículo, donde las Celdas de Estacionamiento Regulado, varían con relación a las Zonas de Parqueo Regulado en la medida en que las primeras están destinadas para el uso de vehículos particulares mientras las segundas son de exclusividad para el parqueo de vehículos de carga en zonas públicas. El resultado final de la intervención generó que en materia de parqueaderos públicos en la actualidad se hayan impulsado en las cercanías a la carrera 70 el desarrollo de edificios y lotes de parqueo privado que complementan este servicio.

Una importante conclusión sobre la acción tomada con relación a las zonas de parqueo, es que no es necesario prescindir completamente de este servicio; sin embargo, mediante su reorganización se gana espacio que puede usarse de manera eficiente no solo a favor del peatón y de las ciclorrutas sino también a favor del comercio.



▶ Figura 155: Parqueaderos sobre la calle antes de la intervención.
Fuente: urbam EAFIT 2015.



▶ Figura 156: Parqueaderos regulados después de la intervención.
Fuente: urbam EAFIT 2015.

Modelo de actuación social

Dinamización y organización del espacio público

Como se ha explicado, una de las mayores problemáticas que se buscó resolver con la intervención sobre la carrera 70 estuvo asociada a la mejora del uso del espacio público, el cual se veía interrumpido en tanto los antejardines de los negocios hacían uso de cubiertas y cerramientos indebidos y no regulados. Bajo este panorama, se debía mediar con los intereses privados de los comerciantes ya que era necesario incluir los frentes de los negocios para que la intervención generara un cambio real sobre el espacio público.

Una particularidad importante de este proyecto radicó en que esta intervención aplicó el principio de paramento completo, es decir, incluyó dentro de los costos de la intervención el trabajo que se hizo sobre las fachadas de los negocios, beneficiando de esta forma a la comunidad directamente implicada.

Al iniciar el planteamiento de la intervención se comenzó con unos acercamientos a la comunidad de comerciantes, a través de los cuales —además de dejar planteadas las inquietudes con relación a lo propuesto—, se buscó aclarar que el proyecto buscaba beneficiar a todo aquel que se acogiera a la propuesta de rediseño del espacio; igualmente

se dejó en claro que quien no quisiera acogerse podría acercarse a la Oficina de Planeación para manifestar aquello que le significara algún inconformismo o molestia. Sobre esto último, algunos casos fueron tenidos en cuenta como excepcionales, principalmente aquellos que buscaban mantener los jardines en sus frentes y los cuales se conservaron.

Si bien el diseño y la intervención propuesta se pensó con el objetivo de beneficiar a los comerciantes, pues el cambio no solo implicaba el embellecimiento de los negocios sino la legalización del uso del espacio público como espacio comercial, en un principio estos escucharon la propuesta con prevención: fue aquí donde resultó determinante la presencia de la Corporación Corpo 70, la cual ya agrupaba los intereses de los comerciantes del sector, a través de la cual fue posible generar diálogos y exponer inquietudes que ayudaran a hacer más precisa la negociación y los procesos de intervención.

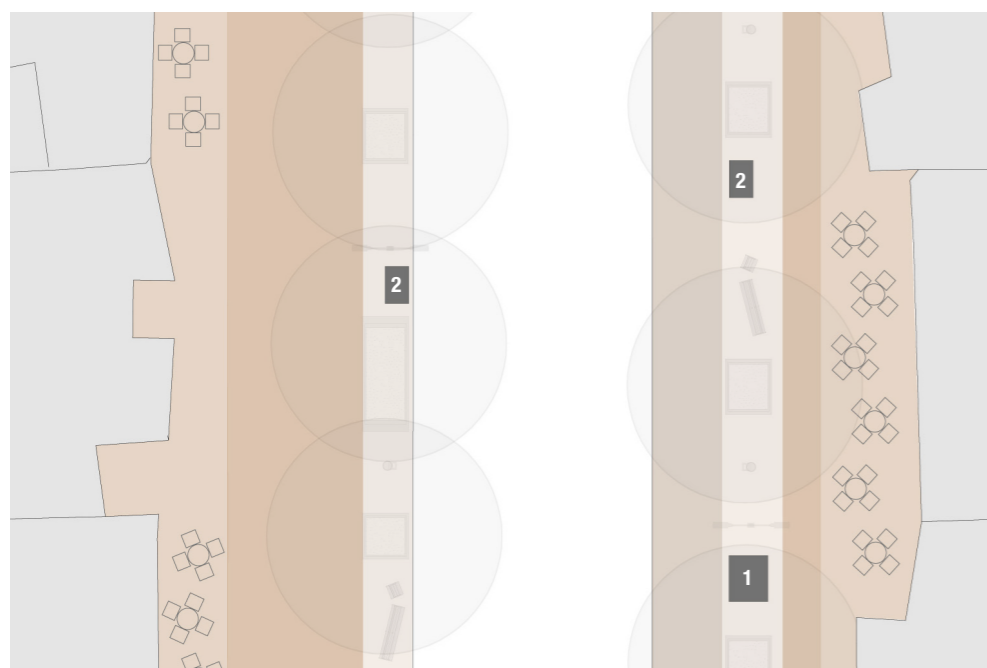
Así se logró llegar a una concertación cuyos frutos son evidentes hoy en día, pues el resultado final fue un espacio público completo que potenció el



▲ **Figura 157: Nuevos elementos del comercio:**
1. Módulo fijo de venta.
2. Módulo móvil de venta entregado por la Alcaldía.
3. Cerramiento temporal del espacio público.
 Fuente: Urbam EAFIT 2015.

Módulos comerciales
 1. Módulo fijo de venta
 2. Módulo móvil de venta
 Ciclorruta
 Zona de Amoblamiento
 Zona Locales
 Andén
 Calzada

◀ **Figura 158: Planta esquema franjas distribución del espacio público.**
 Fuente: Urbam EAFIT 2015 con base en Corredor Turístico y Recreativo Carrera 70 EDU 2009.



comercio y la vocación de múltiples servicios a lo largo de la 70.

Regularización y formalización de comerciantes informales

La variedad en el tipo de comercio que se encontraba en este lugar requería incluir los acuerdos de negociación con los comerciantes informales, con relación al manejo del espacio público, pues estos sin duda siempre han sido actores clave dentro de la vocación de los diversos servicios que se encuentran allí.

De acuerdo a esto, una negociación de gran relevancia para la reorganización del espacio fue la desarrollada con los encargados de este tipo de comercio, negociación que dio como resultado la identificación, regularización y carnetización de cada uno de los comerciantes, permitiéndoles de esta forma ejercer su actividad cumpliendo con unas normas de ubicación y tipología de venta (Figura 157).

Para desarrollar esta estrategia, dentro del diseño del proyecto se tuvieron en cuenta tipologías de venta móviles y fijas, otorgándoles en ambos casos a los vendedores informales módulos de venta. Estos fueron ubicados sobre la franja intermedia entre la ciclorruta y los locales comerciales con el objetivo de que pudiesen permanecer en el espacio de manera regulada y acomodarse de acuerdo al

servicio que prestan, ya fuera en las horas del día o en la noche. Una particularidad que es importante anotar sobre los elementos dispuestos a favor de los vendedores ambulantes y de un espacio público organizado fue la localización de cajas de energía para que estos obtuvieran el servicio de manera organizada y segura.

Organización de las franjas de usos en el espacio público

La intervención sobre el espacio público requería reordenar las franjas de servicios de acuerdo a los tipos de actividades que se desarrollaran sobre cada una de estas (Figura 158). Una negociación importante que se desprendió de la reorganización del espacio es la relacionada con los frentes de los locales comerciales y el uso de cerramientos que estos usarían para delimitar su espacio de comercio (Figura 159).

Teniendo en cuenta que los tipos de actividades que se dan en la 70 varían entre el día y la noche, y que la ocupación del espacio también cambia, se acordó, mediante negociaciones, que los locales comerciales podrían hacer uso de sus frentes a partir del manejo de cerramientos móviles sobre los antejardines, regulados con el objetivo de habilitar ese espacio como público una vez estos fueran retirados durante sus horas de cierre.

Módulos comerciales y tapasoles
 Ciclorruta
 Zona de Amoblamiento
 Zona Locales
 Andén

▶ **Figura 159: Sección distribución del espacio público y elementos nuevos relacionados al comercio.**
 Fuente: Urbam EAFIT 2015 con base en Corredor Turístico y Recreativo Carrera 70 EDU 2009.





Figura 160: Paseo urbano Carrera 70 en cercanías de la Universidad UPB.

La reorganización del espacio de las terrazas comerciales fue un factor clave en la intervención; esta fue posible gracias a un proceso de concertación con los comerciantes del sector, quienes entendieron los beneficios del mejoramiento de las condiciones urbanas de la calle.

Fuente: Urban EAFIT 2015.



Figura 161: Avenida El Poblado, sector conocido como La Milla de Oro.

La creación de andenes amplos y confortables en el sector con mayor número de automóviles de la ciudad no estuvo exenta de polémica. Sin embargo, el resultado ha permitido atraer progresivamente a los peatones al principal corredor financiero de Medellín gracias a un diseño generoso que incluye mobiliario para el reposo y la conservación de una abundante arborización.

Fuente: urban EAFIT 2015.

Paseo urbano avenida el Poblado
Incentivar el regreso del peatón

Origen y evolución

Nacimiento de un núcleo urbano distante

Si bien la conformación urbana de Medellín tuvo mayor densidad en los sectores centro y nororiental de la ciudad, hacia el sur del valle de Aburrá también ocurrieron algunos de los principales acontecimientos fundacionales de la Villa de la Candelaria, en tanto sobre este sector tuvieron presencia los principales asentamientos indígenas en épocas remotas.

Según evidencia la Academia Antioqueña de Historia, en este sector de la ciudad tuvo lugar la fundación de un resguardo de indígenas llamado El Poblado de San Lorenzo, acontecimiento que ocurrió el 2 de marzo de 1616 y que bautiza este sector de la ciudad, el primer poblado erigido formalmente bajo la orden de la corona española en el valle de Aburrá.

Esa trascendencia fundacional se vio opacada por el hecho de que la ciudad se conformó principalmente alrededor del centro, situación que de alguna forma generó que el sector alrededor de El Poblado fuese marginado y desatendido, hasta finales del siglo XIX y principios del XX, momento en el que comenzó a tomar una importancia significativa en materia urbana, económica, social y cultural.

Según señala la historia, a principios del siglo XX el sector se encontraba dividido en tres grandes núcleos socioeconómicos: los ricos, que habitaban por temporadas en sus residencias campestres, pero que residían en el barrio Prado de Medellín; los habitantes de medianos recursos que habitaban en forma permanente en un pequeño caserío; y las personas de menores recursos económicos, quienes a través de su trabajo no especializado llenaban el último nivel de las relaciones de producción (Barros y Col, 2010). Ya para ese entonces, la vía que conectaba este sector con el

centro de la ciudad era una ruta extensa entre el sur y el norte, de gran importancia en materia de conexión entre ambos núcleos.

La expansión de la ciudad solo llegó a este sector de manera contundente a partir de la tercera década del siglo XX, momento en el cual se empezaron a generar migraciones significativas hacia allí, explicadas principalmente a partir de dos acontecimientos determinantes: el deterioro del centro en el que se ubicaba el barrio Prado — lugar de residencia de las élites— y la conexión que a partir de 1925 se generó entre el centro fundacional y la plaza de El Poblado gracias al tranvía municipal. Así las cosas, en la década del treinta el mapa de Medellín permite identificar una ciudad que se expande del centro hacia los suburbios, gracias a las rutas del tranvía y de vías como Palacé y El Palo, las cuales comunican a Manrique con El Poblado, Bolívar y Carabobo (Coupé, 1996). Estas migraciones dieron pie para que, en esta misma época, surgieran barrios tales como Manila, Astorga, Provenza y El Lleras.

Ampliación del perímetro urbano

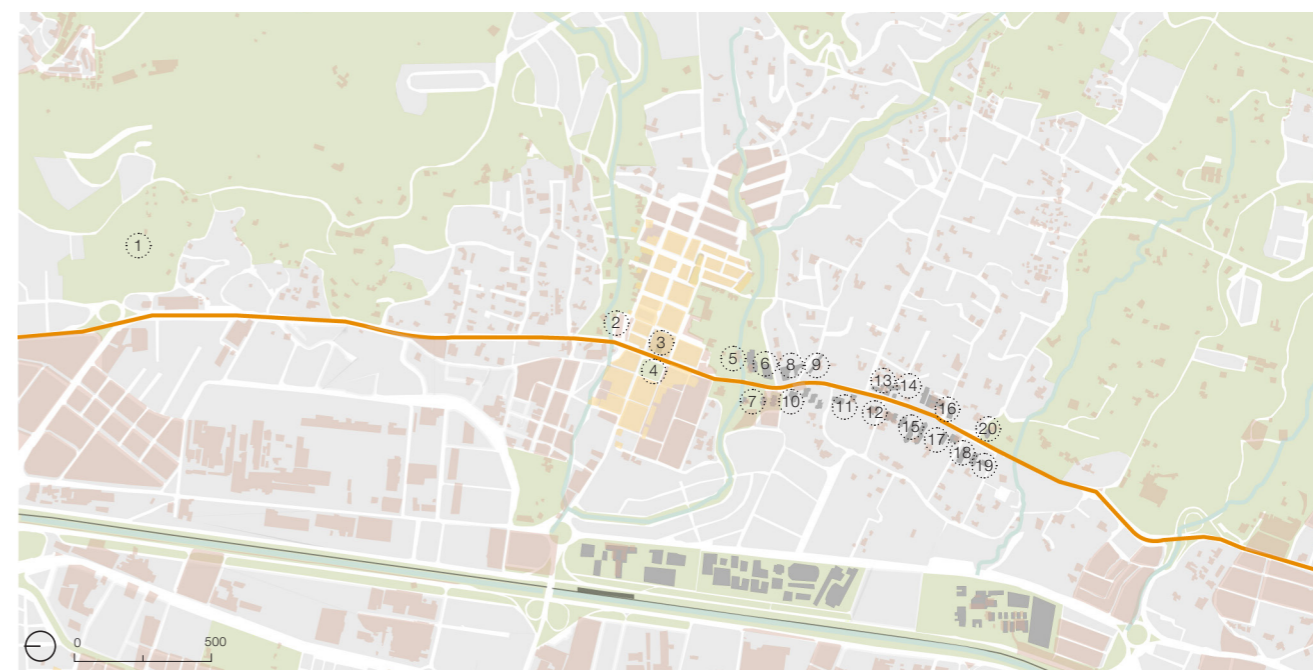
La Avenida El Poblado tardó un poco más en aparecer dentro del panorama de conformación urbana de la zona sur de la ciudad, pues esta fue construida en el año 1944 y con su apertura fue posible la inclusión de El Poblado dentro del perímetro urbano de Medellín, lo cual también estimuló el nacimiento de vías alternativas, el crecimiento de nuevos barrios, el asentamiento de varias industrias, la elevación del costo de los predios, y la llegada de estratos altos y medios a este sector de la ciudad (Barros y Col, 2010).

En las décadas siguientes, pero especialmente en los años sesenta y setenta, se dio un auge de la construcción basado fundamentalmente



▲ Figura 162: Contexto de la carrera 70 en el crecimiento histórico de Medellín. 1948, 1970 y 1996.

Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en Estudio de la forma y crecimiento urbano de la región metropolitana UPB - AMVA 2007.



Medellín 1948
Medellín 1970
Medellín hoy
Equipamientos

1. Cerro La Asomadera
2. Pomona
3. Parroquia San José del Poblado
4. Parque del Poblado
5. Parque Lineal la Presidenta
6. Torre Dann
7. Cafesalud
8. Centro Granahorrar
9. Torre Concasa
10. Corfinsura

11. Banco Caja Social
12. Banco Ganadero
13. Banco del Estado
14. Valores Bancate Asociados
15. Centro Santillana
16. Banco de Occidente
17. Edificio Torre la Vega
18. Corfinsura
19. Banco Caja Social
20. Blockbuster

▲ Figura 163: Crecimiento histórico del sector y localización de equipamientos alrededor de la Avenida El Poblado.

Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en Estudio de la forma y crecimiento urbano de la región metropolitana UPB - AMVA 2007.

en una densificación a partir de unidades cerradas o edificios de apartamentos, diseñados bajo la concepción de que estos ofrecían unas condiciones de “seguridad” y estatus, pero que al mismo tiempo negaban el encuentro en el espacio público o solo lo hacían posible tras las rejas (Coupé, 1996).

Este modelo de construcción reafirmó la separación de funciones propuesta por la Carta de Atenas (fundamento teórico del Plan Wiener y Sert) al zonificar el entorno urbano y, en esa medida, generar una segregación no solo con relación al resto de la comuna sino entre la conformación misma de toda la comuna, ya que el desarrollo se dio desde los intereses privados de cada uno de los proyectos de vivienda.

El resultado de ese modelo de urbanización fue la conformación de barrios carentes de espacios públicos para el disfrute de la ciudad en entornos abiertos y, por otra parte, sin una oferta de espacios para el encuentro y la recreación; característica que con el tiempo se tradujo en que los únicos lugares de encuentro posibles fuesen los centros comerciales.

Crecimiento vertiginoso y no planeado

La comuna de El Poblado pasó entonces por una evolución vertiginosa en periodos de tiempo muy cortos, siendo el más contundente el ocurrido entre las décadas del ochenta y el noventa, en donde pasó de tener 45.881 habitantes en 1989 a 73.536 en 1996 (Departamento Administrativo de Planeación Municipal y Alcaldía de Medellín, 2005).

En el marco de este crecimiento, la Avenida El Poblado se convirtió en el eje principal de este sector de la ciudad; el cual, al estar destinado a los vehículos, no ofrecía unas condiciones adecuadas para el tránsito peatonal o de bicicletas. Adicionalmente, a su alrededor se conformó un núcleo de construcción de importantes edificios de negocios y comercio tales como el Centro Comercial Oviedo, construido en 1979 y el cual sigue siendo hoy en día uno de los más importantes de la ciudad.

Esta explosión súbita generó muchos de los grandes problemas que hoy, incluso, dos décadas después, este sector de la ciudad sigue enfrentando en materia de espacio público, movilidad y transporte.



- | | | | |
|-----------------------------------|-----------------------|-------------------------------|----------------------------|
| 1. Cerro La Asomadera | 6. Torre Dann | 11. Banco Caja Social | 16. Banco de Occidente |
| 2. Pomona | 7. Cafesalud | 12. Banco Ganadero | 17. Edificio Torre la Vega |
| 3. Parroquia San José del Poblado | 8. Centro Granahorrar | 13. Banco del Estado | 18. Corfinsura |
| 4. Parque del Poblado | 9. Torre Concasa | 14. Valores Bancate Asociados | 19. Banco Caja Social |
| 5. Parque Lineal la Presidenta | 10. Corfinsura | 15. Centro Santillana | 20. Blackbuster |

- Calles transversales
- Paseo Urbano Carrera 70
- Manzanas vecinas
- Metro
- Zonas verdes
- Equipamientos
- Quebradas

▲ Figura 164: Elementos estructurantes del Corredor Urbano Avenida el Poblado.

Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en cartografía del Proyecto Corredor Urbano Avenida el Poblado EDU 2006.



- Tramo 1
- Tramo 2
- Sin intervención

- | | | | |
|-----------------------------------|-----------------------|-------------------------------|----------------------------|
| 1. Cerro La Asomadera | 6. Torre Dann | 11. Banco Caja Social | 16. Banco de Occidente |
| 2. Pomona | 7. Cafesalud | 12. Banco Ganadero | 17. Edificio Torre la Vega |
| 3. Parroquia San José del Poblado | 8. Centro Granahorrar | 13. Banco del Estado | 18. Corfinsura |
| 4. Parque del Poblado | 9. Torre Concasa | 14. Valores Bancate Asociados | 19. Banco Caja Social |
| 5. Parque Lineal la Presidenta | 10. Corfinsura | 15. Centro Santillana | 20. Blackbuster |

▲ Figura 165: Subdivisión por tramos del Corredor Urbano Avenida el Poblado.

Fuente: Urbam EAFIT 2015 con base en cartografía del Proyecto Corredor Urbano Avenida el Poblado EDU 2006.

La Avenida El Poblado se extiende a lo largo de la Comuna 14, comenzando al norte en el Centro Comercial Sandiego y terminando al sur en el límite que divide los municipios de Envigado y Sabaneta. Esta extensión la hace una de las más importantes vías de la ciudad, pues además de conectar el sur con el centro es de alcance intermunicipal (Figura 164).

Adicionalmente, en razón de esa misma extensión, es importante resaltar que los usos que se encuentran a su alrededor varían entre lo residencial, lo comercial y los servicios, lo cual la convierte en uno de los ejes más concurridos de la ciudad.

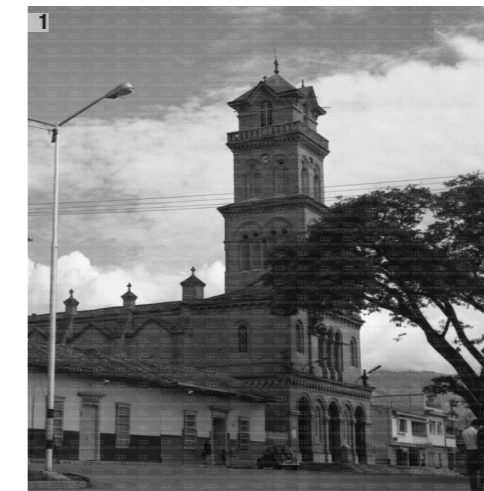
La estructura vial que la rodea carece de un tejido vial fino y continuo que permita descongestionarla, siendo esta una de las razones que explican el caos de movilidad que presenta el sector.

Otro tema relevante al hablar de esta avenida son las quebradas que la atraviesan y la importancia histórica que han tenido en el sector. Según el Plan Poblado, en los inicios de la conformación del sector la población que lo habitaba guardaba una estrecha relación con la naturaleza; la

comunidad se encontraba enmarcada físicamente por las quebradas La Poblada, La Presidenta, La Volcana, La Aguacatala y el río Medellín que no solo delimitaban los territorios sino que también los ligaban a los acontecimientos más significativos del sector, ya que eran espacios para la recreación y el encuentro. Es por esto que al hablar de la Avenida El Poblado, al igual que ocurre con la mayoría de las calles de Medellín, es fundamental hacer mención de las quebradas que en algún punto interactúan con ella (Figura 164).

A pesar del valor que por mucho tiempo tuvieron las quebradas, con el crecimiento vertiginoso del sector y la modernización de la ciudad dejó de reconocerse su importancia ecológica dentro de la conformación urbana y ambiental del entorno, generándose a su alrededor espacios de contaminación carentes de cualquier apropiación social. En los años recientes se ha buscado revalorar a las quebradas, recuperando su entorno para propiciar su disfrute por parte de la ciudadanía.

La parroquia San José, junto con el Parque de El Poblado, hacen parte de los espacios que rodean esta importante avenida, ya que congregan a una



► Figura 166: Elementos históricos estructurantes alrededor de la carrera 70.

1. Iglesia del Poblado 1969.
2. Avenida el Poblado 1977.
Fuente: Archivo fotográfico de la Biblioteca Pública Piloto

cantidad significativa de personas que acuden principalmente durante los fines de semana.

