



**UNIVERSIDAD
DE ANTIOQUIA**

1 8 0 3

Documento Técnico de Soporte Planteamiento Urbanístico Integral

Z1_API_6



PLAN MAESTRO DE PLANTA FÍSICA Vicerrectoría Administrativa Departamento de Sostenimiento



PRESENTACIÓN

Según lo especificado en el artículo 69 del Acuerdo 46 de 2006, “Las Áreas Para la Preservación de infraestructuras y Elementos del Sistema Estructurante son aquellas áreas del suelo urbano, rural o de expansión, ocupadas o destinadas para equipamientos, espacios públicos, áreas ambientales o de infraestructura vial y que forman parte del sistema estructurante de ciudad, que fundamentalmente prestan un servicio de cobertura nacional, regional, metropolitana o de ciudad, o que por su formación, engloba varios elementos que tienen diferente destinación y nivel de cobertura”

Página | 2

“Para cualquier tipo de intervención urbanística y/o constructiva, se deberá presentar un planteamiento urbanístico integral que comprenda toda el área del mismo, el cual puede ser de iniciativa pública o privada dependiendo de la titularidad del o de los predios. Este planteamiento deberá ser presentado al Departamento Administrativo de Planeación para su análisis y aprobación”.

Artículo 69 -70 del POT de Medellín

(Acuerdo 46 de 2006)

Es entonces el motivo del presente documento ilustrar al Departamento Administrativo de Planeación Municipal de Medellín sobre el Planteamiento Urbanístico Integral formulado por el programa Plan Maestro de Planta Física de la Universidad de Antioquia para el polígono donde se encuentra inmerso el Campus Ciudad Universitaria.



1 DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN.

El polígono en estudio, denominado Z1_API_6, contiene espacios de carácter institucional y equipamientos para la ciudad. Estas áreas hacen referencia a aspectos culturales, recreativos y de movilidad, lo que explica el interés de la Administración Municipal en su renovación urbana y la importancia de la inversión pública que se ha inyectado en el sector.

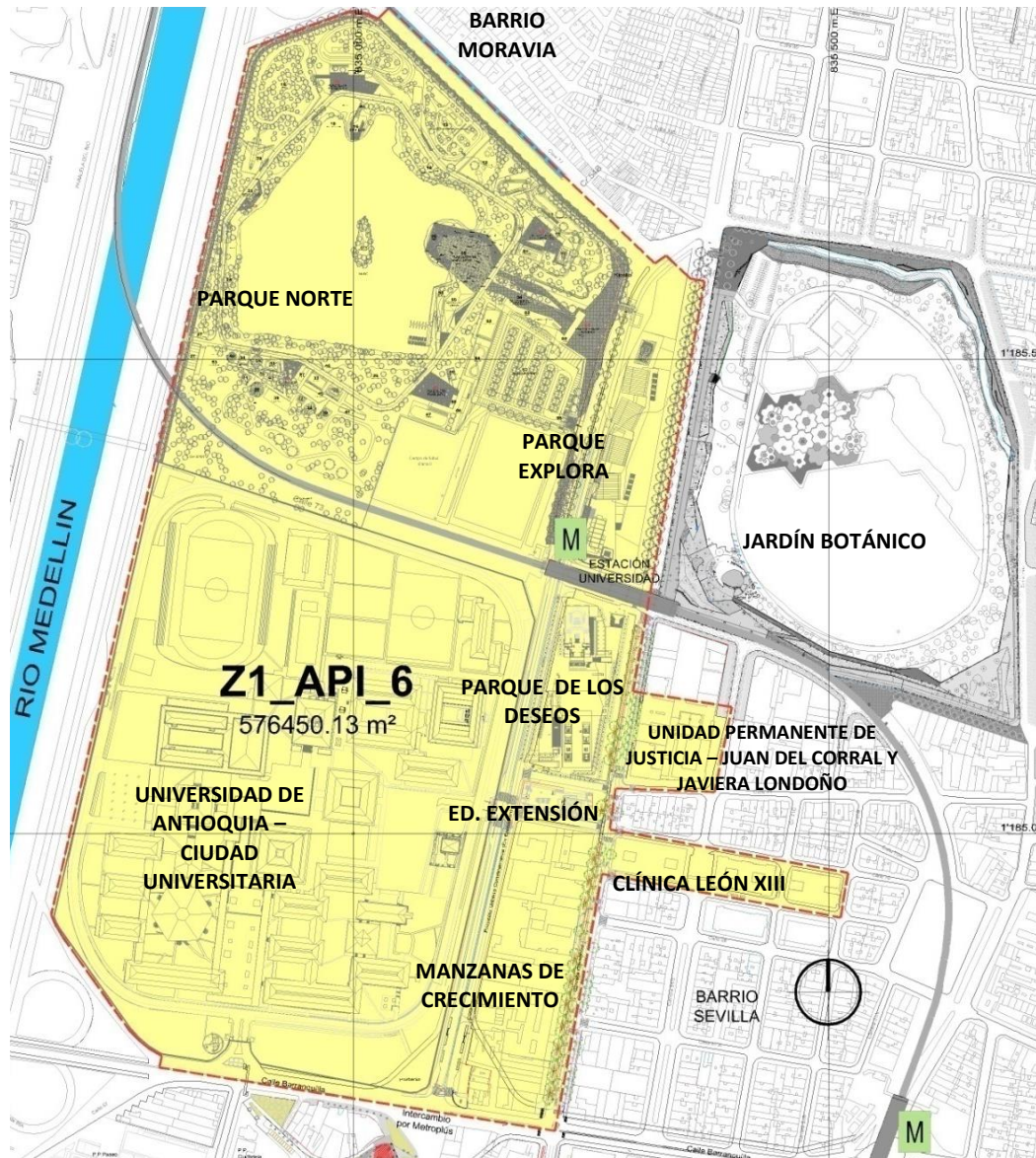


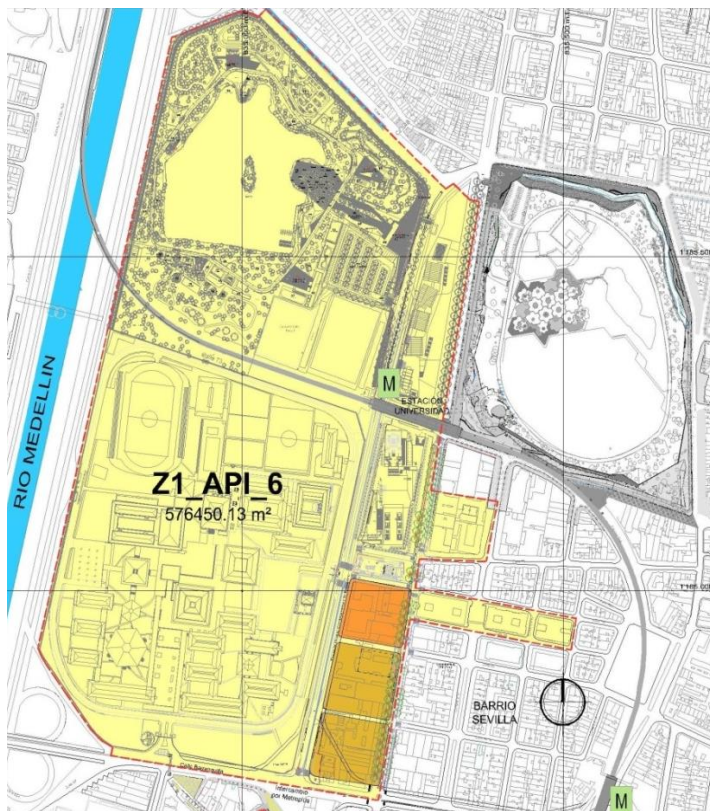
IMAGEN 1. DELIMITACIÓN POLÍGONO. INFORMACIÓN PROPIA



El Área de Preservación de Infraestructura (API) a que se refiere el presente documento, está comprendida entre las calles 77 y 67 (Barranquilla), y entre las carreras 52 (Carabobo) y 62 (Sistema Vial del Río), y comprende un área aproximada de 576.450,13 m², donde se encuentran ubicados equipamientos de ciudad como la Ciudad Universitaria, el Parque Norte, el Parque Explora, el Parque de Los Deseos, el edificio de Extensión de la Universidad de Antioquia, el Jardín Botánico y se proyectan significativas intervenciones como la del barrio Moravia, los cuales son razones para reconocer la importancia y vitalidad del polígono en la transformación reciente del centro de Medellín.

La zona de estudio comprende también las siguientes áreas:

- Media manzana existente al norte de la calle 71, entre las carreras 51D y 52, donde funciona la Unidad Permanente de Justicia El Bosque y las Escuelas Juan del Corral y Javiera Londoño.
- Tres manzanas comprendidas entre las calles 69 y 70, y entre las carreras 51B y 52, donde se ubican los tres edificios de la Clínica León XIII, antigua Sede del Seguro Social, ahora operada por la Universidad de Antioquia a través de la IPS Universitaria.



Dentro del polígono de estudio los terrenos que conforman el sector presentan un uso institucional predominante, con excepción de las manzanas comprendidas entre las carreras 52 y 53 y entre las calles 67 y 70. Allí se proyecta, como crecimiento, la implementación de tres equipamientos que complementan el carácter institucional del total del polígono, ellos son: El Museo y El Centro Cultural de la Universidad de Antioquia y los equipamientos complementarios de soporte a estos usos, y la Manzana del Emprendimiento proyecto liderado por el Municipio de Medellín. Con estos proyectos se completa el proceso de recuperación urbana de este sector de la ciudad.



2 RESEÑA HISTORICA.

2.1 La Comuna 4.¹

La comuna 4 de la ciudad de Medellín surge con la mayoría de los asentamientos de finales de los años 30; su configuración urbana originaria, nació bajo la concepción de un urbanismo privado regido por los cánones técnicos de la época, comprendiendo la modalidad de urbanismo planificado antiguo.

