



Alcaldía de Medellín

Departamento Administrativo de Planeación

Compromiso de toda la ciudadanía



LA REGIÓN Y LA METRÓPOLI.

3. LA REGIÓN Y LA METRÓPOLI

Según la definición de desarrollo sustentable planteada en el Informe Brundtland 1987, el crecimiento económico y el uso racional de los recursos naturales y el medio ambiente están vinculados.

Desde una perspectiva puramente ecológica, el desarrollo sustentable se percibe como la interrelación entre los sistemas económicos altamente dinámicos y los sistemas ecológicos menos cambiantes en la cual:

- ✓ La vida humana pueda continuar indefinidamente
- ✓ Los seres humanos como individuos, puedan desarrollarse
- ✓ Sobreviven las particularidades culturales de las sociedades, y
- ✓ Los efectos de las actividades humanas se mantengan dentro de unos límites que no permitan la destrucción de la diversidad, complejidad y funcionamiento de los sistemas ecológicos soportes de la vida (Constanza, R. 1991).

En síntesis, el desarrollo para ser sostenible debe ser concebido como un proceso multidimensional e intertemporal en el cual la tríada equidad, competitividad y sustentabilidad, se sustentan en principios éticos, culturales, socioeconómicos, ecológicos, institucionales, políticos y técnico-productivos.

Por lo tanto, es necesario el diseño de un proyecto regional en relación con el área metropolitana, que se caracterice por ser altamente participativo, consensuada e inteligente, dada su incidencia estratégica para el desarrollo sostenible, la competitividad y la calidad de vida de nuestra región y del país".¹

Es así entonces como el ² desarrollo regional como condición para el desarrollo local es la principal preocupación en el contexto de la revisión y ajuste del POT de Medellín; para lo cual define dos de sus cinco lineamientos de política para la revisión en torno al tema de la articulación regional:

El primero referido a la competitividad económica y la conformación de una plataforma territorial para el objetivo de la competitividad regional; y el segundo referido al tema de las relaciones de base natural y ruralidad, en el que Medellín reconoce que depende de un sistema territorial de mayor escala a la jurisdicción territorial, e incluso metropolitana para su funcionamiento urbano. Para la construcción de instrumentos de planificación y gestión concertada, se incorporan los principios de desarrollo sostenible y equilibrio territorial regional.

3.1 EL CONTEXTO NACIONAL Y LAS POLÍTICAS DE DESARROLLO REGIONAL COMO DETERMINANTE DE LA REVISIÓN Y AJUSTE DE LOS PLANES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

¹ "Texto incorporado como resultado del proceso de adopción en el Concejo"

² "Texto incorporado como resultado del proceso de adopción en el Concejo"

El Departamento Nacional de Planeación DNP, ha emprendido dos grandes iniciativas que condicionan y determinan las políticas regionales y los planes municipales, dentro del marco de la construcción de un proyecto conjunto de país. Estas son: **"VISIÓN COLOMBIA SEGUNDO CENTENARIO: 2019"** y **AGENDA INTERNA PARA LA PRODUCTIVIDAD Y LA COMPETITIVIDAD**

La visión Colombia 2019, propone consolidar una política que promueva la autonomía territorial, clarifique la distribución de competencias y asignación de recursos y reconozca la heterogeneidad regional en un marco de ordenamiento territorial flexible que trascienda los límites político-administrativos. Por su parte el ministerio de Medio Ambiente ha emprendido dos importantes procesos que fortalecen directamente el tema del Ordenamiento Territorial en el país: el estudio de la definición de formas alternativas y sostenibles de uso y ocupación de la tierra a nivel nacional y, el fortalecimiento de la dimensión poblacional en los planes de ordenamiento territorial.

La Agenda Interna se presenta como un acuerdo de voluntades y decisiones entre la Nación, las entidades territoriales, el sector privado, los actores políticos y la sociedad civil sobre el conjunto de acciones estratégicas que el país debe realizar en el corto, mediano y largo plazo, para mejorar la productividad y competitividad de las regiones y de su aparato productivo.

Se justifica la existencia de una Agenda Interna porque es necesario que el país se prepare para aprovechar al máximo los resultados de los diferentes tratados de integración que se han firmado o que se adelantan actualmente, y al mismo tiempo, para tener una base sobre las necesidades de reconversión que puedan requerir algunos sectores productivos para ser competitivos dentro de un nuevo marco comercial.

El proceso de construcción de la Agenda Interna tiene tres ejes temáticos: el sectorial, el regional y el transversal.

En el desarrollo del componente regional de la Agenda se trabaja en conjunto con el programa "Sociedad Civil y TLC" auspiciado por Confecámaras y The Trust for the Americas (OEA), apoyado por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. A través de éste, 27 Cámaras de Comercio de los municipios capitales contrataron un coordinador para el proyecto, quien tiene, entre otras funciones, la de articular el sector público y el sector privado en su departamento para la construcción de la Agenda Interna departamental o regional.

Para el caso de Antioquia, la Agenda Interna Regional se ha construido a través de un acuerdo de trabajo conjunto entre la Gobernación, la Alcaldía de Medellín, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, la Cámara de Comercio y demás actores de la Sociedad Civil, analizando los diferentes procesos de integración que adelanta actualmente Colombia, los beneficios y posibles riesgos que enfrentará el sector productivo colombiano, para "establecer e implementar una serie de medidas y proyectos que mejoren su competitividad en los mercados internacionales. Estas medidas, pueden ir desde la construcción y mejoramiento de la infraestructura física o la capacitación de la fuerza laboral, hasta la reorganización de las instituciones o la eliminación de un trámite.

Todos estos proyectos e iniciativas, que buscan eliminar los obstáculos que enfrenta el sector productivo durante su operación y crear condiciones favorables para su desempeño, conforman la agenda interna"³ que tiene como ámbitos temáticos los siguientes:

- Innovación y Desarrollo Tecnológico
- Formación del Talento Humano
- Infraestructura

3 Documento CONPES 3297 de 2004

- Medio Ambiente
- Desarrollo Institucional: Estructura administrativa, Gestión jurídica de la Nación, estrategia anti-trámites, Contratación pública, Regulación y control y Gobierno en línea.
- PYMES

Dentro del ámbito de infraestructura, Antioquia definió entre otros, los proyectos de infraestructura vial y de conectividad que se consideran necesarios para la competitividad de la región, son ellos:

Primera Parte: **Generalidades**
La Región y la Metrópoli

OBJETIVO	Acciones (Planes, programas, proyectos, medidas)	Justificación: ventajas y desventajas
Conexión via terrestre con un mercado de gran potencial como el mercado venezolano	Conectar la troncal del Nordeste para ir hacia los Santanderes y Venezuela (vía puente de Yondó), como eje fundamental de la transversal Venezuela - Pacífico Chocono	Comunicar al departamento de Antioquia, tramo alterno de la transversal central de Colombia que utiliza el nuevo puente de Yondo para acercar los Santanderes y Venezuela con Urabá y el Pacífico
	Construcción de la Carretera Panamericana	Lograr una adecuada conexión de todo el continente americano entre Sur América y Centro América por medio de la construcción de las obras en el Tapón del Darien
Consolidación del mercado interno mediante la reducción en los fletes y tiempos de entrega	Construcción doble calzada Marinilla-Puerto Salgar	Logra una mejor conectividad del Departamento de Antioquia con el centro y con la capital del país
Permitirá reducir los costos de transporte de los productos de la región hacia los puertos en el Atlántico para su posterior exportación hacia Centro América y los Estados Unidos.	Desarrollo del sistema troncal del Río Magdalena (recuperación de la navegabilidad y de la carretera Medellín - Puerto Berrío). Dentro de la potenciación del eje multimodal Medellín - Costa Atlántica (vías, ferrovías, hidrovías)	Tener un puerto competitivo, además de una infraestructura en movilidad, que haga parte de la integración de todos los puertos que se encuentran localizados en la cuenca del Río Magdalena y que sea de gran apoyo para el movimiento de carga de los productores de esta región del país. Ofrece facilidades de almacenamiento de carga contenerizada y a granel y facilita el intercambio de modos de transporte de fluvial a carretero y de fluvial a férreo
	Garantizar el acceso por carretera a Urabá, en materia de mejoramiento, continuidad y mantenimiento	Eje fundamental para conectar a Colombia con el Puerto de Urabá (Cali y el Eje Cafetero desde el Occidente pasando por Bolombolo y Bogotá y el centro-oriente, pasando por Medellín)
Subutilización de los terminales aéreos de la región y mayor integración económica con mercados del ámbito nacional e internacional	Internacionalización del Aeropuerto José María Córdoba e integración de la operación con el Aeropuerto Enrique Olaya Herrera	Permitiría darle un aprovechamiento más estratégico a una infraestructura que hoy se encuentra subutilizada y que puede ayudar a conectar a Medellín con el mundo de manera eficiente, dadas las características de ciudad mediterránea que presenta la ciudad
	Mejoramiento de la vía Pintada - Bolombolo - Santafé de Antioquia	Tramo es de vital importancia para la comunicación del Occidente de Colombia con Antioquia y un Puerto en Urabá, o con la posibilidad de continuar hacia Cartagena, por la marginal del Cauca, con el proyecto Santa Fé de Antioquia – Puerto Valdivia
Adaptación de las empresas de la región a las nuevas modalidades del comercio internacional (e-bussiness; B2B; B2P)	Plan masivo de telecomunicaciones: mayor velocidad, capacidad y cobertura	Es una infraestructura coherente con las nuevas vocaciones productivas impulsadas para la ciudad y permite conectarse más eficientemente al mundo a través de "puertos electrónicos"

3.2 ENTORNO REGIONAL

El Plan Estratégico de Antioquia (PLANEA) caracteriza la subregión del valle de Aburrá como una zona con desarrollo económico orientado hacia los servicios, la industria liviana, las telecomunicaciones y las actividades comerciales, ligando *la Región Metropolitana* a su entorno funcional; es decir, incluyendo los altiplanos Norte y Oriente cercano, y al valle del río Cauca (Occidente cercano).

La subregión del Occidente con 19 municipios tiene una población total de 228.200 habitantes⁴. En el área de influencia directa (Olaya, Sopetrán, Santa Fe de Antioquia y San Jerónimo) de la conexión vial –túnel de Occidente- se concentran 25.258 habitantes.

Hay que agregar que los municipios del Oriente, Norte y Occidente del departamento que hacen parte de la articulación funcional al área metropolitana no tienen las condiciones para enfrentar las relaciones que se generan en el sistema de la Gran Región Metropolitana y esto se evidencia en sus Planes de Ordenamiento Territorial⁵ en los que no se proyectan nuevos usos que va promoviendo la dinámica metropolitana, como el desplazamiento de la vivienda de los estratos medios y altos, la migración de la industria, y de otros equipamientos de grandes superficies como instituciones educativas, de salud, etc.

En el caso concreto de la Región de Occidente, la presión por el suelo para vivienda de interés social y estratos medios, como resultado de la escasez de suelo en el valle de Aburrá para atender a estas demandas, la proliferación de parcelaciones de recreo y de vivienda campestre en el suelo rural de los municipios del ámbito de influencia directa de la conexión vial y algunas solicitudes de suelo para actividades industriales y agroindustriales han tomado desprevenidos sus planes de ordenamiento y a sus secretarías de planeación.

El déficit de vivienda en el valle de Aburrá ha alcanzado las 110.000 unidades y sólo en Medellín, el déficit es de 51.000 viviendas aproximadamente al 2006. Esto sin tomar en cuenta las viviendas de estratos inferiores localizadas en zonas de alto riesgo no recuperable que en Medellín pasaron de 25.000 en el año de 1999 a 31.500 en el 2006. Tampoco hay mucho suelo de grandes superficies localizado dentro del valle, destinado a usos de industria y gran industria, o agroindustria, por lo que las industrias de Medellín han ido desplazándose a los municipios del norte del propio valle, al Oriente Antioqueño (valle de San Nicolás) y no tardan por sus condiciones topográficas, estratégicas y climatológicas, en desplazarse hacia el Occidente.

La creación de pactos y alianzas con las subregiones vecinas del departamento, en los que se combinan proyectos, recursos y voluntad política, puede contribuir a la solución de conflictos al asegurar el buen gobierno en un nivel superior y más amplio de espacio territorial. “No existe proyecto de desarrollo económico bien concebido que no busque la combinación espacial de aquellas entidades: lo macro es siempre provincial y regional. Allí se afianza la defensa nacional y el progreso local ante un mundo que cada vez se integra más.”⁶

Los proyectos conjuntos de desarrollo y planificación que integren áreas apartadas de la región y del país, tienen obligadamente que estar enmarcadas en el principio de EQUILIBRIO REGIONAL, partiendo de decisiones cuidadosas, justas y respetuosas de las autonomías territoriales y basadas en un equilibrado sistema de reparto de cargas y beneficios que propicie la cooperación y ayude a superar la marginalidad de extensos y ricos territorios regionales y nacionales.

⁴ Fuente: DANE. Dirección Técnica de Censos, Grupo de Proyecciones de población. Datos a 2005.

⁵ Se incluyen aquí los Planes básicos y los Esquemas de ordenamiento territorial para poblaciones menores de 100.000 y 30.000 habitantes como lo indica la Ley 388 de 1997.

⁶ FALS BORDA, Orlando. 1998.

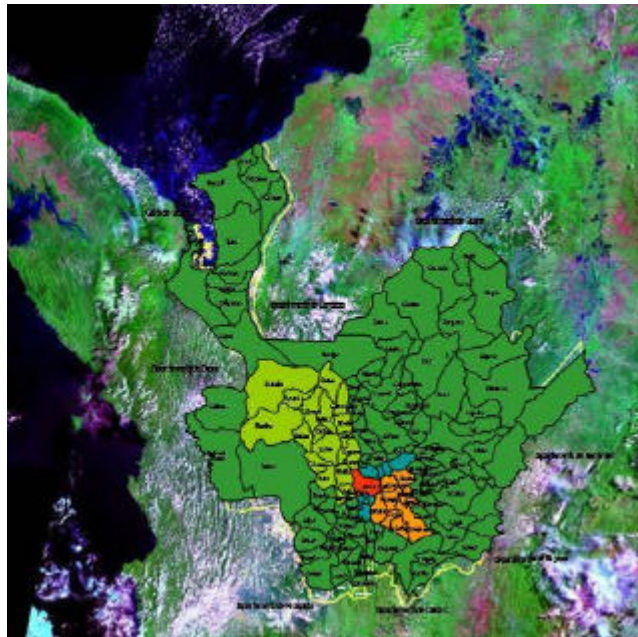
La visión regional y por tanto, urbano-rural de la sostenibilidad, hace indispensable respetar el principio del EQUILIBRIO REGIONAL, tanto dentro de las Regiones como entre ellas y el país, para evitar la injusta acumulación de recursos y aportes en determinadas secciones (como las urbanas y más prósperas) olvidando las necesidades de las demás.