Hacia el sur del Parque y la parroquia —y como resultado de que en los últimos diez años la Comuna 14 se haya convertido en nicho del sector terciario de la economía (servicios y comercio)— la Avenida se ha convertido en un lugar privilegiado para bancos, corporaciones, centros comerciales, oficinas y restaurantes. Como consecuencia de esto el sector inmobiliario ha dado paso a una acelerada construcción de grandes proyectos que sin duda le han entregado a este sector un perfil de alta categoría y del cual hacen parte algunos de los grupos financieros y empresariales más poderosos de la ciudad y la región.

En razón de este cambio y de una mayor densificación, la alta congregación de empleados o clientes que acuden a este sector generó un tráfico denso que en las horas pico se incrementa, lo cual ha desencadenado en que hoy por hoy la movilidad sea uno de los principales problemas a resolver a lo largo de la avenida.

Paseo urbano Av. El Poblado

Equipo de diseño: Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín

Tiempo de ejecución del proyecto: 2005 - 2007

Longitud: 1780 metros

La intervención sobre la Avenida El Poblado se hizo a lo largo de dos tramos, teniendo en cuenta la importancia de las actividades que se dan en el lugar así como la posibilidad de transformación y de mejoramiento en materia de espacio público y de movilidad; dos de los tópicos más importantes a tener en cuenta por ser de los más problemáticos del sector (Figura 169).

La implementación del proyecto se dividió en dos etapas, de acuerdo a los tramos desarrollados, siendo el primero de estos el tramo piloto, comprendido entre la quebrada La Poblada y el Parque Lineal La Presidenta, y el segundo entre dicho Parque Lineal y el Centro Comercial Santa Fe.

Con relación al tramo piloto es importante mencionar que, si bien se lograron cambios

importantes en materia de organización del espacio público a favor del peatón, por otra parte, al ser este el tramo piloto sobre el cual se aplicaron de manera rigurosa los lineamientos del Manual de Espacio Público (MEP), quedaron en evidencia muchas de las falencias que este proponía, tales como las grandes losetas de 40 x 40 centímetros, las cuales no brindaron unas características que las hicieran durables, o la tala de árboles existentes para sembrar nuevas especies de acuerdo al tamaño de lo propuesto, lo cual fue materia de controversia.

Las lecciones aprendidas aportaron a la concepción del diseño del segundo tramo, pues en este caso se dio en función de las características del espacio y no de lo que sugería el MEP. Así las cosas, esto se tradujo en un diseño de pisos más acorde con el uso de losetas de 20 x 20



▲ Figura 167: **Localización de la intervención y nuevos equipamientos.**

Fuente: urban EAFIT 2015 con base en cartografía del Proyecto Corredor Urbano Avenida el Poblado EDU 2006.

◀ Figura 168: **Elementos estructurantes del Paseo Urbano Av. el Poblado.**
1. Calle 10
2. Parque Lineal la Presidenta
3. San Fernando Plaza

Fuente: urban EAFIT 2015.

▼ Figura 169: **Detalle de la intervención en la Av. el Poblado y sus tramos.**

Fuente: urban EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.



centímetros y respetando la riqueza verde y paisajística como valor primordial de este entorno. Esto último se logró mediante análisis fitosanitarios que ayudaron a determinar qué medidas se debían tomar de manera responsable con relación a la vegetación existente, y gracias a un diseño de alcorques y superficies que hicieron posible la correcta adaptación de las especies antiguas al nuevo espacio.

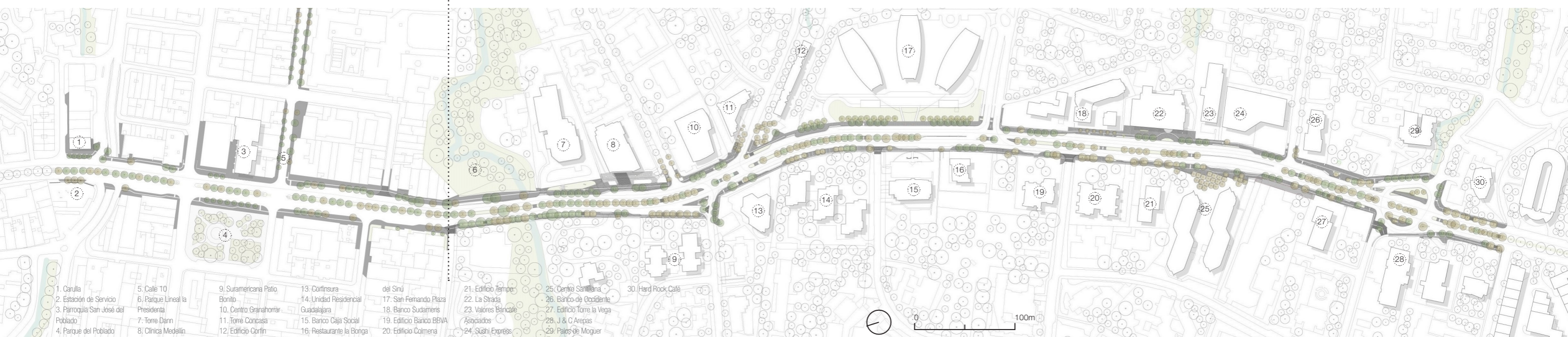
Puede decirse que en esta ocasión los árboles fueron los que determinaron el diseño de la intervención, dando como resultado un espacio natural que, hoy por hoy, le ha dado a esta avenida un entorno confortable y un rol muy importante para quienes disfrutan de ella como lugar de ocio o como corredor urbano a través del cual acceder a diferentes tipos de comercio y servicios.

Como la Avenida El Poblado es un eje a lo largo del cual están ubicadas algunas de las más importantes actividades de la ciudad en materia de comercio y de finanzas, agrupando diversos tipos de equipamientos a su alrededor, fue importante que la intervención tuviera como objetivo principal entregar espacios de calidad a los peatones, quienes durante mucho tiempo estuvieron relegados a un segundo plano pues se le daba más importancia al vehículo.

Bajo esta premisa se apuntó por una ampliación generosa de las aceras, el cierre de algunos accesos de vehículos a los predios y la implementación de pompeyanos en los cruces vehiculares. Estas medidas generaron un espacio en el que en la actualidad los trayectos peatonales pueden realizarse de manera continua y segura.

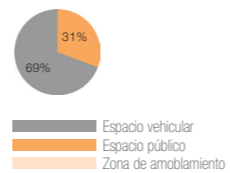
Tramo 1

Tramo 2



Tramo 1

Uso de espacios generosos para peatones

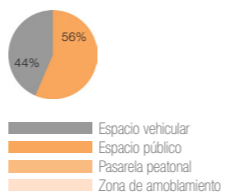
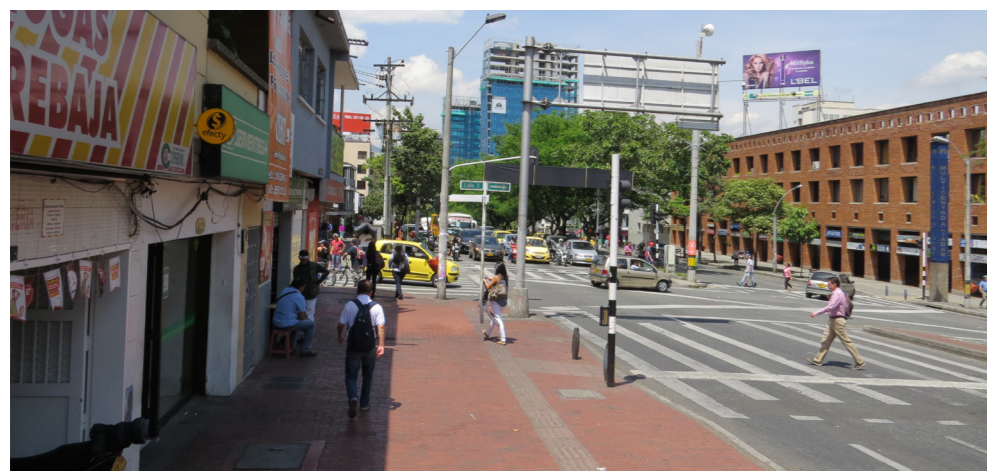


► Figura 170: **Sección T1 antes de la intervención.**

Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en cartografía del Proyecto Corredor Urbano Avenida el Poblado EDU 2006.

◀ Figura 171: **Condición del espacio público y vehicular antes de la intervención T1.**

Fuente: EDU 2006.

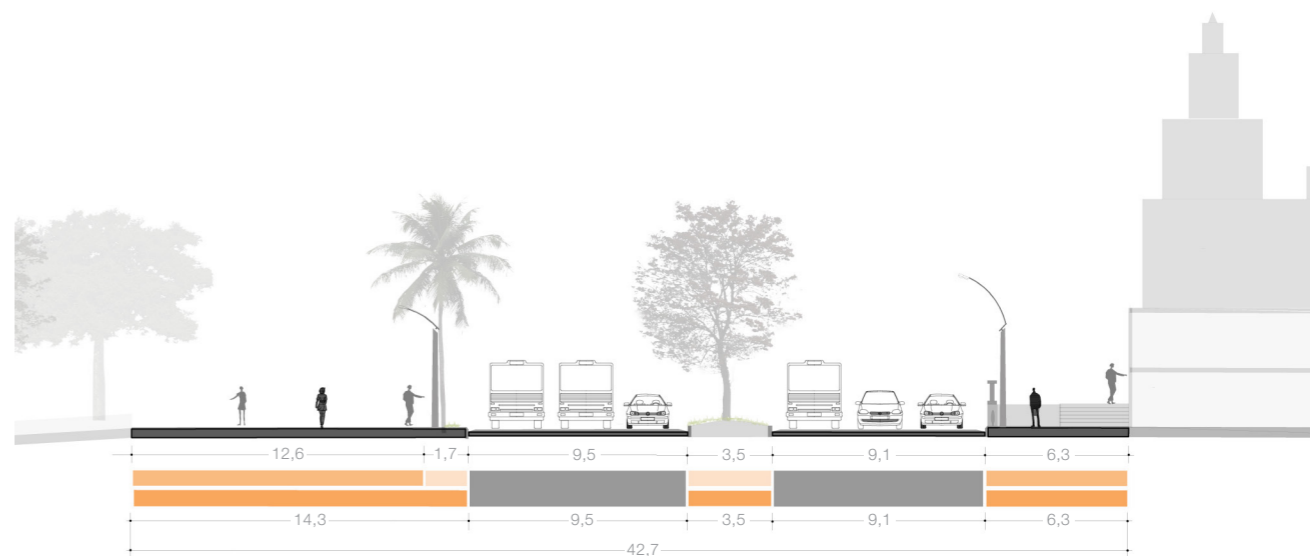


► Figura 172: **Sección T1 después de la intervención.**

Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en cartografía del Proyecto Corredor Urbano Avenida el Poblado EDU 2006.

◀ Figura 173: **Condición del espacio peatonal después de la intervención del T1.**

Fuente: urbam EAFIT 2015.



Antes de la intervención este tramo evidenciaba una jerarquía de usos del espacio público en la cual predominaban los vehículos, no solo sobre la calzada vehicular sino también en los costados de los andenes, los cuales eran usados como bahías de parqueo en beneficio de los diversos tipos de comercio y actividades congregadas alrededor de este sector (Figura 171).

Con la intervención se apuntó a recuperar el espacio para el uso peatonal, lo cual fue posible al prescindir completamente de la ocupación vehicular que se venía dando, así como con la generosa ampliación de los andenes, que pasaron de 2 metros a 6 metros (Figura 172).

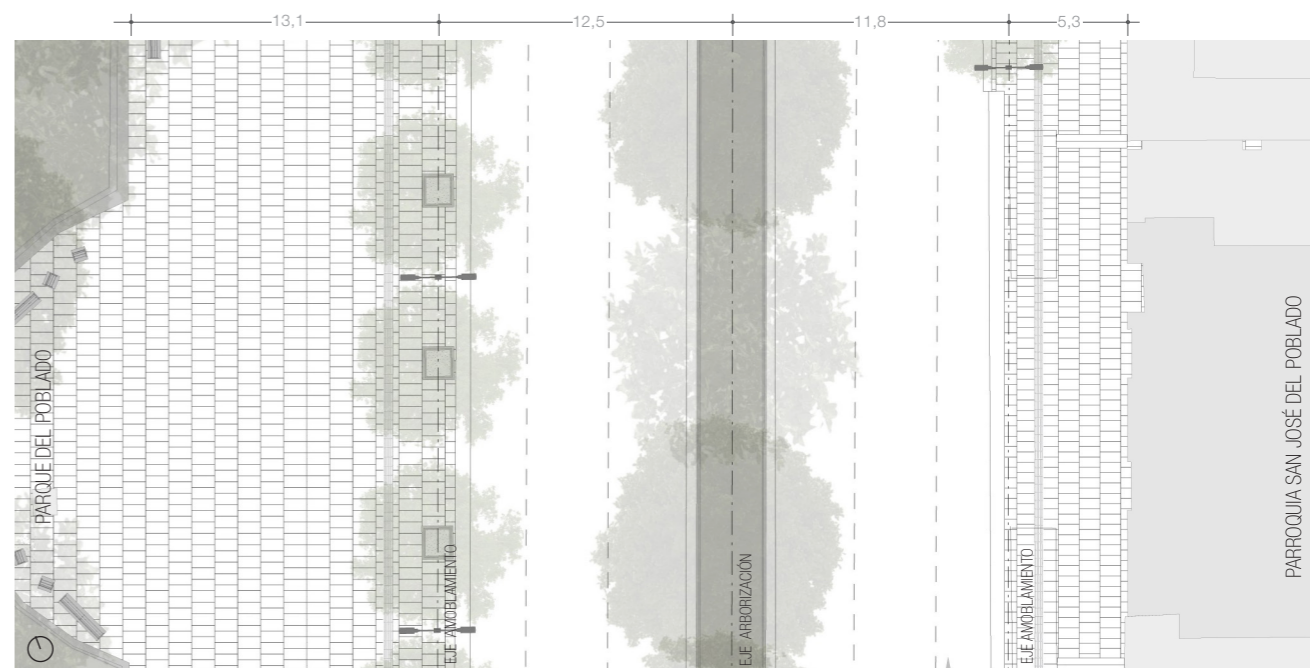
Otra característica de la intervención fue el valor que se le dio a la parroquia del sector y al Parque de El Poblado, pues durante muchos años estos no contaron con unas condiciones adecuadas de acceso y permanencia segura de los peatones.

El objetivo de generar un mejor espacio público se logró mediante la ampliación de los andenes a su alrededor y de la implementación de rampas para el acceso de personas en condición de discapacidad móvil.

Adicionalmente, y buscando cuidar el valor patrimonial de estos dos lugares, se usaron adoquines de tonalidades y características similares a los de sus colores originales, con el objetivo de no romper con la estética tradicional de este entorno. El cambio potencializó las dinámicas que tienen lugar allí, incentivando una mayor afluencia de actividades y peatones.

► Figura 174: **Distribución en planta de los elementos y ejes de la intervención del T1 del Paseo Urbano Avenida el Poblado.**

Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en cartografía del Proyecto Corredor Urbano Avenida el Poblado EDU 2006.



PASEO URBANO AVENIDA EL POBLADO

Tramo 2

Accesibilidad al transporte público de manera organizada

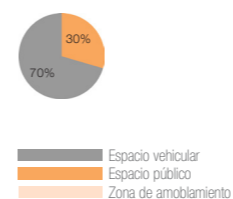


Antes de la intervención, la ausencia de bahías generaba que los vehículos de transporte público, al detenerse sobre la calzada vehicular, ocasionaran embotellamientos que dificultaban la movilidad. Adicionalmente, la desarticulación entre los cruces peatonales y los paraderos no le daban al peatón las garantías de tener un acceso seguro y cómodo al transporte público. Esto derivaba en un caos generado por la falta de organización (Figura 175). Estas características, sumadas al valor de la Avenida El Poblado en materia de movilidad vehicular, exigían un diseño del espacio que comprendiera una ubicación estratégica de bahías y paraderos para el transporte público, además de unas mejores condiciones para los peatones. El diseño de la nueva sección planteó paraderos

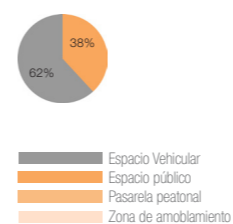
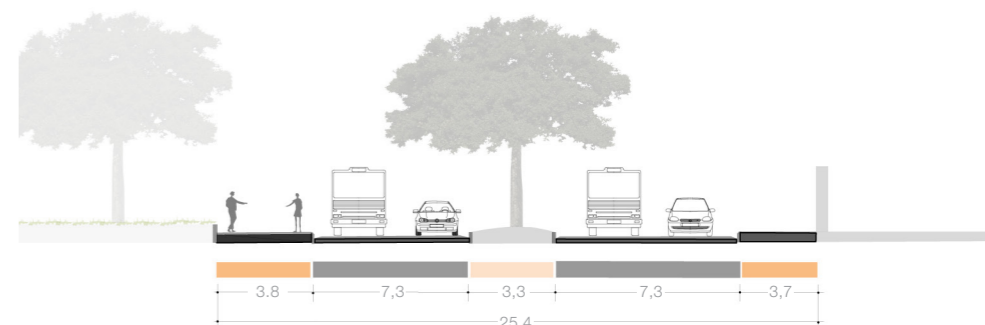
cada 150 metros, relacionados generalmente a bahías pensadas con el objetivo de no obstaculizar el flujo vehicular, generando de esta manera una frecuencia que facilitara el acceso al transporte público. (Figura 188) Un cambio importante fue la disminución de la sección vehicular de 3,50 metros a 3,25 metros, para redistribuir el espacio en función de estos elementos nuevos; medida que resultó ser de gran impacto en un sector que tradicionalmente le ha brindado mayores garantías al vehículo (Fig. 178). Adicionalmente, se redefinieron los radios de giro en algunos accesos privados, con el objetivo de evitar que estos se cruzaran con los nuevos paraderos.

◀ Figura 175: Condición del espacio público y vehicular antes de la intervención al frente del San Fernando Plaza.
Fuente: EDU 2006.

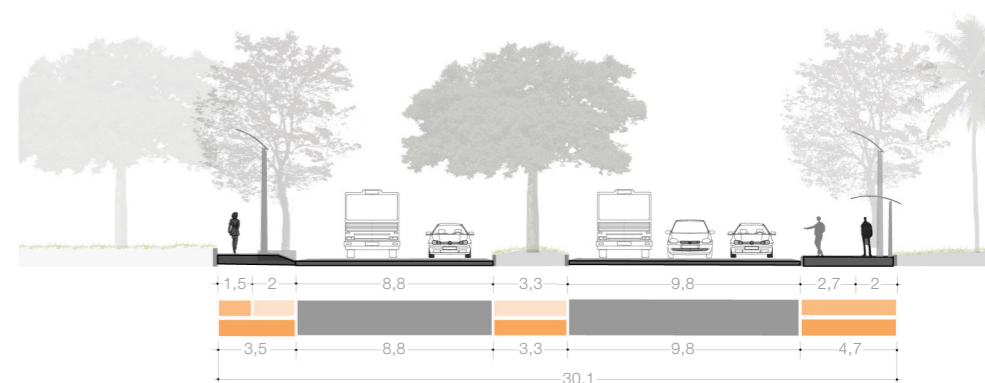
◀ Figura 176: Condición del espacio peatonal después de la intervención al frente del San Fernando Plaza.
Fuente: urbam EAFIT 2015.



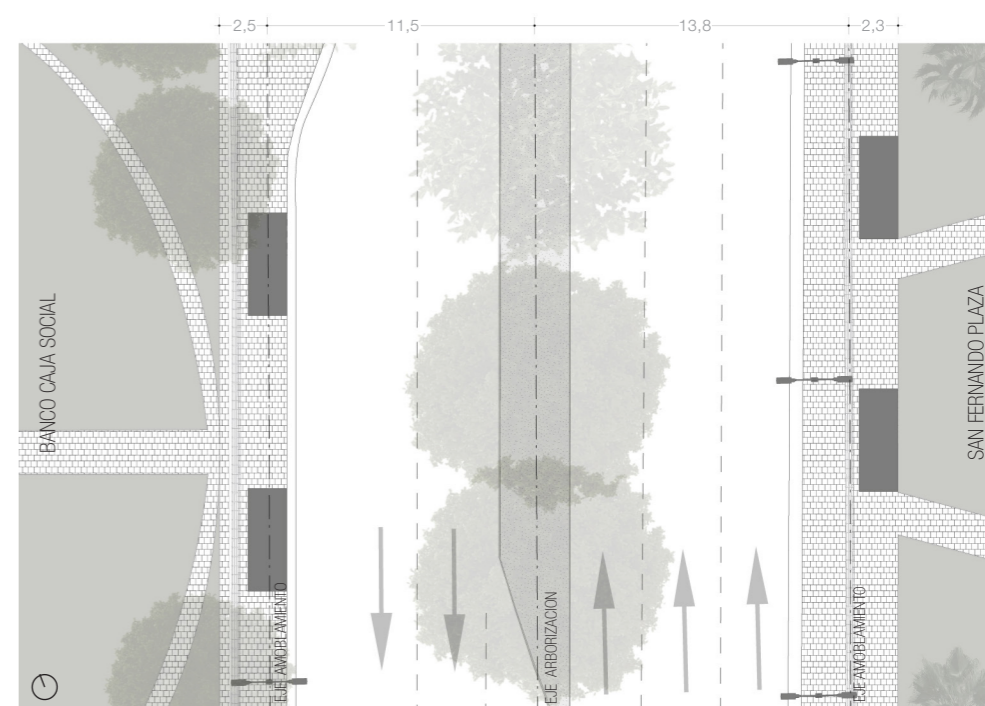
▶ Figura 177: Sección T2 antes de la intervención.
Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en cartografía del Proyecto Corredor Urbano Avenida el Poblado EDU 2006.



▶ Figura 178: Sección T2 después de la intervención.
Fuente: Urbam EAFIT 2015 con base en cartografía del Proyecto Corredor Urbano Avenida el Poblado EDU 2006.



▶ Figura 179: Distribución en planta de los elementos y ejes de la intervención del T2 del Paseo Urbano Avenida el Poblado.
Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en cartografía del Proyecto Corredor Urbano Avenida el Poblado EDU 2006.





◀ Figura 180: **Condición del espacio público y vehicular antes de la intervención al frente de la Strada.**

Fuente: EDU 2006



◀ Figura 181: **Condición del espacio peatonal después de la intervención al frente de la Strada.**

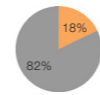
Fuente: urbam EAFIT 2015.

La carencia generalizada de andenes y espacios públicos de calidad que facilitarían el acceso a los servicios eran las características principales a lo largo de la Avenida El Poblado, situación que se presentaba en tanto los equipamientos existentes no desarrollaban diseños de sus frentes y sus primeros pisos en relación con el espacio público. Es importante agregar que la cantidad de equipamientos no era notoria si se compara con la que tiene lugar hoy en día.

Como se señaló anteriormente, de manera paralela a la intervención, y con el desarrollo de diferentes proyectos inmobiliarios, la Avenida El Poblado tomó un perfil de corredor urbano alrededor del cual tienen lugar diferentes tipos de actividades, muchas de ellas relacionadas con el espacio público.