El proceso de poblamiento de la comuna 4, ligado al proceso de la zona nororiental de Medellín, se inicia durante la primera mitad del siglo XX. En sus primeros años, la zona estaba constituida por grandes fincas de familias pudientes de la ciudad, quienes las habían adquirido mediante la compra, ocupación o herencia familiar. Estas familias conformaron las primeras sociedades mutuales de la construcción de vivienda.

En el área de la comuna 4 se encuentran equipamientos de ciudad como el Campus principal de la Universidad de Antioquia, el Jardín Botánico, El Parque Norte. Además cuenta con el parque de Los Deseos y uno de los Parques más modernos de la ciudad, El Parque de la Ciencia y Tecnología Interactiva EXPLORA; cercano a la zona de estudio también se lleva a cabo un macroproyecto de la Alcaldía en el sector de Moravia que contempla planes de generación de espacio público y equipamiento con reubicación de familias en estado marginal.

2.2 El Campus de la Universidad de Antioquia.²

La actual Universidad de Antioquia tuvo su origen en lo que probablemente fue una de las primeras fundaciones educativas en esta región: El Colegio de Franciscanos. Esta primera fundación franciscana inició sus labores de enseñanza de la Gramática y la Teología, en un local del costado norte de lo que hoy es el Parque de Berrío, en el año de 1803, bajo la dirección del Fray Rafael de la Serna. En Agosto del mismo año, se inició la construcción de lo que actualmente es, después de muchas variaciones, el histórico edificio de la Plazuela de San Ignacio.

2.2.1 Concepción de la Ciudad Universitaria.

Después de hacer concienzudos estudios de otros sistemas universitarios, de acumular experiencias en seminarios y conferencias nacionales e internacionales y de analizar los informes y recomendaciones de misiones extranjeras especializadas en este tema y patrocinadas por fundaciones norteamericanas, especialmente por la Fundación Ford, la

¹ EDU, Plan Parcial de Redesarrollo de Sevilla, 2007.

² Universidad de Antioquia, 40 Años de la Ciudad Universitaria, 1968-2008.



Universidad programó la reforma y adoptó el sistema que más le convenía y que estaba de acuerdo con las posibilidades prácticas previsibles en el futuro.

Construir esta ciudad universitaria y realizar la transformación de la Universidad fue el programa del doctor Ignacio Vélez Escobar cuando llegó a la Rectoría. Pensó que más importante que hacer bellos edificios, esparcidos en un campus, era imprescindible programar el desarrollo integral y armónico de la Universidad, especialmente en el aspecto académico que es la razón de ser de la institución. Con este fin fundó y organizó la Oficina de Planeación Universitaria, que es una de las primeras en este género en el país, en el año de 1964. Esta Oficina, trabajando en comunidad con todos los elementos directores de la Universidad, elaboró un programa para la transformación y desarrollo físico, académico y administrativo, que ha sido y es el guía para la transformación y desarrollos futuros.

2.2.2 El lugar.

Factor fundamental para la cristalización de la construcción del campus universitario fue la donación de \$ 25.000.000 que la Honorable asamblea de Antioquia hizo a la Universidad después de la venta del Ferrocarril de Antioquia, con el objeto de construir una Ciudad Universitaria. Se optó, entonces, por la construcción de un campus urbano, en un lugar donde se pudieran tener suficientes zonas libres, y se escogió un lote de terreno que el Municipio tenía destinado para el Parque Municipal, al Norte de la ciudad.

Entre las principales consideraciones que se tuvieron en cuenta para la escogencia de este lote, se pueden fijar las siguientes:

- La Universidad, en nuestro medio, debe seguir adherida firmemente al conglomerado urbano para que sirva de faro irradiador de cultura.
- El transporte de alumnos y profesores a un campus sub-urbano, significaría un costo que mermaría el presupuesto de funcionamiento de la Universidad.
- Los servicios públicos, en el lote escogido, están en las calles adyacentes.
- La Universidad tiene su Núcleo de Ciencias Biológicas, debidamente configurado, alrededor del Hospital Universitario y contiguo al lote escogido. Su traslado significaría gastos que la universidad estaría incapacitado para cubrir.

2.3 I.P.S. Universitaria.

Institución Prestadora de Servicios de Salud de la Universidad de Antioquia, aprobada por el Consejo Superior del Alma Máter en 1998. Opera como una corporación mixta sin ánimo de lucro, conformada por la Universidad de Antioquia y por la Fundación de Apoyo a la Universidad de Antioquia. Cuenta con personería jurídica otorgada por la Dirección Seccional de Salud de Antioquia y en consecuencia tiene autonomía administrativa, técnica y financiera. Sus actos administrativos se rigen por el derecho privado, aunque por



patrimonio se cataloga como una entidad estatal. Actualmente presta el servicio en las siguientes sedes:

2.3.1 Sede Universitaria.

La "I.P.S. UNIVERSITARIA" presta sus servicios en las instalaciones de la Universidad de Antioquia, en el primer piso del Bloque 22, en la llamada Sede Universitaria, y funciona desde el 1º de noviembre de 1998.

La Sede Universitaria ofrece sus servicios sólo a estudiantes -que no se encuentran afiliados a seguridad social- y a los empleados de la Universidad de Antioquia.

Página | 7

2.3.2 Sede Ambulatoria (Incluida en el Polígono del Área de la Salud Z3_API_14).

La Sede Ambulatoria de la "I.P.S. UNIVERSITARIA" es una moderna instalación ubicada en la carrera 51 A No 62 – 42, centro de la ciudad de Medellín, cerca del Hospital San Vicente de Paúl, a la Facultad de Medicina de la Universidad de Antioquia y contigua al Parque de la Vida.

La Sede Ambulatoria de la "I.P.S. UNIVERSITARIA" ofrece un amplio portafolio de servicios y tecnología de punta, que está a disposición de varias empresas promotoras de salud (EPS) que tienen contratos y convenios vigentes con la Institución.

2.3.3 Sede Clínica León XIII.

La Clínica León XIII, ahora administrada por la IPS UNIVERSITARIA de la Universidad de Antioquia, es una de las más reconocidas en Medellín. Fue inaugurada en 1950, y llegó a fortalecer la atención médica de los afiliados al Instituto Colombiano de Seguros Sociales (ISS), entidad estatal y única encargada de prestar los servicios de salud en el país hasta 1993.

Debido al crecimiento demográfico y urbano de la capital antioqueña en la segunda mitad del siglo pasado, la Clínica se vio obligada también a crecer y por eso pasó de tener un bloque, a tener tres edificaciones tal y como se presenta en la actualidad. El nombre de la Clínica hace honor al Papa León XIII, y ese mismo nombre es uno de los más mencionados en Medellín debido a que gran parte de los medellinenses ha nacido en estas instalaciones o ha recurrido a ella en algún momento de su vida.

Desde 1950, la Clínica León XIII ha tenido varias administraciones, siendo la actual la que ejerce la IPS Universitaria de la Universidad de Antioquia, que desde el 15 de febrero de 2007 inició una nueva era en la prestación de los servicios médicos y hospitalarios.



Esta sede además de atender a los usuarios de la universidad, tiene convenios con las principales Entidades Prestadoras de Salud y actúa como centro de referencia a nivel departamental en casos de alta complejidad.

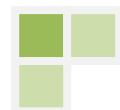
Hoy por hoy el complejo hospitalario Clínica León XIII, lo componen tres manzanas construidas en su totalidad y conectadas a través de dos puentes aéreos.

2.4 Cronología de hechos urbanos que han incidido en el desarrollo del sector.³

Con base en el documento “Análisis del sector hospitales San Vicente de Paúl y Seguros, Barrios Jesús Nazareno y Sevilla” del Departamento Administrativo de Planeación (1998), se puede establecer la siguiente cronología:

- **1842-1882**, se construye el Cementerio de San Pedro (originalmente llamado San Vicente) y se prolonga, desde el centro, la carrera 51 Bolívar para acceder a éste. Frente al cementerio, se construye el Parque de la República, el cual genera un marco de plaza para el desarrollo de las futuras manzanas aledañas (este parque sufrió importantes modificaciones por el paso del viaducto del Metro).
- **A partir de 1910** se prolongan desde el centro algunas vías importantes para el sector: la carrera 52 (Carabobo) hasta los municipios del norte y la carrera 53 Cundinamarca.
- **1915-1925**, se inicia la construcción del Hospital Universitario San Vicente de Paúl y se proyecta la conexión oriente-occidente de la ciudad a través de las calles 65 (Jorge Robledo) y 67 (Barranquilla).
- **1930**, se termina de configurar urbanísticamente, primero, el barrio Jesús Nazareno y, luego, el barrio Sevilla.
- Se construye el sistema férreo a lo largo de la carrera 55 (Av. Del Ferrocarril) y las estaciones El Bosque (al norte del barrio Sevilla) y Estación Villa (al sur de Jesús Nazareno).
- **1934**, entra en funcionamiento el Hospital Universitario San Vicente de Paúl.
- **1935**, se construye la Iglesia del Sagrario en el barrio Sevilla.
- **1938**, entra en funcionamiento la Facultad de Medicina de la Universidad de Antioquia.

³ EDU, Plan Parcial de Redesarrollo de Sevilla, 2007.



- **1940- 1960**, se construyen en el barrio Sevilla las tres manzanas de la Clínica León XIII (1950-57) y las Facultades de Odontología, Salud Pública y Enfermería de la Universidad de Antioquia. También se construye la Permanencia El Bosque, luego ocupada en parte por el Departamento Administrativo de Seguridad DAS y la Decipol, y en parte por la Escuela Javiera Londoño.
- Se adopta el Plan Regulador de Wiener y Sert.
- Década de los **60's**, se construye el *Campus* de la Universidad de Antioquia.
- Década de los **70's**, se construye el Parque Norte y el Estadio Cincuentenario.
- **1972**, se dota el Bosque de la Independencia de construcciones para el uso colectivo y se funda el Jardín Botánico "Joaquín Antonio Uribe".
- Década de los **80's**, se construye el Planetario Municipal "Jesús Emilio Ramírez".
- Década de los **90's**, se termina la construcción del viaducto del sistema de transporte masivo Metro, el cual entra en funcionamiento en 1995.
- **2002-2004**, se construye el Parque de los Deseos.
- **2007**, se construye el Museo de Ciencia y Tecnología "Parque Explora", el mejoramiento del Jardín Botánico y la adecuación del corredor de la carrera 52 (Carabobo).
- **2007-2008**, se construye el Edificio de Extensión de la Universidad de Antioquia.