Para el POT de Medellín (Acuerdo 62 de 1999), los fenómenos de carácter regional están representados en la nueva polaridad en sentido oriente-occidente (plano 1), que se está generando con la puesta en operación de la doble calzada a las palmas (posible Túnel de Oriente) y, el túnel de occidente; anexión funcional de los municipios del altiplano de Rionegro asociados a través de MASORA y los municipios del ámbito 1 de influencia de la conexión vial Aburrá - río Cauca (San Jerónimo, Sopetrán, Santa Fe de Antioquia y parte de Anzá), definidos por el Plan Director de Ordenamiento Territorial para la región del Occidente Antioqueño (2006), que han dinamizado los flujos y relaciones entre los tres valles (Cauca – Medellín – Río Negro), así como en la notable ausencia de las apuestas por el desarrollo a escala regional que atiendan el abandono progresivo del campo (suelo rural y subregiones vecinas) provocado por la falta de oportunidades locales.

Sin embargo, debe haber suficientes niveles de manejo del ordenamiento territorial para dar respuesta a los crecientes 'Hechos Regionales' que plantean dinámicas sociales y económicas diversas y cuyo máximo interés deberá estar en la clara interdependencia de Medellín y su área metropolitana de un contexto territorial (66 veces) mayor a su tamaño, que compromete y afecta social, económica y ambientalmente a grandes y distantes áreas del Departamento de Antioquia en la provisión de alimentos, servicios públicos como agua y energía, y todo tipo de productos básicos.

El desarrollo Regional y la autonomía territorial son las herramientas primordiales que brindan la Constitución Política de 1991 y la Ley 388 de 1997 para la construcción de un Estado nuevo sobre la base de la diversidad regional, histórica, cultural y ambiental. La diversidad en todas sus formas, tanto ambiental, como la diversidad de proyectos de desarrollo, sigue siendo el instrumento vital de la sostenibilidad.

Es así entonces como al momento de la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial entendemos que el modelo de desarrollo socioeconómico de la ciudad debe ser referente fundamental a la hora de pensar el ordenamiento del territorio; además de que en ese proceso de planear el desarrollo, Medellín trasciende sus límites municipales para planificarse desde la perspectiva regional, nacional e internacional. En términos generales, pasar del Ordenamiento a través de "eventos" y "productos" al ordenamiento mediante "PROCESOS" y "PACTOS", de la ZONIFICACIÓN DEL SUELO a la GESTIÓN TERRITORIAL INTEGRAL E INTEGRADA, integral en lo



Plano 1.
POLARIDAD REGIONAL ORIENTE – OCCIDENTE DE MEDELLÍN

sectorial e integrada en lo territorial. Para ello se trabajó conjuntamente con la Gobernación de Antioquia y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá en el proyecto "Lineamientos de Ordenación Territorial de Antioquia" – LOTA, que concluyó en su primera fase en la propuesta de una Estrategia Tripartita para la Gestión Territorial Integrada compuesta por:

- ✓ El marco general de políticas para el desarrollo regional;
- ✓ Lineamientos regionales para la ordenación territorial de Antioquia;
- ✓ Instrumentos
- ✓ Organización institucional
- ✓ Información y conocimiento
- ✓ Participación para la corresponsabilidad

Estrategia Tripartita para la Gestión Territorial Integrada



✓ **MARCO GENERAL DE POLÍTICAS PARA EL DESARROLLO REGIONAL**

Corresponde al marco conceptual y teórico, así como al conjunto de criterios, principios y objetivos que constituyen la base de orientación de la gestión territorial en relación con los objetivos de Desarrollo.

Como su nombre lo indica, se refiere al desarrollo regional de Antioquia, es decir, a la articulación de los procesos y dinámicas que desde los diversos ámbitos geográficos internos (subregiones, Área Metropolitana, Medellín, municipios) y externos (macroregión, país, mundo) determinan el desarrollo de Antioquia.

✓ **LINEAMIENTOS REGIONALES PARA LA ORDENACIÓN REGIONAL DE ANTIOQUIA**

Corresponde a la vez al principal resultado directo y al principal punto de partida para la gestión territorial.

Comprende la concreción de la propuesta de especialización en el territorio de Antioquia de las Políticas de Desarrollo a través de los demás componentes, y como tal, punto de partida y orientación para las intervenciones que se adelanten en cada una de las subregiones del Departamento, en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y en el Municipio de Medellín en materia de planificación y ordenamiento Territorial.

Los lineamientos deben constituir igualmente la base para la definición y concertación de las relaciones con los departamentos y regiones vecinas.

✓ INSTRUMENTOS

Si bien en términos generales los cuatro componentes operativos de la estrategia constituyen Instrumentos de gestión, este componente corresponde en forma específica al conjunto de instrumentos de diversa índole de los cuales debe disponer la Comisión Tripartita para darle factibilidad a los diversos componentes y propuestas así como a la estrategia en su conjunto.

El desarrollo de este componente implica por una parte la identificación y evaluación de los diversos instrumentos ya existentes, como el diseño de nuevos y novedosos instrumentos de gestión, acordes con la complejidad de los procesos y la diversidad de los actores y tiempos involucrados.

✓ ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL

Corresponde a la estructura institucional requerida para que la Comisión Tripartita pueda desarrollar, administrar y articular los diversos componentes y garantizar la operatividad del proceso de ordenamiento y gestión territorial.

✓ INFORMACIÓN Y CONOCIMIENTO

Corresponde a la estrategia específica requerida para garantizar la disponibilidad, utilización, divulgación y administración de la información básica, la recopilación y utilización del conocimiento disponible y la generación de nuevo conocimiento en torno a y para el ordenamiento, de manera que se constituya en base real de toma de decisiones y articulación de proyectos pro igualmente en un producto social en si mismo.

Corresponde igualmente, a las estrategias que deberá diseñar y desarrollar la Comisión Tripartita, a partir de la declaratoria de trabajo conjunto entre el Departamento de Antioquia, el Municipio de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá con la finalidad de coordinar voluntaria y solidariamente acciones entre las diferentes instancias administrativas y políticas, para desarrollar los ámbitos y mecanismos de trabajo conjunto y así lograr importantes avances en el desarrollo humano integral, la equidad territorial y social, y la competitividad de la región, para que el proceso de definición de políticas, y de propuestas de lineamientos se constituya en procesos de comunicación, capacitación, educación y cultura institucional y ciudadana, como requisito para la participación legítima y única garantía real de continuidad de los esfuerzos y de validez social de los resultados.

Junto con los Pactos sociales, la Información y el Conocimiento constituyen eje central de la estrategia y garantía real de apropiación y continuidad.

✓ PARTICIPACIÓN PARA LA CORRESPONSABILIDAD

Corresponde a la estrategia específica requerida para promover la participación efectiva y comprometida de las diversas instituciones, entidades, gremios, grupos y sociedad civil que tienen intereses, competencias y funciones legítimas en materia de ordenamiento; así como para propiciar la suscripción de los Pactos requeridos para garantizar la corresponsabilidad de estos actores en los procesos.

Se busca que la "participación ciudadana" se cualifique como proceso democrático, indicador de libertad individual y de cultura ciudadana a través del ejercicio del derecho de participar, pero también del deber de asumir responsabilidades.

3.3 CONTEXTO METROPOLITANO

"La solución a los problemas de las ciudades contemporáneas obliga a replantear la teoría urbanística convencional. La cultura y las prácticas urbanísticas actuales son incapaces de entender y de actuar sobre las realidades territoriales emergentes desde hace décadas y consolidadas a principios de este nuevo siglo.

Los hechos demuestran que la ciudad se ha desbordado por encima de los propios territorios, incluyendo asentamientos rurales y ciudades vecinas.

Ciudades, conurbaciones, áreas metropolitanas, megalópolis, metápolis, corredores urbanos, nebulosas difusas, son fases sucesivas de un proceso de urbanización no asumido del todo, ni política, ni culturalmente, que se generaliza a escala mundial y del cual no se conoce el final todavía"⁷.

El problema esencial del ordenamiento territorial metropolitano, no es sólo el tamaño de las aglomeraciones urbanas, sino la adecuación de las densidades según diferentes ámbitos; la previsión de las redes viales homogéneas, reticulares y progresivas, articuladas según las diferentes escalas; la constitución de redes de ferrocarriles y de transporte público vinculadas a operaciones de desarrollo urbano, coherentes simultáneamente a escala local y metropolitana; el uso racional de los recursos disponibles que garantice una adecuada prestación de servicios públicos domiciliarios y; sobretodo, la preservación de las áreas de mayor valor ambiental como esencialmente no urbanizables (Áreas de Protección) con carácter permanente, promoviendo la valoración activa y articulada en un sistema continuo, definido previamente a la ocupación urbana del suelo.

Lo que propone la planificación territorial es mantener activo el optimismo acerca de que el futuro puede inventarse, o al menos de que los futuros no deseados pueden evitarse. Este optimismo debe estar basado tanto en un conocimiento minucioso de las condiciones presentes, como en la inercia de las tendencias fuertes del pasado y, sobretodo, en la definición previa y precisa, al servicio de los ciudadanos, de los objetivos políticos y las voluntades sociales.

Trabajar conjuntamente sobre los objetivos, la metodología y los instrumentos concretos de planificación metropolitana, con los demás municipios del valle de Aburrá, es el primer paso para la construcción de una renovada comprensión de los fenómenos urbanos y para estimular la participación activa de cada una de las administraciones municipales en los procesos de planeación y desarrollo del Área Metropolitana, de la cual Medellín hace parte.

⁷ Una Visión Metropolitana de Barcelona. Plan Territorial de Barcelona. 1998.

Otro de los principales puntos de interés y preocupación, que debe ponerse de manifiesto en los procesos de planificación conjunta de Región Metropolitana', es el objetivo de construir una Región con equilibrio territorial y ambiental. No sólo entendido como el equilibrio que reconoce la protección de la base natural y de los recursos disponibles en el territorio como elementales para la sostenibilidad urbana (agua, alimentos, materias primas, insumos industriales, energía, etc.). Sino además como una relación simbiótica e innegable entre Lo Urbano y Lo Rural como parte de un mismo sistema. Y el equilibrio regional en términos de equidad en las oportunidades de desarrollo.

El sistema urbano-rural exige una ocupación racional del suelo que incluya las condiciones geográficas (pendientes, fuentes de agua), sociales y culturales (densidades, actividades productivas), como premisas en el diseño de las estrategias y dinámicas territoriales. Un equilibrio basado en la ética ambiental como la renovada valoración y el respeto por las áreas rurales y por sus funciones, por la biodiversidad y por la diversidad de formas de vida; exige una conciencia plena de los efectos territoriales (metropolitanos y regionales) de las decisiones urbanas; y por tanto del impacto ambiental de la resolución de las necesidades urbanas como una visión sostenible del desarrollo regional.

Un sistema urbano regional que guarde estrecha relación con la estructura productiva y que en lo posible, disminuya la migración del resto del departamento de Antioquia hacia el valle de Aburrá con estrategias que promuevan la reubicación de actividades y de población en las subregiones vecinas, equilibrando las oportunidades de desarrollo (Recuérdese que el valle de Aburrá tiene una extensión de 1.152 Km², de los cuales 340 Km² corresponden al área urbana y 812 Km² al área rural).

El Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Medellín (1999) pone de manifiesto cómo un sinnúmero de fenómenos propios de nuestra cotidianidad tiene comprensión solamente en el contexto metropolitano o regional y, consecuentemente, la mejor posibilidad de actuar para regularlos y potenciarlos, está en el manejo concertado y coordinado que de ellos se haga con los diferentes territorios municipales comprometidos.

"Fenómenos metropolitanos cuyo manejo tradicionalmente ha estado a cargo del Estado, como el transporte masivo, el ferrocarril, el río y sus programas de descontaminación y aprovechamiento, la disposición de desechos sólidos, los servicios públicos, el control ambiental, las infraestructuras y equipamientos de escala metropolitana; y prácticamente toda S las actividades privadas con asiento en el territorio como el transporte, la vivienda, la urbanización de actividades económicas, en especial la localización de cadenas de producción, las relaciones sociales y culturales, todo ello se da, sin excepción dentro de un contexto que poco o nada responde a las delimitaciones territoriales que demarcan los municipios del Valle de Aburrá."⁸

La visión metropolitana del ordenamiento territorial plantea dos niveles de planeación:

El primero se refiere a las relaciones subregionales, de lo que se ha definido como la Gran Región Metropolitana. El eje central es la articulación funcional (no administrativa) de los municipios más activos de las subregiones vecinas al área metropolitana del Valle de Aburrá. Y plantea una nueva polaridad muy dinámica por el aumento progresivo de las relaciones con el altiplano de Oriente y el valle del río Cauca (Occidente cercano).

⁸ (CONSEJO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN, 1999. Plan de Ordenamiento Territorial – Municipio de Medellín (2000–2009). Concepto sobre el Proyecto. Medellín, octubre de 1999)

La segunda relación está determinada por el valle de Aburrá como sistema natural y como unidad funcional urbano-rural, además está regida por el Área Metropolitana del Valle de Aburra como entidad administrativa. Se ocupa de la polaridad Norte – Sur.

3.3.1 POLARIDAD ORIENTE – OCCIDENTE

Todo el sistema estructurante de Antioquia, tanto natural como socio-económico, llega a su máximo nivel de complejidad en la denominada Gran Región Metropolitana, donde el valle de Aburrá con el río Medellín-Porce- como eje natural, presenta una urbanización continua por casi 60 km, con Medellín como centro de ella, [Calle, C. J. y otros. 1998], que identifican la Gran Región Metropolitana como la que comprende la formación urbana del valle de Aburrá, el altiplano de Oriente y la subregión occidental y la inserta en el Departamento y el país.