Este cambio ocurrió a raíz del diseño de dicho espacio, el cual vinculó a los diferentes proyectos inmobiliarios que se estaban comenzando a desarrollar e incluso a aquellas infraestructuras que ya hacían parte del entorno para que todas funcionaran como actores clave dentro de la transformación. El trabajo conjunto desarrollado dio como resultado una sensación de continuidad y amplitud a lo largo de la intervención, que ahora permite trayectos cómodos a los peatones (Figura 181).

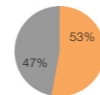
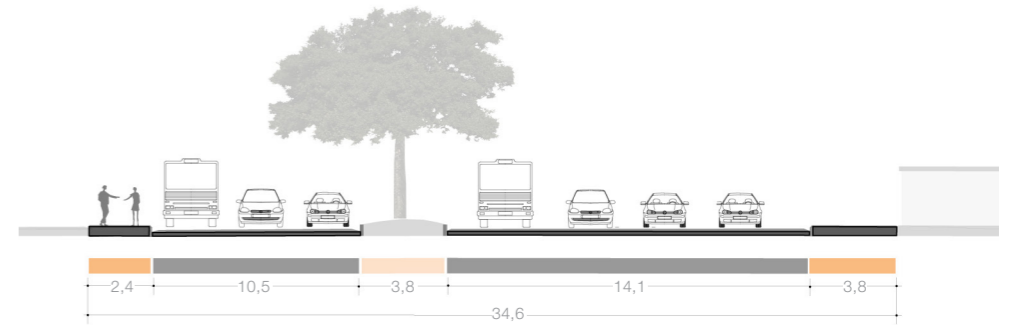
Vale la pena rescatar que los lineamientos sugeridos por el grupo de diseño evitaron situaciones tales como la tala indiscriminada de árboles o el uso de las aceras como espacios para los vehículos. Situaciones que llegaron a ocurrir antes de los acuerdos pactados, pero que fueron interrumpidas a raíz del trabajo implementado.



■ Espacio vehicular
■ Espacio público
■ Zona de amoblamiento

▶ Figura 182: **Sección T2 antes de la intervención.**

Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en Proyecto Corredor Urbano Avenida el Poblado EDU 2006.



■ Espacio vehicular
■ Espacio público
■ Pasarela peatonal
■ Zona de amoblamiento

▶ Figura 183: **Sección T2 después de la intervención.**

Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en Proyecto Corredor Urbano Avenida el Poblado EDU 2006.



▶ Figura 184: **Distribución en planta de los elementos y ejes de la intervención del Paseo Urbano Avenida el Poblado T2.**

Fuente: Urbam EAFIT 2014 con base en Proyecto Paseo Urbano Carabobo EDU 2005.

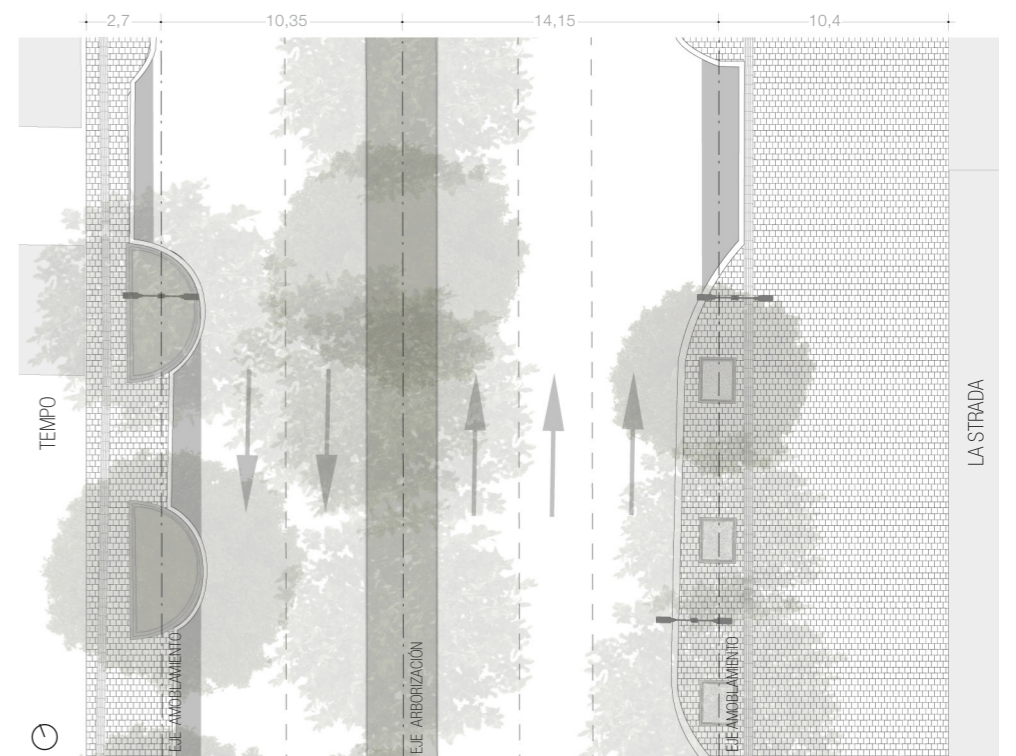




Figura 185: Paseo urbano Avenida El Poblado, sector Santillana.

La articulación de las intervenciones entre los espacios público y privados requirió de un proceso de diálogo y concertación que permitió generar una espacialidad más generosa para el peatón, cualidad que beneficia los edificios de comercios y servicios característicos de la zona.

Fuente: Urban EAFIT 2015.

Paisajismo

Arborización

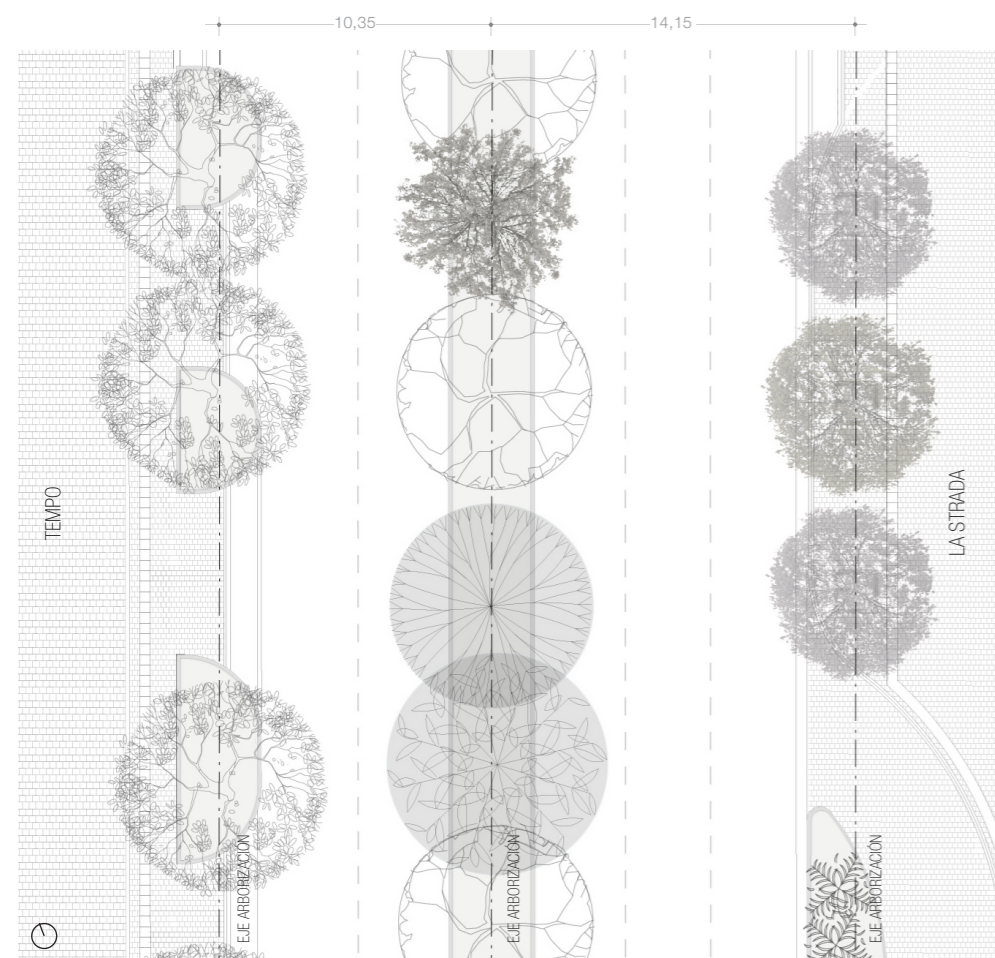
La arborización fue la característica más importante a la hora de llevar a cabo el proyecto sobre la Avenida El Poblado, pues esta avenida, al contar con una cantidad importante de individuos arbóreos al momento de la intervención, presentaba unas condiciones ambientales que le agregaban un valor importante a su entorno.

Por esta razón se apuntó por un diseño que se determinara a partir de la ubicación y las condiciones de cada uno de ellos.

Fue entonces, a partir de esto, que al optar por conservar la vegetación existente, pero también al implementar una nueva, se requirió del acompañamiento de expertos y de estudios fitosanitarios que ayudasen a determinar las condiciones en las que debía darse el tratamiento

de los árboles, para no solo conservarlos sino también para optimizar las funciones ecosistémicas mediante la siembra de nuevas especies que dieran la posibilidad de hacer un relevo generacional y complementar las funciones de los ya existentes. Una característica particular fue el diseño de los alcorques, que se proyectaron con el objetivo de generar una porosidad sobre la superficie para ofrecerle a los árboles una mayor absorción de nutrientes.

Así las cosas, el resultado final dio lugar a un diseño flexible, en tanto se planteó desde lo orgánico de la vegetación y no a partir de una modulación específica, característica que hace que hoy por hoy, la Avenida El Poblado se haya convertido en el corredor peatonal por excelencia del sector (Figura 187).



▼ Figura 186: Resiembra de especies enfermas por especies nuevas.

Fuente: urbam EAFIT 2015.



- Acacia Existente
- Laurel Existente
- Carmin Exi. con Mantenimiento
- Guayacán Amarillo Nuevo
- Guayacán Rosado Nuevo
- Cábulo Nuevo
- Acacia Trasplantada
- Suribio Trasplantado

◀ Figura 187: Distribución de la arborización en el Corredor Urbano Avenida el Poblado.

Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en Proyecto Corredor Urbano Avenida el Poblado EDU 2006.

Reorganización de la movilidad

Bahías y paraderos

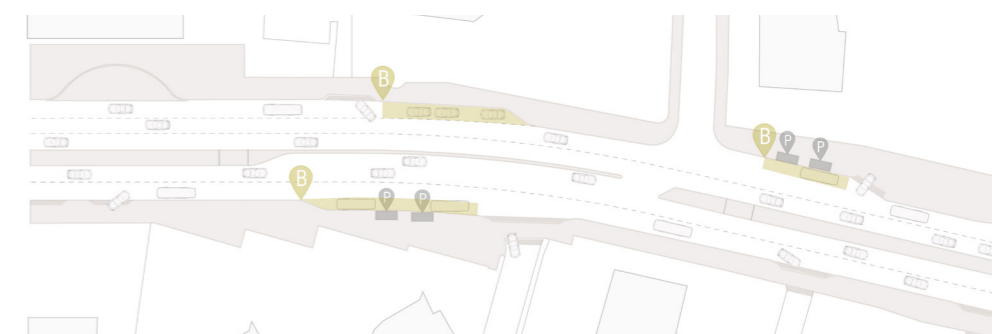
Aquellos entornos que movilizan cantidades considerables de población rotante y que tienen unos altos flujos tanto de transporte particular como de transporte público, requieren de estrategias inteligentes en el diseño para la implementación de bahías y paraderos.

En el caso de la Avenida El Poblado, que tras la intervención se iba a enfrentar a una dinamización del entorno y en consecuencia a un mayor número de población concurriendo sobre sí, se requirió la

implementación de paraderos ubicados a distancias no mayores de 200 metros; esta distancia se determinó a partir del objetivo de acercar a los peatones al transporte público (Figura 188).

En acción complementaria a los paraderos, estos van necesariamente acompañados de bahías de aproximación, las cuales se habilitaron con el objetivo de no obstaculizar el flujo vehicular de los carriles regulares.

► Figura 188: Distribución en planta de bahías y paraderos. Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en Proyecto Corredor Urbano Avenida el Poblado EDU 2006.



Cruces peatonales

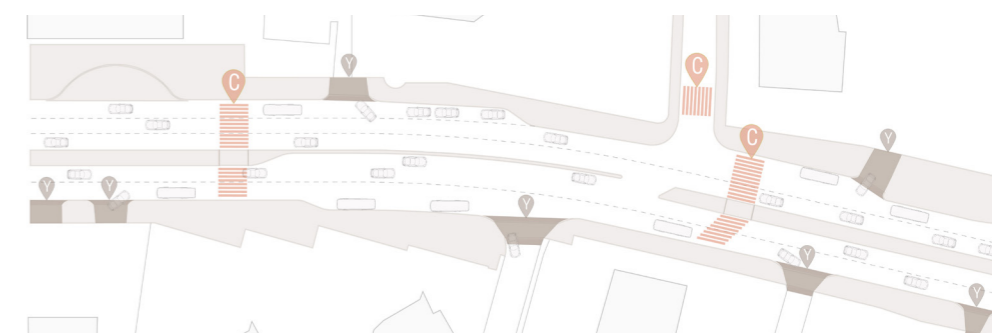
Si se tiene en cuenta que El Poblado no contaba con espacios públicos de calidad que garantizaran recorridos seguros para los peatones, un gran aporte de la intervención al sector fue la demarcación de cruces peatonales a nivel a lo largo de la avenida de manera paralela y transversal.

En muchos de los casos estos cruces se asociaron de manera directa a las bahías y paraderos, con el objetivo de generar un complemento a favor del peatón (Figuras 188 y 189).

Para el momento de la intervención, según el MEP, los cruces determinados eran estrechos; al final, la generosidad del espacio a favor del peatón fue la premisa que guio el diseño.

También fue de vital importancia generar continuidad para los transeúntes, con el objetivo de hacer de esta una calle incluyente, sin obstáculos, que permitiera recorrerla sin que el peatón tuviera que darle paso al vehículo.

► Figura 189: Distribución en planta de cebras y pompeyanos. Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en Proyecto Corredor Urbano Avenida el Poblado EDU 2006.



Modelo de actuación social

Sector inmobiliario y espacio público: un cambio de paradigma

Existe una idea difundida acerca de un conflicto permanente entre la esfera de lo público y lo privado, como si se tratara de dos ámbitos que se repelen entre sí a medida que buscan lograr sus intereses, ya sean particulares o colectivos. Este conflicto pareciera acentuarse aún más cuando se trata del espacio y de las líneas o fronteras que lo demarcan.

La ciudad es, sin embargo, el terreno adecuado para analizar, desde diferentes perspectivas, de qué manera las fuerzas entre estas esferas pueden generar espacios compartidos a favor de ambas, y cómo el interés particular no necesariamente riñe con el interés público. Un caso representativo fue lo ocurrido en el proceso de intervención de la Avenida El Poblado, pues más allá de generar unas condiciones adecuadas del espacio público, con las cuales no se contaba, se planteó la forma de asumir una nueva perspectiva en donde ese espacio público pudiera pensarse y construirse con la ayuda de los intereses particulares.

Es importante no dejar de lado que esta situación obedeció a un contexto en el que un boom de proyectos inmobiliarios se desarrollaba de manera paralela a los proyectos de mejoramiento del espacio público. La aparición de grandes infraestructuras, allí donde antes se ubicaban antiguas casas de campo, imponía retos relacionados con el diseño de los espacios, pues sin duda el sector estaba presenciando una dinamización proveniente desde diferentes niveles.

Como consecuencia de un modelo de urbanización marcado por las unidades habitacionales, El Poblado no contaba hasta entonces con espacios públicos de calidad para el disfrute de los ciudadanos; por esta razón la intervención resultó ser la oportunidad para darle al sector las condiciones adecuadas en esta materia.

Este reto implicó arduas gestiones con el sector privado, en tanto el proyecto propuesto debía entrar a negociar con los proyectos inmobiliarios y los diseños que cada uno de estos proponían.

▼ Figura 190: Continuidad del espacio público entre Banco Caja Social, Paseo Urbano Avenida el Poblado y San Fernando Plaza.

Fuente: urbam EAFIT 2015 con base en Planos Conjunto Inmobiliario San Fernando Plaza PH Arquitectura y Concreto 2005 y Corredor Urbano Avenida el Poblado EDU 2006.



Si bien estas negociaciones fueron complejas, en tanto implicaba detener acciones sobre el espacio que ya se habían comenzado o cambiar características de los edificios que ya existían, fueron completamente necesarias, ya que sin estas el resultado final no sería el que hoy, tan exitosamente, le ha generado a El Poblado un espacio digno para los peatones, del que estuvo en mora durante tantos años.

Además del gran valor estético y funcional que hoy tiene esta avenida, puede afirmarse que la principal característica que vale la pena anotar fue el cambio de percepción desde el sector inmobiliario respecto a su responsabilidad con el espacio público. Un cambio de paradigma en los intereses de los privados y el desarrollo de sus proyectos al darle importancia al espacio público como antesala de las infraestructuras privadas (Figura 190).

Como resultado de lo anterior, un valor que es fundamental reconocer de la intervención realizada a lo largo de la Avenida El Poblado es que logró poner en evidencia la importancia de los primeros

pisos de los edificios como espacios que brindan la posibilidad de ser compartidos entre lo privado y lo público, al proponerse un diseño sin barreras entre ambos y al lograr una continuidad que derivó en una diversificación de los servicios y en un aumento del número de peatones que acuden en busca de ellos.

Vale la pena resaltar que, una década después, los nuevos proyectos inmobiliarios que se han desarrollado alrededor de esta avenida heredaron una lección importante en cuanto a ser generosos con el diseño de sus exteriores, como espacios con potencial en materia de servicios de calidad para los peatones. En la actualidad, la Avenida El Poblado se ha convertido en un espacio amable y seguro para el uso peatonal, a pesar de los serios problemas en materia de movilidad vehicular.

Esta constituye entonces una lección acerca de cómo la interacción público-privado es sin duda fundamental en la construcción de entornos dignos para los peatones, entornos que potencian además la diversificación de actividades y servicios.



Figura 191: Paseo urbano Avenida El Poblado en cercanías del Parque Lineal de la Quebrada La Presidenta.

A pesar del alto tráfico vehicular que transita esta avenida, los peatones cuentan con espacios seguros y en general todos los usuarios y vecinos de la calle pueden disfrutar de un ambiente civilizado con bellos jardines y árboles que los protegen en los frecuentes días calurosos.

Fuente: urban EAFIT 2015.



Figura 192: Vista panorámica de la ladera nororiental de Medellín.

Dado que los barrios del nororiental de la ciudad surgieron mayoritariamente a partir de procesos informales de urbanización, los espacios públicos son escasos y los andenes a menudo inexistentes, situación delicada para un sector donde un gran número de desplazamientos se realizan a pie. La intervención en las calles de la zona permitió conectar los barrios y crear espacios dignos para los desplazamientos cotidianos de las personas.

Fuente: Urbam EAFIT 2015.

Paseos de la Ladera Nororiental
Generar espacios dignos para los itinerarios de las personas

Origen y evolución

Ladera Nororiental de Medellín

Orígenes de la segregación social urbana

El desmedido crecimiento de las ciudades, que comenzó a darse de manera constante e imparable a partir de las décadas del cuarenta y del cincuenta, se tradujo con el paso del tiempo en una de las más complejas problemáticas sociales, políticas y ambientales.

En el caso de Medellín, al estar inmersa en un valle rodeado de montañas, su geografía determinó que dicha expansión urbana se diera principalmente hacia sus laderas, pendientes en las que la mayor parte de la ocupación ha ocurrido de manera informal. Dicha expansión apareció como consecuencia directa de la violencia rural y de la incapacidad del Estado para garantizar el acceso a la vivienda de todos los nuevos habitantes de la ciudad. Bajo este panorama, las laderas se han convertido, desde mediados de los años setenta, en el destino de aquella población que, desplazada del campo, no ha podido integrarse a la ciudad (Centro de Estudios Urbanos y Ambientales, urban, 2014).

Así las cosas, la ladera oriental, más específicamente hacia su costado norte, fue la primera receptora de grandes poblaciones desplazadas, quienes encontraron en esta un lugar para asentarse gracias a los tipos de densificación tanto privados como públicos.

Sin embargo, con el paso del tiempo, y a medida que se densificó de manera más contundente, quedó en evidencia que este sector específico de la ciudad cuenta con unas características geológicas que representan una constante amenaza.

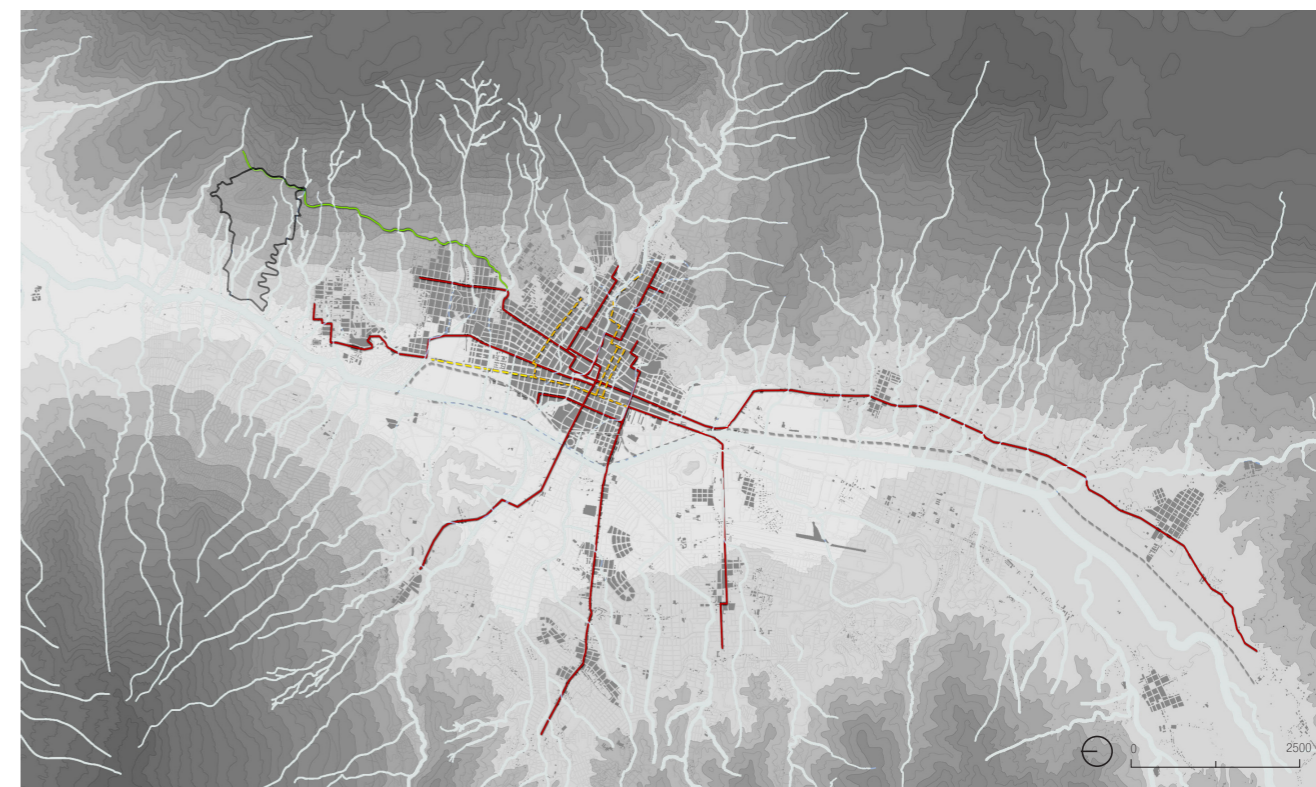
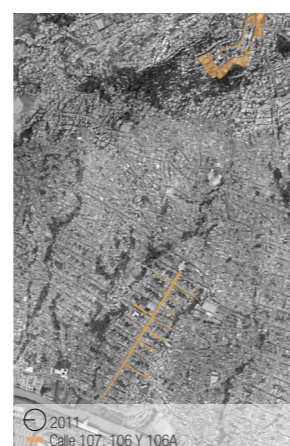
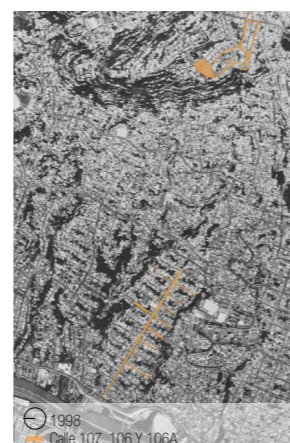
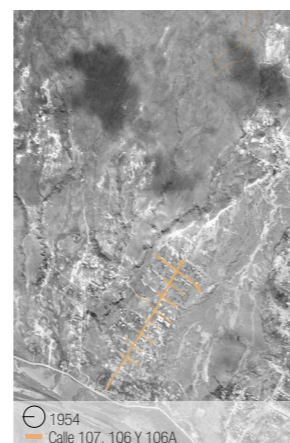
A pesar de esta última característica, la densificación sobre esta ladera fue teniendo un crecimiento constante a partir del momento en que comenzó a poblarse, el cual se ha traducido en conformaciones de barrios con condiciones muy precarias en materia de infraestructura y de

calidad en los servicios, junto al gran deterioro ambiental, ya que los procesos de ocupación no consideraron, bajo ninguna circunstancia, esta variable.