3 CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN.

El sector en estudio es una zona con unas adecuadas condiciones de accesibilidad, no sólo por su ubicación sino por el servicio que le presta el sistema de transporte público masivo del Metro, y en un futuro, la primera línea del Metroplús.

Ambos sistemas de transporte delimitan el polígono por dos de sus costados: por el centro del polígono (Metro) y por el sur (Metroplús). Hacia el costado occidental, se encuentra la Autopista Norte, conocida como el Sistema Vial del Río, y hacia el oriental está conformado por la carrera 53 Cundinamarca, considerada por el Plan Especial del Centro como un estructurante principal del centro de la ciudad.

Adicionalmente, este polígono se encuentra considerado como un fragmento de ciudad con una cobertura privilegiada de equipamientos.

3.1 Categorías generales de usos del suelo

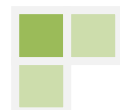
El Acuerdo 046 de 2006, el POT de Medellín, establece tres grandes categorías de uso en el territorio urbano:

- a. El conjunto de áreas y corredores que de acuerdo a su categoría asociada al sistema de centralidades y al sistema estructurante vial, presentan diferentes mezclas de actividad múltiple, entre ellos se encuentran los ejes estructurantes.
- b. Las áreas con usos especializados.

La Universidad de Antioquia tiene localizadas dependencias de diversa índole en estas áreas, por lo que los lineamientos del Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín inciden y alientan los programas y proyectos de la Universidad.

3.2 Los corredores de actividad múltiple.

Estos son particularmente importantes para los equipamientos de educación de nivel superior a escala de ciudad y específicamente a la Universidad de Antioquia ya que ellos conectan todos estos centros, logrando una red que puede potenciarse a través del Sistema de Movilidad y Transporte con las ciclorutas y los andenes peatonales complementados con comercio y servicios con alta calidad ambiental en pos de la



consolidación del Sistema en Red de Equipamientos de Educación de Nivel Superior, lo que como propuesta se ha definido como UNIVER-CIUDAD. Los que inciden en la Universidad directamente son la Avenida del Ferrocarril, la Calle Barranquilla y la Carrera Carabobo.

3.3 Áreas y corredores con usos especializados

“Se reconocen en el territorio urbano áreas que han venido configurando importantes niveles de concentración de actividades especializadas como la salud, la ciencia y la tecnología, la educación, industria y sectores de producción que se consideran soportes fundamentales para la vida ciudadana y la productividad de la ciudad. Por sus características se privilegia la localización de estos usos especializados y de otros que le sean compatibles, buscando limitar los usos que les generen impactos negativos”. (Acuerdo 046 de 2006. POT de Medellín. Artículo 268).

Esta zona aglutina un conjunto de actividades especializadas en producción tecnológica y fortalecimiento de los conocimientos científicos y de investigación y de servicios de salud. La norma general de usos está orientada a incentivar los servicios de salud y a propiciar la localización de otras actividades de ciencia, tecnología y servicios especializados. Todas estas actividades son compatibles y complementarias con el uso residencial.

La Ciudad Universitaria, el Edificio de Extensión, el SIU y el Área de la Salud de la Universidad de Antioquia tienen sus actividades en un sector de actividad especializada en salud, ciencia y tecnología.



3.4 Tamaño de manzanas.

El polígono de estudio está conformado por **10** manzanas las cuales, para el desarrollo del presente documento técnico, se clasificaron en tres tipos según su tamaño:

- **Tipo 1. Manzanas mayores:** 2 manzanas ubicadas hacia el costado occidental del polígono las cuales cuentan con un área neta promedio de **217.312,68 m²** (*Manzana Campus Universitario 237.498,58 m² y Manzana Parque Norte 197.126,77 m²*).
- **Tipo 2. Manzanas medias:** 4 manzanas ubicadas al costado nororiental y suroriental del polígono. Estas cuentan con un área neta promedio de **20.486,09 m²** (*Manzana Parque Explora 24.207,75 m²; manzana Parque De Los Deseos 17.321,3 m²; ½ manzana Unidad Permanente de Justicia y Colegios 8.926,35 m² y Manzana de Expansión (Potencial 3 manzanas) 31.488,96 m²*).
- **Tipo 3. Manzanas menores:** 4 manzanas ubicadas al costado oriental del polígono. Estas cuentan con un área neta promedio de **2.924,48 m²** (*Manzana Edificio de Extensión UDEA 3.294,3 m²; manzana Bloque 1 Clínica León XIII 2.240,23 m²; manzana Bloque 2 Clínica León XIII 2.729,11 m² y manzana Bloque 3 Clínica León XIII 3.434,29 m²*).

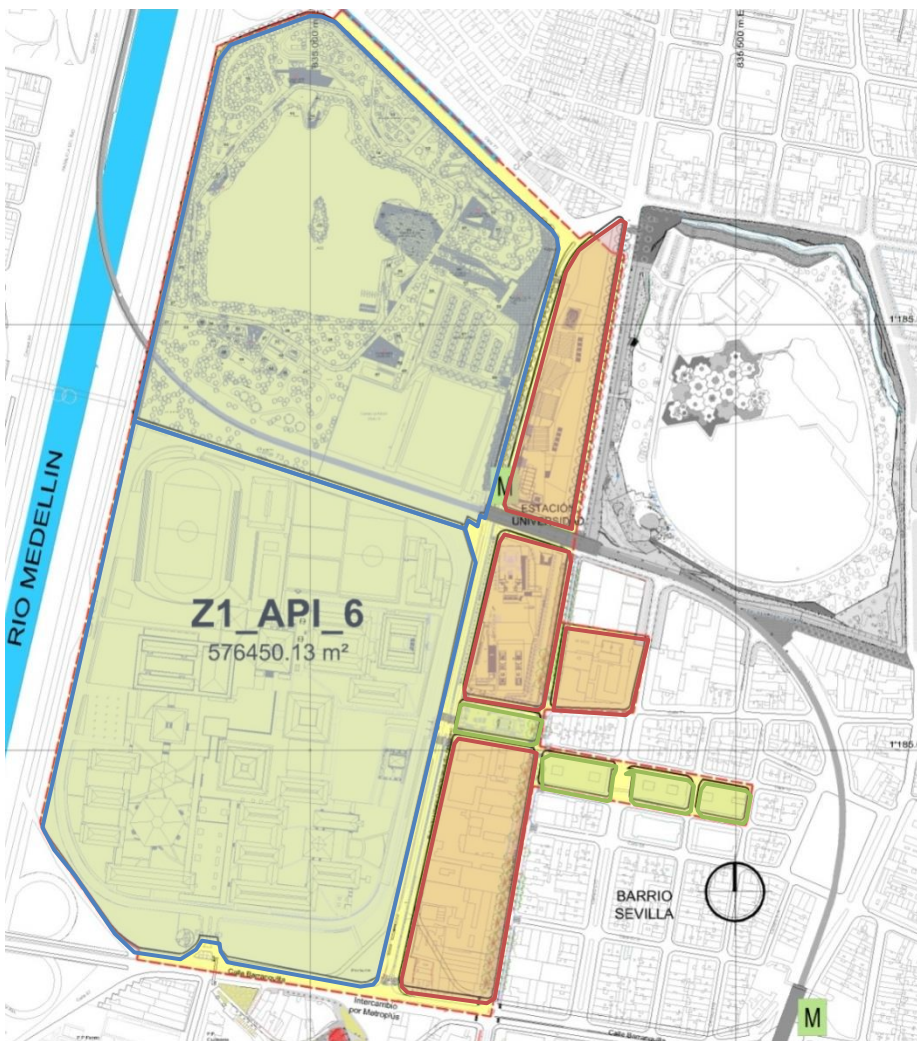


IMAGEN 3. TIPOS DE MANZANAS. INFORMACIÓN PROPIA



3.5 Altura de las Edificaciones.

ARTICULO 264°. De los aprovechamientos en las Áreas para la Preservación de la Infraestructuras del sistema estructurante.

Hasta tanto las Áreas de Preservación de las Infraestructuras no tengan aprobado su Plan de Manejo, los aprovechamientos para los inmuebles de propiedad privada destinados a usos distintos a equipamientos, vías y espacio públicos, serán los definidos en el siguiente cuadro:

CÓDIGO	APROVECHAMIENTOS
Z1_Z3_API_9	Altura máxima 2 pisos
Z3_API_13	Altura máxima 2 pisos
Z3_API_14 HOSPITAL SAN VICENTE Y AREA SALUD	Altura máxima 2 pisos
Z2_API_49	Los lotes privados no se permiten desarrollos adicionales a los existentes
Z3_API_10	Altura máxima 1 piso
Z2_API_56	Solo se permiten equipamientos y espacios públicos de ámbito zonal, de ciudad, metropolitanos o regional, o consolidación de la estructura vial
Z2_API_58	Altura 2 pisos
Z2_API_60	Altura 2 pisos Corredor de la calle 104
Z1_API_6 CIUDAD UNIVERSITARIA	Los usos existentes se toleran con los aprovechamientos que tienen, siempre y cuando se ajusten a la normativa de la actividad. Solo se permiten equipamientos de educación formal, equipamientos recreativos y deportivos, equipamientos de salud (de ámbito de ciudad, regional o metropolitano).
Z1_API_3	Altura máxima 1 piso, no se permite fraccionamiento de lotes
Z3_API_15	Altura máxima 2 pisos
Z3_API_16	Altura máxima 4 pisos (anexos al parqueadero del museo), y las alturas existentes (manzana al lado de la Iglesia de la Veracruz)

CÓDIGO	APROVECHAMIENTOS
Z3_API_20	Alturas máxima 2 pisos
Z3_API_21	Solo se permite usos asociados al Plan de Manejo del Cerro. Y no se permiten sino acciones de enlucimiento y refacciones a las construcciones existentes.
Z5_API_28	Equipamiento educativo, institucional, recreativo, deportivo o de salud, de ámbito zonal, de ciudad, metropolitano o regional
Z6_API_38	No tiene aprovechamiento constructivo – Suelo protección
Z4_API_41	No tiene aprovechamiento constructivo – Suelo protección
Z4_API_44	Altura máxima 3 pisos
Z6_API_33	La altura será la permitida por la Aerocivil. Los usos del suelo serán según el área donde se ubiquen.