La Gran Región Metropolitana, está delimitada al norte por una línea que de Santa Fe de Antioquia llega a las inmediaciones de Porce; por el oriente por una perpendicular a la anterior que pasa por El Santuario; por el occidente por el río Cauca y por el sur por la base perpendicular que partiendo de Bolombolo intercepta el límite oriental.

Dentro de ella ocurren tres fenómenos diferentes entre sí: la formación urbana del Valle de Aburra, el altiplano del oriente y la subregión occidental, fenómenos que no obstante están influenciados unos por otros.

El altiplano del oriente que tiene como su centro la ciudad de Rionegro y como eje natural el río Rionegro-Nare, elemento clave en la producción hidroeléctrica nacional, y la vía Medellín-Bogotá como eje estructurante cultural; esta región, con cultura propia sirvió durante muchos años como despensa de Medellín y hoy presenta un acelerado proceso de transformación de la producción agrícola hacia la urbanización de lo rural (rurbanización) con profundas consecuencias para la Gran Región Metropolitana.

La subregión occidental, con declive continuo hacia el río Cauca, asienta una región cuya producción agrícola es básica para el abastecimiento del área urbana, región ésta enmarcada por tres vías nacionales: la Troncal del Cauca, la vía Bogotá-Urabá y la vía Medellín-Quibdó, parte esta última de la transversal Venezuela-Pacífico y todas ellas en conjunto formando parte de la red vial primaria nacional (calle, C.J. y otros, 1992).

La subregión del Altiplano Norte, por la provisión de bienes y servicios ambientales. En especial agua (páramo de Belmira) y alimentos.

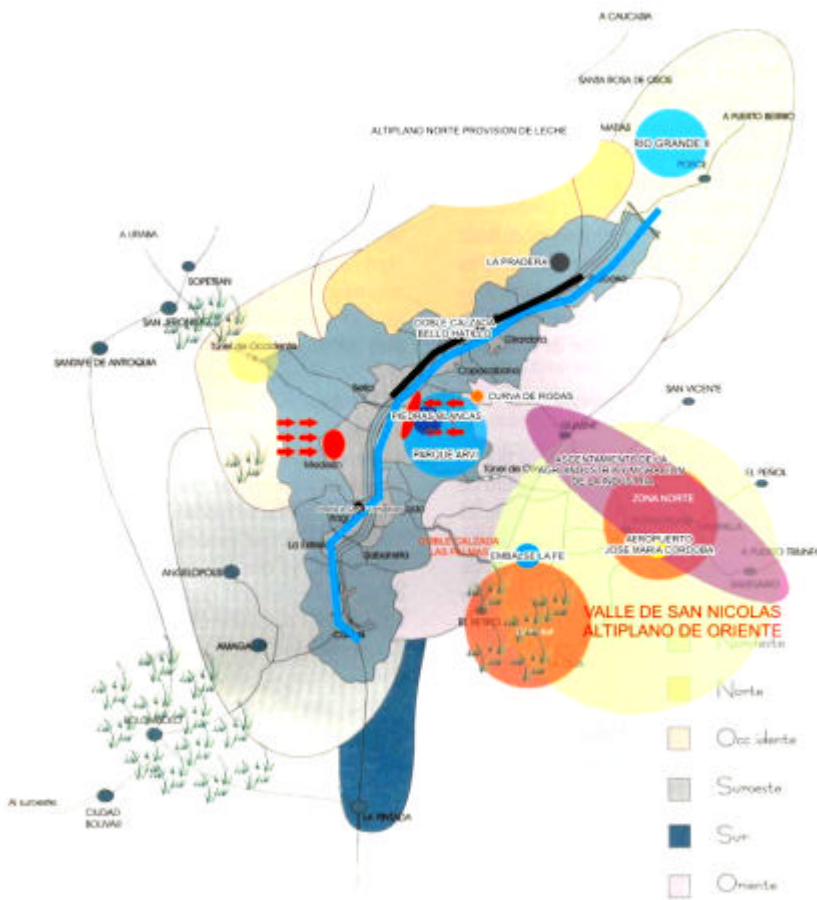
Algunas relaciones de interdependencia se pueden ilustrar como conflictos, a partir de la prestación recíproca de bienes y servicios: (Directrices para la Gestión ambiental urbano- rural – CORANTIOQUIA)

- ✓ Los municipios del valle de Aburrá, reciben el suministro de agua potable y generaran la energía gracias al valle de San Nicolás (Embalse de La Fe) y del altiplano Norte Antioqueño (Embalse de Río Grande II) alimentado por las cuencas de los Ríos Grande y Chico que nacen en el Páramo de Belmira). Ambos Ecosistemas Estratégicos localizados fuera de los límites político-administrativos del AMVA.
- ✓ Una porción importante de la provisión de alimentos para el valle de Aburrá proviene de los agrosistemas de las zonas rurales del oriente, suroeste y occidente cercano; la leche la provee el altiplano norte.

Primera Parte: **Generalidades**
La Región y la Metrópoli

- ✓ Las subregiones de suroeste, nordeste, y occidente aportan espacios para la recreación y el esparcimiento a toda la población del Área Metropolitana.
- ✓ Medellín y el AMVA prestan el servicios de sus dos aeropuertos, dos terminales de transporte, central de abastos, y toda clase de equipamiento y servicios a la población de buena parte del departamento.
- ✓ El Río Aburrá transporta y diluye los desechos líquidos y sólidos de 3.000.000 de habitantes, contaminando toda la Cuenca Aburrá- Porce-Nechí, y finalmente el Río Cauca.

Primera Parte: **Generalidades**
La Región y la Metrópoli



MAPA SÍNTESIS DE LA DEPENDENCIA DE MEDELLÍN Y SU ÁREA METROPOLITANA DE LAS SUBREGIONES VECINAS

Fuente: Elaboración propia sobre la base del documento: Orientaciones metropolitanas de Ordenamiento Territorial – AMVA

ALTIPLANO ORIENTE: Asentamiento de la agroindustria, migración de la industria, producción de alimentos, fincas de recreo, producción de agua (Embalse de la Fe), localización de aeropuerto; flujo continuo entre los dos valles.

OCCIDENTE CERCANO: Producción de alimentos, en particular frutas; fincas de recreo, nuevos flujos y dependencias a partir de la apertura del Túnel de Occidente. Turismo metropolitano y a partir de la puesta en funcionamiento de la conexión vial, se espera que aumente la presión sobre el suelo para vivienda de interés social, debido al déficit de 48.000 viviendas en Medellín y 110.000 en el AMVA.



? PLANO ÁREA METROPOLITANA Y SU RELACIÓN CON LAS SUBREGIONES.

Fuente: Orientaciones metropolitanas de ordenamiento territorial - AMVA

3.3.2 POLARIDAD NORTE – SUR

Desde 1991, cuando quedó incorporado en el Título XI de la Carta Constitucional, el Ordenamiento Territorial se ha considerado como uno de los problemas nacionales fundamentales que merece tratamiento prioritario.

En efecto, trata del manejo político-administrativo de los conjuntos humanos que ocupan espacios geográficos concretos, donde las comunidades ejercen funciones sociales ligadas a la economía, la cultura y el medio ambiente. En Colombia estos espacios sociogeográficos se definen como veredas o caseríos, corregimientos, municipios, áreas metropolitanas, distritos y departamentos, para conformar el ámbito unitario de la nación. De estos espacios, la Constitución de 1991 consagró como "entidades territoriales" a los municipios, los departamentos y los distritos, y añadió las provincias, las regiones y las entidades indígenas (ETIS). Abrió igualmente la puerta a una figura cercana: la comunidad ribereña afrocolombiana, y permitió impulsar las asociaciones de municipios y las ÁREAS METROPOLITANAS. (FALS BORDA, O. 1998)

Las ÁREAS METROPOLITANAS son entidades administrativas formuladas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo o metrópoli, vinculados entre sí por estrechas relaciones de orden físico, económico y social, que para la programación y coordinación de su desarrollo y para la racional prestación de sus servicios públicos requiere una administración coordinada. (Ley 128 de 1994, por la cual se expide la Ley Orgánica de las Áreas Metropolitanas)

Son funciones del área metropolitana, entre otras:

- ✓ Programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio colocado bajo su jurisdicción.
- ✓ Racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de los municipios que la integran. Y si es el caso, prestar en común alguno de ellos.
- ✓ Ejecutar obras de interés metropolitano.

En el marco de la comisión tripartita, creada al inicio de los gobiernos actuales (2004-2007), y el Taller de Ordenamiento Territorial Metropolitano, desde el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA), se trabaja conjuntamente con el Municipio de Medellín y la Gobernación de Antioquia en integrar un conjunto de procesos de planeación territorial, en el que diferentes entidades trabajamos en la construcción de un ordenamiento territorial común. Dentro de este orden de ideas, Medellín ha definido las grandes apuestas de la propuesta de revisión y ajuste de su Plan de Ordenamiento Territorial, así:

- ✓ Articularse a nivel metropolitano y regional con los lineamientos del ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ y con el Departamento de Antioquia dentro del marco de la comisión tripartita. (Municipio de Medellín – Departamento de Antioquia – AMVA)
- ✓ Consolidar un sistema equitativo de reparto de cargas y beneficios que dé cuenta de la función pública del urbanismo y de la función social y ecológica de la propiedad. Que además construya una ciudad metropolitana incluyente, integrada y equilibrada espacial y socialmente.

Además en el marco de la propuesta del Ministerio del Medio Ambiente y de las Conferencias internacionales del Sistema de Naciones Unidas, y fundamentalmente a partir de la Conferencia

Internacional de Población y Desarrollo (Cairo, 1994) se adopta, como principio fundamental del desarrollo humano sostenible, la población como el centro de las preocupaciones del desarrollo.

La población humana y el territorio están estrechamente vinculados y no puede entenderse un concepto sin el otro: por ejemplo, la equidad en la distribución del suelo, bienes y servicios territoriales conduce a la disminución de la pobreza; y de este mismo modo las diferentes acciones sobre el territorio tienen implicaciones significativas en el bienestar humano; o los comportamientos humanos y las necesidades básicas de la población impactan ampliamente la base natural.

Partiendo del hecho que la información demográfica tiene que superar el establecimiento y comparación de los datos, hasta establecer los factores generadores de tensión y los liberadores de estas tensiones, y teniendo en cuenta la complejidad de las relaciones medio – ambiente territorio, el Ministerio diseñó la metodología BIT para incorporar las variables poblacionales y su relación con el medio ambiente dentro de los procesos de planificación nacional, regional y local.

Recientemente el Ministerio complementó dicha metodología incluyendo además de las tensiones población – medio ambiente, las relaciones de la población con la sociedad y la economía, metodología BIT-PASE.

Actualmente se capacita en todo el país a los funcionarios de planeación y entidades implicadas en los procesos de ordenamiento y planificación en el uso de estas metodologías, por haber quedado claro que la variable poblacional fue uno de los componentes más ausentes de la primera generación de POT en el país, a pesar de su relevancia obvia.

“Para sustentar las decisiones y actuaciones de Ordenamiento del Territorio y del desarrollo local y regional, es fundamental contar con las herramientas para consolidar un conocimiento detallado del comportamiento de las variables poblacionales en el municipio.

Con el fin de verificar la pertinencia de algunas decisiones del Plan que dependen de las expectativas poblacionales, se debe llevar a cabo un balance completo del tamaño de la población y sus tasas de crecimiento, las estructuras de población según sexo y grupo de edades, y las tasas de migración y las dinámicas del desplazamiento forzado.

Así mismo, es vital contar con los criterios que permitan dimensionar los requerimientos en términos de generación de suelo, provisión de servicios públicos, construcción de infraestructura y equipamientos, de acuerdo con las necesidades reales de la población así como planear para las demandas futuras.”⁹

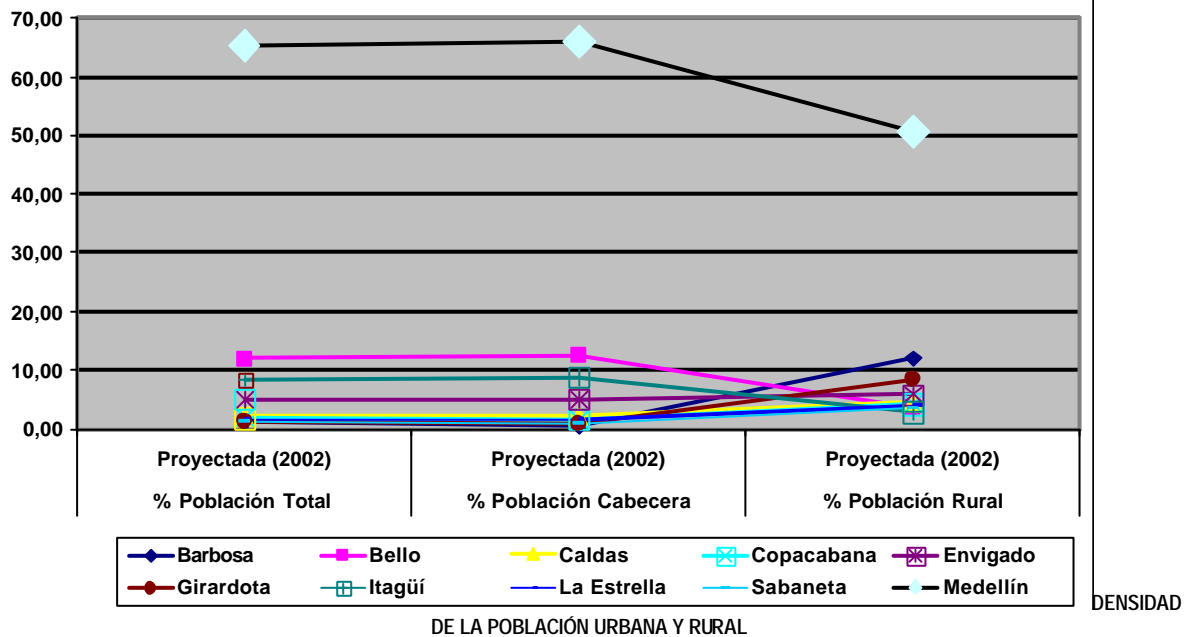
Para ello, la tabla que a continuación se presenta, hace referencia a toda la dinámica demográfica que se presenta en los municipios del valle de Aburrá, en comparación con la información del municipio núcleo, Medellín.