La definición de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) sobre asentamientos informales señala que estos se caracterizan por presentar una o más de las siguientes condiciones: hacinamiento crítico, estado precario de la vivienda (con relación a su estructura física y a su entorno), ausencia de algunos de los servicios públicos e ilegalidad de la tenencia. Condiciones que si bien permiten dimensionar el grado de informalidad de un asentamiento se limitan a clasificar el problema desde una perspectiva física y legal, dejando por fuera la dimensión socioeconómica, a pesar de su importancia para una interpretación integral del fenómeno (Echeverri et al., 2010).

Así las cosas, y si se tiene en cuenta que el proceso de urbanización está necesariamente ligado a una creciente demanda del suelo, servicios públicos, vivienda e infraestructura, los cuales son elementos que ponen una fuerte presión sobre las instituciones públicas locales y nacionales (Echeverri et al., 2010), el Estado se encontraba en la segunda mitad del siglo XX frente a un reto que sin duda superó sus capacidades gubernamentales, en tanto los más agudos problemas sociales siguieron marcando el destino de la conformación de estos entornos y ya que nunca se dieron respuestas óptimas a las necesidades más básicas de estas poblaciones, en materia de acceso a servicios y condiciones de vida digna.

En razón de esa carencia por parte de la presencia y el apoyo estatal, se generaron naturalmente procesos de autogestión y autoconstrucción por parte de los mismos habitantes, como forma de



- Tranvía de sangre 1887
- - - Ferrocarril antiguo 1914
- Tranvía eléctrico 1921
- Tranvía de gasolina 1925
- Línea troleibus 1929
- Ocupación en 1948
- Hidrografía
- Ladera Nororiental

▲ Figura 193: Plano histórico de sistemas de transporte en Medellín

Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano y Col, 2013.

◀ Figura 194: Evolución histórica del crecimiento y ocupación de la ladera nororiental.

Fuente: urban - EAFIT (2014) con base en crecimiento histórico de la ladera nororiental EDU 2012.

garantizar aquellos vacíos institucionales; procesos que hacían aún más complejos los desequilibrios físicos, ambientales y sociales.

Segregación urbana y capacidad institucional

La suma de estas características generó barrios marcados por la inequidad social y la desigualdad, con relación a otros sectores de la ciudad en los que las clases media y alta conformaron sus barrios bajo modelos planificados y con acceso digno a servicios e infraestructura, dando lugar a una segregación de orden físico, social y económico.

Medellín, al igual que muchas ciudades latinoamericanas, se consolidó a partir de la conformación de núcleos que la definían de manera opuesta; mientras al sur se podía encontrar la urbe dotada con avenidas, equipamiento y arborización, en el norte, los barrios populares se caracterizaban por la escasez de vías, de construcciones estatales y de equipamientos. Los habitantes hacinados en zonas de alto riesgo se encargaron, además, de generar su propia justicia (Perfetti, 1996). Esta segregación social se vio determinada por

el acceso de los habitantes de estos barrios al resto de la ciudad, pues la falta de conectividad entre ambos, ocasionada principalmente por la precariedad de las vías y la mala calidad del transporte público, alejaban a sus habitantes de la posibilidad de acceder a los diferentes servicios que no se encontraban allí mismo sino en el centro urbano o en otros puntos de la ciudad. Adicionalmente, la carencia de espacios públicos al interior de los barrios generaba condiciones de hacinamiento, incentivando la violencia y la inseguridad.

La década del noventa marca un giro en el papel de las instituciones estatales a nivel local —en razón del proceso de descentralización que recién comenzaba en el país, y el cual permitía mayor capacidad de actuación en los municipios—, condición que generó, en el caso de Medellín, que la mirada de las instituciones se volcara sobre estos territorios complejos, con la urgencia de responder a través de propuestas integrales a la deuda social que allí se tenía desde sus orígenes.

Barrio Andalucía

Conformación de los primeros barrios en ladera

La urbanización de la parte baja de la ladera noroccidental de Medellín (figuras 195 y 196) comenzó a partir de la década de 1950 como resultado de una alta demanda de vivienda por parte de la clase obrera, sumada a la llegada de los campesinos desplazados que llegaron a la ciudad buscando una oportunidad de empleo.

Una característica recurrente del crecimiento urbano en los países en desarrollo desde el siglo pasado hasta hoy, ha sido la aparición y proliferación de urbanizaciones informales y no planeadas, asentamientos que se caracterizan por condiciones de viviendas insalubres, la falta de servicios básicos y una conectividad muy limitada entre los barrios y la ciudad.

La tendencia a nivel local respondía a estas dinámicas de ocupación de mediados del siglo xx, la cual se caracterizó —desde el punto de vista urbanístico— por el auge de urbanizaciones y el surgimiento de barrios obreros realizados, principalmente, por iniciativa privada, aunque algunos también como resultado de políticas y programas que buscaban solucionar el problema de la vivienda para la clase obrera y los empleados municipales (Botero, 1996a).

La construcción de estos barrios en la ladera baja —principalmente sobre el costado oriental de la ciudad— estuvo guiada por procesos de planeación que aplicaban la cuadrícula o retícula en ángulo recto en el trazado de las calles (Botero, 1996a), característica que se aprecia de manera clara alrededor de la calle 107 —calle lineal perpendicular al río y con una extensión de 660 metros—, a partir de la cual se empezó a conformar el barrio Andalucía.

El trazado rectangular de estas urbanizaciones (más apropiado para terrenos planos) fue blanco de serias críticas por parte de los urbanistas del

momento, quienes fueron enfáticos al afirmar que dicho trazado generaría dificultades para el desplazamiento y suponía un desaprovechamiento del terreno (Botero, 1996a).

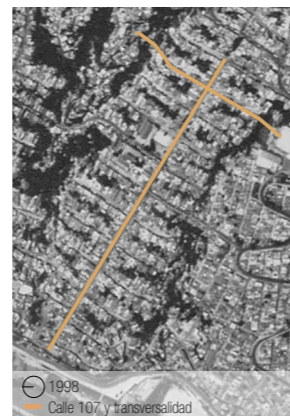
Esta circunstancia procuró solucionarse con el diseño de nuevas calles o la unión de las existentes a través de pendientes suaves; sin embargo, la topografía del lugar hizo que a partir de ciertos puntos este trazado lineal no fuese posible.

A esto se suma que, en el sentido paralelo al río, la forma lineal se ve interrumpida por las quebradas que caracterizan la zona, condiciones topográficas que explican por qué a pesar de la rápida densificación en la ladera el modelo lineal de la calle no se replicó a lo largo del proceso de urbanización que tuvo lugar en las décadas siguientes.

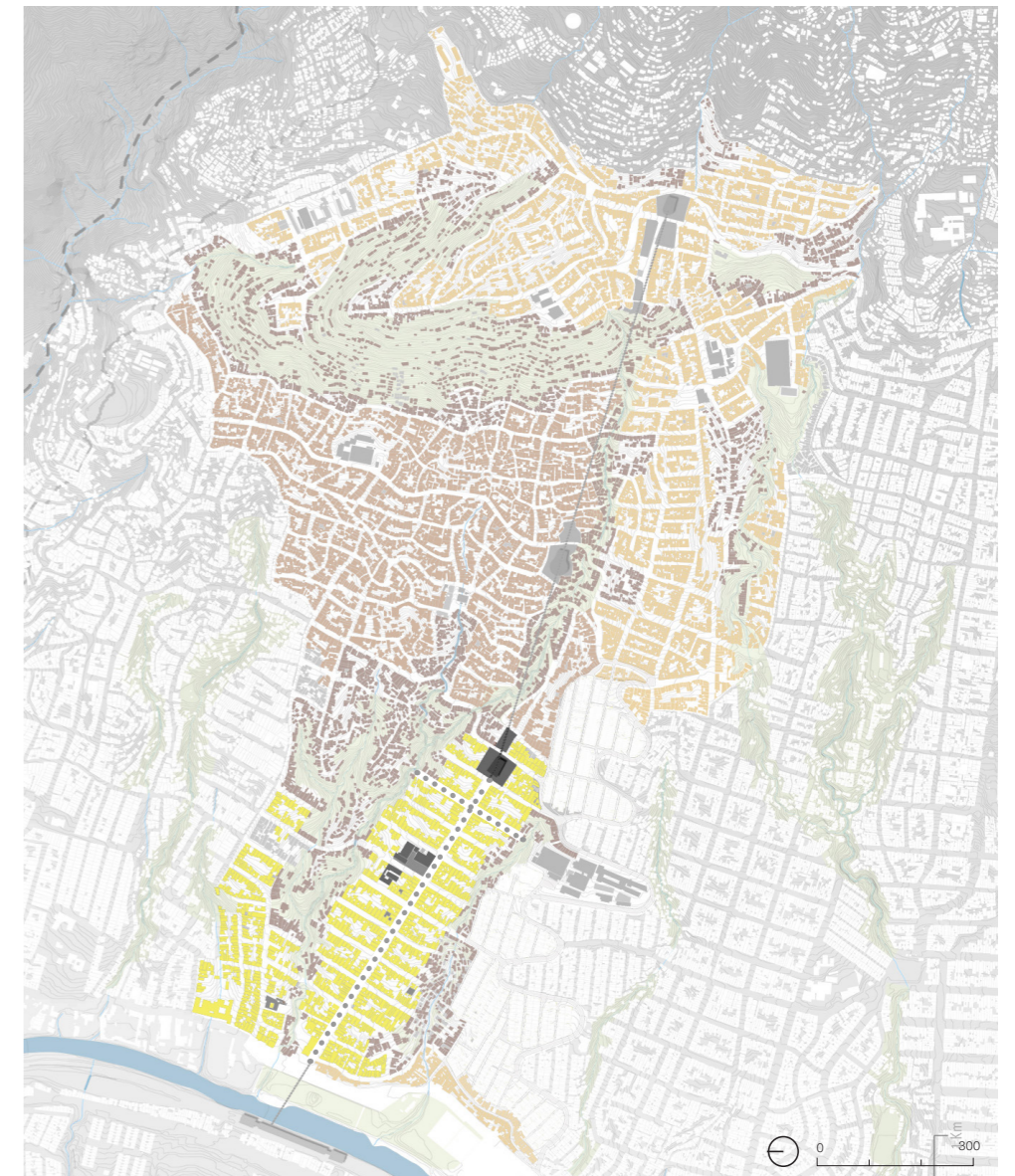
La condición geográfica y los diferentes tipos de parcelación

El sistema fundacional del barrio Andalucía se genera en sentido perpendicular a partir del río a lo largo de la calle 107. En sentido norte-sur sus límites están determinados por las quebradas La Herrera y Juan Bobo. A pesar de esto, la linealidad que inicialmente articuló la urbanización sobre la ladera nororiental no trascendió a los demás barrios aledaños que surgieron posteriormente.

Como se aprecia en la Figura 196, las características de este sector dan cuenta de un tejido urbano denso y espacialmente segregado, cuyas formas urbanas delatan una discontinuidad que tiene origen en las condiciones topográficas de la ladera y en las diferentes coyunturas sociales y políticas que determinaron la presencia o la ausencia de una gestión territorial adecuada en este territorio. La ocupación del sector puede clasificarse en diversos tipos: urbanización por “parcelación planeada”, marcada por una ocupación organizada llevada a cabo por programas de vivienda —o en algunos casos por planeadores informales— y la



▲ Figura 195: Evolución histórica de la ocupación y el crecimiento del barrio Andalucía.
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en crecimiento histórico de la ladera nororiental EDU 2012.



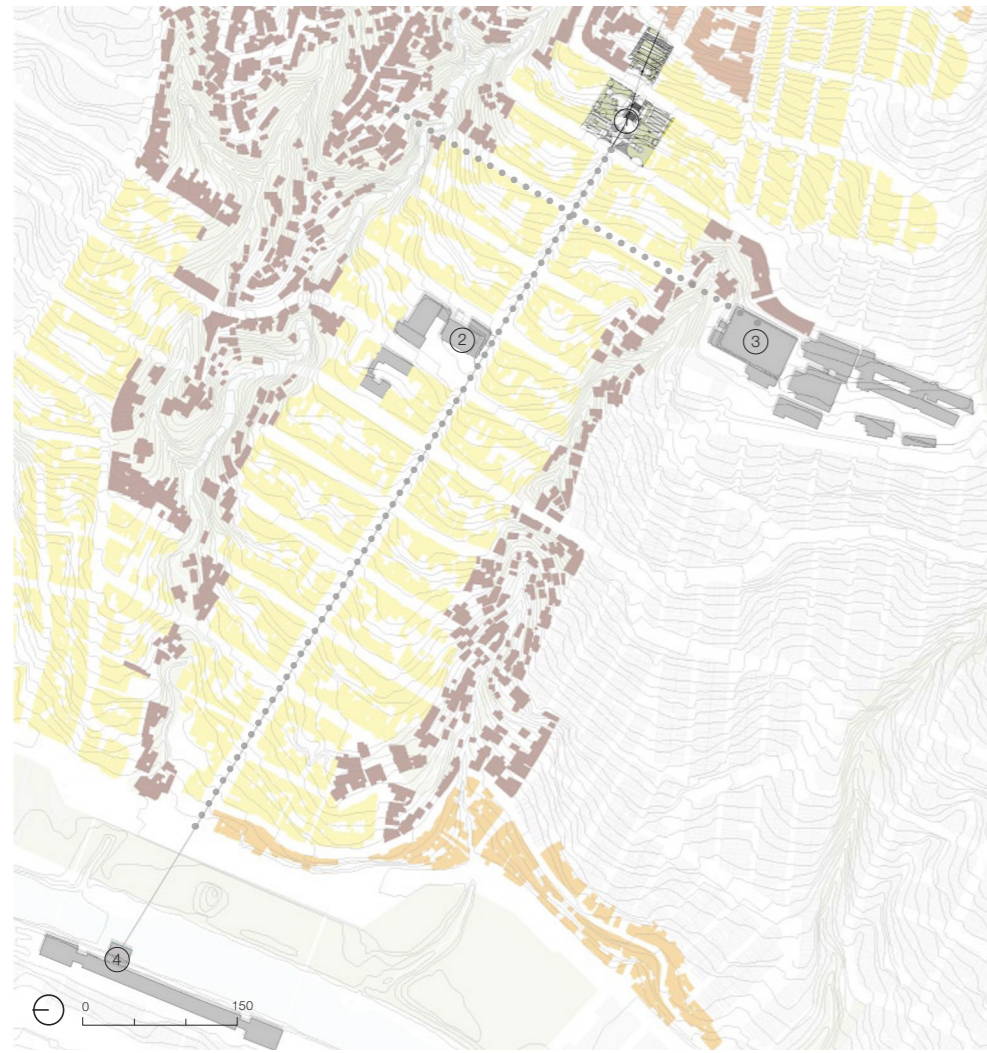
► Figura 196: Tipos de parcelación alrededor del área de estudio.
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en PUI de la Nororiental EDU 2004.

cual se caracteriza por tener límites definidos, lo que permite mejores condiciones de accesibilidad (Empresa de Desarrollo Urbano, Agencia Francesa de Desarrollo, Alcaldía de Medellín, Universidad EAFIT, 2013)..

Además de la “parcelación mixta”, que consiste en parcelaciones orgánicas o invasivas caracterizadas principalmente por la apropiación ilegal de tierras y las ocupaciones individuales y que cuentan con un número limitado de calles o, incluso, en algunos casos, no cuentan con estas (Empresa de Desarrollo Urbano, Agencia Francesa de Desarrollo, Alcaldía de Medellín, Universidad EAFIT, 2013). A nivel gráfico (Figura 196), desde el trazado de la calle 107 puede notarse la existencia de tendencias puntuales en la conformación de las manzanas; alrededor de esta calle lineal se identifica un barrio

de parcelación planeada, con una trama regular organizada por manzanas, que da cuenta de un proceso de consolidación formalizado.

Por otra parte, a partir del punto de quiebre de la ladera, allí donde la calle no tiene continuidad, comienzan a aparecer parcelaciones cuyo patrón de urbanización corresponde a un modelo de ocupación caracterizado por formas irregulares, no planificada de manera formal. Los altos niveles de densidad en espacios reducidos, los estrechos caminos de conexión y las vías dan cuenta de una capacidad muy limitada de acción, en donde la precariedad de sus condiciones no da lugar a espacios públicos apropiados para las dinámicas barriales, y la movilidad y conectividad limitan la conexión de estos barrios entre sí, pero también con el resto de la ciudad.



Estación Andalucía 1.
Placa Deportiva Andalucía 2.
Centralidad Villa Niza 3.
Estación Acevedo 4.

Parcelación planeada
Parcelación mixta
Parcelación orgánica
Parcelación invasiva
Calle 107 y transversalidad

▲ Figura 197: **Tipos de parcelación en el área de estudio.**

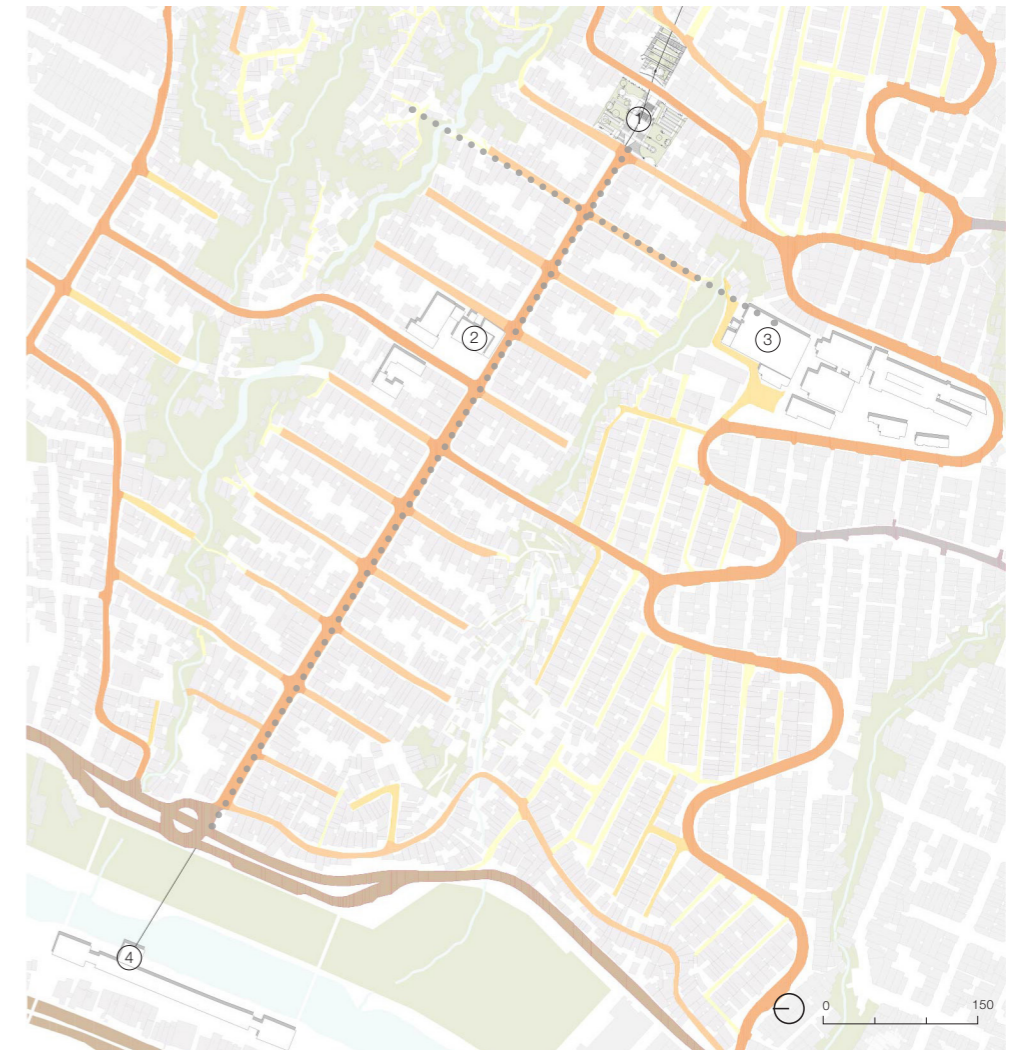
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del PUI de la Nororiental EDU 2004.

Lo que ocurre en las transversalidades que cruzan la calle 107 es un claro ejemplo de esto, pues se ven interrumpidas por la topografía de la ladera (Figura 197).

La razón tiene que ver en gran parte con la presencia de las quebradas y sus cuencas, las cuales irrumpen con la continuidad de la superficie y dificultan una conexión apropiada hacia estos barrios, los cuales además están compuestos por calles vecinales o caminos y senderos, y en esa medida se caracterizan generalmente por tener un acceso restringido y habilitado exclusivamente solo para las viviendas.

Dadas las características de la conformación de estos barrios de ladera, los espacios de bien común y de uso público, como las calles, no propiciaban —además de la movilidad y la accesibilidad necesaria— puntos de encuentro para actividades sociales, culturales y económicas.

Esto generaba que la mayoría de personas se vieran obligadas a caminar a través de calles en mal estado o sin aceras para poder acceder a los servicios básicos del sector; ya que, como vemos, aquellas que contaban con unas mejores condiciones eran las calles arteria, destinadas principalmente a medios de transporte motorizado.