4 JUSTIFICACIÓN NORMATIVA.

4.1 Marco Legal.

Para poder englobar la propuesta del presente estudio dentro de un marco legal debemos remitirnos a los ajustes normativos realizados al Plan de Ordenamiento Territorial (P.O.T.) de Medellín, Acuerdo 46 de 2006 especialmente en lo que respecta al artículo 127 el cual habla de **los proyectos que contribuyen a la consolidación de la plataforma competitiva metropolitana**. En este artículo se establece que para el adecuado desarrollo del objetivo que se plantea en el enunciado existen dos clasificaciones de estos proyectos, los cuales son proyectos regionales y proyectos locales.

Dentro de los proyectos locales establecidos por la norma anterior se encuentran el Museo de Ciencia y Tecnología – Parque Explora, el **Bulevar y Ciudadela de la Salud y La Univer_ciudad**. Estos dos últimos proyectos son estructurante directos en la planificación y gestión de las propuestas de desarrollo.

4.1.1 Bulevar y Ciudadela de la Salud.

Proyecto dirigido a consolidar en condiciones de alta calidad urbanística y con dotación de usos complementarios el sector central donde se localizan algunos de los equipamientos de atención e investigación en salud más representativos de la ciudad, como son el Hospital San Vicente de Paúl, la Facultad de Medicina de la Universidad de Antioquia y la Clínica León XIII.

Incluye el tratamiento de recuperación del bulevar Juan del Corral - con la localización de vivienda y servicios - a través del cual se vincula el sector al centro tradicional.

4.1.2 La Univer_ciudad.

“La universidad dentro de la Ciudad”. Es un proyecto que busca consolidar a Medellín como una ciudad educadora, mediante la conectividad de los establecimientos de educación superior con el centro tradicional de la ciudad, a través de corredores donde el componente cultural, peatonal y ambiental es dominante.

Para el desarrollo adecuado de las formulaciones de los criterios de diseño y las directrices de ordenamiento que sean consecuentes con los condicionamientos de avance de la universidad y la ciudad la propuesta de **“La Univerciudad. La Universidad en la Ciudad”**, es fundamental dado que este proyecto no solo debe entenderse como la presencia de unas instituciones universitarias en un tejido urbano, sino como un componente vital



conformado por un sistema urbano que a partir de la movilidad, genera una continuidad y conectividad en todos los órdenes dentro de una ciudad.

Es así como el planteamiento de La Univerciudad debe entenderse como una integración misma de estas instituciones con la ciudad, lo cual “supone que esta (La Universidad) participa de la mixtura de usos que la ciudad ofrece, en forma tal, que las actividades generadas por la academia hacen parte integral de un contexto donde los académicos son ante todo ciudadanos, y partícipes de la cotidianidad que ofrece la ciudad”.

Por otro lado debemos entender esta relación conjunta como un proceso donde las actividades académicas, ofrezcan “la oportunidad al ciudadano de pié, de penetrar los espacios académicos y disfrutar de distintas actividades de extensión, conferencias, exposiciones, y aún espacios internos y cafeterías, que tiene el carácter de espacios privados – públicos en el contexto de ciudad”. (Arbeláez, Luis Fernando; Peláez, Pedro Pablo; 2006)⁴.

Por tal motivo esta dentro de nuestras propuestas de desarrollo de las manzanas aledañas al Campus Universitario el configurar espacios donde el ciudadano se integre a las actividades de la academia por medio de referentes urbanos y usos adecuados que tengan una orientación hacia la cultura, la tecnología y la salud, con la premisa importante de que la aparición de la propuesta arquitectónica sea el detonante para la presencia de los habitantes de la ciudad y la potencialización de los usos planteados y, por qué no, la aparición de nuevos usos complementarios de la actividad estudiantil.

4.1.3 Plan Especial del Centro.

El Plan Especial de Centro es un proyecto que está orientado a mejorar la calidad urbanística y ambiental del Centro y a la recuperación de su significación y de su capacidad de convocatoria para todos los sectores sociales de la ciudad metropolitana, mediante la integración coherente de las diversas intervenciones en gestación y la protección y potenciación de su patrimonio cultural.

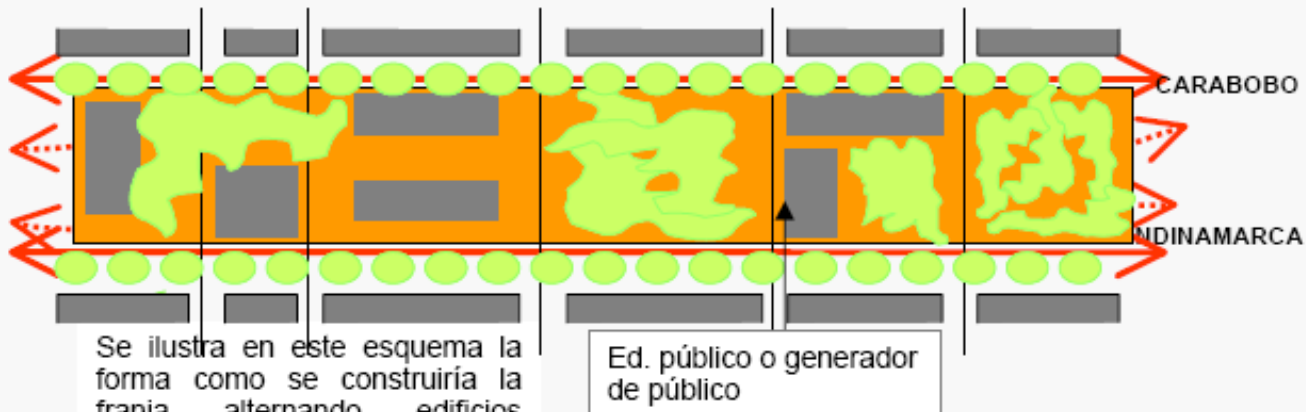
Dentro del desarrollo de la propuesta del proyecto del Plan Especial de Centro se plantean unos esquemas básicos de intervención los cuales reglamentan el desarrollo de las propuestas que se planteen dentro de las franjas donde aplica esta norma.

A continuación se observan las fichas extraídas del PEC y que aplican a las propuestas de intervención del sector en estudio.

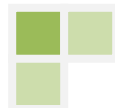
⁴ Universidad de Antioquia, Plan Maestro de Planta Física. **Univerciudad. La Universidad en la Ciudad**; Agosto de 2006.



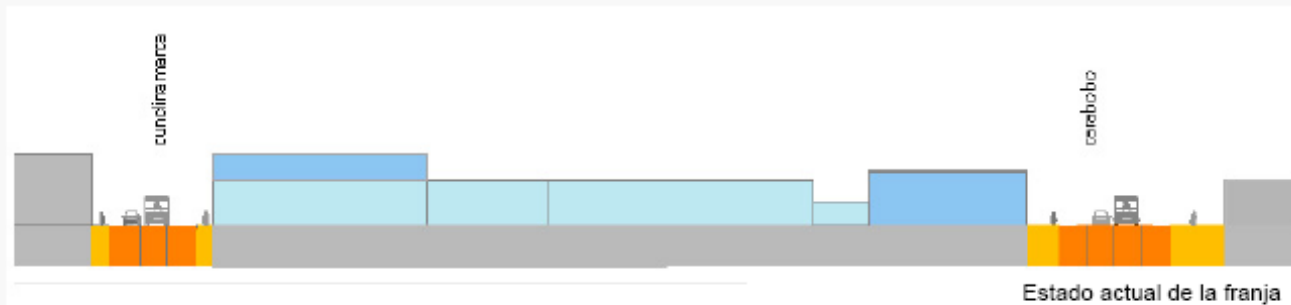
PEC		PLAN ESPECIAL DEL CENTRO	
1	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:	ESQUEMA BÁSICO DE INTERVENCIÓN / FRANJA CARABOBO-CUNDINAMARCA	
	Nombre del proyecto	FRANJA CARABOBO / CUNDINAMARCA	TRAMO 2
2	Delimitación del área de planificación:	BARRANQUILLA -AV DEGREIFF	



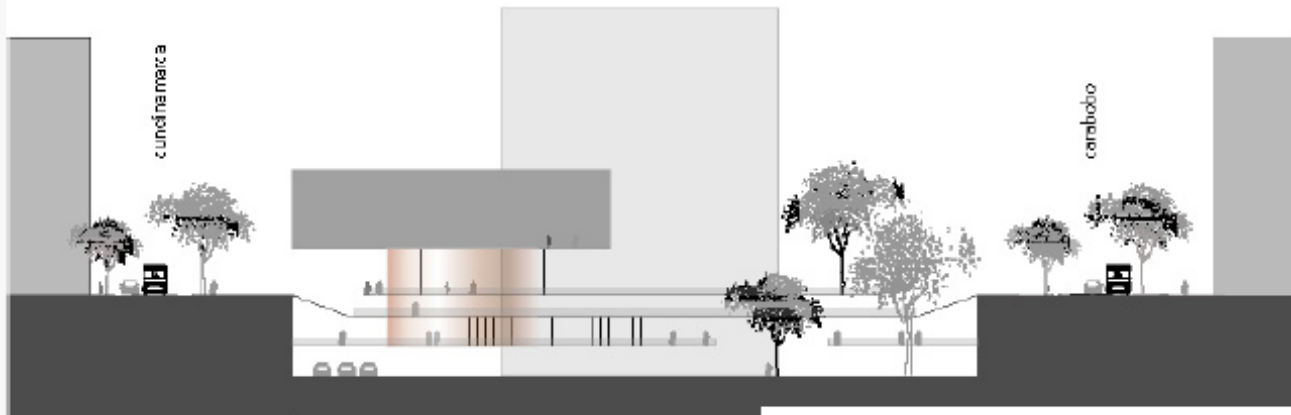
CARABOBO CUNDINAMARCA



PEC		PLAN ESPECIAL DEL CENTRO	
1	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:	ESQUEMA BÁSICO DE INTERVENCIÓN / FRANJA CARABOBO-CUNDINAMARCA	
	Nombre del proyecto	FRANJA CARABOBO / CUNDINAMARCA	TRAMO 2
2	Delimitación del área de planificación:	BARRANQUILLA -AV DEGREIFF	



Estado actual de la franja



Esquema de intervención en sección

Ciudad del primer piso

Se entiende por Ciudad de primer piso el espacio construido generador de actividad a través del cual se establecen las relaciones entre lo público y lo privado.