POBLACIÓN TOTAL DEL VALLE DE ABURRÁ

⁹ JORNADAS DE DESARROLLO TERRITORIAL. Pactos para el ORDEN, UNA OPORTUNIDAD PARA SU CIUDAD. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Dirección de Desarrollo Territorial.

Municipios y Subregiones	AÑO 1993	2000	2002	% PTP 1
Barbosa	34.985	37.251	38.014	1,22
Bello	293.841	350.416	369.844	11,9
Caldas	56.488	65.955	69.191	2,23
Copacabana	49.649	53.852	55.233	1,78
Envigado	123.943	150.945	160.287	5,16
Girardota	31.168	36.099	37.789	1,22
Itagüí	193.381	243.069	260.406	8,38
La Estrella	41.592	49.902	52.765	1,7
Medellín	1.834.881	1.980.917	2.026.789	65,2
Sabaneta	29.870	35.938	38.022	1,22
Total del Valle de Aburrá	2.689.798	3.004.344	3.108.340	100

POBLACIÓN URBANO Y RURAL DEL VALLE DE ABURRÁ



Esta dinámica demográfica permitió consolidar las bases para adelantar la aplicación de la metodología BIT-PASE, ante la necesidad de incorporar de una manera explícita y adecuada las situaciones y variables poblacionales en los ejercicios de ordenamiento territorial, de tal manera que se de sustento a las decisiones y actuaciones de ordenamiento del territorio, y de desarrollo local y regional.

3.3.3. LAS DIRECTRICES METROPOLITANAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

El área metropolitana del valle de Aburrá, conformó un Taller de Ordenamiento Territorial Metropolitano con el fin de formular las directrices que enmarcarán un modelo concertado y conjunto de ordenamiento territorial entre los municipios del valle. El modelo será quien direcciona en términos territoriales el desarrollo del valle de Aburrá como unidad de planificación.

El taller de Ordenamiento territorial metropolitano ha realizado un diagnóstico que constituye la evaluación del componente de articulación metropolitana de los POT, y es el resultado de las reflexiones y consideraciones hechas sobre asuntos como:

- ✓ Qué sucede en los puntos de contacto: el tema de los BORDES y de las FRONTERAS entre los municipios (manejo diferente entre municipios conurbados al Sur pensando en las transiciones y en los diferentes manejos de la distribución de las densidades que surgen de los POT, y otra situación con los municipios del Norte donde hay tierras disponibles y a partir de Bello no existe conurbación)?
- ✓ Qué sucede en el perímetro/borde de LADERA: ¿Cómo es la estructura de los municipios en las áreas de ladera, ¿cómo construir un borde de ladera con características comunes?
- ✓ Qué pasa con la LLANURA DEL RÍO ABURRÁ: qué proponen los municipios para la llanura aluvial; diferenciar la tendencia de los municipios del Norte, de Medellín y de los municipios del sur (casi siempre tenemos REDESARROLLO, DESARROLLO E INDUSTRIA: ¿Qué implica esto frente a un proyecto común a todos que es el de ordenamiento y manejo de la Cuenca del Río Aburrá?).
- ✓ Pensar en la suma de las áreas de expansión y las posibles densidades que estas puedan soportar para establecer la reserva futura de tierras al año 2020 para todos los usos.
- ✓ Con los grandes proyectos de movilidad que hay en curso, particularmente los túneles de Oriente y Occidente, el fenómeno de metropolización trascenderá el Valle de Aburrá – de hecho ya ha sucedido con el aeropuerto José María Córdoba y con la prestación de servicios públicos - ¿Cómo enfrentar esta realidad? ¿Cabría la posibilidad de expandir el AMVA?
- ✓ Identificación de los tipos de entornos urbanos (entornos con diferentes potenciales clasificados según los siguientes criterios: homogeneidad geográfica; proximidad a corredores de movilidad, densidades urbanas, características morfológicas, sentido social de pertenencia).
- ✓ Proyección de distribución de usos del suelo (variables: áreas requeridas, usos con mayor proyección, definición de vocaciones a partir de los hechos físicos y de la prospectiva económica a gran escala).
- ✓ Localización de fincas o áreas agrícolas productivas; dónde existen; qué se produce; cómo proteger áreas productivas dentro del Valle.
- ✓ Manejo de los equipamientos que garanticen la accesibilidad al territorio e integración con el departamento, la región y el país y el mundo (Carreteras nacionales, tren de cercanías, aeropuertos).
- ✓ Paisaje metropolitano: construcción de una imagen para el área metropolitana que haga referencia no solo a lo natural sino también a lo construido, a sus redes de articulación, entre otros aspectos.

3.3.4 DIAGNÓSTICO TERRITORIAL METROPOLITANO

A través de la definición de unos criterios de calidad espacial (integración, equidad social, sostenibilidad y sustentabilidad, diversidad, eficiencia y accesibilidad) se ha construido un diagnóstico propositivo, planteado como una mirada crítica a la situación existente a partir de la primera generación de POT en el Valle de Aburrá.

La región se entiende como una unidad completa en la que se integran y ponen en relación la realidad actual de los municipios y las visiones futuras de ocupación y desarrollo que cada uno ha prefigurado desde su Plan de Ordenamiento Territorial.

Estos elementos de análisis, que evidencian tanto la ausencia como la necesidad de un modelo de ordenamiento territorial metropolitano, se han construido a través del siguiente proceso de formulación de un diagnóstico conclusivo:

- ✓ Consolidación de la información básica metropolitana (elaboración de los planos de primera generación): valoración de pendientes, Clasificación del suelo, Clasificación del suelo más pendientes (plano conclusivo), Tratamientos urbanísticos, Usos, y Proyectos metropolitanos. (Ver 6 planos al final de este capítulo)
- ✓ Consolidación de la información básica metropolitana (elaboración de los planos de segunda generación); Suelos de protección, Densidades resultantes de la aplicación de tratamientos urbanísticos y/o normas de edificabilidad, Prestación de servicios públicos de acueducto y alcantarillado de EEPPM.
- ✓ La tenencia de la tierra en las zonas de expansión, en las zonas de protección, en las zonas de influencia de grandes proyectos metropolitanos y en las zonas de parques metropolitanos; Áreas potencialmente urbanizables (Planos aun en elaboración en el Área Metropolitana del Valle de Aburra).
- ✓ Interpretación del diagnóstico como base para la formulación del modelo: Clasificación del suelo, análisis general sobre suelos de protección ambiental, consecuencias y potencialidades respecto a la definición de tratamientos, densidades resultantes y obligaciones urbanísticas en los POT vigentes; localización de amenazas, etc.
- ✓ Fundamentos del modelo de ordenamiento territorial metropolitano.

El resultado esperado de este proceso es la construcción de un plano síntesis y de los lineamientos para el ordenamiento físico espacial del Valle de Aburra.

Algunas de las consecuencias más evidentes del ordenamiento territorial actual para el futuro del Valle de Aburrá, son:

3.3.4.1. CLASIFICACIÓN DEL SUELO

- ✓ Intensificación del desarrollo de vivienda sobre las laderas en condiciones cada vez más precarias de sostenibilidad ambiental, accesibilidad a la ciudad, adecuada movilidad y pobre desarrollo integral. (Medellín y Bello).

CUADRO DE ÁREA (Ha)

Municipio	Urbano	Expansión	Suburbano
Barbosa	20.538	208	396

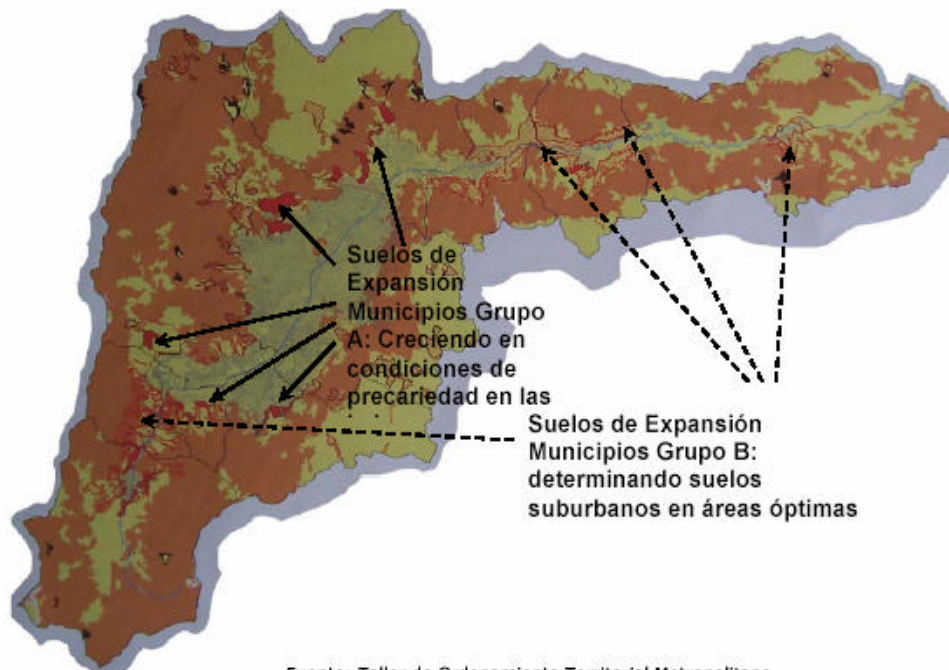
Girardota	8.207	315	1.000
Copacabana	6.926	495	1.157
Bello	14.238	1.981	190
Medellín	38.034	10.524	1.822
Itagui	1.930	1.159	60
La Estrella	3.488	358	1.011
Sabaneta	1.661	367	129
Envigado	7.859	1.212	40
Caldas	13.323	200	393
Total del Valle de Aburrá	116.204	16.819	6.198
Fuente: Taller de Ordenamiento Territorial Metropolitano			

- ✓ Creciente presión de desarrollo de VIS en territorios con menor capacidad para absorberlos adecuadamente, mas alejados de los sistemas urbanos de equipamientos, espacio público, y transporte, como: San Antonio de Prado, Caldas, Occidente de Bello, Pajarito, etc.
- ✓ Fomento de la inadecuada edificación para estratos medios y altos en áreas explotadas como de vivienda suburbana, comprometiendo la sostenibilidad de la región metropolitana.
- ✓ Agudización de la segregación social, económica y espacial del Valle de Aburrá.
- ✓ Permanencia de las condiciones de inequidad, mediante las cuales Medellín y Bello continúan con la obligación de absorber la expansión de la población de bajos ingresos, a pesar de disponer de menos suelos con calida d.
- ✓ Escasa oferta específica para los estratos medios.
- ✓ Incipiente promoción de una renovación urbana de calidad en la región. Pese a que en el Valle de Aburrá, están dadas las oportunidades, las condiciones, los mecanismos, el mercado, los instrumentos y la conciencia para desarrollos de este tipo, las bases institucionales siguen siendo precarias así como la aplicación de los instrumentos de gestión que ofrece la legislación colombiana.
- ✓ Vacíos para abordar el redesarrollo de áreas céntricas y el corredor del Río Aburra: Recomposición de usos del suelo, localización de áreas productivas, desplazamiento forzoso de habitantes.
- ✓ Las 1500 ha de suelo de expansión del Valle de Aburrá-responden a la sumatoria de los diferentes POT y no a una política común ni a un estudio riguroso y concertado de los requerimientos específicos de la región.
- ✓ Una proporción cercana al 40 % de los suelos de expansión se localiza en áreas de desarrollo bastante restringido (pendientes mayores a los 45 grados).
- ✓ Las áreas más próximas a núcleos urbanos y los sistemas de transporte masivo han sido destinadas en muchos casos a la suburbanización con baja densidad.
- ✓ Para abordar el posible redesarrollo de áreas céntricas y el corredor del Río Aburrá, existen vacíos de urgente aclaración, para estructurar condiciones claras que definan cómo se recomponen los usos del suelo, dónde se ubican las nuevas áreas productivas, cómo se logra la convivencia de muchas de ellas con los nuevos usos propuestos sobre sus

actuales localizaciones, cómo se diversifican las áreas de redesarrollo y muy fundamentalmente cómo estos procesos de redesarrollo y renovación urbana evitan o por lo menos resuelven adecuadamente los desplazamientos forzosos de habitantes.

En el siguiente mapa se evidencia la descoordinación metropolitana en lo relativo a los Suelos de Expansión definidos en los planes de ordenamiento territorial municipales. Como se ha descrito antes, estos suelos poseen características y calidades muy diferentes para la urbanización.

Este mapa permite establecer que una porción cercana al 40% de los suelos de expansión actuales, se localiza en áreas de desarrollo bastante restringido por contar en principio con más de 45 grados de pendiente, mientras que áreas mucho más aptas y que permitirían un desarrollo más ordenado y racional utilizando los territorios más próximos a los núcleos urbanos actuales y a los sistemas de transporte masivo, han sido destinadas en muchos casos, a la suburbanización con bajas densidades:



Fuente: Taller de Ordenamiento Territorial Metropolitano

Mapa síntesis – Conflictos referidos a la clasificación del suelo - AMVA

Con los avances del taller de ordenamiento territorial metropolitano, aun no es posible establecer si estas 1.500 ha destinadas a la expansión son o no suficientes para las demandas de suelo del Valle de Aburrá, o bajo qué escenarios estas se consumirían más o menos rápidamente. Como es natural, la definición de este asunto, es un paso prioritario para proceder a revisar este componente y a reformular el Modelo de Ordenamiento Territorial Metropolitano. En el caso de Medellín, lo que sí está claro, es que los planes parciales de Pajarito y Altos de Calasanz, agotan - con todas sus restricciones - las dos últimas reservas de suelos de expansión y que su desarrollo, manteniendo las dinámicas de urbanización y las políticas habitacionales actuales, así como la ausencia de estas, permite inferir que se agotará entre 10 y 15 años, absorbiendo el 40% de la oferta para VIS de todo el Valle de Aburrá.

Lo anterior indica para el corto plazo, que con la vigencia de los POT, la situación y disponibilidad de suelos no será un problema crítico, si se maneja de manera programada y rigurosa, combinada en gran medida con las ofertas que se están desarrollando en la actualidad y que se podrían desarrollar en sectores centrales del Valle de Aburrá, mediante procesos de redesarrollo y redensificación.