1. Estación Andalucía
2. Placa Deportiva Andalucía
3. Centralidad Villa Niza
4. Estación Acevedo

Arterias urbanas principales
Calles de continuidad urbana
Calles de continuidad barrial
Calles vecinales
Caminos y senderos peatonales
Calle 107 y transversalidad

▲ Figura 198: **Tipos de calle en el área de estudio.**

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del PUI de la Nororiental EDU 2004.

La necesidad de este lugar apuntaba a calles y espacios públicos que, además de generar conectividad, brindarían un valor adicional a la calle como punto de encuentro y espacio seguro, haciendo de ella un espacio necesario dentro de la vida en comunidad, sobre todo en contextos en los que la vida de barrio hace parte de la cotidianidad. Gran parte de las actividades que dictan la dinámica del sector en materia comercial y de conectividad con la ciudad están ubicadas sobre la calle 107; sin embargo, a pesar de su importancia, esta no contaba con unas condiciones apropiadas de espacio público y conectividad con los barrios

aledaños, a pesar de los altos flujos peatonales que transitan por allí.

La Figura 198 permite visualizar su conformación, caracterizada por un eje vial único, interrumpido de manera abrupta en los puntos de cambios de pendiente en la ladera. Estas condiciones fueron las causantes de que aquellas urbanizaciones y equipamientos que no estuviesen ubicados sobre el área de influencia directa de esta calle perdieran el contacto con el núcleo del barrio y tuvieran un acceso limitado a la ciudad.

Barrio Santo Domingo Savio

Un lugar de paso regional

La antigua carretera a Guarne es el primer antecedente de las dinámicas alrededor de la parte alta de la ladera nororiental. Esta, que en sus inicios era un camino de herradura a través de la cual se intercambiaban mercancías con otros importantes municipios, tales como Marinilla y Guatapé, comenzó a tomar un importante protagonismo para Medellín desde principios del siglo xx.

En 1922 fue reemplazada por el Tranvía de Gasolina, que ascendía a media ladera desde el barrio Manrique y el cual fue retirado en 1946 para habilitar nuevamente la antigua carretera con el objetivo de dar paso a los conocidos “buses escalera” o “chivas”.

Hasta ese entonces la relación de la ciudad con este sector estaba exclusivamente definida por el paso obligado para llegar a los municipios de oriente. A partir de allí, el trazado de la carretera se convirtió en el eje estructurante de los barrios que surgieron a través de los procesos expansivos que empezaron a tener lugar desde la década de 1960 sobre la ladera nororiental.

El proceso de urbanización

Por ese camino llegaron en 1964 los primeros pobladores del sector, desatando desde ese momento lo que sería un crecimiento constante sobre esta ladera durante las siguientes cuatro décadas, hasta alcanzar la parte más alta del Cerro Santo Domingo, dando lugar al surgimiento de los barrios Granizal, Popular 1 y 2 y Santo Domingo 1.

El origen de la urbanización de estos barrios se da como resultado de una serie de asentamientos informales por parte de familias obreras y grupos de campesinos desplazados como consecuencia de los fenómenos de violencia y la falta de

oportunidades en el campo: esto, sumado a la ausencia de instrumentos estatales de planificación en las ciudades, los obligó a asentarse en territorios desequilibrados y con insuficientes condiciones para la habitabilidad.

Los asentamientos se dieron a través de la venta ilegal de lotes que hacían parte de fincas privadas, de ahí que no existiera una fase de urbanización planeada y los procesos de edificación se realizaron mediante la autoconstrucción.

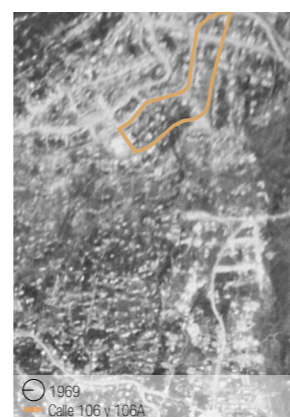
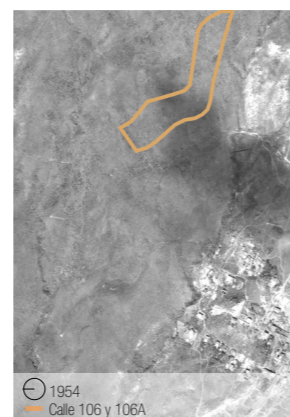
Durante las décadas siguientes se presentaron diversas dinámicas en las formas de ocupación, variando según las posturas que la municipalidad adoptó a la hora de encargarse de los procesos de gestión territorial, generalmente insuficiente y a menudo enfocada exclusivamente en estrategias de regularización o —en menor medida— de legalización.

En la década de 1970 la parte alta de la zona nororiental logra un estado de formación bien definido, en el que las conexiones entre barrios empezaron a consolidarse y las edificaciones crecieron en superficie y altura, disminuyendo el espacio libre debido al fenómeno de la invasión (Empresa de Desarrollo Urbano, Agencia Francesa de Desarrollo, Alcaldía de Medellín, Universidad EAFIT, 2013).

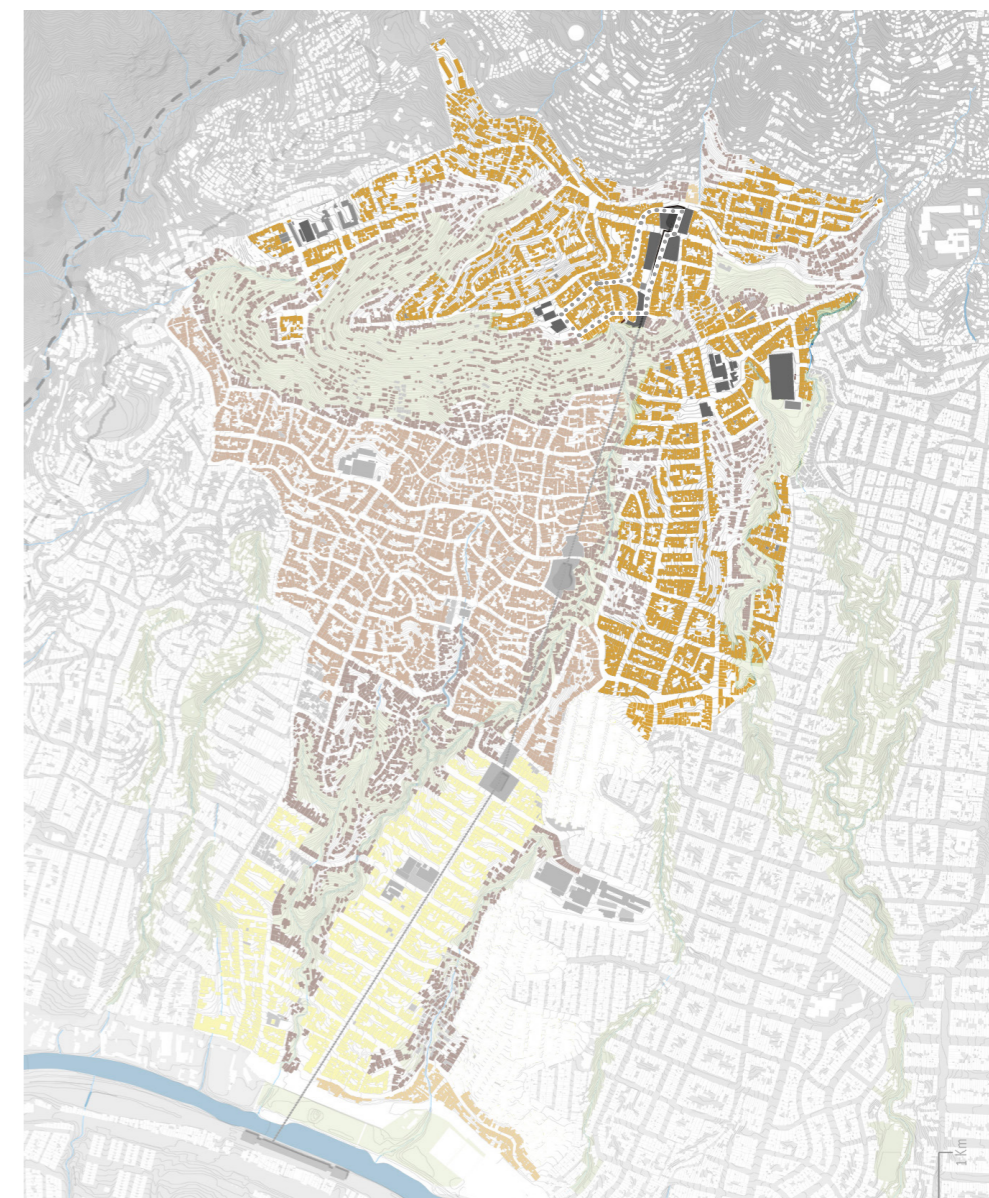
Este crecimiento se presenta de manera exponencial hasta entrada la década del noventa, periodo en el que los barrios crecen al punto de mezclarse entre sí, arrasando incluso con las áreas verdes antes existentes al interior de las manzanas.

La violencia como condicionante

A esta condición de crecimiento acelerado y de debilidad estatal en materia de gestión territorial y de ejecución de vivienda, se sumaron los altos picos de violencia que surgen en los barrios



▲ **Figura 199: Evolución histórica de la ocupación y el crecimiento del barrio Santo Domingo Savio.**
Fuente: Urbam EAFIT 2014 con base en crecimiento histórico de la ladera nororiental EDU 2012.



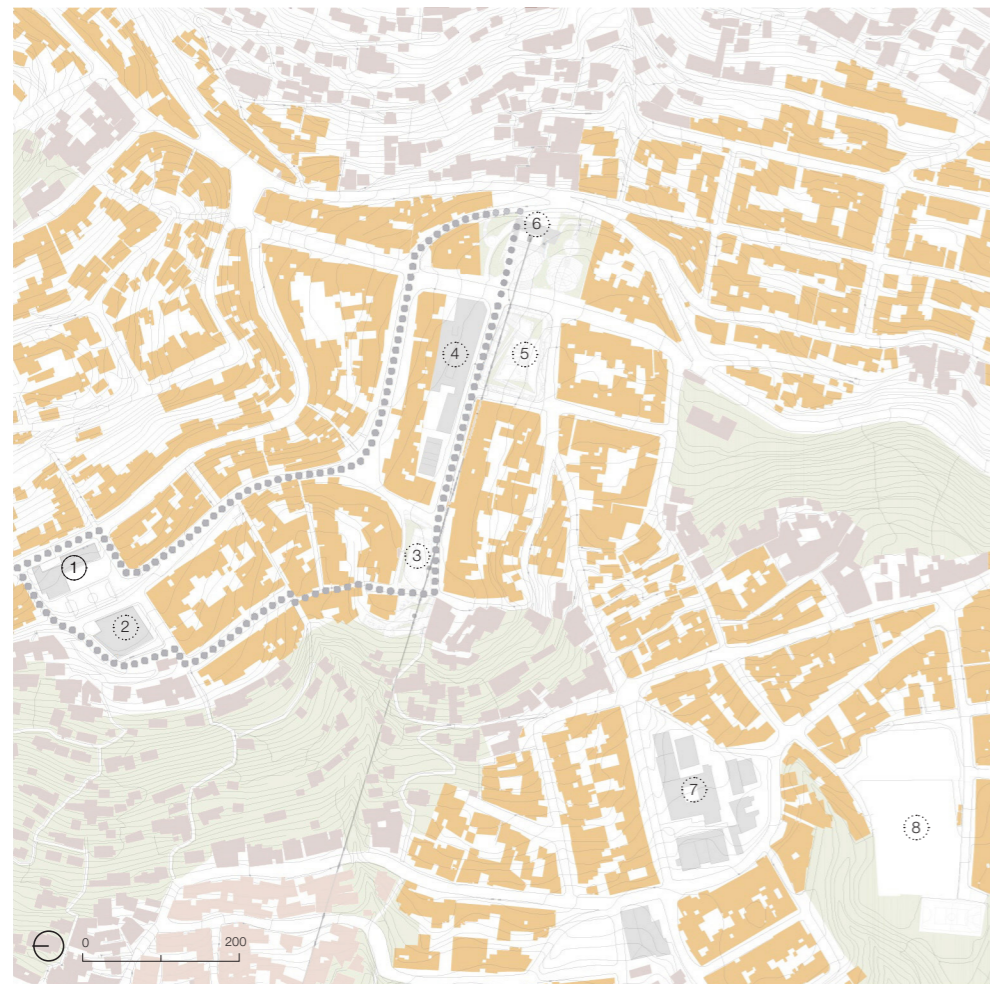
informales con el narcotráfico de los años ochenta, la violencia urbana (milicias populares y los bloques urbanos) y, finalmente, la consolidación del crimen organizado: bandas y pandillas (Giraldo, 2010).

Puede afirmarse que el papel que ejercían estos grupos armados determinó la planificación y la organización social de los barrios, pues allí solo era posible aquello que las mismas dinámicas de la violencia dictaran.

Esta situación hizo que el Estado buscara las formas de mitigar el control ejercido por los grupos delincuenciales, haciendo que la década del noventa estuviera marcada por la guerra contra los carteles de la droga.

Una de las medidas estatales que se reconoce

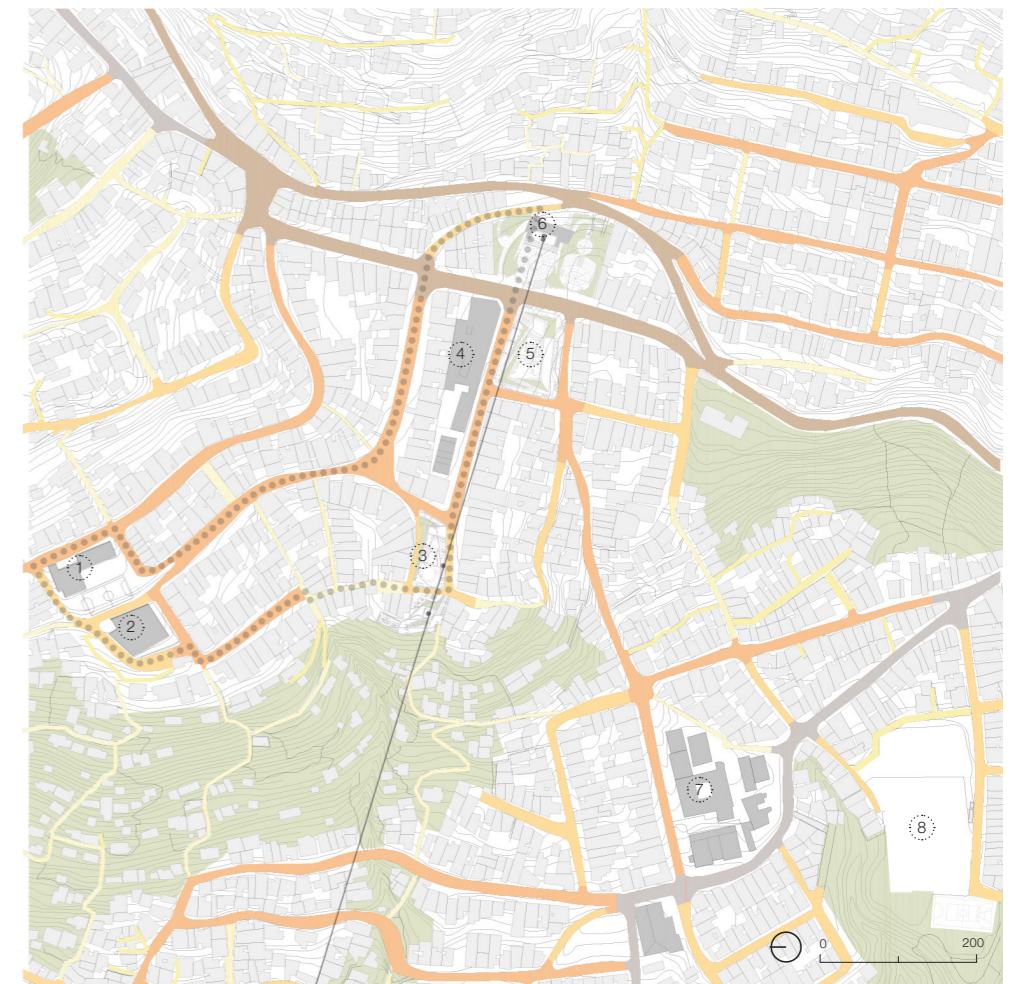
como protagonista de este periodo es la expedición del decreto 1875 de 1990, a partir del cual se crea la Consejería Presidencial para Medellín y su Área Metropolitana, y cuya principal función apuntaba a contrarrestar la violencia en los barrios informales mediante la recuperación de los núcleos de vida y la rehabilitación y adecuación del espacio urbano (Empresa de Desarrollo Urbano et al., 2010). El enorme déficit cualitativo que la ciudad presenta como consecuencia de los acelerados procesos de urbanización, comienza a saldarse a partir de la primera década del 2000, mediante acciones para la recualificación de la ciudad de manera integral en aquellos focos de inequidad social que hasta el momento no habían contado con procesos institucionales de calidad.



- Estación de Policía 1.
 - Centro de Salud Santo Domingo 2.
 - Parque Mirador y de los Niños 3.
 - Colegio La Candelaria 4.
 - Parque de La Candelaria 5.
 - Estación Santo Domingo Savio 6.
 - CREM de Granizal 7.
 - Unidad deportiva Granizal 8.
- Parcelación mixta
 - Parcelación orgánica
 - Parcelación invasiva
 - Circuito de las calles 106 y 106A

▲ Figura 201: **Tipos de parcelación en el área de estudio.**

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del PUI Nororiental EDU 2004.



- 1. Estación de Policía
 - 2. Centro de Salud Santo Domingo
 - 3. Parque Mirador y de los Niños
 - 4. Colegio La Candelaria
 - 5. Parque de La Candelaria
 - 6. Estación Santo Domingo Savio
 - 7. CREM de Granizal
 - 8. Unidad deportiva Granizal
- Arterias urbanas principales
 - Calles de continuidad urbana
 - Calles de continuidad barrial
 - Calles vecinales
 - Caminos y senderos peatonales
 - Circuito de las calles 106 y 106A

▲ Figura 202: **Tipos de calle en el área de estudio.**

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del PUI Nororiental EDU 2004.

Cada uno de los asentamientos que componen la ladera nororiental tienen criterios de consolidación que morfológicamente están determinados por las condiciones del suelo, el proceso de formación y el tipo de medidas que allí se hayan implementado desde la gestión territorial por parte del Estado, de ahí que respondan a características variables.

Los tipos de ocupación en la parte más alta de la ladera (Figura 201) responden a diferentes condiciones, por esta razón las parcelaciones que allí se encuentran son de característica mixta.

Mientras algunos asentamientos siguen una trama regular formalizada, organizada por manzanas rectangulares cuyo tamaño varía entre los 100 metros y 200 metros cuadrados, conocidas como "parcelaciones planeadas", hay otras del mismo territorio que están dadas de acuerdo a las dificultades topográficas, lo que se traduce en manzanas de formas y tamaños distintos conformadas por lotes de tipo irregular; estas últimas

se conocen como "parcelaciones orgánicas". Como puede apreciarse en la figura 201, también se encuentran allí tipos de "parcelación invasiva", cuyas características dan cuenta de una ocupación informal sin ningún orden.

Las parcelaciones invasivas están localizadas, frecuentemente, entre los límites barriales o en los bordes de las riveras de quebradas; su origen informal explica por qué se encuentran en el punto de quiebre de la ladera.

Es de vital importancia entender estos procesos de formación en los tejidos urbanos como premisa para leer las tendencias de crecimiento y plantear cualquier tipo de estrategia para las intervenciones que se proyecten, pues es esta la única manera de responder adecuadamente a las dinámicas del territorio y a sus itinerarios.

Una característica derivada de esta forma de urbanización informal en los barrios asentados en ladera es que no presentan trazados internos

de tipo regular y definido desde sus inicios; sin embargo, las vías que guían la llegada de los habitantes —generalmente a partir de trazados ya existentes— pasan a ser los ejes estructurantes del barrio sobre los cuales se centran las actividades más importantes.

Este es el caso del barrio Santo Domingo, el cual, como hemos dicho, contaba con una vía de acceso que correspondía a la antigua carretera a Guarne y a través de la cual llegaron los primeros moradores.

Esta vía, una arteria urbana principal que conectaba a la ciudad con los municipios del nororiental, se convirtió en un punto central de la vida del barrio, alrededor del cual se empezaron a conglomerar algunas de las actividades más relevantes para los habitantes.

Como se aprecia en la Figura 202, los trazados viales que componen este sector son ramificaciones

que se desprenden de la vía principal para acceder a las partes más internas del barrio; este tipo de trazado —conocido como "arbóreo" — es propio de estas parcelaciones en las que las condiciones geográficas no permiten trazados lineales.

En este caso predominan las calles de continuidad, las calles vecinales, los caminos y senderos. Una característica común es el limitado o nulo acceso de vehículos, en razón de la difícil topografía y las reducidas secciones. Lo anterior explica por qué la calle cumple un papel fundamental como punto de encuentro dentro de la vida del barrio.

A pesar de esto, del alto valor social que tiene la calle en los entornos barriales, en tanto es el lugar en el que ocurren la mayor parte de las actividades e itinerarios cotidianos, el espacio público de este sector estuvo desprovisto por muchos años de intervenciones que garantizaran su calidad y dignidad.



Figura 203: Paseo de la Calle 107, uno de los ejes principales del nororiente de la ciudad.

Gracias a la recuperación del espacio para los peatones, la organización de la movilidad y una adecuada arborización, las calles adquirieron una nueva calidad urbana que generó dinámicas comerciales y sociales significativas en un entorno que antes dificultaba la interacción de las personas.

Fuente: Urbam EAFIT 2015.

Paseo de la calle 107
Conectar itinerarios zonales

Paseo de la calle 107

Equipo de diseño: Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín
 Tiempo de ejecución del proyecto: 2004 - 2005
 Longitud: 660 metros

Tomando como punto de partida la afirmación de Jane Jacobs, acerca de que las calles de las ciudades sirven para muchas cosas aparte de soportar el paso del vehículo, y que las aceras de las ciudades tienen muchos otros usos además de soportar el caminar de los peatones (Jacobs, 2013), podría decirse que la intervención sobre la calle 107 se guió bajo este lineamiento, en tanto se actuó con el objetivo de generar un espacio público en el que predominara la presencia de los peatones por encima de los vehículos y en el que las aceras fueran, además de un espacio para el tránsito seguro de los caminantes, también un espacio para la diversificación de las actividades comerciales y sociales del sector.

Esto se logró mediante acciones sobre el espacio público que buscaron dar prioridad al ser humano en un sector de altos flujos de caminantes, propiciando un entorno de paseo peatonal y

corredor comercial que diversificó además las actividades de los habitantes del barrio sobre esta. Así, una de las acciones más importantes en la transformación de la calle 107 consistió en abrir amplios espacios para el uso de los peatones, pero además generar terrazas a partir de las cuales se potenciara la dinámica comercial del sector, lo cual se hizo también como una manera de aprovechar el espacio a pesar de las pendientes que componen la topografía de estas laderas.

Otra característica a resaltar es la construcción de los puentes peatonales al final de las transversalidades de esta calle.

Estos puentes se construyeron con el objetivo de generar continuidad peatonal allí donde antes las condiciones topográficas dificultaban la accesibilidad segura desde y hacia los barrios vecinos.

▼ Figura 204: Proyecto de intervención de la calle 107.