La ciudad del primer piso corresponde a una altura por encima del uso equivalente a dos o tres pisos y una profundidad por debajo del mismo suelo de igual dimensión, cuya función principal es de actividad pública. El conjunto de de estos seis pisos constituye el zócalo Urbano y su identidad se define desde la arquitectura de los edificios.



PEC PLAN ESPECIAL DEL CENTRO	
1	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO: ESQUEMA BÁSICO DE INTERVENCIÓN / FRANJA CARABOBO-CUNDINAMARCA
Nombre del proyecto FRANJA CARABOBO / CUNDINAMARCA	
TRAMO 2	
2	Delimitación del área de planificación: BARRANQUILLA -AV DEGREIFF



Medellín como otras ciudades, tiene en la trama urbana, grandes oportunidades de ejercitar el diseño urbano con ejemplos que como el de Viena en el Ring dieron forma a una de los espacios urbanos más bellos que tiene el mundo.

Las carreras de Carabobo y Cundinamarca ofrecen esa bellísima oportunidad de intervención que ya ha sido iniciada por la Universidad de Antioquia con unas nuevas instalaciones pero que dado el estado y condición del área entre estas calles se constituye en la gran oportunidad para crear un bellissimo ejercicio de diseño urbano.



PEC		PLAN ESPECIAL DEL CENTRO	
1	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:	ESQUEMA BÁSICO DE INTERVENCIÓN / FRANJA CARABOBO-CUNDINAMARCA	
Nombre del proyecto		FRANJA CARABOBO / CUNDINAMARCA	TRAMO 2
2	Delimitación del área de planificación:	BARRANQUILLA -AV DEGREIFF	

POSIBLES USOS EN LA FRANJA

- Sedes de entidades públicas
- Lugares de referencia a la Memoria: Jorge Robledo
- Exaltación de hechos
- Teatros
- Museo Arqueológico
- Palacio de deportes: lugar para deportes bajo techo (tener en cuenta la baja oferta de equipamientos deportivos que hay en el centro)

- Piscinas públicas
- Palacio de los Niños
- Palacio de las flores
- Colegios
- Hoteles (por la demanda que genera el Hospital a nivel departamental y nacional, relacionada con los servicios hospitalarios, transplantes, etc.)
- Residencias Universitarias.
- Oficinas

Espacio público existente
Ed. a conservar o equipamiento
Ed. Público o generador de público



La idea es deconstruir para luego crear un extraordinario Paseo en el cual se alternen principalmente, edificios de la comunidad, edificios públicos en realidad o generadores de público dentro de un parque lineal que va desde 4 bocas hasta la Alpujarra, alternando dichos edificios con un *continuum de parque* a la manera de un gran paseo urbano que conectará con el de la Playa para poner fin al desastroso deterioro inducido por la falta de ideas que ha sido tan característico de Medellín.



5 DIAGNÓSTICO DE LOS COMPONENTES ARTIFICIALES DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO.

5.1 Sistema de Movilidad

El polígono Z1-API-6 contiene áreas de gran importancia institucional para la ciudad, en aspectos culturales, recreativos y de movilidad, lo que explica la reciente inversión pública en el sector que le ha aportado una renovación profunda. La Ciudad Universitaria, el Parque Norte, el Parque Explora, el Parque de Los Deseos, el edificio de Extensión de la Universidad de Antioquia, así como la vecindad de otros como el Jardín Botánico y la intervención en el barrio Moravia, son razones para reconocer la importancia y vitalidad del polígono en la transformación reciente que está viviendo Medellín.

El beneficio que todas estas instituciones, obras y proyectos puede ofrecer para los habitantes de la ciudad, exige que el sector tenga una adecuada conexión y accesibilidad desde todos los sectores que componen la ciudad y la Región, esta necesidad es compatible con los proyectos de transporte que se adelantan en los alrededores, y que se articulan en la red de transporte público proyectada para todo el área metropolitana, como Sistema Integrado de Transporte Masivo del Valle de Aburrá (SITVA).

Se analizan las acciones que deben adelantarse para garantizar una adecuada integración peatonal entre las edificaciones y los modos de transporte públicos, así como la accesibilidad en transporte individual y la infraestructura que lo permite, concluyendo con la recomendación de acciones que se deben implementar para una integración entre las áreas incluidas en el polígono, de estas con su entorno inmediato y con el resto de la ciudad, permitiendo una movilidad segura, conveniente y acorde a la implementación de los proyectos en ejecución en la zona.

5.2 Accesibilidad y Movilidad Peatonal

De las más de 29.000 personas que diariamente llegan al campus universitario, una porción cercana al 57% llegan en transporte masivo o colectivo y completan sus viajes con una caminata, además de un 14% que llegan en desplazamientos solamente peatonales. Ello implica un número muy significativo de personas, sólo haciendo mención de la población flotante de la universidad, sin considerar otras personas que cotidianamente se desplazan por estas vías y caminan por los andenes peatonales del sector.



Los principales accesos existentes en el campus son peatonales sin embargo existen 3 accesos de mucha importancia los cuales son:

- El acceso peatonal del metro puede considerarse el más importante de todos dado que tiene la afluencia del sistema masivo del METRO y la llegada de rutas de transporte de la zona nororiental generando así un gran flujo de personas que ingresan a la Universidad.
- Otro acceso importante es el ubicado en la intersección entre la carrera 53 (Cundinamarca) y la Calle 67 (Barranquilla). Este acceso actualmente tiene un flujo considerable de personas sin embargo se espera que se aumente con la activación del Metroplús en los próximos años.
- El acceso peatonal de Barranquilla es un acceso importante dado que allí confluyen muchas rutas de transporte que vienen y/o van al centro de la ciudad.

La existencia de equipamientos urbanos de recreación, como los Parques Explora, de Los Deseos y Norte, así como el Jardín Botánico hacen frecuente la presencia de niños y visitantes con motivo de recreación que, con periodicidad, resultan ser más dispersos y distraídos que los peatones que utilizan una vía de manera cotidiana con motivo de estudio o trabajo.

Por esta razón resulta necesario incluir en los ciclos semafóricos de la zona, fases peatonales que permitan separar los conflictos vehículo – peatón en el tiempo, ya que los puentes peatonales resultan ser poco utilizados en la ciudad.

Con excepción del puente sobre la calle Barranquilla, a la altura del ingreso a la Universidad, que presenta una utilización consolidada. Tanto que presenta ocupación alta en las horas pico de ingreso y salida del campus universitario. A pesar de ello debe señalarse que este puente no permite el paso para personas con movilidad reducida. Por esta razón se debe propiciar la adecuación del puente peatonal sobre la calle Barranquilla, de tal forma que cuente con rampas apropiadas para garantizar la accesibilidad para todos por el puente, acorde con la normatividad vigente.

Debido al apoyo que brinda el Parque Norte al Parque Explora, con la oferta de estacionamiento que complete el requerimiento de los visitantes, se debe demarcar de manera adecuada una zona peatonal que cruce la carrera 53 entre los dos parques, y señalizarla de manera adecuada para que quienes dejen su vehículo en el parque norte tenga una oportunidad segura de cruzar la vía.

Evalrados los tiempos que les permiten las fases de los ciclos semafóricos, se encuentra que es posible ofrecer oportunidades de cruce seguro en las intersecciones más críticas del polígono, especialmente en el cruce de la carrera 53 con la calle 67 (Barranquilla) que,



por la proximidad de la futura estación del Metroplús, requiere de capacidad para permitir que los usuarios se integren de manera segura al sistema.

Es primordial afianzar las conexiones existentes dentro del campus de la Universidad de Antioquia realizando las adecuaciones físicas necesarias para la conservación y circulación en condiciones óptimas de los peatones que ingresan diariamente al campus.

En las manzanas de desarrollo, las cuales son el principal eje de desarrollo del sector, se plantean como premisas de circulación peatonal la permeabilidad y continuidad en las circulaciones a nivel de primer piso entre las manzanas liberando los centros de las mismas como se plantea en el Plan Especial del Centro.