A mediano plazo, la situación y disponibilidad de suelos para desarrollos de diferentes tipologías de vivienda, equipamientos, espacios públicos, y nuevos usos productivos en el Valle de Aburrá, estará gravemente comprometida si no se toman desde ya las medidas de planificación, programación, y adecuación racional de suelos en todos los municipios. Se requiere por lo tanto la adopción de medidas desde el ordenamiento territorial, que con diferentes formas, medidas y énfasis articulen un modelo de ordenamiento territorial de largo plazo.

3.3.4.2. SUELOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

La heterogeneidad de categorías, criterios de manejo y terminologías relacionados con los suelos de protección, implica una potencial descoordinación de las acciones de protección ambiental a emprender. Si algo es común a todos los municipios es la base natural y sobretodo las áreas a proteger por ser sistémicas. Las cuencas hidrográficas, los sistemas orográficos y los ecosistemas estratégicos (EE) no se evidencian de manera común como el sistema de soporte ambiental que representan, no tienen criterios de manejo continuos, armónicos, ni concertados, de tal forma que sea posible emprender acciones, formular políticas conectadas y efectivas. Como es por todos conocido, los componentes naturales no conocen los límites político administrativos, pero nos urge construir una planeación sobre una base natural sostenible. Por tanto el sistema de áreas protegidas tendrá que ser enfrentado necesariamente como un 'Hecho Metropolitano'.

Este tema, como un asunto esencial del ordenamiento territorial, requiere de medidas preliminares como:

- ✓ Crear una plataforma, metodología y denominación común para los suelos que se consideran de protección ambiental, así como de sus posibles subcategorías, diferenciadas claramente de otras medidas de preservación en los suelos rurales que admiten formas de construcción, ocupación y/o explotación
- ✓ Entender que la noción de bordes de protección no implica necesariamente "parques de borde" pues no todos estos territorios tienen que ser públicos, estando en manos privadas también pueden ser protegidos, igualmente seguirán incluidos en estas áreas de protección, los parques actuales y futuros, encabezados por el proyecto regional de parque ARVI, pero no quiere decir que se aspire a volver público todo el territorio que conforme el BORDE.
- ✓ Si bien el borde se entiende como un límite para la expansión urbana de los municipios que ya coparon su cota máxima de urbanización – por servicios públicos domiciliarios, por topografía, por condiciones de accesibilidad y sostenibilidad ambiental – como es el caso de Medellín que en el borde oriental, entre el posible borde de protección ambiental y el suelo urbano o de expansión hay importantes suelos rurales de transición. Al respecto se debe crear una reglamentación especial y criterios de manejo.
- ✓ La articulación y continuidad que deben tener los bordes de protección, posee además una enorme importancia junto con los sistemas hídricos, para la creación de corredores bióticos que permitan el reestablecimiento de la riqueza ecológica de la región. De esta manera la conformación de sistemas articulados a partir de los suelos de protección

ambiental, no es solamente un problema ambiental, no es solamente un problema formal y de reconocimiento ciudadano, sino que además es una de las estrategias más valiosas para proteger verdaderamente el medio ambiente.

3.3.4.3. TRATAMIENTOS, DENSIDADES RESULTANTES Y OBLIGACIONES URBANÍSTICAS

En un área metropolitana puede resultar lógico que las densidades potenciales en el municipio núcleo –en este caso, Medellín – sean más altas, sin embargo, a parte de Bello, las densidades permitidas en el resto de los municipios del AMVA se suponen desde las normas como de aproximadamente la mitad. Al mismo tiempo las obligaciones de zonas verdes son en casi todos los casos más altas en los demás municipios, que en Medellín.

Esta situación se configura como un espacio de oportunidad inmobiliaria que si bien posee condiciones obvias se agudiza por acción de la propia norma urbanística, restringiendo el surgimiento con fuerza de otras ofertas de importancia en el Valle, lo cual debería ser una búsqueda común. Sin embargo la mayoría de los municipios restringen severamente estas posibilidades.

La disparidad de obligaciones exigidas a los urbanizadores en los diferentes municipios coloca a algunos de ellos como territorios de oportunidad – sin habérselo siquiera propuesto – mientras que inhibe procesos de otros. De manera técnica, las obligaciones urbanísticas en esencia deben ser proporcionales a los beneficios, de no ser así, a la edificabilidad (pues esta puede variar). Pero los requerimientos de zonas verdes vías y equipamientos deben ser iguales porque los ciudadanos poseemos esencialmente las mismas necesidades de espacios e infraestructuras públicas.

3.3.4.4 USOS DEL SUELO

La tajante separación de lo urbano y lo rural como criterio de planificación de los usos del suelo, es la principal fuente de conflicto a la hora de establecer reglas de juego en el sistema urbano – rural que compone a los municipios; esto sumado a las dificultades normativas y de gestión por la distribución de la autoridad ambiental y de planificación en territorios del mismo municipio. Esta falta de sentido lógico dificulta la posibilidad de entender a los municipios como un sólo sistema en sí mismos, con componentes urbanos y rurales, y la posibilidad de adquirir conciencia de que como Valle del Río Aburrá pertenecemos a un mismo sistema natural indisecionable.

Es necesario coordinar en cuanto a usos del suelo, a algunos territorios de frontera y zonas comunes que deben ser armonizadas, tanto para lograr la convivencia como para el manejo planificado y racional de las principales actividades desde una perspectiva metropolitana:

- ✓ El manejo normativo del corredor metropolitano del río ha sido entendido de maneras muy diversas a lo largo de todos los municipios: Desde un área de transformación industrial a través de procesos de redesarrollo para conformar un corredor metropolitano de servicios que combina usos residenciales con actividades productivas - como es el caso de Medellín -, hasta el otro extremo, que de manera contigua, destina áreas exclusivamente a usos industriales – como en Envigado y Sabaneta-.

- ✓ Al respecto, el corredor del río no tiene que tener un comportamiento homogéneo sobre usos. Sin embargo, los evidentes y necesarios procesos de transformación de usos se tienen que dar de una manera planificada y concertada a nivel metropolitano, reservando seguramente porciones para usos productivos y creando las áreas de transición necesarias en relación con las porciones en transformación que incursionan con usos de servicios, comercio y vivienda.
- ✓ No se debe en todo caso olvidar que el territorio por excelencia para tener mayor concentración de actividades y de población es el corredor metropolitano del Río, pues está ligado a los mejores sistemas de movilidad y posee los suelos más seguros y mejor dotados, de forma tal que cualquier esfuerzo que se pueda concertar para darle una utilización más eficiente, contribuirá a consolidar una ciudad más compacta y equilibrada
- ✓ Se requiere la concentración de usos en las áreas de frontera para evitar los inconvenientes que puedan surgir de la proximidad de las áreas industriales a zonas residenciales; entre otras formas poco compatibles de mezcla.
- ✓ Se debe concertar de manera metropolitana la ubicación e intensidad de usos de alto impacto, como áreas de esparcimiento público, equipamientos metropolitanos, zonas de tolerancia, etc.

3.3.4.5 AMENAZAS NATURALES

Los componentes de amenazas naturales analizados, deslizamientos e inundaciones, permiten observar que si bien en la mayoría de los casos los POT han tomado medidas tendientes a limitar la expansión en las zonas de alta pendiente y promover el crecimiento hacia adentro y la densificación, la expansión informal de la ciudad se ve obligada a ocupar justamente estas zonas presionada por la alta marginalidad económica y social tan alta. No generar suelos para la urbanización nueva en condiciones de habitabilidad aceptables, promueve el deterioro por ocupación indebida de territorios que pretendemos preservar por otro lado, y pone vidas humanas en alto riesgo.

3.3.4.6 LOS HECHOS METROPOLITANOS

Los Hechos Metropolitanos previstos en la Ley 128 de 1994 (Ley Orgánica de las Áreas Metropolitanas), en su componente físico-territorial, son elementos duros e inciden por lo tanto en la estructura “supra” municipal, modificándola o consolidándola.

Los hechos metropolitanos, como dimensión socioeconómica, física y política, deben ser determinados a partir de una visión holística de la realidad, en la cual el todo está formado por fenómenos solidarios, en los cuales cada uno depende de los otros y no puede ser lo que él es sino en función de la relación con ellos, es decir, sólo son Hechos Metropolitanos aquellos atributos y dimensiones específicos que hacen parte de la estructura ‘supra’ municipal y cuya influencia puede desbordar inclusive los límites político-administrativos de la misma área.

Con base en la definiciones y en los conceptos elaborados desde la Ley 128 de 1994, el Proyecto METRÓPOLI 2002 – 2020 y los requerimientos particulares que desde su POT ha establecido el municipio de Medellín en relación con su vecindad con los municipios del valle de Aburrá, se han

definido los siguientes temas prioritarios dentro de los 'Hechos Metropolitanos' para la construcción de una **estrategia de 'Creación de Pactos y Alianzas con la Región Metropolitana'**:

- ✓ Desarrollo social y económico que apunte al fortalecimiento de centros de desarrollo zonal y subregional.
- ✓ Sostenibilidad ambiental referida al manejo concertado de los ecosistemas estratégicos y su vinculación con el funcionamiento urbano del valle de Aburrá, que depende ecológicamente de escenarios externos a su jurisdicción.
- ✓ Vivienda y hábitat teniendo en cuenta que es necesario fortalecer los usos del suelo con acciones a corto plazo que permitan redensificar algunos sectores propicios para albergar nueva población.
- ✓ Movilidad que permita fortalecer las relaciones supramunicipales.
- ✓ Río Aburrá a través del POMCA, instrumento definido para la planificación y mantenimiento integral del sistema hídrico.
- ✓ Bordes de protección ambiental que permitan preservar los recursos naturales y sean contenedores de la conurbación dentro del valle
- ✓ Desarrollo de la zona rural, para que la producción agropecuaria y forestal sea garante de mejorar las condiciones de vida y de ingresos del habitante rural.

3.4 CONFLICTOS Y OPORTUNIDADES PARA LA ARTICULACIÓN REGIONAL

La dimensión regional del ordenamiento territorial consiste en conocer, dinamizar, fortalecer, conservar, renovar y crear nuevas y renovadas relaciones de interdependencia entre los municipios del valle y de estos con las subregiones vecinas; dentro del marco de la articulación metropolitana (amva) y regional (comisión tripartita), partiendo de los principios de equilibrio regional, desarrollo sostenible y considerando abiertamente los determinantes del ordenamiento y los proyectos totales: de país, de región, de subregión, metropolitanos y locales municipales como parte del mismo sueño – del mismo proyecto común, conjunto y continuo.

Para efectos de la evaluación y seguimiento del POT de Medellín que permita emprender su revisión, y de acuerdo con el marco de la planeación y de los lineamientos nacionales, departamentales y metropolitanos, se plantean los siguientes conflictos con relación a la articulación metropolitana y regional.

3.4.1. CONFLICTOS TERRITORIALES

3.4.1.1 FALTA DE DEFINICIÓN Y DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA TERRITORIAL ARTICULADA AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Para acercarse a esta delimitación, es necesario establecer el balance de los servicios ambientales prestados entre varias regiones fisiográficas, ecorregiones estratégicas, y ecosistemas con vocaciones de uso del suelo agropecuario, forestal, minero y zonas de vida protectoras y productoras; con el fin de evaluar las dinámicas de ocupación del territorio, las relaciones de producción y uso del agua potable para el consumo humano y la generación de

energía, manejo de los desechos sólidos y líquidos, estado de los flujos biogeoquímicos en el manejo y uso del suelo, el circuito de la producción y el consumo de bienes y servicios. (PEAM)

✓ **Medellín “núcleo de un sistema territorial de mayor escala” – Definición de los límites de este sistema territorial que comprenda:**

La definición de los límites de la región que será sostenible ecológicamente, así como la delimitación de aquella en la que se concentrarán los esfuerzos para desarrollarla sosteniblemente desde el punto de vista ecológico, económico, social y cultural.

La Región Metropolitana – Gran Región Metropolitana (AMVA) Ecorregión estratégica (MINAMBIENTE – Estudios de Huella Ecológica y Ecosistemas Estratégicos de CORANTIOQUIA).

- ✓ Aproximación ecológica: Los límites de la región metropolitana llegan hasta donde llegan los efectos de sus demandas de bienes y servicios ambientales. LA ECORREGIÓN URBANA ASÍ DEFINIDA SE DELIMITA CON LOS EE: Cuenca del Río Aburrá – Porce – Nechí; cuencas del Río Grande y Río Chico, cuencas que abastecen los embalses de la Fe y Piedras Blancas.
- ✓ Aproximación desde la Economía regional, es decir, un espacio regional para el desarrollo: El área que bajo la influencia de fortalezas económicas e institucionales del Valle de Aburrá, incluido este mismo, se puede planificar con criterios de sostenibilidad ecológica, económica, social y cultural.

Bajo este principio la sostenibilidad va más allá de lo estratégico – se aproxima al concepto de desarrollo sostenible cuyo principio es el EQUILIBRIO.

3.4.1.2 DESEQUILIBRIO EN EL PATRÓN DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

La concentración de inversiones, capital, población, oferta de empleo y servicios, en el centro de la región metropolitana, en detrimento de las oportunidades de desarrollo de otros centros intermedios, con la consecuente presión sobre Medellín y los recursos de inversión, el suelo, la vivienda, los servicios básicos, entre otros.

La sostenibilidad de un sistema territorial:

Sostenibilidad ecológica: Se remite al mantenimiento de los procesos ecológicos complejos de los ecosistemas prescindiendo en gran medida del análisis económico neoclásico y por tanto del debate en torno al desarrollo. Se impone como un imperativo ético para todas las sociedades humanas en el planeta.

Desarrollo sostenible: “sostenibilidad” ecológica, económica, social y cultural. El desarrollo sostenible de la región metropolitana se ocupa del equilibrio territorial: equidad, desconcentración, democratización de las oportunidades de bienestar urbano, en centros diferentes al tradicional metropolitano.

Un principio ineludible de la sostenibilidad es el equilibrio; la concentración excesiva de la población, las actividades productivas y del consumo es contraria al desarrollo sostenible.

(Aun reconociendo que una dispersión anárquica puede resultar aun más contraproducente que la misma concentración)

3.4.1.3 LOS RECURSOS NATURALES CONVERTIDOS EN UNA DESECONOMÍA LOCAL PARA LAS ÁREAS RURALES Y LAS SUBREGIONES VECINAS: SITUACIÓN DE INTERDEPENDENCIA MAL ASUMIDA

Los recursos naturales demandados como bienes y servicios ambientales en lugar de ser una fortaleza y una oportunidad, se manifiestan como deseconomías, ya que restringen a las comunidades locales para hacer uso de estos recursos por deterioro, o por estar reservados para usos metropolitanos.