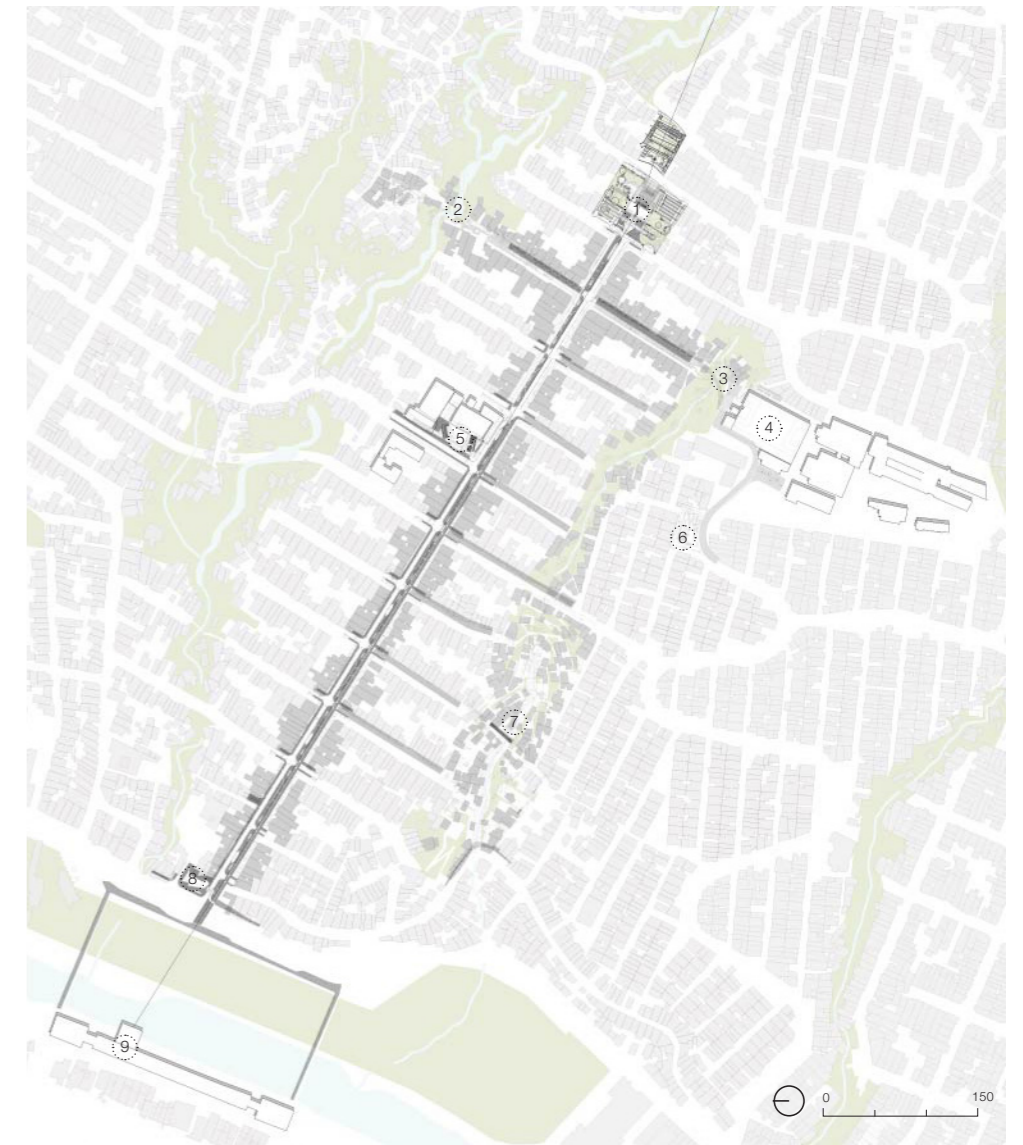
Fuente: urbam EART 2014 con base en cartografía del PUI de la Nororiental EDU 2004.

1. Estación Andalucía
2. Puente mirador Andalucía La Francia
3. Puente de la Paz Villa Niza
4. Centralidad Villa Niza
5. Parque de la Imaginación
6. Parque Carrera 49A
7. Proyecto Juan Bobo
8. Parque Carrera 52
9. Estación Acevedo

— Espacio público
 — Zonas verdes

► Figura 205: Área de intervención del Paseo de la calle 107.

Fuente: urbam EART 2014 con base en cartografía del PUI de la Nororiental EDU 2004.





◀ Figura 206: Condición del espacio público antes de la intervención de la calle 107.
Fuente: EDU 2004.



◀ Figura 207: Condición del espacio público después de la intervención de la calle 107.
Fuente: EDU 2014.

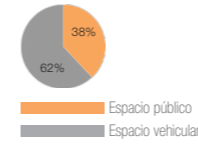
El trazado vial de tipo lineal en pendiente de esta calle no contaba con un espacio público adecuado para los peatones y como resultado de eso tampoco lo era para un desarrollo formal y apropiado para las dinámicas cotidianas del barrio en materia de comercio, conectividad y espacios de recreación (Figura 206).

Por otro lado, la sobredimensión funcional de la vía central, destinada principalmente para el uso vehicular, no daba lugar para un desarrollo de este eje central del barrio como un punto seguro de tránsito y encuentro (Figura 208).

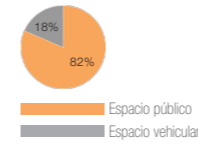
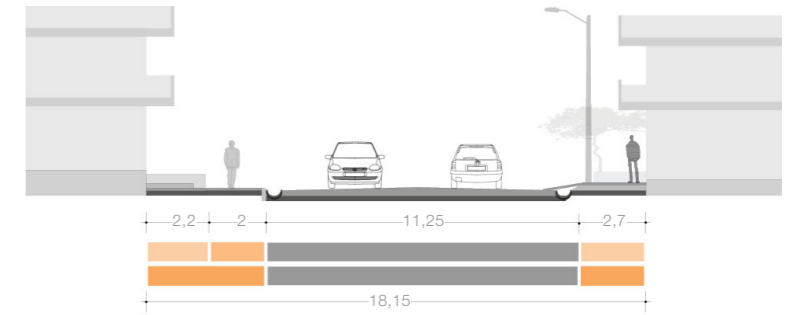
Así entonces, la premisa determinante desde la cual se buscó darle un perfil distinto a la calle 107 se determinó a partir de redefinir la sección vial

para implementar un paseo urbano que hiciera posible diferentes tipos de actividades alrededor de esta calle. La estrategia apuntó a fortalecer la función de corredor barrial de la calle como eje peatonal, lo cual fue posible reduciendo la sección destinada para el cruce vehicular de 8,55 metros a 3,35 metros y disponiendo de nueva arborización y mobiliario de acuerdo a las condiciones topográficas de la ladera, las cuales inspiraron también el diseño de terrazas en los antejardines de las casas, como una estrategia para aprovechar el espacio (figuras 207 y 209).

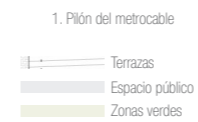
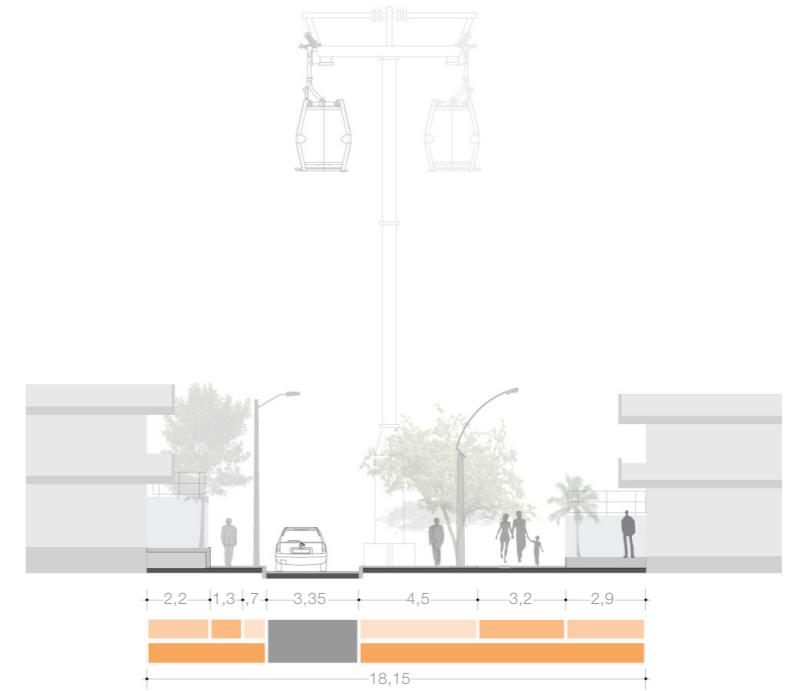
Esta actuación específica fue de gran relevancia porque dinamizó las actividades comerciales del sector, generando así unas mejores condiciones de vida y aportando dinamismo a la vida del barrio.



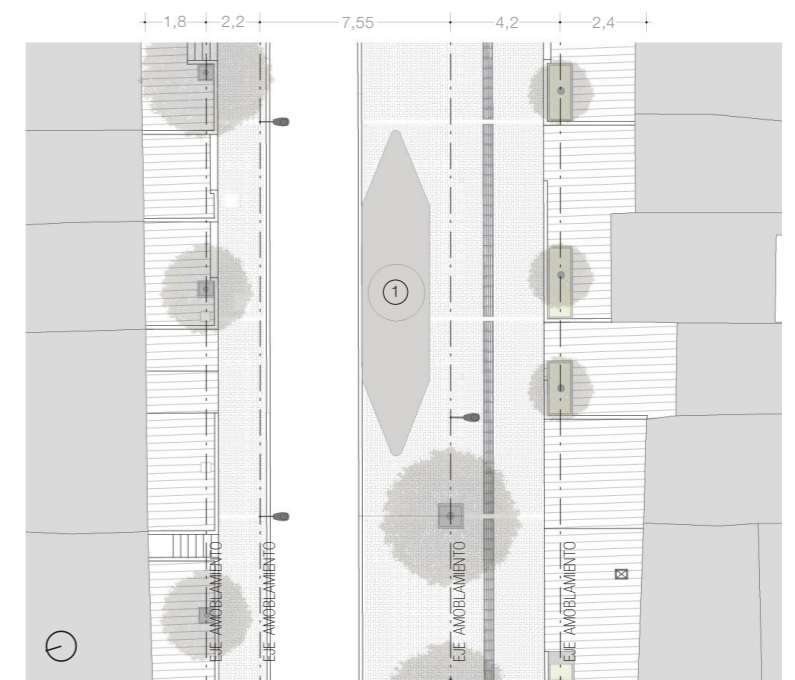
▶ Figura 208: Sección antes de la intervención.
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención área Andalucía EDU 2004.



▶ Figura 209: Sección después de la intervención.
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención área Andalucía EDU 2004.



▶ Figura 210: Detalle planta arquitectónica del proyecto calle 107.
Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención área Andalucía EDU 2004.



Amoblamiento urbano

Terrazas: potenciando los servicios y el comercio

Como se ha dicho, las condiciones topográficas son un condicionante fuerte en la conformación de los barrios, ya que determinan sus características espaciales, de ahí que valga la pena resaltar el aprovechamiento que se hizo del espacio a lo largo de la calle 107 mediante el mejoramiento y la implementación de terrazas en los antejardines de algunos de los predios privados.

El trazado lineal en pendiente que caracteriza esta calle supuso un reto al momento de pensar en un diseño eficiente del espacio. Así las cosas, y teniendo en cuenta el déficit que el sector presentaba con relación al comercio y el espacio público, el diseño planteó replicar el modelo de terrazas, las cuales si bien ya existían en los antejardines de algunos predios no estaban dispuestas amablemente en el espacio público sino que incluso en muchos casos resultaban ser obstáculos para la continuidad en los recorridos de los peatones, en tanto sus cierres y formas variaban de diversas maneras.

Implementar un diseño de terrazas a lo largo de la calle, incluso en aquellos predios que no contaban con un espacio similar, implicó un proceso de negociación que, como en otros casos, resultó ser clave, en tanto la intervención propuesta

comprendía el paramento completo, es decir: no se limitaba exclusivamente al espacio público y el antejardín sino que intervenía de manera directa los predios privados.

Para lograr esto fueron necesarios procesos de negociación a partir de los cuales se pudiera mediar entre los intereses privados de los dueños de los predios y el objetivo de la intervención en el espacio público; procesos de negociación que significaron uno de los mayores retos, en la medida en que fue necesario no solo saber proponer sino sobre todo saber escuchar y ceder.

Es ahí entonces donde es notable el trasfondo del diseño propuesto, en tanto este se pensó no solo con el objetivo de favorecer las condiciones colectivas de los espacios que pasaron a ser comunes sino que también se planteó como un cambio significativamente positivo para los dueños de estos, en tanto el diseño planteado abrió la posibilidad de contar con un espacio potencialmente productivo en materia comercial.

El diseño escalonado de las terrazas, replicado a lo largo de la calle, conforma en la actualidad un entorno que abre una amplia variedad de



▲ Figura 211: **Nuevos elementos del espacio público:**
1. Terraza comercio itinerante.
2. Terraza comercio.
3. Terraza vivienda.
 Fuente: Google Earth 2015.



◀ Figura 212: **Planta esquema franjas distribución del espacio público**
 Fuente: urbam EAFIT 2015 on base en cartografía del Proyecto de Intervención área Andalucía EDU 2004

posibilidades dentro de la vida social y comercial del barrio, la cual no es solamente aprovechada por los habitantes del sector sino también por los múltiples visitantes de otros lugares de la ciudad que a diario confluyen allí (Figura 213).

Como se ha dicho, si bien se tomó como punto de partida un modelo escalonado de terrazas con el cual ya contaban algunos predios, la intervención se encargó de replicar este con el objetivo de generar espacios para el ocio y el embellecimiento del sector mediante el uso de vegetación, pisos y accesos adecuados que agregaran valor ambiental, estético y funcional no solo a cada uno de los predios sino también al espacio de uso público en general.

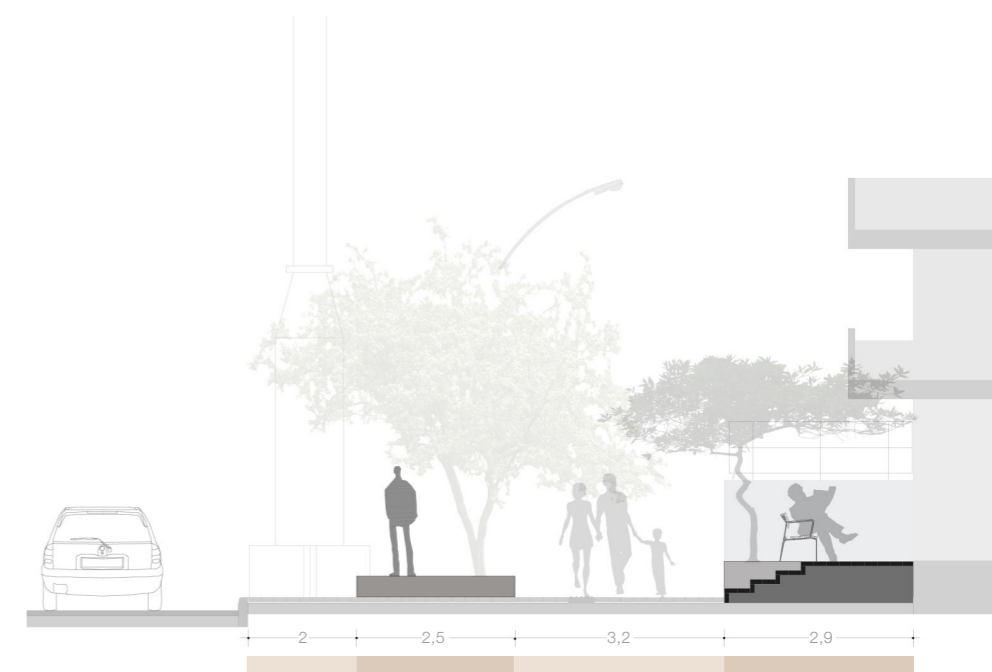
Por otra parte, la intervención a lo largo de la calle requería, además de la vegetación y la ampliación de los andenes, de elementos de mobiliario público, entre otras cosas. En razón de esto, se implementó una réplica a menor escala de las terrazas, las cuales pudieran ser usadas como bancas y también como espacios para instalar módulos de venta. Estas variaciones impactaron

de forma positiva sobre diferentes dimensiones en la vida cotidiana del barrio, pues al visibilizar y hacer más claros los puntos para el encuentro y el esparcimiento mejoraron las condiciones de seguridad en el sector. Adicionalmente, y de manera indirecta, si bien se tenía previsto un incremento en el comercio, los niveles de crecimiento de la oferta comercial crecieron en un porcentaje muchísimo mayor al proyectado, alcanzando un 400% más con relación a los niveles existentes antes de la ejecución del proyecto.

Así las cosas, las terrazas de la calle 107 permiten entender la importancia del espacio público como lugar de encuentro y de acceso a diferentes tipos de servicios; la importancia de valorizar los entornos barriales no solo como lugares de paso sino como lugares para la estancia, propicios para la diversión y el entretenimiento.

El entorno vital alrededor de esta calle ha derivado en un fortalecimiento en materia de seguridad y también de sentido de arraigo al lugar, el cual se traduce en un cuidado colectivo de los espacios de los que todos disfrutan.

▶ Figura 213: **Sección distribución del espacio público y elementos nuevos relacionados al comercio**
 Fuente: urbam EAFIT 2015 on base en cartografía del Proyecto de Intervención área Andalucía EDU 2004



Modelo de actuación social

Conectando barrios

Un acontecimiento determinante dentro de la intervención que se llevó a cabo en el marco del Proyecto Urbano Integral de la Comuna Nororiental estuvo enfocado en aquellas acciones de conectividad interbarrial generadas a través de la implementación de los puentes peatonales Mirador Andalucía (La Paz) y La Francia.

La importancia de estos, además de generar una accesibilidad adecuada, estuvo también en lograr tejer vínculos sociales para la integración de la comunidad.

Estas dos estructuras marcaron un hito dentro de la historia de los barrios que conforman la ladera de la comuna nororiental, pues con ellos se dio respuesta al reto que imponía la difícil topografía de la ladera, cuyas quebradas y cuencas naturales plantean límites geográficos a las empinadas zonas de esta parte de la ciudad.

Antes de la intervención, los barrios ubicados a lado y lado de la ladera tenían una relación marcada por la violencia, la cual encontraba en las cuencas naturales puntos clave para el conflicto. La figura 215 permite ver cómo con la aparición de los puentes las cuencas se anulan como lugar

de paso y se genera una continuidad entre los dos puntos de la ladera, que antes estaban distantes y con unas limitadas condiciones de acceso al eje vital de la comuna, que es la calle 107.

En esa medida, el mayor valor de los puentes peatonales está en que estos no solo se pensaron desde su función conectora sino buscando crear lugares para el encuentro, para la contemplación del entorno y el disfrute de la vida en comunidad.

La optimización de los tiempos de desplazamiento, la cercanía lograda entre las mismas comunidades y la posibilidad de acceder de manera fácil y segura a las centralidades y equipamientos que se encuentran en diversos puntos de la ladera, dotó a estos espacios de un significado de utilidad necesario para la cotidianidad de las personas que residen allí.

Ambos puentes están dotados de diferentes características. El puente ubicado hacia el occidente de la ladera, y el cual conecta a los barrios La Francia y Andalucía, lleva el nombre de puente Mirador, y una de sus principales características es el color naranja de la estructura, lo cual hace de

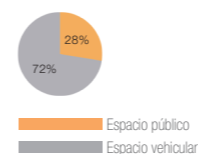


▲ Figura 214: Puentes conectores:
1. La Francia.
2. La Paz.

Fuente: urbam EAFIT 2015.

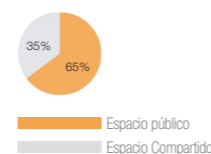
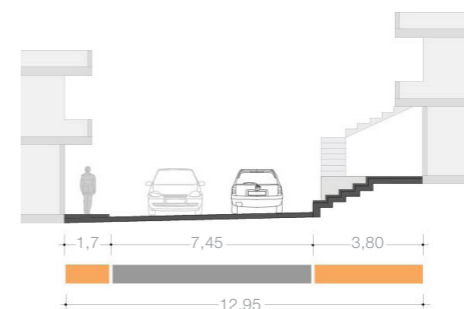
▼ Figura 215: Sección transversal del paseo conector entre los barrios La Francia, Andalucía y Villa Niza.

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención área Andalucía EDU 2004.



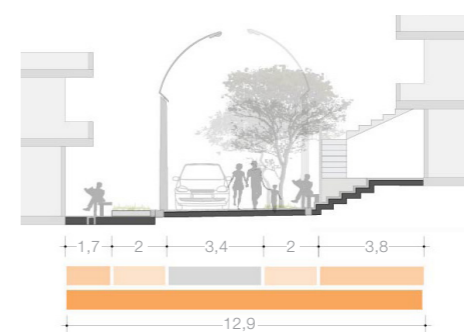
► Figura 216: Sección en calles que conducen a los puentes antes de la intervención.

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en Proyecto de Intervención área Andalucía EDU 2004.



► Figura 217: Sección en calles que conducen a los puentes después de la intervención

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención área Andalucía EDU 2004.



este un punto de referencia ya que puede notarse desde diferentes y distantes puntos de la ladera.

Otro elemento interesante es la zona de juegos que se encuentra al finalizar el mismo, sobre el barrio La Francia, la cual ha hecho de este espacio un punto de referencia para los habitantes del sector, en tanto allí tienen lugar diferentes actividades que garantizan una interacción saludable en términos sociales.

En tanto, el puente ubicado hacia el costado oriental de la ladera conecta a Andalucía con el barrio Villa del Socorro, y es llamado El Puente de la Paz. Este tiene unas características particulares pues, contrario a la estructura lineal que compone su opuesto, conecta a ambos barrios por medio de una estructura curva y está rodeado por árboles de gran tamaño que le dan confort y belleza al entorno.



Puente de la Francia

Paseo Urbano carreras transversales

Calle 107

Paseo Urbano carreras transversales

Puente de la Paz



Figura 218: Calle 106, en cercanías de la estación de Metrocable Santo Domingo.

En la escala barrial -especialmente en los barrios populares de la ciudad- la calle es el principal lugar de encuentro de los ciudadanos, de ahí la importancia de la construcción de condiciones de dignidad para los peatones, especialmente en las calles que conectan los lugares más concurridos.

Fuente: Urbam EAFIT 2015.

Paseo de la calle 106 y 106A
Conectar itinerarios barriales

Paseo de las Calles 106 y 106A

Equipo de diseño: Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín
 Tiempo de ejecución del proyecto: 2004 - 2005
 Longitud: 1353 metros

Conectar itinerarios barriales

Las dinámicas de barrio se tejen entre sí por unos itinerarios cotidianos que no se conectan de manera lineal, pues los equipamientos y espacios públicos vitales en estos tipos de conformaciones urbanas suelen estar localizados en puntos dispersos, en este caso cercanos a la estación del Metrocable.

Para entender la intervención alrededor de la calle 106 en el barrio Santo Domingo es necesario despojarse de la idea tradicional de calle lineal, pues al ser esta una calle de barrio de origen informal está dotada de unas características orgánicas que le otorgan un carácter dinámico y diverso. La intervención conocida como Paseo Peatonal de la Calle 106 fue una acción de

renovación urbana mediante la cual se buscó potenciar y conectar la dotación de espacios públicos en la centralidad zonal del barrio Santo Domingo. El eje estructurante del proyecto es la adecuación de la calle 106 como un corredor peatonal con una amplia dotación de mobiliario urbano.