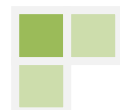
5.3 Accesibilidad y Movilidad Vehicular

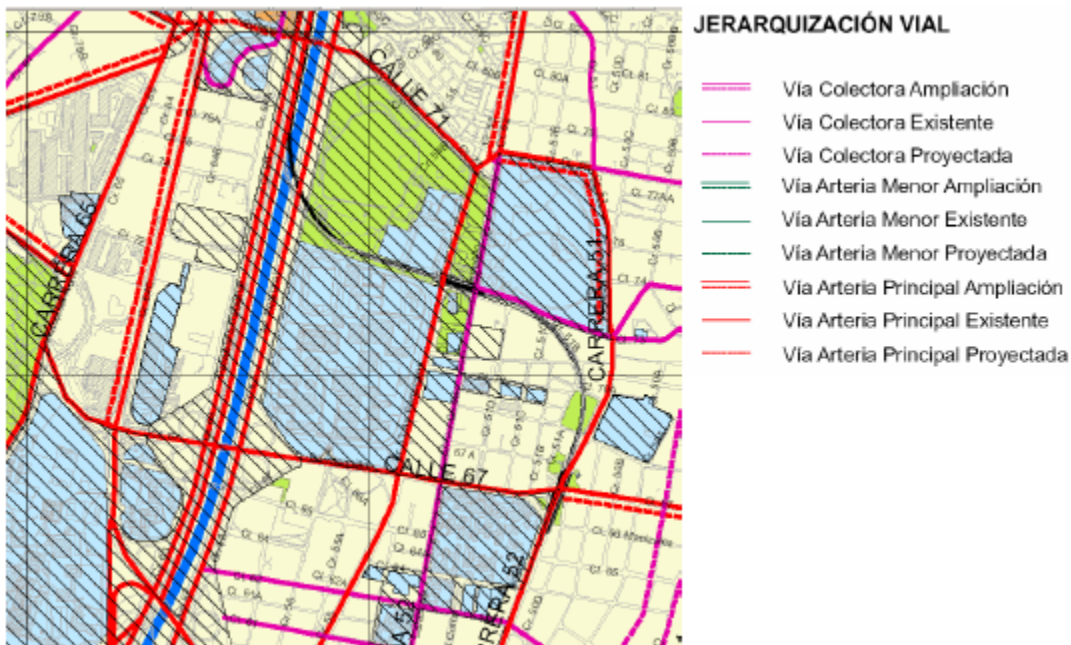
La ubicación del polígono en estudio resulta privilegiada en dotación de infraestructura vial, contando con una gran cantidad de vías de primera importancia en la ciudad, de tal forma que se puede decir que cuenta con buenas posibilidades para su accesibilidad y conectividad.

Para que esa aparente ventaja se concrete se requiere de un adecuado arreglo de sentidos viales y manejo de las intersecciones entre estas vías para que la movilidad hacia y desde los diferentes sectores de la ciudad se pueda realizar de manera adecuada, tanto para los peatones, el servicio público de transporte y los vehículos particulares.

Puede afirmarse que el polígono Z1_API_6 está delimitado y cruzado por vías arterias y colectoras de primer orden para la movilidad de la ciudad, como se ilustra en el siguiente gráfico.

Por el costado occidental el sistema vial del Río, y los puentes a la altura de las calles 67 (Barranquilla) y 77 (Puente del Mico) permiten una adecuada integración con los demás municipios del Valle de Aburrá. Esas mismas calles que cruzan el río y delimitan el polígono por el norte y el sur, permiten la comunicación con el nororiente, occidente y noroccidente de la ciudad.





En sentido norte – sur, el polígono es delimitado por el oriente con la carrera 52 que, debido a la intervención de los espacios urbanos que rodean el Jardín Botánico y el Parque Explora, cedió su importancia a la carrera 53, como principal ingreso al centro desde la parte baja de la comuna nororiental al centro de la ciudad. La carrera 53 aún no ha atraído el volumen de tráfico esperado en sentido norte – sur debido a la falta de continuidad que presenta en el cruce con la calle 67 Barranquilla. Por la misma causa, el flujo vehicular a lo largo de la carrera 52 no se ha reducido en la medida de lo esperado, efecto que se esperaba para la integración peatonal entre el Jardín Botánico y el parque Explora.

La conexión directa del polígono con el centro de la ciudad se realiza por la carrera 52, y en sentido contrario por la carrera 53. Por esta razón y hasta que la carrera 53 tenga continuidad en sentido norte sur en el cruce con Barranquilla, resultará más recomendable para la conectividad de la ciudad universitaria, el sentido occidente - oriente para la calle 70, entre las carreras 52 y 53.

La movilidad principal del sector se complementa con la calle 73, colectora que inicia desde la carrera 53, en la estación Universidad del Metro, hacia el oriente. Esta calle, a pesar de haber perdido el sentido de circulación oriente – occidente, que tenía hasta la carrera 52, se constituye en una posibilidad interesante para la integración del sector en estudio con la comuna nororiental.

Al interior del polígono son pocas las vías de servicio, que básicamente corresponden a las calles 70 y 71 entre las carreras 52 y 53, así la calle 71 esté cerrada a la circulación, y las vías alrededor de los equipamientos que completan el polígono al oriente de la carrera 52,



correspondientes a las calles 69 y 70, y los tramos de carreras 51B, 51C y 51D entre ellas, así como la calle 71 entre las carreras 51D y 52.

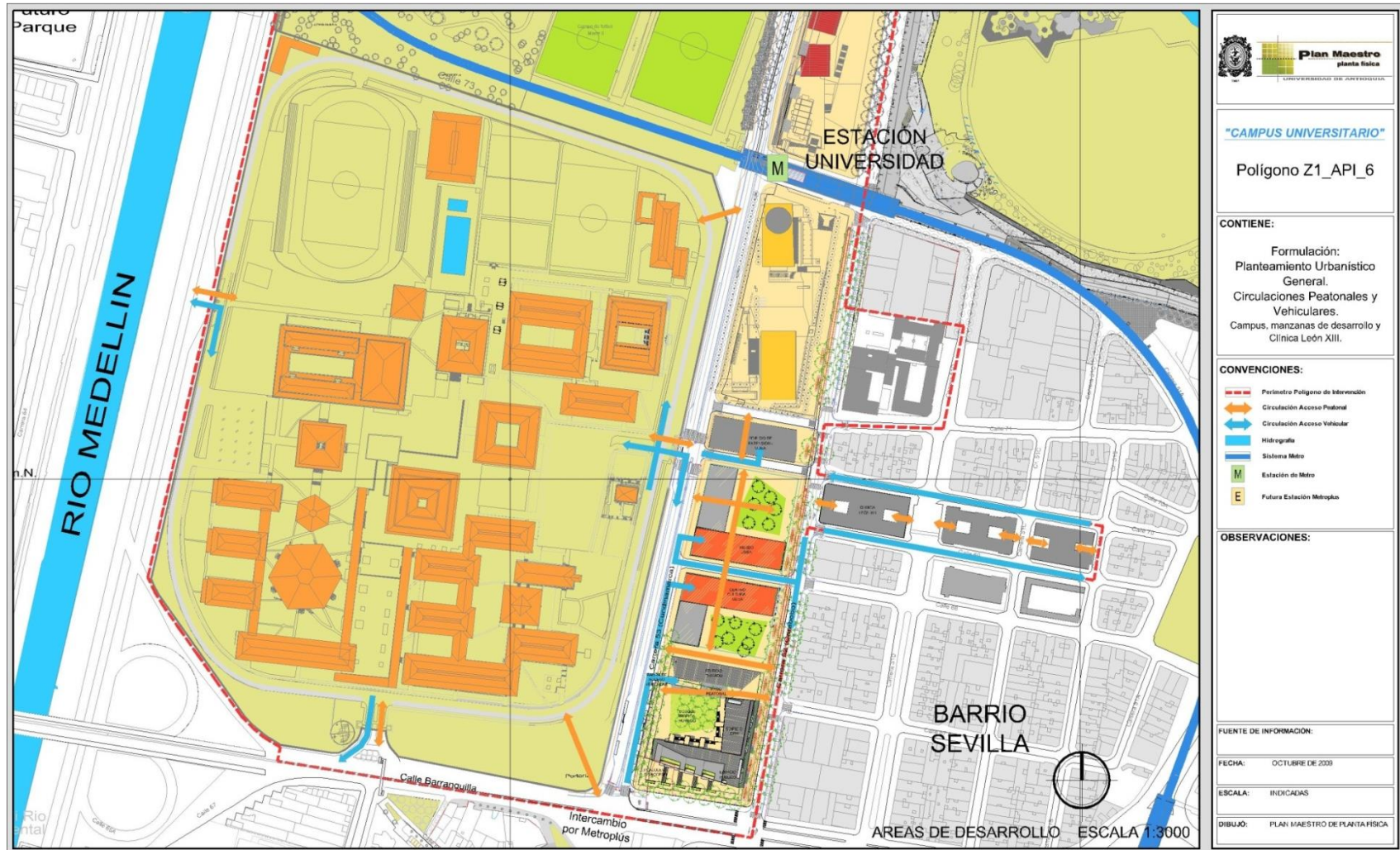
Existen otras vías de servicio internas a los predios de la Ciudad Universitaria y el Parque Norte, que, por su ubicación, adquieren el carácter de vías privadas para su manejo. El circuito vehicular existente dentro del campus es un sistema al cual debe realizarse un mantenimiento dado que cuenta con unos hundimientos en su recorrido. También deberá proponerse el desarrollo integral de vías de ciclorutas que integren las propuestas al exterior del campus con las que se puedan proponer al interior.

En general las secciones de las vías en el sector se presentan amplias, en algunos tramos con ausencia de zonas verdes o antejardines, sólo falta andén en el costado norte de la calle 77, en el límite con el barrio Moravia. De acuerdo a la jerarquía vial, se observan anchos de carril para las vías arterias que van de 3.25 a 4.0 metros, para las vías colectoras anchos de carril entre 3.07 y 3.5 metros, y para las vías de servicio carriles entre 3.15 y 4.4 metros. En general el ancho de los andenes se encuentra acorde con la jerarquía de las vías, siendo más amplio para las colectoras y arterias que para las vías de servicio.

A continuación observaremos un esquema básico de los accesos tanto peatonales como vehiculares que posee el sector en estudio.