3.4.1.4. BAJA O NULA SUSTITUIBILIDAD LOCAL DE LOS RECURSOS NATURALES

Falta de "equilibrio" ecológico (utilización de los recursos naturales a las mismas tasas que se reponen natural o tecnológicamente); social (oportunidades equitativas de acceso a la riqueza que genera la sociedad en su conjunto); y territorial (distribución de la población y las actividades productivas de acuerdo con la oferta ambiental de cada región, minimizando el transporte horizontal)

3.4.1.5 UTILIZACIÓN URBANA DE LOS ECOSISTEMAS ESTRATÉGICOS

Los recursos naturales se convierten el Ecosistemas Estratégicos (EE) en la medida en que proveen de bienes y servicios ambientales.

Provisión de Agua: Embalse de la FE (Oriente): embalse de Río Grande (Norte). Las poblaciones localizadas en las zonas altas de las cuencas asociadas a estos embalses ven limitada (al menos formalmente) la posibilidad de utilizar los suelos con fines productivos, ya que se han reservado con fines de regulación hidrológica)

Agua para el transporte y dilución de desechos líquidos y sólidos: Río Medellín - Aburrá – Porce – Nechí.

Aguas abajo, estas poblaciones ven limitada la posibilidad de utilizar el agua del río para consumo humano y recreación; debido a la contaminación de la actividad urbana de 3.000.000 de personas.

3.4.1.6 DEBILIDAD EN LA PLANIFICACIÓN RURAL

El marco teórico y legal proporcionado por el acuerdo 62 de 1999 y en general por el Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín de 1999, no es claro respecto a los temas referidos al componente rural; debido sobretodo a la debilidad normativa y a la falta de políticas institucionales sobre la planificación rural.

La concreción del objetivo referido al suelo rural se sintetiza en un solo componente del modelo donde se invisibiliza la política de ocupación del suelo rural y en especial del suelo suburbano. Al no pensar las relaciones ambientales en la escala regional la posibilidad de ejercer el rol de productividad ambiental se dificulta además por no contar con un sistema de compensaciones de escala regional. El componente de los bordes se plantea como un asunto netamente rural cuando la presión urbanizadora se ejerce precisamente en la frontera urbano-rural... (Síntesis de la evaluación del POT de Medellín. ORTIZ, Catalina. 2005)

Los procesos de expansión de la urbanización en ámbitos rurales en todo el mundo y particularmente en la ciudad latinoamericana, atienden a dos hechos espaciales nuevos íntimamente ligados entre sí, estos son:

La crisis de la separación entre lo urbano y lo rural como criterio de planificación de los usos del suelo y la creciente ampliación del área de influencia de los centros metropolitanos que trascienden el territorio bajo la administración de los gobiernos locales.

Estos procesos vienen a adicionar la ya compleja problemática de los asentamientos espontáneos que los inmigrantes expulsados del campo y atraídos por la idea de bienestar vinculada con la ciudad, han provocado en los últimos 30 años y que en el caso particular de Colombia, tiene en la agudización del conflicto armado, una explicación de su desmesurado incremento que persiste hoy día.

Los factores de atracción y expulsión de la población campesina y en general de pobladores rurales hacia las ciudades tienen que ver con las malas condiciones de vida que ofrece el campo colombiano. Por tanto con miras a reconocer las implicaciones de un modelo de crecimiento compacto para la ciudad de Medellín en el suelo urbano, y un modelo de ciudad para el suelo rural que le deposita grandes responsabilidades se plantea:

"Una zona rural con alta producción ambiental, una función ecológica equilibrante para el municipio y el área metropolitana, con una eficiente producción agropecuaria tradicional, oferta ecoturística, suficiente dotación de vías y equipamientos para su desarrollo integral y adecuada articulación con el área urbana"; (primer componente del modelo de ciudad-POT, 1999)

3.4.1.7 DE LA MULTIPLICIDAD DE FUNCIONES DEL SUELO RURAL

La ausencia de una decisión metropolitana concertada en materia del manejo del suelo rural ha reducido lo que debería ser un proyecto regional capital para la sostenibilidad a un problema de fijación de densidades de ocupación. La tendencia del Valle es a consolidar la urbanización difusa por segundas residencias en bajas densidades, que se aumentan a medida que se transitan hacia viviendas permanentes, creciendo con ello las demandas de agua para vertimiento y la erosión asociada a la construcción de vías individuales.

3.4.2. OPORTUNIDADES

Se requiere un fortalecimiento de las disposiciones e instrumentos desde el POT en temas como:

- ✓ Los usos de suelo ligados a la competitividad local y regional,
- ✓ La valoración de los servicios ambientales,
- ✓ El manejo y delimitación de ecosistemas estratégicos
- ✓ la regulación de densidades rurales y suburbanas, (Resolución 4141/2001)
- ✓ Un sistema de reparto de cargas y beneficios de carácter metropolitano y regional.
- ✓ Compatibilizar acciones y obras de infraestructura con los propósitos de conservación.

- ✓ Sistemas de compensación para áreas protegidas y disposiciones sobre suelo rural como 'hecho metropolitano'.

Medellín debe dejar clara la función del suelo rural en cada caso específico para los corregimientos, para garantizar el cumplimiento de al menos un objetivo sostenible en el largo plazo sobre su suelo rural; debe reflexionar acerca de los impactos sobre el aire, el agua, el suelo, la diversidad, el hombre y la tierra derivados de las intervenciones rurales para elegir si la función es de recreación, segunda residencia, producción agrícola, de equilibrio ambiental, de asentamientos industriales, de parcelaciones, de suelos de protección, de tratamientos de asentamientos humanos en zonas de alto riesgo. Y especializarse en función de la delimitación de ecosistemas estratégicos y la valoración de los servicios ambientales en uno o varios tipos de suelo rural de acuerdo con la zonificación de su situación. (Concertación de usos y normatividad – política metropolitana del suelo rural)

La función ambiental equilibrante de las áreas rurales como 'hecho metropolitano'

(CORANTIOQUIA, 2000. Directrices para la gestión ambiental urbano-rural)

- ✓ Balance emisiones - coberturas

La meta es disponer en toda la región metropolitana de 726.577 ha de bosques cumpliendo entre otras, esta función ecosistémica. Establecer ha de bosques y mantener coberturas de rastrojos, preservar los bosques protectores y recuperar áreas degradadas.

- ✓ Gestión social colectiva del agua

Uno de los recursos más comprometidos por los procesos de urbanización, es sin duda el agua. Los requerimientos más comunes son abastecimiento y vertederos. Están asociados a la rururbanización, en particular a la implantación de vivienda para primera y segunda residencia y a la actividad rural agraria propiamente.

- ✓ Política metropolitana del suelo rural

La meta es una definición conjunta y concertada del futuro del suelo rural a la luz de sus funciones estratégicas y sus tradiciones culturales.

- ✓ Ampliación de la región metropolitana

La localización de ecosistemas estratégicos para la Sostenibilidad Metropolitana, por fuera de los límites político-administrativos de los 10 municipios que integran la principal región urbana del departamento, obliga a considerar la existencia de una región ecológica, que trasciende el Valle como hecho geográfico. Se destacan los servicios ambientales aportados por el Oriente Antioqueño.

3.4.3. CONFLICTOS INSTITUCIONALES Y NORMATIVOS

3.4.3.1 LIMITACIONES DESDE LA GESTIÓN POR LAS COMPETENCIAS ESPECÍFICAS DEL MUNICIPIO DE MEDELLÍN:

Son indispensables las relaciones "supra" regionales para la construcción del desarrollo sostenible, la participación activa de Medellín y el Valle de Aburrá en las iniciativas de desarrollo

regional desde el departamento o desde las demás subregiones de Antioquia – esfuerzos estatales por generar polos alternativos al Valle de Aburrá (CASER).

3.4.3.2 DEBILIDAD EN LOS INSTRUMENTOS DE GESTIÓN TERRITORIAL SUPRAMUNICIPAL

3.4.3.3 DIFICULTADES DE COORDINACIÓN Y EMPALME DE LOS DIFERENTES PROCESOS E INSTANCIAS DE PLANIFICACIÓN

3.4.3.4 DEBILIDAD NORMATIVA Y ESCASO BAGAJE INSTITUCIONAL SOBRE EL MANEJO DEL SUELO RURAL. SEPARACIÓN DE LO URBANO Y LO RURAL COMO CRITERIO DE PLANEACIÓN DE LOS USOS DEL SUELO.

3.4.3.5 DE LOS CONFLICTOS TERRITORIALES - PROVOCADOS POR LAS NORMAS:

- ✓ Expansión urbana propiamente como consecuencia de la crisis de la separación de lo urbano y lo rural como criterio de planificación y de la creciente ampliación del área de influencia de los centros metropolitanos que trascienden con mucho el territorio bajo la administración de los gobiernos locales.
- ✓ Falta de un modelo físico-territorial metropolitano
- ✓ Instrumentos cuantitativos y no cualitativos para definir la clasificación del suelo y fijar disposiciones sobre la habitabilidad, la vivienda y el barrio.
- ✓ Decisiones de ordenamiento y planificación a largo plazo tomadas desde la visión municipalista, individual con nefastas consecuencias para la sostenibilidad del Valle.
- ✓ Municipios como Medellín, Bello o Sabaneta comprometen su propia sostenibilidad ambiental, la de los nuevos desarrollos y la de la totalidad del valle declarando suelo de expansión en zonas poco aptas, mientras sus municipios vecinos con suelos más aptos congelan la expansión.
- ✓ Suburbanización de los mejores suelos del Valle para la expansión, con consecuentes bajas densidades y desarrollos urbanos inadecuados promovidos por la presión por la expansión.
- ✓ Aumento de desarrollos urbanísticos en laderas, en condiciones precarias de sostenibilidad ambiental, movilidad y desarrollo social integral. (Medellín y Bello)
- ✓ Presión para desarrollos de VIS en zonas con menor capacidad para absorberlos adecuadamente y mas alejados de las redes de transporte y de servicios. (Pajarito, San Antonio de Prado) Caldas y Bello.
- ✓ Agudización de la segregación socio-espacial en el Valle de Aburra
- ✓ Falta de ofertas de vivienda para los estratos medios
- ✓ k). Ausencia de una decisión metropolitana concertada en materia del suelo rural.

3.4.4. OPORTUNIDADES

Las discontinuidades existentes en las partes bajas planas de Medellín, y las bajas densidades en algunos de los sectores mejor servidos del valle son una oportunidad para el crecimiento y la expansión, siempre que no se reduzca el problema de la expansión a un simple problema de densidades, y se ahonde en aplicar los criterios de calidad espacial propuestos por el Taller de Ordenamiento Territorial Metropolitano. Y siempre que se emprendan oportunamente las acciones para promover el equilibrio regional y se desestime la migración hacia Medellín.

- ✓ Desconcentración a nivel regional.
- ✓ Consolidación de polos de desarrollo que equilibren las oportunidades en todo el departamento.
- ✓ PLANEA: Visión sostenible del desarrollo regional
- ✓ La ley 614 de 2000 – Conformación de los Comités de Integración Territorial.
- ✓ COMISIÓN TRIPARTITA; siempre que se de continuidad a los procesos que se vienen promoviendo y se invite a asociaciones de municipios y representantes de otras áreas del departamento a participar de la construcción de Región.
- ✓ Grupo de trabajo sobre ruralidades conformada por el AMVA
- ✓ Comisión conjunta: CORANTIOQUIA – AMVA - CORNARE

3.4.5. CONFLICTOS AMBIENTALES

❖ CON RELACIÓN A LOS ECOSISTEMAS ESTRATÉGICOS (EE)

Los EE, son elementos fundamentales para la conservación de los recursos naturales, mantenimiento de la regulación hídrica, recarga de acuíferos, control de inundaciones, disminución de la contaminación, provisión de hábitat para flora y fauna, conservación de la biodiversidad, etc, y dentro la economía local y regional son un renglón importante por la oferta de servicios y bienes ambientales, lo que los convierte en vitales para el mantenimiento de la ciudad. (CORANTIOQUIA; 2000)

La población del Valle de Aburrá presenta un pasivo ambiental estimado a partir de los indicadores de sostenibilidad de un 98,5%. Es decir, los casi tres millones de habitantes, utilizan un espacio ecológico equivalente a 66 veces la extensión del territorio que administran en forma directa.

Son especialmente escasos los recursos agua, suelo para producción de alimentos y vegetación para la función de regulación de gases de efecto invernadero.

El suelo dedicado a la producción de alimentos en el Valle de Aburrá responde tan solo por el 1,1% de la producción agropecuaria. Las cifras muestran una clara dependencia de otras regiones.

En materia de emisión de gases, la brecha de sostenibilidad muestra que se requieren un total de 726.577 ha de bosques con una capacidad media de 2 ton/año, para equilibrar el balance. Los 11

millones de árboles que proyecta establecer el Plan Laderas, estarían contribuyendo en un 2,7% con este equilibrio.

Los procesos de urbanización metropolitanos se extienden más allá de los límites político administrativos de las autoridades ambientales y de planeación local. Lo urbano no coincide con la ciudad. Del mismo modo lo rural ya no incorpora necesariamente la utilización del suelo en actividades de producción primaria.

Los mismos ofrecen graves dificultades de planificación en tanto se entorpece el reparto de cargas y beneficios, debiendo en cambio el municipio acometer costosas obras de saneamiento, dotación y mantenimiento de vías, especialmente cuando las otrora segundas residencias y/o fincas de recreo, se convierten en residencias permanentes, fenómeno que se ha comenzado a presentar en la mayoría de los suelos de manejo suburbano.

En el suelo rural se presenta alto fraccionamiento predial y presión de urbanización con densidades bajas comparadas con las urbanas, pero que, como ya se indicó, terminan por desatar una urbanización difusa difícil de controlar en tanto proliferan vías informales de acceso a cada vivienda, instalación de pozos sépticos y tomas de agua; conflictos que finalmente deberá intervenir la municipalidad con grandes costos.

En la ladera oriental se identifican 769 ha en situación de alto riesgo no recuperable con 25.000 viviendas, de población muy vulnerable. La frontera urbana de Arví es en consecuencia un punto crítico que demanda la intervención de la autoridad ambiental y de planeación de los municipios de Bello y Medellín.