A esta intervención se articularon tres parques barriales con diferentes usos: el Parque la Candelaria, el Parque el Mirador y el Parque de los Niños (Figura 221).

Las múltiples actividades que hoy en día tienen lugar en estos parques dotaron al sector de un entorno amable, el cual puede ser experimentado como uno de los ejemplos más claros de la capacidad de transformación y de empoderamiento del sector y su población.



ANTES



DESPUÉS

▲ Figura 219: Fotos antes y después de la Calle 106.

Fuente: EDU 2004 y 2006.

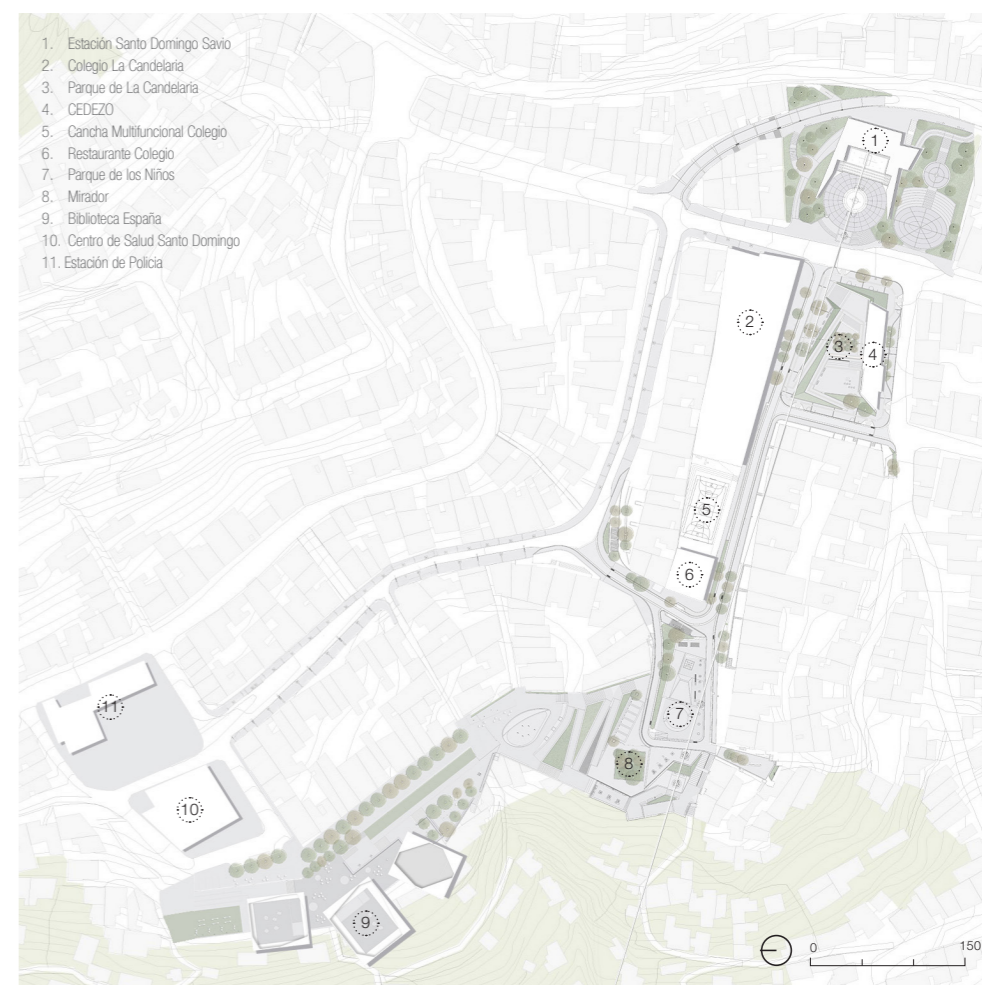
■ Espacio público
 ■ Zonas verdes

► Figura 220: Circuito de las calles 106 y 106A.

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención Área Santo Domingo EDU 2004.

▼ Figura 221: Intervención de la calle 106.

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención Área Santo Domingo EDU 2004.



1. Estación Santo Domingo Savio
2. Colegio La Candelaria
3. Parque de La Candelaria
4. CEDEZO
5. Cancha Multifuncional Colegio
6. Restaurante Colegio
7. Parque de los Niños
8. Mirador
9. Biblioteca España
10. Centro de Salud Santo Domingo
11. Estación de Policía



1. Estación Santo Domingo Savio
2. Colegio La Candelaria
3. Parque de La Candelaria
4. CEDEZO
5. Cancha Multifuncional Colegio
6. Restaurante escolar
7. Parque Mirador
8. Parque de los Niños

Al lado de la Estación Santo Domingo se construyó la Casa de Justicia – la cual hace parte de los programas relacionados con las políticas públicas de seguridad –, e igualmente se intervino el paseo Puerto Rico a partir de la peatonalización de la calle, lo cual permitió consolidar la actividad comercial existente.

Así mismo, sobre el paseo de la calle 106 se construyó el restaurante escolar de la Institución Educativa la Candelaria y el Parque de los Niños, el cual funciona como mirador sobre la ciudad y conecta al mismo tiempo con el Parque Biblioteca España.

Puede concluirse entonces que el sistema generado alrededor de las calles 106 y 106A ofrece diversas formas de recorrerlo, generando lo que podría denominarse un circuito que, si bien marca su punto de inicio en la estación de Metrocable, puede recorrerse en diferentes direcciones.

Como ha sido señalado, el carácter barrial de este lugar exigía dejar a un lado la idea lineal de calle y acercarse a una idea de calle como espacio dinámico sobre el cual transcurre la vida desde sus múltiples formas: diversos puntos de encuentro, múltiples oportunidades y variadas rutinas, todas ocurriendo al mismo tiempo en todas las direcciones posibles.

Hoy por hoy, el dinamismo del barrio se ha potenciado de manera contundente pues la intervención, al reconocer las dinámicas existentes, procuró acentuar el carácter barrial que el mismo territorio exigía. El sistema generado alrededor del espacio público de la estación de Metrocable como un lugar de paso obligado, tanto para los habitantes del sector como para los visitantes, contiene un mensaje potente acerca de la importancia de respetar y acentuar las dinámicas barriales como punto de partida para propiciar detonantes de transformación positiva a escala barrial.



◀ Figura 222: Condición del espacio público y vehicular antes de la intervención de la calle 106 y el Parque de La Candelaria

Fuente: EDU 2004.



◀ Figura 223: Condición del espacio público después de la intervención de la calle 106 y el Parque de La Candelaria.

Fuente: EDU 2006.

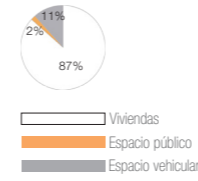
Con el comienzo de las operaciones del Metrocable, los alrededores de esta estación se convirtieron en un sector central. La cercanía con las instituciones educativas y el comercio ofrecían unas condiciones básicas para apuntar a hacer de este un espacio público de calidad.

Con este objetivo, la manzana contigua a la estación se utilizó para construir el Parque de la Candelaria, un espacio público de calidad que en la actualidad cuenta con una importante presencia institucional a través del Cedezo Santo Domingo (Centro de Desarrollo Empresarial Zonal).

Además de actuar sobre este espacio, era vital que la intervención impactara todo su entorno, inspirándose en los itinerarios de los habitantes del barrio.

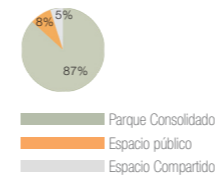
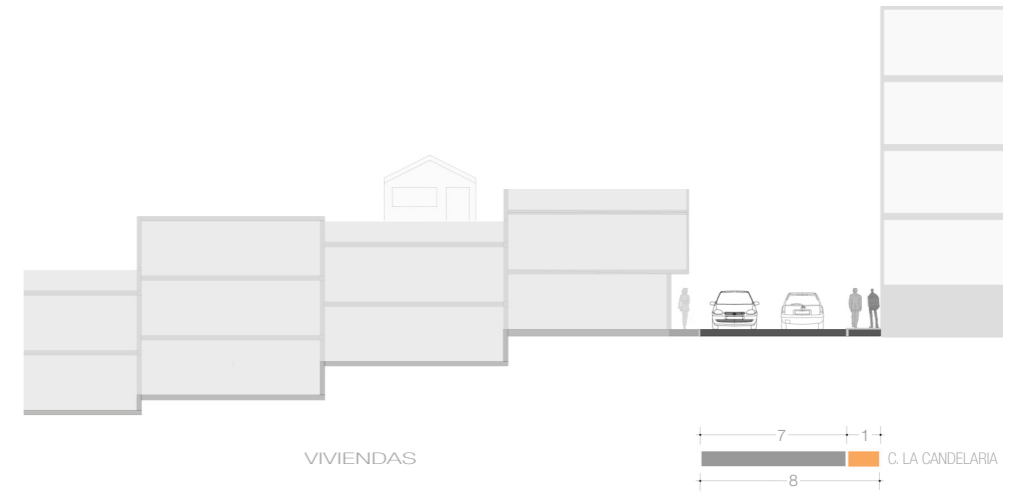
Para cumplir este propósito era prioritario generar unas condiciones óptimas para el uso peatonal; así, la antigua sección vehicular se redujo de 7 a 3 metros, quedando habilitada exclusivamente para el uso de peatones y para el paso restringido de vehículos.

La calle se articuló de manera continua con el Parque la Candelaria, a un mismo nivel de piso, con el objetivo de generar una cohesión entre todo el espacio. Adicionalmente, propiciar un confort e invitar a la permanencia fueron también criterios rectores en este tramo de la intervención, de ahí que la disposición de los árboles y el mobiliario — hasta ese punto inexistente— fueran claves dentro del diseño, para un mayor disfrute de sus usuarios.



▶ Figura 224: Sección antes de la intervención.

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención área Santo Domingo EDU 2004.



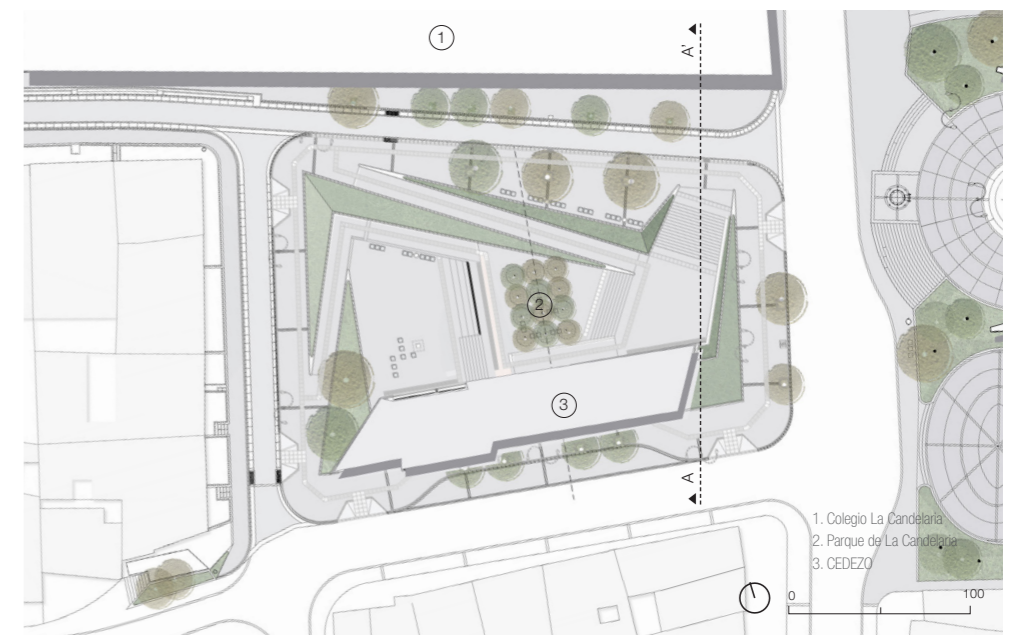
▶ Figura 225: Sección después de la intervención.

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención área Santo Domingo EDU 2004.



▶ Figura 226: Detalle planta arquitectónica del proyecto calle 106.

Fuente: urbam EAFIT 2014 con base en Proyecto de Intervención área Santo Domingo EDU 2004.





◀ Figura 227: **Condición del espacio público y vehicular antes de la intervención del circuito Calle 106.**
Fuente: EDU 2004.

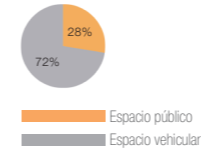


◀ Figura 228: **Condición del espacio público después de la intervención del circuito Calle 106.**
Fuente: EDU 2006.

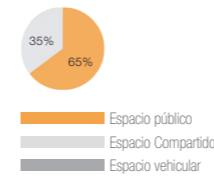
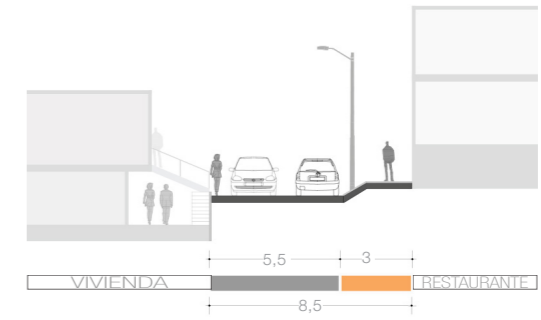
La característica principal de este sector era que los cerramientos de las casas estaban localizados directamente sobre la vía, limitando la posibilidad de un espacio peatonal que respondiera a las dinámicas de la vida del barrio, en donde generalmente los flujos peatonales son de alta concurrencia (Figura 227).

Además de lo anterior, y a pesar de que la mayor parte de habitantes del sector no se movilizan en carros privados sino como peatones, el espacio de la calle principal estaba habilitado exclusivamente para el cruce vehicular en una sección de 5,5 metros, y con andén en solo uno de sus costados. Con la intervención se logró llegar a una negociación con los propietarios de las casas con el objetivo de levantar los cerramientos que

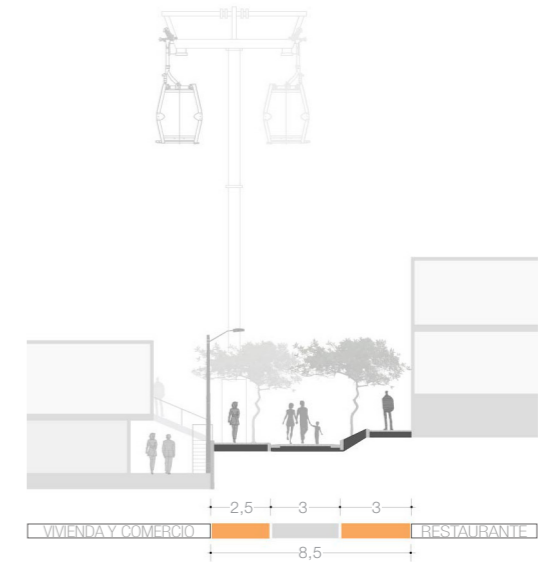
los separaban de la calle y habilitar un andén adicional para dividir la sección central de la calle de los paramentos de las viviendas. El resultado de esta negociación se tradujo en andenes a cada costado, con una amplitud que oscila entre los 2,5 metros y 3 metros, los cuales permiten un tránsito más cómodo (Figura 230). Los andenes debían contar con elementos que proporcionaran confort y embellecieran el espacio, de ahí que la siembra de árboles de porte pequeño y aparasolado fuera clave dentro de la intervención. Si bien en otras circunstancias los ejes de ubicación son definidos en función de las luminarias y la vegetación, en este caso fueron dados por los frentes de los mobiliario y la vegetación.



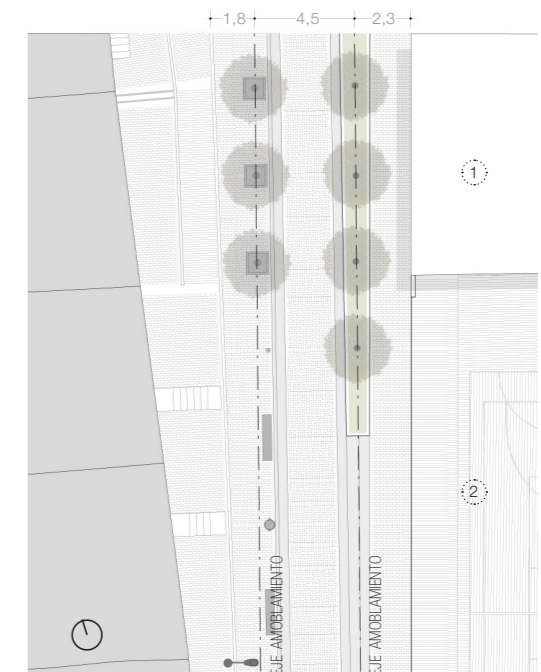
▶ Figura 229: **Sección antes de la intervención.**
Fuente: urban EAFIT 2014 con base en Proyecto de Intervención área Santo Domingo EDU 2004.



▶ Figura 230: **Sección después de la intervención.**
Fuente: urban EAFIT 2014 con base en Proyecto de Intervención área Santo Domingo EDU 2004.



▶ Figura 231: **Detalle planta arquitectónica del proyecto calle 106.**
Fuente: urban EAFIT 2014 con base en Proyecto de Intervención área Santo Domingo EDU 2004.





◀ Figura 232: **Condición de las casas cercanas a las pilonas del Metrocable antes de la intervención del circuito Calle 106.**
Fuente: EDU 2004.



◀ Figura 233: **Condición de las casas vecinas al parque mirador después de la intervención del circuito Calle 106.**
Fuente: EDU 2006.

Con la construcción del Metrocable, las pilonas que soportan la Línea K hasta el barrio Santo Domingo empezaron a ser parte del paisaje cotidiano de los habitantes del sector (Figura 233).

Las casas alrededor de estas, además de estar en precarias condiciones, no contaban con un espacio público que les proporcionara a los vecinos unas buenas condiciones para la vida de barrio.

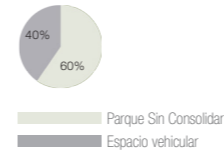
Si bien las pilonas eran una representación directa de un importante sistema de movilidad que mejoraba la conectividad del sector con el resto de la ciudad, también irrumpían en el paisaje del barrio de manera contundente, sin aportarle ningún valor distinto al funcional.

Con la intervención se buscó darle un uso a los

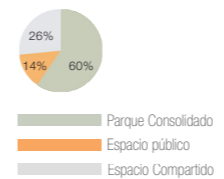
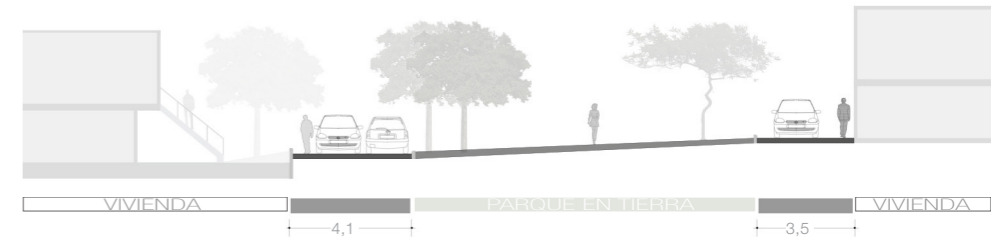
espacios que quedaron despejados alrededor de estas pilonas para habilitarlos como espacios públicos, otorgándole continuidad a lo que hoy se conoce como el Parque de los Niños.

Al igual que en las anteriores, la sección vehicular se habilitó para el uso exclusivo de los peatones, propiciando un entorno seguro para las actividades en el espacio público e impulsando el comercio sobre la calle que hoy en día le da vida al barrio.

Cada una de las intervenciones llevadas a cabo se desarrolló con el objetivo de aportar a la vida en comunidad, de ahí que las dinámicas barriales se hayan potenciado y se vean traducidas en un alto nivel de comercio y de ocupación del espacio público por los habitantes del sector (Figura 235)..



▶ Figura 234: **Sección antes de la intervención.**
Fuente: Urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención área Santo Domingo EDU 2004.



▶ Figura 235: **Sección después de la intervención.**
Fuente: Urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención área Santo Domingo EDU 2004.



▶ Figura 236: **Detalle planta arquitectónica del proyecto calle 106.**
Fuente: Urbam EAFIT 2014 con base en cartografía del Proyecto de Intervención área Santo Domingo EDU 2004.



Modelo de actuación social

Participación colectiva

Uno de los indicadores más relevantes para evaluar el éxito de un proyecto está relacionado con la apropiación local de los procesos por parte de las comunidades, quienes al percibirlos como vehículos de transformación generan o incrementan el arraigo a su entorno e incentivan la conformación o el fortalecimiento de organizaciones comunitarias, las cuales gestionan nuevas iniciativas de intervención prioritarias para el territorio.

Dado lo anterior, es muy importante analizar, además de los aspectos de diseño que significaron un cambio rotundo, los aspectos institucionales y sociales incluidos en el mismo, a fin de entender cuáles fueron las lógicas implementadas que jugaron un papel importante en el desarrollo de estos proyectos.

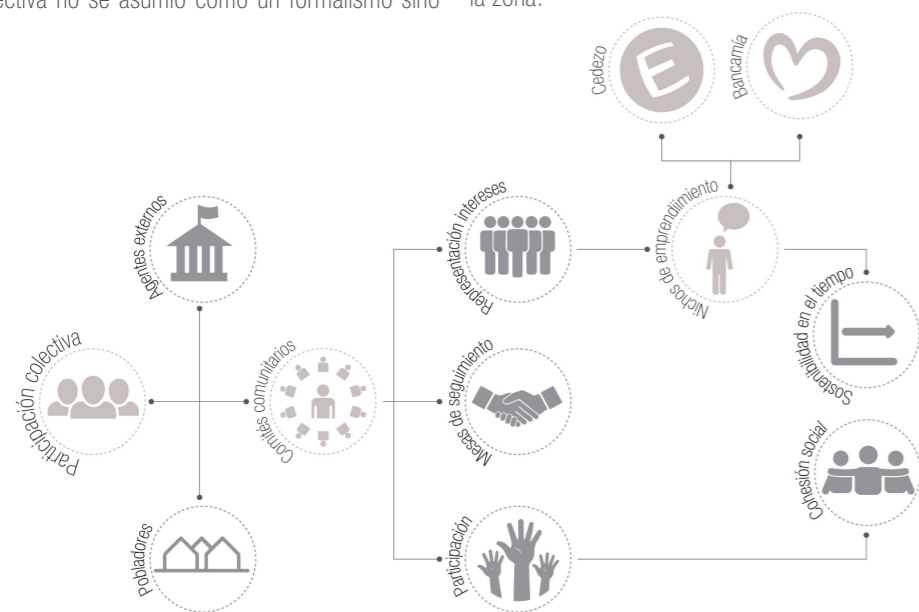
La intervención sobre la 106 y 106A contó con un componente clave en materia de participación colectiva, entendiendo por esta el conjunto de acciones encaminadas a construir conciencia y propiciar la actuación ciudadana y de corresponsabilidad por parte de los pobladores y de los agentes externos con respecto a su papel activo en el mejoramiento barrial. La participación colectiva no se asumió como un formalismo sino

como una estrategia base del proceso, pues las acciones físicas, ambientales, habitacionales y de infraestructura solo son perdurables si las comunidades mismas participan activamente en su concepción, diseño, ejecución y uso adecuados.