Documento Técnico de Soporte
Ciudad Universitaria - Z1_API_6



5.4 Oferta de estacionamientos en el polígono

Así el polígono presente una situación muy privilegiada en oferta de transporte público colectivo y masivo, no se puede olvidar la necesidad de ofrecer condiciones de accesibilidad en transporte individual, en especial debido a los equipamientos de atención en salud, turismo y recreación que se tienen en el polígono, de tal forma que se cuente con facilidades que hagan atractivo llegar hasta el sitio y aprovechar las instalaciones construidas allí. Pensando en ello se cuantificó la oferta de estacionamientos disponibles en la zona, con el fin de evaluar su ubicación y suficiencia para cubrir las necesidades del sector, así como el futuro de esta oferta de servicio, con los proyectos identificados en el polígono y las áreas aledañas.

Se realizó un inventario de los sitios que actualmente ofrecen estacionamiento fuera de la vía pública, dentro del área de influencia, indicando su localización, capacidad y las tarifas que cobran. Los resultados se resumen en la siguiente tabla.

INVENTARIO DE LA OFERTA DE ESTACIONAMIENTO EN EL POLÍGONO Z1_API_6

Nombre	Dirección	Nº de accesos	Celdas carros		Celdas motos	Horario	Tarifa		Construcción
			Públicos	Privados			Hora carros	Hora motos	
Parque Norte	Cra. 53 entre calles 73 y 77	1	430		50	Mt-Jv 9:30 - 15:30 Vn 10:30 - 17:30 Sb 11:00 - 19:00 Dm 10:00 - 18:00	\$ 3.900 Costo sin control de tiempo	\$ 2.500	Pavimentado descubierto
Jardín Botánico	Carrera 52 calle 77	1	125		0	10:00 - 20:00	\$ 1.500 hora o frac.		Adoquinado descubierto
Parque Explora	calle 73 entre cras. 52 y 53	1	69		30	Ln-Vn 9:00 - 18:00 Sb-Dm 10:00-18:00	\$ 4.000 Costo sin control de tiempo	\$ 2.000	piso concreto cubierto
Los Médicos	calle 71 entre cras. 51C y 51D	1	16		4	Ln-Dm 8:00 - 20:00	\$1800/hora \$6000/día	\$800/hora \$3000/día	afirmado descubierto
Parqueadero Auto Star	cra. 51B entre ciles. 69 y 68	1	40		8	Ln-Dm 5:30 - 22:30	\$2000/h \$7000/día	\$1000/h \$5000/día	afirmado descubierto
Parqueadero Sevilla	Cra. 53 entre ciles. 69 y 67	2	100		70	24 horas	\$1700/h \$6000/día	\$700/h \$3000/día	afirmado descubierto
Parqueadero Motorcar	Cra. 52 entre ciles. 67A y 68	1	10		0	Ln-Vn 8:00 - 21:00 Sb-Dm 7:00-19:00	\$1500/h \$6000/día	\$500/h \$3000/día	piso concreto cubierto
Univ. De Antioquia	Sede central	2	0	941	700				Pavimento descubierto
Zona Estac. Regulado	calle 69 entre cras. 51B y 51C calle 69 entre cras. 51C y 51D calle 69 entre cras. 51D y 52 Cra. 51D entre cils. 69 y 70		8 20 17 12			7:00 - 24:00	\$2000/h		Pavimento descubierto
	Total		847	941	862	Promedio (\$/hora) Promedio (\$/día)	1750 6250	750 3500	

De la oferta de 1.788 celdas identificadas en la zona o sus alrededores, la mayor porción se encuentra en los establecimientos oficiales, 624 celdas públicas (35%) y 941 privadas (53%), la oferta de celdas públicas en predios privados corresponde al 9% (166 celdas) y las celdas de estacionamiento regulado sólo equivalen al 3% (57%).

La ocupación de los estacionamientos observada en la zona obedece básicamente a su proximidad a los grandes generadores de demanda y las características de la afluencia de



personas a estos centros, de tal forma que la ciudad universitaria utiliza en un gran porcentaje su oferta de celdas, tanto de motos como de autos, durante la mayor parte de los días laborales. La limitada oferta de celdas del parque Explora resulta con frecuencia insuficiente para su demanda, pero la oferta del Parque Norte y el Jardín Botánico presentan en general oferta disponible, con excepción de eventos puntuales que atraen una afluencia alta de visitantes a estas instalaciones.

Los tres edificios donde funciona la Clínica León XIII no cuentan con estacionamientos a su interior para atender la demanda de celdas de sus empleados y visitantes. Debido a que estas edificaciones son valoradas como patrimoniales, no pueden ser sometidos a transformaciones significativas, además de que los espacios están plenamente utilizados por las necesidades del centro asistencia. Por esta razón debe recurrirse a la oferta alemana para atender la demanda propia de la institución.

La necesidad de estacionamientos insatisfecha es atendida en los espacios aledaños como el estacionamiento “Los Médicos” ubicado sobre la calle 70, en un predio que puede ser desarrollado en cualquier momento para otros usos, por lo que no constituye una oferta confiable a futuro. Igualmente el estacionamiento de mayor capacidad en los alrededores de la clínica es la manzana que ocupa el estacionamiento Auto Star, comprendida entre las carreras 51B y 51C, y entre las calles 68 y 69, predio aprovechado con tratamiento de superficie en afirmado y ninguna construcción significativa, por lo que también puede ser un lote susceptible a ser desarrollado con la implementación del Plan Sevilla. Por esta razón es otro predio que no ofrece garantías para una solución a largo plazo para el estacionamiento de la clínica.

La solución que brinda el aprovechamiento de los espacios públicos con la figura jurídica de las zonas de estacionamiento regulado (ZER), presta una oferta de capacidad limitada en número de celdas, y su figura está destinada a atender las demandas de estacionamientos de corta duración, lo que no resulta adecuado para todos los tipos de demanda que generan las clínicas. Adicionalmente en la propuesta del Plan Parcial del barrio Sevilla se plantea la eliminación del programa en esta zona, con la peatonalización de la calle 69 y la adecuación de la sección de la carrera 51D.

En el mismo Plan Parcial se contempla: “Dado que el planteamiento general del plan propone la recuperación del espacio público, a través de la eliminación del estacionamiento de vehículos sobre la vía pública, se propone que el estacionamiento para los vehículos privados y de visitantes que demandará cada una de los proyectos inmobiliarios, sea resuelto en un 100% por cada desarrollo, a través de la construcción de celdas de estacionamiento, estos incluyen los que se requieren para atender las personas que se desplazan en moto y atención de labores de carga y descarga”.



Con respecto a los estacionamientos públicos se definen como un uso servicios al vehículo, y como tal lo consideran como un uso con “restricción coherente, pero decidida”, como tal se establece que no podrá estar como uso exclusivo o principal, si no como asociado a un desarrollo urbano y se considera viable para atender usos preexistentes, como sería el caso de la Clínica. Se contempla como otra posibilidad la explotación del subsuelo público para estacionamiento, entre los que señala la eventualidad de implementarlo en el parque de la República.

De esta forma se señala que existe una clara inestabilidad en la oferta de estacionamientos para el normal desempeño de la clínica, por lo tanto se deberá gestionar la adopción de una medida definitiva que permita contar con una oferta mínima para la prestación del servicio de la institución. Esta puede ir desde la adquisición de predios para la construcción de los elementos que permitan la atención de la demanda propia fuera de la vías pública, hasta la participación en los proyectos urbanos que se realicen alrededor de los tres edificios para asegurar el número de celdas necesarias.

Entre las carreras 52 y 53, existe el estacionamiento Sevilla, que en general presenta oferta disponible con frecuencia, y manifiestan lograr los mayores niveles de ocupación los días domingo con la afluencia de feligreses que llegan a celebrar el oficio en un templo ubicado sobre la misma carrera 52. Con los proyectos urbanos contemplados por la universidad, el estacionamiento Sevilla debe desaparecer. Por esta razón las edificaciones que se construyan en los proyectos de los edificios del museo y sede cultural, deberán generar una oferta suficiente que permita atender su demanda de estacionamiento, tanto privados como para visitantes.

La zona de ambulancias puede ser atendida con el espacio señalado por la propuesta del Plan de Sevilla, en la carrera 51C entre las calles 68 y 70, preservando el espacio actual sobre el costado occidental de la carrera 51D, para el mismo uso, adicional a la bahía privada con que cuenta el servicio de urgencias, ubicada de manera paralela a la carrera 50 entre las calles 69 y 70.

Según lo establecido en el Decreto 1521 de 2008, por el cual se modifica el Decreto Municipal 409 de 2007, “para el desarrollo de nuevos equipamientos comunitarios, culturales o de cultos que se encuentren ubicados en el Centro Tradicional y Representativo, al interior del anillo bidireccional, no se requiere solución de parqueo”.