3.4.6. OPORTUNIDADES

- ❖ Lineamientos del Plan ECO, Plan Siembra, disposiciones sobre patrimonio ambiental, arqueológico, paisajístico: (Dentro del marco de la revisión y ajuste del POT)
- ❖ Actualmente la Secretaría de Medio Ambiente del municipio de Medellín es la responsable de determinar la política de ordenamiento, manejo y gestión de los recursos naturales y del medio ambiente que conlleve una mejor calidad de vida para los habitantes del Valle de Aburrá (Decreto 151 de 2002), para lo cual adelanta discusiones acerca de la visión conceptual y operativa de los ecosistemas estratégicos y áreas verdes del territorio municipal y metropolitano con base en los lineamientos y políticas nacionales:
 - ✓ Constitución Política Nacional de Colombia - 1991
 - ✓ Política ambiental nacional
 - ✓ Plan de acción Trienal de CORANTIOQUIA (2004 – 2006): Programa III – administración de ecosistemas estratégicos.
 - ✓ Plan Estratégico de Medellín y el Área Metropolitana 2015 (Línea 5: Calidad ambiental)
 - ✓ Plan Estratégico Ambiental PEAM – 2002. (Estrategia 1: Base natural sostenible; programa 3: recurso biodiversidad)
 - ✓ Proyecto METRÓPOLI, 2002 – 2020.

❖ ÁREAS DE RESERVA EN ZONA RURAL

Las Áreas de Reserva son zonas que por poseer características particulares de flora, fauna, belleza paisajística o patrimonio histórico-cultural deben ser preservadas, conservadas y manejadas para que las disfruten las generaciones presentes y futuras de nuestra región. Su delimitación, declaración y manejo debe estar fundamentada en estudios ecológicos, sociales, económicos, culturales y arqueológicos.

Las Áreas contribuyen a la conservación de la biodiversidad de los recursos naturales y culturales, facilitan las actividades de investigación, moderan y mantienen la estabilidad del clima local; protegen los suelos y las cuencas hidrográficas; proveen de espacios para la recreación y ayudan a la conservación del patrimonio cultural, arqueológico, hídrico y paisajístico; además de facilitar el fomento a las actividades de educación ambiental y ecoturismo.

Con el fin de garantizar una buena representatividad ecosistémica, se han identificado y caracterizado 11 Áreas de Manejo Especial ubicadas en diferentes pisos térmicos tales como: páramos, bosques andinos y pisos tropicales (húmedos y secos). De los cuales tres están en jurisdicción del municipio de Medellín;

- ✓ Cerro del Padre Amaya (Palmitas y San Cristóbal)
- ✓ Cuchilla Alto el Romeral (Aburrá Sur)
- ✓ Parque Regional Arví (Santa Elena) – proyecto.

3.4.7. CONFLICTOS CON RELACIÓN A LA NUEVA POLARIDAD ORIENTE – OCCIDENTE

ALTIPLANO DE ORIENTE, VALLE DE SAN NICOLÁS.

El altiplano del Oriente Antioqueño o Valle de San Nicolás tiene destacadas relaciones de intercambio comercial industrial y social con el Valle de Aburrá, debido a que es un polo de desarrollo urbano importante para Antioquia y posee características como: su posición cercana respecto a la ciudad de Medellín, la existencia del Aeropuerto José María Córdoba, el desarrollo industrial que se ha venido dando desde hace algunos años, con una aceleración mayor en los últimos y de aquellas personas que tienen su residencia campestre o pasa los fines de semana en dicha región.

Zona norte del altiplano de Oriente (Rionegro, Guarne, Marinilla y El Santuario): donde se han asentado recientemente las industrias y donde se construyó el aeropuerto y la zona franca; dependen del mejoramiento (cuatro carriles y el separador central) del corredor vial Medellín – Bogotá hasta El Santuario, para tener una buena comunicación vial con el Norte del Valle de Aburra.

Zona sur oriental del altiplano del Oriente (El Retiro, La Ceja, El Carmen de Viboral): han tenido un desarrollo agrícola, artesanal y de fincas de recreo. El fenómeno social de traslado de la vivienda de habitantes de Medellín hacia esta zona ha incidido en el cambio del uso y valor del suelo. Existen dos vías, en tramos de pendientes altas: La vía Las Palmas y la vía Medellín – Bogotá, alternas al Aeropuerto.

(Contraloría de Medellín, Informe Túnel de Oriente)

OPORTUNIDADES

- ✓ Doble calzada vía Las Palmas

- ✓ Agroindustria
- ✓ Asentamiento de la Industria. Si se acompaña de una política regional de fortalecimiento, institucional y de servicios y equipamientos básicos.

SUBREGIÓN DE OCCIDENTE, VALLE DEL CAUCA

La extensión de la subregión se estima en 7.291 Km² esto con relación a los 62.839 Km² del Departamento, lo que representa el 11.6%. A la subregión pertenecen 19 municipios (incluyendo al Municipios de Caicedo, que si bien se ha considerado como del suroeste, por su cercanía y condiciones se asimila más al occidente) cuyas características generales muestran una gran diversidad en aspectos sociales, económicos, culturales y naturales.

La subregión tradicionalmente se ha dividido en dos zonas: Occidente Lejano y Occidente Medio o Cercano. La del Occidente Lejano está conformada por los Municipios de Abriaquí, Cañasgordas, Dabeiba, Frontino, Giraldo, Peque y Uramita. A la zona del Occidente Medio o Cercano pertenecen los Municipios de Anzá, Armenia, Buritica, Caicedo, Ebéjico, Heliconia, Liborina, Olaya, Sabanalarga, San Jerónimo, Santa Fé de Antioquia y Sopetrán.

La gran diversidad de pisos térmicos, las grandes bellezas naturales, así como la presencia de dos Parques Nacionales Naturales, el de las Orquídeas y el Paramillo, son atributos que le confieren a la subregión una gran importancia.

Es de anotar que la subregión es una de las que presenta condiciones más críticas en pobreza, si se le compara con las otras subregiones del Departamento, con un valor del 86,8%, siendo superada por Urabá, Nordeste y Bajo Cauca, en su orden. En miseria la situación no es tan crítica, ya que subregiones como el Nordeste, Magdalena Medio, Urabá y Bajo Cauca, presentan condiciones mucho más críticas, como es el caso de esta última, donde el porcentaje es de 65,2%, frente a Occidente donde es de 34,4%.

Los bajos niveles de calidad de vida del occidente; según se reporta en el estudio de las directrices de manejo ambiental realizado por la U. N. (1997); están en buena parte configurados desde el abandono o marginalidad de la región desde el siglo pasado, cuando dejó de ser estratégica en lo económico y en lo político, y quedo ausente de los procesos y proyectos que consolidaron el carácter macrocefálico o centralista del desarrollo en Antioquia.

Si bien todas las regiones del departamento han estado inmersas en ese marco centralista de las relaciones urbano - regionales que concentró la población y los excedentes económicos, hay que tener en cuenta que la producción agropecuaria del occidente no ha sido muy importante al compararse con la de otras regiones; lo que tiene que ver no solo con la magnitud de las áreas en producción, sino con la baja productividad del suelo y de los sistemas agrotecnológicos de la región.

Ese atraso se debió, además, a la falta de políticas estatales orientadas al mejoramiento de las economías campesinas, asediadas por múltiples elementos de inestabilidad, como la competencia del sector agrícola moderno en regiones con mejor infraestructura y accesibilidad a Medellín. Es así como el estancamiento agrario, urbano y en alguna medida demográfico del occidente, no ha visto consolidar otras formas productivas significativas para la región, puesto que aún el turismo del que tanto se habla en el occidente cercano, sigue siendo incipiente, subutilizado como factor de desarrollo, y tampoco logra, aún, fortalecer las débiles relaciones occidente - Área Metropolitana.

En el contexto de las relaciones urbano - regionales, los bajos niveles de desarrollo social que experimentan los municipios de occidente, están referidos, tanto al aislamiento geográfico de

muchos de ellos, como a los desequilibrios regionales derivados de históricos modelos que han propiciado la macrocefalia urbana del Área metropolitana y una sucesiva desarticulación de las principales dinámicas económicas en el contexto departamental.

Con base en la estructura territorial del departamento, cuya delimitación se efectúa con base en la determinación de las relaciones urbano - rurales, de la red vial y de transportes y del movimiento de flujos de origen y destino de bienes y servicios, el Occidente medio de Antioquia presenta un perfil de muy bajo nivel de desarrollo, en un territorio enmarcado en relaciones sociales campesinas tradicionales y de bajo desarrollo económico y tecnológico (Universidad Nacional., 1997).

OPORTUNIDADES

Proyectos estratégicos en relación con la vinculación de Medellín con el Occidente y el Urabá Antioqueño:

✓ **Conexión vial del Valle de Aburrá y el Río Cauca**

Es el principal proyecto en cuanto a la influencia sobre la subregión, especialmente en la zona del Occidente Cercano. Esta vía consta de tres tramos.

- Una vía en doble calzada de 9,1 km. desde la carrera 80 (Facultad de Minas) en Medellín hasta el portal oriental del túnel. Los primeros 5 km. de la vía transcurren paralelos a la quebrada la Iguaná, y para su construcción se requiere la reubicación de 1.500 familias de estratos 1 y 2.
- Un túnel de 4,6 km. en una calzada que une la parte oriental con la occidental, cerca del corregimiento de Palmitas.
- Un tramo de carretera de 24,1 km. entre el portal occidental del túnel y un punto de empalme con la vía actual, cerca al puente sobre el río Aurrá.

La longitud total del proyecto es de 37,8 km. que serán dados en concesión para ser explotados mediante un peaje que se cobrará en el portal occidental del túnel. La nueva distancia entre Medellín y Santa Fe de Antioquia será de 52 km. en contraste con los 74 km. actuales (distancias medidas desde la Facultad de Minas). La reducción de la longitud se concentra en el tramo Medellín-San Jerónimo, distancia que pasa de 55 km. a 33 km., aproximadamente.

Es decir, que con la velocidad del proyecto, que es 60 km/h, se podrá viajar a San Jerónimo en casi media hora, en contraste con el tiempo de viaje actual que es de hora y media aproximadamente.

Con información de la Secretaría de Infraestructura Física, las obras del proyecto se encontraban ejecutadas en un 63,2% hasta septiembre 30 de 2001, con una ejecución lenta debido a los problemas financieros del proyecto. Se encontraba pendiente la consecución de los recursos faltantes, el recaudo de valorización y la terminación del proceso de adquisición de predios

✓ **Troncal del Cauca**

El proyecto vial de la troncal sobre el río Cauca consiste en lograr la continuidad de la vía troncal Occidental de forma paralela al río Cauca, desde la parte sur del país hasta el norte en Puerto

Valdivia. Se incluiría la adecuación, rectificación de obras y apertura de nueva infraestructura en los tramos Morales-Suarez-Timba, la Virginia-Irra y Santafé de Antioquia-Puerto Valdivia. Esta nueva vía transcurriría por un terreno plano en contraste con la actual por Santa Rosa de Osos y Yarumal. Además, este tramo se conectaría a la vía Bolombolo-Santa Fe de Antioquia km.). De esta forma, el Occidente antioqueño se convertirá en una subregión por donde pasaría gran parte del tránsito que desde el sur del país se mueve hacia el norte de Antioquia, Urabá y la Costa Atlántica.

El proyecto Santa Fe de Antioquia – Puerto Valdivia, con una extensión de 150 km., está contemplado en el Plan Nacional de Desarrollo 1998 – 2002. A septiembre de 2001, se tenían estudios y diseños hasta fase III.

✓ **Carretera Costanera Cartagena - Turbo**

La carretera costanera Cartagena-Turbo tiene un trazado de 391 km. y se realizará en tres tramos: Turbo-Arboletes, Arboletes-Tolú y Tolú-Cartagena. Desde Arboletes se tiene proyectado mejorar la conexión con Montería, lo cual fortalecería la comunicación del departamento de Córdoba con Urabá y con todo Antioquia; siendo una alternativa para conectar con Medellín, una vez terminada la conexión Valle de Aburrá-río Cauca con casi igual duración que Montería-Caucasia-Medellín (7 horas).

✓ **Doble calzada Chigorodó - Turbo y Troncal de acceso al Puerto de Urabá**

Este tramo parte de Chigorodó y llega hasta Turbo. Se están adelantando diseños definitivos que contemplan vías de acceso a los aeropuertos, al embarcadero de Zungo (desvío por Casaverde) y el mantenimiento de las vías comunales construidas por los bananeros.

✓ **Puerto de Urabá**

Se ha identificado ésta como una de las obras de infraestructura más necesarias para el desarrollo económico del departamento y la Nación. Su perfil inicial se dio con el objeto de lograr operaciones de importación de carga general y contenedores, a partir de los desarrollos portuarios vinculados a la agroindustria bananera de Urabá. Hoy la necesidad se ha tornado más amplia, con el planteamiento de metas para el aumento en gran escala de los tonelajes de importación y exportación general. Estudios realizados por consultoras nacionales y extranjeras, han medido la actual situación de los puertos colombianos, los cuales arrojan para Urabá un gran potencial para la construcción de un puerto que permita ahorrar costos en el movimiento de carga. Se estima que el Departamento ha dirigido el 55% de su carga hacia la costa Atlántica, con un amplio desperdicio por tener el litoral a 320 Kilómetros del centro departamental.

Simultáneamente se han presentado argumentos sobre la inconveniencia de ubicar el puerto en algunos puntos del Golfo de Urabá por la alta sedimentación del mismo y por la necesidad consecuente de costosos dragados, por lo cual se han recomendado más investigaciones para determinar los volúmenes reales del dragado anual necesario para mantener el canal de aproximación (Secretaría de Obras Públicas, 2000). Ante dichas observaciones se plantean otras alternativas de ubicación, que en todo caso serían en la Región.

Es importante mencionar que en marzo de 1999, el proyecto “Puerto Marítimo de Urabá” es incluido en el Plan Nacional de Desarrollo 1998 – 2002, en el artículo 6, en el grupo de proyectos adicionales al Plan de Inversiones

✓ **Proyecto Hidroeléctrico La Herradura**

El proyecto se encuentra localizado en el Noroeste del departamento de Antioquia, sobre territorio de los municipios de Frontino y Cañasgordas. Con éste se pretende aprovechar el potencial energético del río la Herradura el cual se complementa con una diferencia de alturas en un corto trayecto con respecto al Río Sucio.