La estrategia planteada, además de tener como punto de partida fundamental el escuchar a los actores directamente impactados por la intervención, buscó propiciar una construcción colectiva del espacio entre los vecinos del barrio y los agentes institucionales externos, tomando como punto de partida el precepto de que la comunidad más que beneficiaria debe ser sujeto activo en la concepción y construcción del mejoramiento del entorno (Figura 237).

Comités Comunitarios

Por esta razón fue muy importante la conformación de la figura de Comités Comunitarios a través de los cuales se pudiera guiar la representación de los intereses barriales. Con su conformación se buscó lograr una participación comunitaria organizada durante las distintas fases de la intervención, propiciando a la vez la cualificación de los líderes existentes y la promoción de nuevos liderazgos que han de continuar gestionando el desarrollo de la zona.



◀ Figura 237: Diagrama construcción colectiva del espacio.

Fuente: urbam EAFIT 2015.

Estos comités, como espacio de concertación y representación de la comunidad, además de poner en discusión todo lo relacionado con las obras físicas se generaron con el objetivo de mejorar las relaciones de vecindad y para fortalecer la estructura organizacional del proyecto desde su base.

En el caso específico de la calle 106, estos resultaron ser la clave para lograr una concertación entre lo que el proyecto buscaba en materia de espacio público y los intereses privados de los vecinos de la zona.

Fortalecimiento del vínculo social-institucional

Un factor determinante dentro del proceso de mejoramiento barrial fue posible a través del fortalecimiento de las iniciativas particulares de los habitantes del barrio por generar negocios propios, lo cual surgió a partir del proceso de mejora del sector.

Estas iniciativas debían ser acompañadas por instituciones que facilitaran y guiaran a los interesados en el proceso de consolidación de un negocio particular, brindándoles asesoría, facilidades económicas y acompañamiento.

La gestión fue posible entonces con la presencia in situ de dos instituciones: los Cedezo y Banca Mía (Banco de las Microfinanzas), las cuales

conformaron un nicho de emprendimiento que potenció el incremento de los servicios del sector.

Estas dos instituciones, que además entraron a hacer parte del territorio mediante la apertura de sedes barriales, guiaron los procesos comerciales y de emprendimiento que la misma intervención urbana propició.

Un papel institucional importante por parte del sector privado se manifestó a través del aporte —mediante donaciones— de materiales para el mejoramiento de las fachadas del sector; donaciones que fueron complementadas con el trabajo llevado a cabo por parte de la comunidad, que se encargó de aportar la mano de obra.

Así entonces vemos como se trató de un proceso de construcción y participación colectiva cuyo principal objetivo fue aportar y fortalecer la cohesión social del entorno, pues en últimas solo es posible garantizar la sostenibilidad del proyecto en el tiempo si se logra que los lazos sociales y comunitarios se engranen entre sí.

Este proceso de fortalecimiento comunitario y de cohesión social debe llevarse a cabo desde las etapas iniciales del proyecto como una construcción cívica e institucional, mediante acuerdos y pactos que, además de generar responsabilidades, otorguen papeles de participación y liderazgo.



▶ Figura 238 Nuevos servicios.

Fuente: urbam EAFIT 2015.



Figura 239: Paseo de la calle 106 en cercanías del Parque Biblioteca España y la estación Santo Domingo del Metrocable.

En las calles de mayor jerarquía barrial, una redistribución del uso del espacio en favor del peatón y la vegetación permite generar entornos más agradables y seguros para los recorridos cotidianos, favoreciendo la convivencia y facilitando la conexión con los servicios locales.

Fuente: EDU 2006.



Figura 240: Carrera Carabobo frente al Jardín Botánico y el Parque Explora.

Fuente: urbam EAHIT 2015.

Conclusiones
Reflexiones y sugerencias desde lo aprendido

Gestión colaborativa

Sinergias entre actores para la planeación, el diseño, la ejecución y la sostenibilidad

Gestión inter-institucional

La importancia de generar una responsabilidad compartida entre las instituciones que pueden entrar a hacer parte de los proyectos de intervención es una de las principales lecciones que nos deja el análisis de estas experiencias llevadas a cabo en la ciudad de Medellín. Responsabilidad compartida que debe ser activa durante el desarrollo del proyecto, tanto en la planeación como en su diseño, ejecución y sostenibilidad.

A partir de lo experimentado, puede afirmarse que los proyectos que se tradujeron en resultados exitosos fueron aquellos que se dieron de manera compartida entre entidades públicas y privadas, pues al generarse una distribución y complementación de las funciones los procesos llevados a cabo se dan de una manera óptima.

Pueden abordarse aquí varios ejemplos relacionados con las calles analizadas. El primero de ellos, el de la Carrera Carabobo y la renovación de las redes del centro, el cual requirió —antes de la intervención en el espacio público— de la soterración de las redes, trabajo llevado a cabo por la empresa prestadora de servicios básicos de la ciudad (EPM).

Este trabajo complementario pone en evidencia la importancia de la articulación entre las entidades públicas para la optimización del tiempo y la gerencia de los recursos. En otro nivel de interrelación de beneficio mutuo entre el sector público y el sector privado, encontramos lo ocurrido con la Avenida El Poblado, en donde el sector inmobiliario fue un actor clave de los procesos de intervención a lo largo de esta avenida, dejando en evidencia que el sector privado y los intereses públicos pueden verse mutuamente beneficiados si se generan lazos de actuación compartida.

El caso de Carabobo Norte también es un

ejemplo clave de lo importante que resulta que los procesos de gestión interinstitucional se den de manera colaborativa durante el desarrollo de los proyectos, tanto entre instituciones como entre estas y las comunidades impactadas.

Gestión con las comunidades

Es fundamental que los proyectos se alimenten y desarrollen iniciativas que provengan no solamente de las esferas institucionales formales *top-down* sino que incluyan los aportes que surgen desde la base, iniciativas *bottom-up* que den cuenta de concertaciones con las poblaciones directamente impactadas por el proyecto.

La conformación de veedurías, de comités comunitarios y de pactos ciudadanos —tanto en el seguimiento a la obra como durante su ejecución, así como en el compromiso de cooperación para la sostenibilidad— son acciones fundamentales para que las inversiones públicas potencien la calidad de vida y el empoderamiento del ciudadano ante sus calles.

Adicionalmente, al incentivar las acciones de la población impactada se genera también que los proyectos cumplan un papel de herramienta formativa, en tanto estos pueden servir como escuela no solo para los técnicos y funcionarios sino —y más importante aún— para la ciudadanía misma.

Visión compartida de ciudad

Las intervenciones sobre el espacio público no son acciones aisladas sino que deben hacer parte de un ideal de ciudad que se manifieste a través de los Planes de Desarrollo de cada urbe, lo que sin duda alguna asocia este tipo de intervenciones a la voluntad política. Esto último, sin embargo, no deja de lado que la población pueda detonar procesos de cambio de acuerdo a sus necesidades, pasando a ser una ciudadanía activa.

Movilidad compartida

Convivencia entre distintos modos de movilidad

Equilibrio en el espacio existente

Si se tiene en cuenta que la mayoría de las calles poseen grandes cantidades de espacios perdidos o subutilizados, es importante valorar el espacio existente, como espacio potencial para el mejoramiento de las condiciones de la calle.

Así, mediante una redistribución de las funciones y una implementación adecuada de los elementos técnicos disponibles tales como: bahías, paraderos, cruces, semáforos, radios de giro y superficies, es posible aprovechar mejor el espacio sin obligar a pensar en grandes intervenciones en infraestructura.

Convivencia armoniosa

Si partimos del hecho de que la posibilidad de convivir entre personas diferentes de manera respetuosa es un ejemplo claro del concepto de civilizar, es importante hacer mención del valor de generar convivencia entre los diferentes modos de movilidad de los ciudadanos.

Así, la primera opción para resolver los conflictos de movilidad al interior de la ciudad debe ser manteniendo los espacios compartidos que, de acuerdo a lo anterior, son posibles mediante el aprovechamiento de aquellos existentes, pues poner en convivencia significa aprovechar los espacios disponibles para volver a equilibrar los flujos que sobre estos pueden transcurrir.

Los planteamientos de ciudades a escala humana generalmente apuntan, como es debido, a una priorización del peatón; lo cual ha de ser, sin duda alguna, el punto de partida de cualquier intervención urbana. Sin embargo, es importante mencionar que darle valor o relevancia a los peatones no es sinónimo de peatonalizar todas las vías; significa, eso sí, volver a darle equilibrio al entorno para hacer posible que los desplazamientos

sean seguros, cómodos y dignos, tanto para los peatones como para los ciclistas y los vehículos. Es importante, sin embargo, tener en cuenta que en el caso de plantear la peatonalización esta debe responder a una sumatoria de variables tales como: la protección del patrimonio, las altas afluencias peatonales o la disminución de la contaminación. Adicionalmente, es muy importante no olvidar que los cambios en el espacio deben estar enmarcados dentro de un Plan de Movilidad, ya que generalmente implican la reconducción de los flujos vehiculares por vías aledañas u otros sectores de la ciudad.

El valor de las calles emblemáticas

La interconectividad dentro de la ciudad, tanto entre medios de transporte como entre lugares y servicios, es un factor clave para generar mejor calidad de vida a sus habitantes. Dar prioridad a aquellas calles emblemáticas que congregan sobre sí importantes actividades, y que en esa medida presentan generalmente las situaciones más complejas, en tanto son las más habitadas y usadas, es una lección importante a tener en cuenta. Apostar por reordenar estas vías se traduce en impactos a más grande escala, en tanto intervenirlas significa conectar barrios, equipamientos, lugares y actividades, a la vez que se dignifica el hábitat de sus pobladores.

La importancia de los planes de movilidad

La calle no es un elemento aislado, hace parte de un sistema, así pues los reajustes en los cambios de flujos o la elección de pares viales implican un proceso de gestión que debe estar incluido dentro de los Planes de Movilidad que pueden darse a diferentes escalas, tanto a nivel de ciudad como a nivel de barrio, para que las intervenciones sobre el espacio público sean exitosas.

Encuentro y actividad

Diversidad de usos e inclusión para la permanencia

Lugar para la estancia

El primer factor a tener en cuenta a la hora de pensar en el diseño de una calle es que el resultado final genere en el ciudadano el deseo de habitarla, de hacer parte ella. Esto es posible mediante la implementación de elementos que den a la calle un valor adicional: el valor de trascender el hecho de que esta es un eje a través del cual solamente se camina, para pasar a ser un lugar en el que también se puede permanecer. La calle, sin duda, puede ser un lugar para la estancia, lo cual solo se puede lograr con una ubicación adecuada de mobiliario y vegetación.

Por lo tanto, el mobiliario y la vegetación deben ubicarse en el espacio público con la intención de generar y permitir dinámicas acordes a los usos del entorno, de ahí que el diseño de un espacio público deba pensarse en función de las dinámicas urbanas y los usos que lo rodean, teniendo conciencia, además, de que una intervención en el espacio puede devenir en posibles cambios en las dinámicas cotidianas del mismo.

Altos estándares de calidad

Hay dos temas importantes a tener en cuenta al momento de plantear un modelo de mobiliario sin precedentes. El primero de ellos es que plantear uno nuevo requiere de un proceso de investigación que estudie los materiales, la forma y la función de cada uno de los objetos, buscando siempre garantizar su durabilidad.

De esto último se desprende el segundo tema a tener en cuenta, y es la importancia de diseñar con altos estándares de calidad, los cuales respondan a las condiciones propias del entorno: clima, durabilidad, así como posibles usos y funciones.

Multiplicidad de usos posibles

La calle, como espacio ideal para el encuentro, en el que ocurren múltiples y diversas actividades, puede soportar sobre sí misma usos cambiantes. Así, una calle que es para vehículos puede prestar también funciones de plaza pública. Es importante visualizar esos usos cambiantes desde el diseño, para que las condiciones de la calle permitan esa variabilidad de una forma adecuada según el tipo de actividad.

Si bien los usos actuales son la base del diseño, es muy importante también proyectar sus usos futuros, entendiendo que la ciudad es un espacio cambiante y que el diseño de sus calles debe tener la capacidad de soportar dicho cambio en las dinámicas del comercio, de los servicios, de las actividades de primer piso, de la vegetación futura y de movilidad.

Flexibilidad como parámetro de diseño

Cada ciudad suele contar con unas definiciones o parámetros técnicos que marcan lineamientos de acción en el espacio público; estos parámetros, si bien son importantes suelen ser genéricos, y en esa medida no deben convertirse en una camisa de fuerza que limite la necesidad de cambio. La flexibilidad en el diseño está asociada al sentido común, y en esa medida es importante creer en la necesidad de aplicar parámetros alternativos.

La flexibilidad no significa que no exista una modulación específica: significa que si bien hay una modulación esta debe tener la capacidad de variar allí donde sea necesario, en razón de lo que existe y lo que se quiere conservar. Un caso ejemplificador de los analizados en este libro es el de la Avenida El Poblado, en donde se planteó el diseño a partir de la vegetación existente.

Renaturalización de la ciudad

Fortalecimiento de funciones ecológicas, ambientales y paisajísticas para el confort urbano y la conectividad

Función de la biodiversidad en entornos urbanos

Pensar en la importancia fundamental de las funciones ecológicas que la flora y la fauna cumplen en los entornos urbanos es un tema que ha venido tomando fuerza en los marcos de discusión de las ciudades, como clave para una mejor dinámica ambiental.

Lo anterior es de vital importancia si se tiene en cuenta que la biodiversidad es fuente de bienestar para todos y que su conocimiento es importante, no solo para fines académicos o científicos, o por su valor de existencia, sino por los bienes y servicios que de ella se derivan (Alcaldía de Medellín, y Col, 2014).

De ahí pues la necesidad de hacer un llamado a consolidar los sistemas estructurantes de parques, corredores ecológicos, paseos urbanos y corredores de movilidad limpia que permitan la conectividad urbana y ambiental.

Las recomendaciones dadas en estos proyectos para la selección de especies arbóreas y coberturas para el espacio público, parte de las políticas de silvicultura urbana para Medellín, donde se define el uso de especies nativas y algunas otras que vienen siendo incorporadas a las zonas verdes.

Lo anterior con el objetivo de buscar la preservación y restauración del equilibrio ecológico, para garantizar la conservación y protección de los ecosistemas, contribuir al desarrollo de la función ecológica y la productividad ambiental de las zonas urbanas, el fomento de la biodiversidad, mejorar el confort térmico y restaurar la dinámica hidrológica natural incluyendo las estructuras que favorecen la infiltración y que retienen las aguas lluvias.

Así las cosas, es valioso ver las calles como potenciales corredores ecológicos, que además

de conectar a las personas —bajo condiciones de confort térmico y una mejor calidad del aire— generen conexión entre las especies naturales de la fauna y flora de la ciudad.

Poblar de verde la ciudad es un aporte con muchas consecuencias positivas, pues no solamente sirve para reducir la temperatura y limpiar el aire que se respira sino que significa generar dinámicas ecológicas que incluyen a cientos de especies relacionadas a la vegetación plantada. Así pues, los ciudadanos no son los únicos que se benefician del hecho de reverdecer los entornos urbanos.

Es por esto que al momento de pensar en generar espacios verdes es clave el acompañamiento de profesionales expertos que orienten estos procesos relacionados a la vegetación, ya que con base en los estudios fitosanitarios y demás análisis que estos proporcionan será posible guiar de manera precisa las acciones a seguir.

Diseño adaptativo a los ciclos naturales

La función cultural que la naturaleza presta en los entornos urbanos está fuertemente relacionada con la identidad de la población con su territorio, en tanto el vínculo que las personas tejen con la vegetación que los rodea hace parte fundamental de su cotidianidad y en esa medida esta representa un importante valor social.

Es por esto que al pensar en poblar las ciudades de vegetación es importante tener en cuenta, dentro de los diseños de espacio público, el valor estético y de identidad que representa la naturaleza para la población. Por último, no se puede dejar de lado que la evolución de la vegetación es cambiante, y que dichos cambios determinarán las formas y los usos de un entorno, de ahí que sea importante tener en cuenta los ciclos naturales de estos dentro de los imaginarios del proyecto.

Referencias Bibliográficas

- Alcaldía Mayor de Bogotá y Departamento Administrativo de Planeación Distrital (2000). Taller del espacio público. Bogotá, Colombia: Panamericana.
- Alcaldía de Medellín (2005a). "Carabobo, memoria del origen y del crecimiento urbano de Medellín". Centro Adentro, 1, 1-12.
- _____ (2005b) Carabobo Peatonal, hacia un nuevo Centro. N°7
- _____ (2005c) Plan del centro de Medellín N°11.
- _____ (2005d) Periódico Centro Adentro. (Ed. N°1)Medellín: Gerencia del Centro.
- _____ (2006a). "El centro de Medellín, adelante y sin reversa". Plan del Centro de Medellín para 2006.
- _____ (2006b). "La entrega de Carabobo peatonal". Compromiso, 1-12.
- _____, Secretaría de Medio Ambiente, Parque Explora, Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt, Jardín Botánico de Medellín, Parques Nacionales Naturales de Colombia, Sociedad Antioqueña de Ornitología (SAO). (2014). Propuesta para la gestión integral de la Biodiversidad y los servicios ecosistémicos en Medellín - PGBSE. Recuperado el 1 de Julio de 2015 de [https://www.medellin.gov.co/MapGIS/BIO/Eventos/16/Libro%20BIODIVERSIDAD%2006-10-14%20\(1\).pdf](https://www.medellin.gov.co/MapGIS/BIO/Eventos/16/Libro%20BIODIVERSIDAD%2006-10-14%20(1).pdf)
- Ángel, J. F. y I. Sarmiento (2010). "Hechos transformantes de la movilidad. Valle de Aburrá 1995-2010". En: H. Arbaux, A. Echeverri y J. Giraldo (eds.) Medellín: medio ambiente, urbanismo y sociedad (181-204). Medellín, Colombia: Fondo Editorial Universidad EAFIT.
- Área Metropolitana, Universidad Pontificia Bolivariana. (2007). Estudio de la forma y el crecimiento urbano de la región metropolitana. Fase 1: Mapificación del crecimiento urbano del Valle de Aburrá. Medellín: Editorial Artes y Letras.
- Barros, C., C. Tamayo, D. Isaza, H. Granados, J. D. Tobón, L. E. Morales, P. Arango y R. Echavarría (2010). Plan de Desarrollo Comuna 14. Medellín, Colombia.
- Botero, F. (1996a). "Barrios populares en Medellín, 1890-1950". En J. O. Melo (ed.) Historia de Medellín (353-373). Bogotá, Colombia: Compañía Suramericana de Seguros.
- _____ (1996b). "La planeación del desarrollo urbano de Medellín, 1955-1994". En J. O. Melo (ed.) Historia de Medellín (521-529). Bogotá, Colombia: Compañía Suramericana de Seguros.
- _____ (1996c). Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses. Medellín, Colombia: Editorial Universidad de Antioquia.
- _____ (1998). Historia del transporte público de Medellín 1890 - 1990. Medellín, Colombia: Editorial Marín Vieco Ltda.
- Castro, L., & A. Echeverri (2011). "Bogotá and Medellín: Architecture and Politics". Architectural Design, 81(3), 96 -103.
- Centro de estudios urbanos y ambientales, urbam (2014). Re-habitar la montaña. Estrategias y procesos para un hábitat sostenible en las laderas de Medellín: propuesta técnico-económica para la implementación de un proyecto piloto en la Comuna 3 de Medellín. Medellín, Colombia: Universidad EAFIT.
- Coupé, F. (1996). "Migración y urbanización 1930-1980". En J. O. Melo (ed.) Historia de Medellín (563-570). Bogotá, Colombia: Compañía Suramericana de Seguros.
- De Lecea, I. (1999). "La ciudad de los peatones. La transformación de los ejes representativos de la ciudad". En Sector de Urbanismo, Dirección de servicios editoriales, Ayuntamiento de Barcelona (eds.). Urbanismo en Barcelona (98-107) Barcelona, España: Ajuntament de Barcelona.
- Departamento Administrativo de Planeación Municipal y Alcaldía de Medellín (2005). Anuario Estadístico 2005. Medellín, Colombia.
- Duperly, E. (2015). "Laureles, una historia circular". Vivir en el Poblado. Recuperado el 10 de julio de 2015 de <http://www.vivirenpoblado.com/periodico/vivir-en-medellin/comuna-11-laureles-estadio/12680-laureles-una-historia-circular>
- Empresa de Desarrollo Urbano, Agencia Francesa de Desarrollo, Alcaldía de Medellín, Universidad EAFIT (2013). Proyecto Urbano Integral -PUI- Zona Nororiental y Consolidación Habitacional en la quebrada Juan Bobo. Medellín, Colombia.
- Echeverri, A. y F. M. Orsini (2010). "Informalidad y urbanismo social en Medellín". En M. Hermelin, A. Echeverri y J. Giraldo (eds.) Medellín: medio ambiente, urbanismo y sociedad (130-152). Medellín, Colombia: Fondo Editorial Universidad EAFIT.
- Giraldo, J. (2010). "Cambios en la interpretación, el comportamiento y las políticas respecto a la violencia homicida en Medellín". En M. Hermelin, A. Echeverri y J. Giraldo (eds.). Medellín: medio ambiente, urbanismo y sociedad (294-318). Medellín, Colombia: Fondo Editorial Universidad EAFIT.
- Google Earth (2015). Recuperado de <https://www.google.com/earth/>
- Guzmán, C., T. Maya, S. Kadamani y C. Gil (2009). ¡La calle es nuestra, ...de todos!: Bogotá ciudad en movimiento. Bogotá, Colombia: Universidad de los Andes, Facultad de Arquitectura y Diseño, Ediciones Uniandes.
- Jacobs, J. (2013) Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid, España: Capitán Swing Libros.

Montaner, J., F. Álvarez y Z. Muxi (2005). Archivo crítico modelo Barcelona 1973-2004. Barcelona, España: Ajuntament de Barcelona Departamento de Composición Arquitectónica de la ETSAB-UPC.

Naranjo, G. y M. I. Villa (1997). Entre luces y sombras: Medellín espacio y políticas urbanas. Medellín, Colombia: Corporación Región.

Perfetti, V. (1996). "Tres proyectos para un deseo: la ilusión de una ciudad". En J. O. Melo (ed.) Historia de Medellín (86-104). Bogotá, Colombia: Compañía Suramericana de Seguros.

————— (2012) "La ciudad de 1913". Universo Centro. Recuperado de <http://www.universocentro.com/NUMERO32/Laciudadde1913.aspx>
Rails i ferradures (s.f.). Recuperado de http://railsiferradures.blogspot.com/2013_07_01_archive.html

Sanz, A. (1998) Calmar el tráfico. Madrid, España: Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones.

UN-Habitat (2012). Streets as Tools for Urban Transformation in Slums: A Street-Led Approach to Citywide Slum Upgrading. Nairobi, Kenia: United Nations Human Settlements Programme 2012.

————— (2013). Streets as public Spaces and Drivers of Urban Prosperity. Nairobi, Kenia: United Nations Human Settlements Programme 2013.

Archivos fotográficos
Archivo Centro Cultural Biblioteca Luis Echavarría Villegas Universidad EAFIT, Medellín, Colombia.

Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto, Medellín, Colombia.