En el proyecto se tomarán las aguas del río Herradura a la altura de 1.187 msnm, en jurisdicción del municipio de Frontino, donde le desemboca la quebrada la Pizarro, esto mediante sistemas de captación con obras complementarias como tanque de carga, desarenador y estructura de derivación. De allí las aguas serán evacuadas por un túnel de presión cuya longitud aproximada se proyecta en 2,2 Kilómetros. Las aguas serán descargadas sobre el Río Sucio a unos 9,5 Kilómetros aguas abajo del centro municipal de Cañas Gordas, sobre una cota de 940 msnm. La diferencia entre esta altura y la del sitio de captación es la aprovechada para la generación energética.

El estudio de impacto ambiental define como zona de influencia directa, las áreas ubicadas sobre las cuencas hidrográficas del proyecto, específicamente las veredas La Honda, la Herradura, las Cruces, Loma de los Indios y la Cabaña, del municipio de Frontino y las veredas Rubicón, La Esperanza, Botija Abajo y Morotó, de Cañasgordas.

✓ **Proyecto Hidroeléctrico Pescadero - Ituango**

Este proyecto se presentó como una de las opciones arrojadas por una evaluación del potencial del río Cauca en su parte media, entre los años de 1.971 y 1.974. El proyecto fue evolucionado con los correspondientes estudios de factibilidad efectuados entre 1979 y 1982, en los que se definieron aspectos como ubicación, características y dimensiones básicas de las obras y otros elementos constituidos como base para adelantar la fase de diseño para la gestión de la financiación.

Según los estudios se concibe la obra como la mayor en el entorno nacional y la segunda en Sur América, con la generación de 4.000 Megas, o sea, el 36% de la actual capacidad instalada en el País.

A octubre de 2001, según el gerente encargado del proyecto, después de integrada la nueva junta directiva, se establecieron los nuevos parámetros para seguir con el desarrollo del proyecto, con la participación de la

Administración Departamental, Empresas Públicas de Medellín y las firmas de Ingeniería reunidas en ACIC. Dentro de las etapas del proyecto se tenía prevista la de las investigaciones básicas, estudios ambientales, diseño de obras y equipos, estudios financieros, trámites para obtener licencia ambiental y el cierre financiero.

Esta etapa se llevaría a cabo en 2 - 3 años.

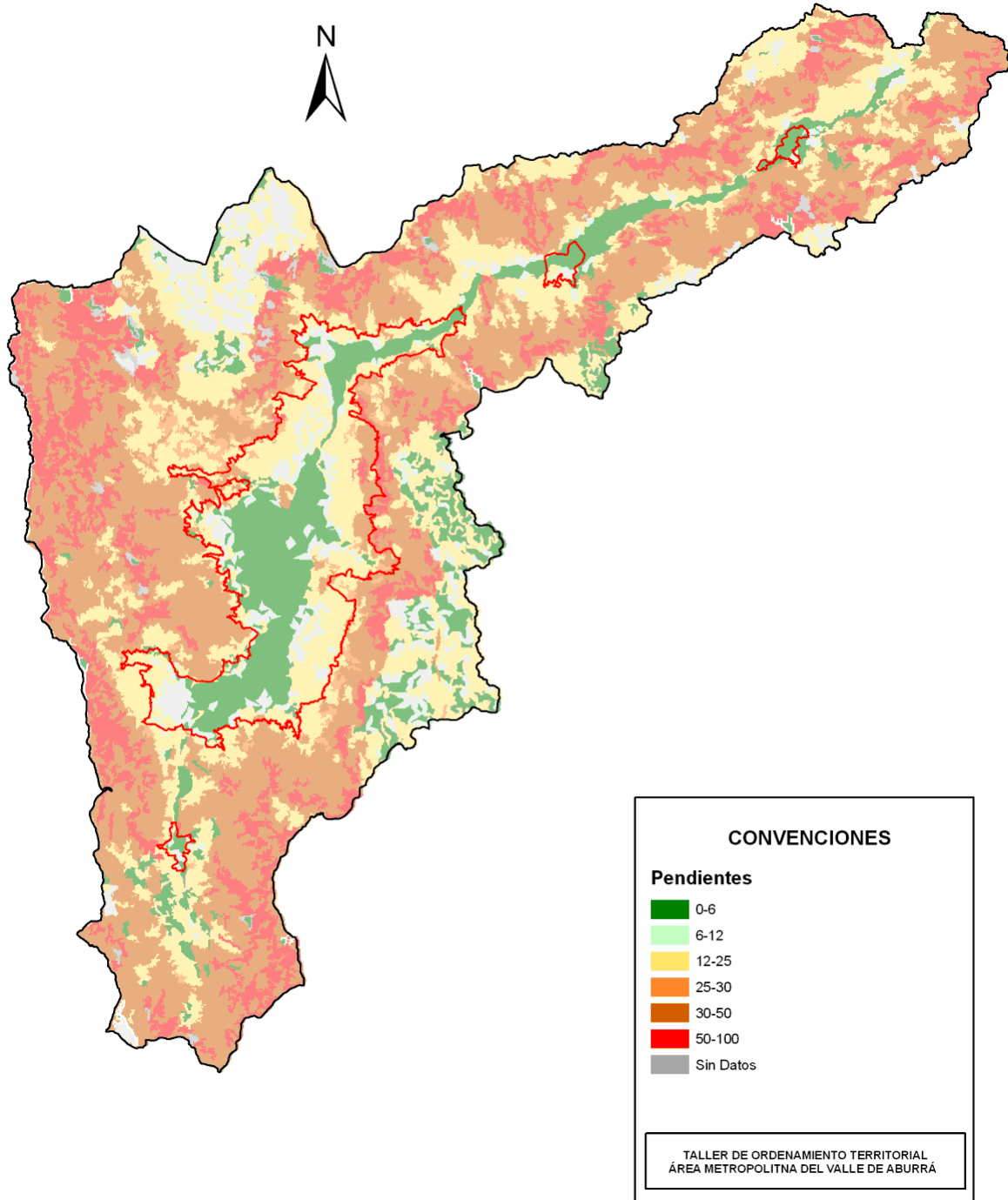
Es de anotar que el Ministerio del Medio Ambiente, en junio de 2001, exoneró al proyecto de presentar el diagnóstico ambiental de alternativas y emitió de manera oficial los términos de referencia para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental.

3.5 ANEXO

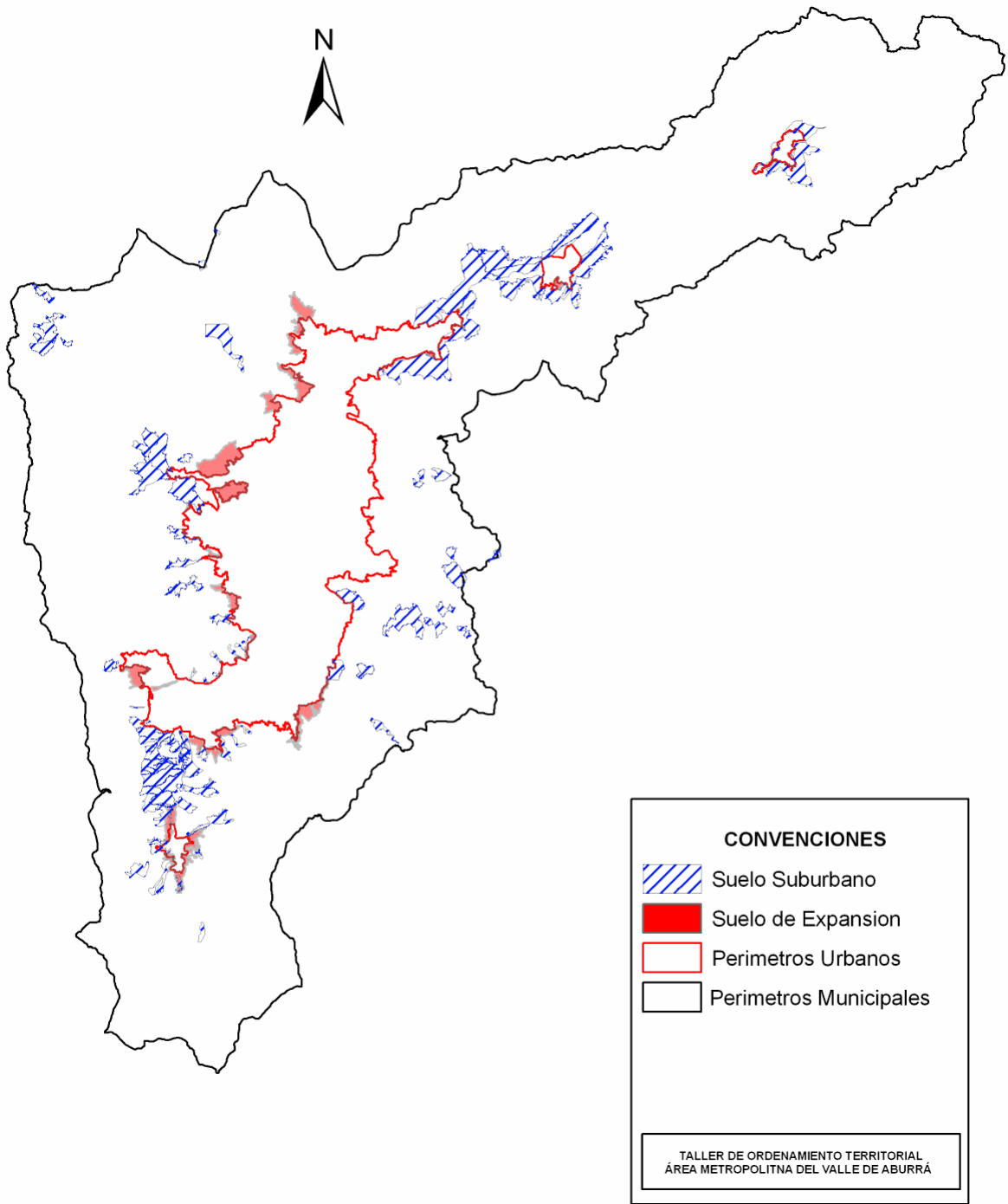
3.5.1 PLANOS DE PRIMERA GENERACIÓN

FUENTE: Taller del Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana del Valle de Aburra.

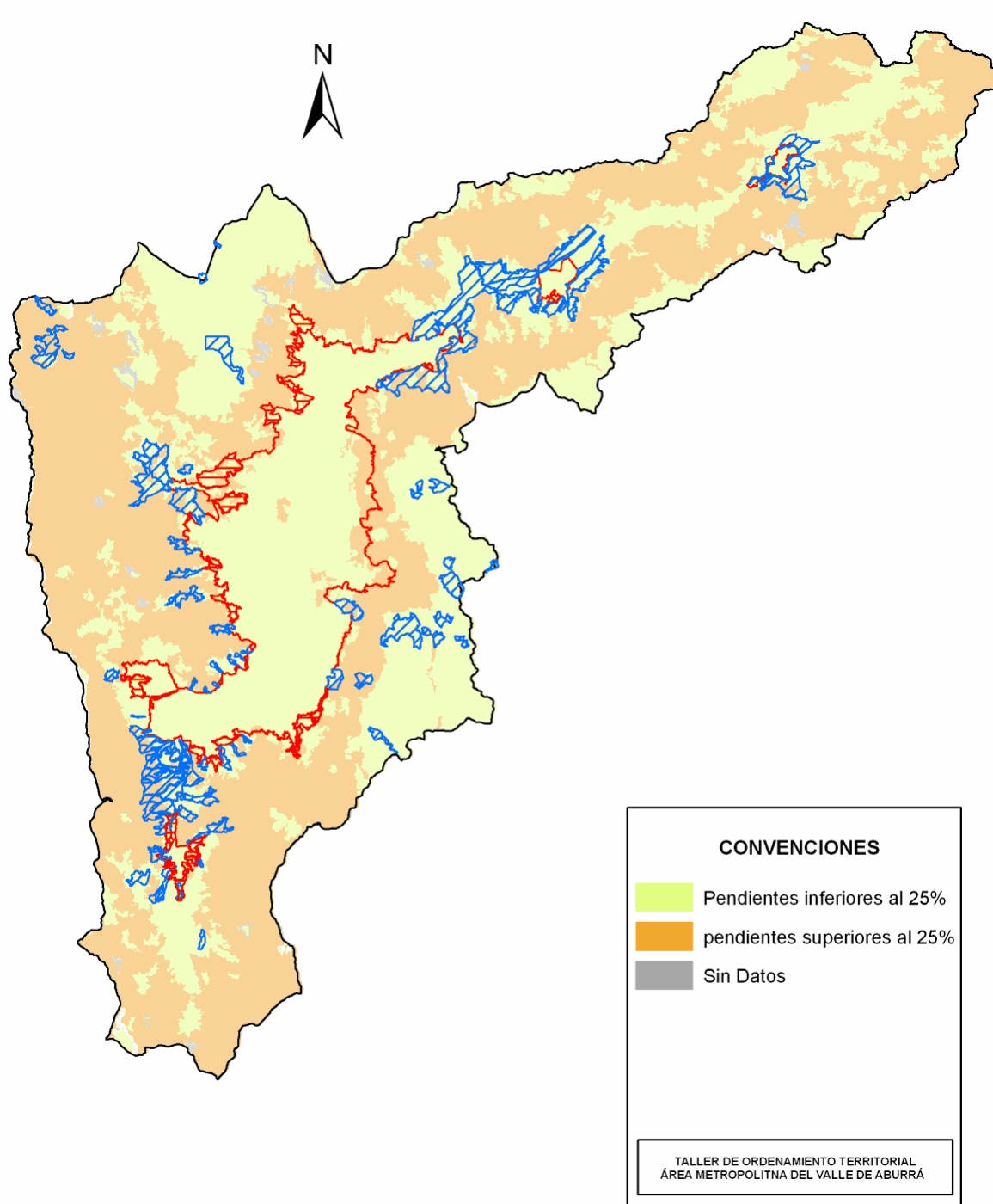
PENDIENTES



CLASIFICACIÓN DEL SUELO.



CLASIFICACIÓN DEL SUELO MÁS PENDIENTES



PROYECTOS METROPOLITANOS