5.5 Conclusiones y recomendaciones

Analizados diferentes aspectos que inciden en la movilidad al interior del polígono, su relación con el entorno inmediato y su integración al ámbito metropolitano, se concluye que:

Página | 29

- El servicio ofrecido por los equipamientos urbanos existentes está proyectado para la atención de necesidades metropolitanas, su ubicación le proporciona atributos favorables para la conexión y accesibilidad con sistemas de transporte público y privado, a niveles individual, colectivo y masivo que garantizan la posibilidad de conexión metropolitana.
- Los planes parciales adelantados en terrenos aledaños al polígono Z1-API- 6, en general establecen recomendaciones que se apoyan en la oferta de transporte colectivo y masivo, así como en la generación de facilidades para los desplazamientos peatonales que permitan el aprovechamiento de manera segura de estos servicios.
- En el Plan Parcial para el Barrio Sevilla se propone la peatonalización de la calle 69 entre las carreras 51A y 52, eliminando el programa de zonas de estacionamiento regulado (ZER) sobre esa calle, así como la declaratoria de uso restringido al uso de estacionamiento público, dejando una opción para la atención de demandas existentes, o el aprovechamiento del subsuelo público para ofrecer celdas de estacionamiento. Lo que implica un claro riesgo para la operación de la clínica, al reducir casi del todo la oferta de celdas de estacionamiento público alrededor de los edificios.
- En el mismo plan parcial se propone la apertura de la calle 67A entre las carreras 52 y 53 para uso prioritario de peatones, pero no se presenta una solución al problema que generará la operación de Metroplús a la intersección de la calle Barranquilla con la carrera 53.
- El principal atractivo de viajes al interior del polígono, es la sede central de la Universidad de Antioquia, donde llegan diariamente más de 29.000 personas, utilizando principalmente los buses de servicio de transporte público colectivo y el Metro.
- Al campus universitario ingresan diariamente más de 5.000 vehículos automotores. El principal ingreso vehicular es la portería ubicada sobre el corredor del Río, y la salida vehicular más utilizada es la de Barranquilla.
- La portería aledaña a la estación del Metro se ha convertido en el principal ingreso peatonal, por donde accede un 38% de los visitantes de un día laboral, y la principal puerta de salida resulta ser la portería de Barranquilla, por donde sale aproximadamente un 56% de la afluencia diaria al campus universitario.
- La ejecución de los proyectos urbanos concebidos en la manzana ubicada entre las carreras 52 y 53, y entre las calles 67 y 70, convertirán la totalidad el terreno que



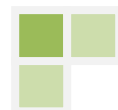
conforma el polígono en uso institucional, incluyendo también oferta de servicios culturales y de promoción social.

- La infraestructura disponible para la movilidad del área de estudio facilita la conectividad y accesibilidad, conformando un nutrido conjunto de vías arterias y colectoras integradas adecuadamente a la red vial principal de la ciudad. Como principales proyectos de infraestructura para la movilidad se tiene la ejecución de las obras del proyecto Metroplús y las obras que permitirán menguar los impactos que este sistema de transporte tendrá sobre la circulación en el sector, así como la construcción del tramo de la vía distribuidora entre las calles 67 y 77.
- La apertura de la calle 67A resulta ser la opción más conveniente para complementar la solución del cruce de la calle 67 (Barranquilla) con la carrera 53 - 55 (Av. Del Ferrocarril). Sin embargo esta apertura está condicionada al desarrollo del proyecto de la Manzana del Emprendimiento dado que se plantea esta conexión de una manera peatonal y no vehicular.
- La administración municipal ya tiene definido que el sentido de circulación de la calle 70, a partir de la portería de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Antioquia sea occidente – oriente.
- Las intersecciones arteriales en el área de estudio son las determinantes de la movilidad en la zona, en la actualidad algunas presentan nivel de servicio inadecuado y se verán agravadas con la operación del sistema Metroplús, por lo que se deben implementar soluciones de manera oportuna.
- El polígono es favorecido con una buena oferta de servicio público colectivo y masivo, pero se presenta una incertidumbre acerca de cómo se modificarán las rutas de buses una vez inicie operaciones comerciales el Metroplús, de cualquier forma los servicios de taxis y ambulancia son necesarios para los servicios de salud ofrecidos en la zona y se debe disponer de espacios adecuados para su operación regular.
- Además de la adecuación de la intersección de la calle 77 con las carreras 52 y 53, la zona requiere que se construya el tramo de la vía colectora oriental entre las calles 67 y 77.
- El conflicto esperado en la intersección de la calle 67 con la carrera 53 puede tener implicaciones importantes para la movilidad en un sector amplio de la ciudad, por lo que se requiere una solución definitiva que permita una sana movilidad perdurable en el tiempo.
- La seguridad para la circulación peatonal debe ser una condición fundamental para la planeación de la movilidad en la zona, especialmente para las personas con movilidad reducida.
- Los equipamientos urbanos que se adelanten al interior del polígono deberán brindar soluciones que permitan atender los requerimientos de estacionamientos, cargue y descargue en su interior.



Buscando que el desarrollo al interior del polígono Z1-API-6 aproveche las condiciones favorables de accesibilidad y movilidad con que cuenta, y que este atributo se conserve para el futuro, se formulan las siguientes recomendaciones:

- Implementar una solución para la intersección de la calle 67 con las carreras 52 y 53, una vez inicie operaciones el sistema Metroplús.
- Para esta solución se requiere la apertura de la calle 67A entre las carreras 52 y 53, con sentido único de circulación W – E.
- Las paradas de buses que sigan siendo necesarias con la integración del transporte colectivo al masivo de mediana capacidad, Metroplús, se debe realizar en bahías a implementar en la manzana que se conformaría entre las calles 67 y 67A, y entre las carreras 52 y 53.
- Para reducir el riesgo de siniestralidad vial en un sitio de considerable peligro, se requiere continuar la calzada de la Vía Distribuidora Oriental, por lo menos entre las calles 67 y 77, además que favorece la prolongación del corredor vial del Río que deberá completarse hacia el norte, hasta el puente de Acevedo.
- La jerarquía vial establecida para la zona resulta adecuada, por lo que no se presenta propuesta diferente de jerarquía vial, sólo se considera conveniente declarar la calle 70 como vía colectora entre las carreras 51A y 53, con sentido de circulación W – E, para mejorar la integración de la ciudad universitaria con su entorno y la zona central de la ciudad. La calle 70 en este tramo conformaría un par vial con la calle 68, que debe ser vía colectora de apoyo a la calle 67, hasta la carrera 52, en sentido E - W.
- Entendiendo los criterios expuestos en el Plan Parcial para el barrio Sevilla, se deben buscar alternativas que permitan que la Clínica León XIII siga contando con una oferta de estacionamiento público en predios fuera de la vía pública, que le permita ser competitiva y garantizar su subsistencia.
- De forma similar se propone una medida intermedia en la calle 69, entre carreras 51A y 52, recomendando la implementación de un bulevar semipeatonal, que permita amplios espacio para la circulación de las personas, pero se conserve un carril para la circulación vehicular en condiciones de tráfico calmado, que permita que los tres edificios puedan ser atendidos con los suministros y llegada de ambulancias de manera oportuna.
- Para la integración de los predios al interior del polígono, y de éste con su entorno inmediato, se recomienda un esquema de circulación resumido en el gráfico N.16. (Ver anexo Estudio de Movilidad).
- Para evitar mayor interferencia al tráfico de la carrera 52 se recomienda que la apertura de la calle 68 entre las carreras 52 y 53 se realice como vía peatonal, por donde podrán tener acceso los edificios que se proyectan para el museo y el bloque cultural de la universidad, pero sin permitir atravesamiento vehicular entre las carreras, como ocurre en el presente con la calle 71 en el mismo trayecto.



6 PROPUESTA INTERVENCIÓN DEL COMPONENTE ARTIFICIAL.

6.1 Consolidación de la Universidad de Antioquia en Univer-Ciudad

La propuesta urbana del sector contiguo al Campus Ciudad Universitaria acoge los lineamientos y propuestas de Univer-Ciudad. Su principio de conectividad entre la Ciudad Universitaria y el Área de la Salud es primordial, a la vez que la configuración de un sector educativo con usos complementarios que coadyuven a las líneas misionales de la Universidad como lo son la docencia, la investigación y la extensión, para contribuir a una ciudad que, quiere ser educadora, y hacer valer sus principios de ciudad incluyente, con mezcla social y con un ejercicio de la civilidad que permite la construcción de ciudad a partir de los ciudadanos más jóvenes, aquellos que a futuro deben asegurar su sostenibilidad.

La propuesta urbana se enmarca en la escala urbana general que comprende el estudio de las relaciones urbanas de los diferentes predios de la universidad con la ciudad.

Consiste en articular la Ciudad Universitaria, el Edificio de Extensión, el SIU y el Área de la Salud con la estructura de la ciudad, y particularmente al sistema de espacialidades públicas, de manera tal que se integren con los futuros proyectos que se adelantan en el sector, que comprenden proyectos de accesibilidad vehicular como Metroplús, de accesibilidad peatonal con el “Paseo Urbano Carabobo” y la adecuación de la Av. Juan del Corral, y de servicios y espacio público como el Parque de los Deseos, el Parque Norte, el Jardín Botánico y el Parque Explora, y poco más hacia el norte con el programa de Mejoramiento Integral de Moravia.

Se pretende una mayor presencia de la Universidad en el sector, no solo física, sino cultural por su valor simbólico y lo que ella representa, enriqueciendo aún más el sistema educativo de Medellín, una de las grandes fortalezas que esta ciudad exhibe y que respalda su slogan de: “Medellín, la más educada”.

La denominada tríada ambiental conformada por los corredores de Ferrocarril, Carabobo y Juan de Corral, está llamada a jugar un papel integrador entre el núcleo universitario de la Universidad de Antioquia, y todos los equipamientos de ciudad del sector. En la tríada antes mencionada se deben propiciar usos de suelo compatibles y complementarios a modo de una mixtura de actividades culturales, de establecimientos abiertos al público, la aparición de nuevos usos complementarios de la actividad estudiantil: cafeterías, papelerías, internet, comercialización de equipos de computo, etc., y de la vivienda, de



manera que se ratifique la calidad ambiental de estos corredores, que por otro lado tienen su continuidad hacia el sur con los ejes de Cundinamarca, Carabobo y Bolívar.

6.2 Índices Actuales.

Para el desarrollo de la propuesta planteada en el presente análisis se proponen las siguientes intervenciones e índices en los predios identificados a continuación:

Manzana	Índices Actuales	
	I.O.	I.C.
Gran Manzana de desarrollo	72.11%	1.04
Campus Universitario	25.76%	0.64
Clínica León XIII Bloque 1	100%	9.3
Clínica León XIII Bloque 2	100%	3.8
Clínica León XIII Bloque 3	100%	6.4

6.3 Propuesta de desarrollo manzanas aledañas al campus universitario.

6.3.1 Manzana del Emprendimiento.⁵

Proyecto del Plan de Desarrollo Municipal para el cuatrienio 2008 – 2011; “Medellín es Solidaria y Competitiva” en su línea 3 desarrollo económico e innovación, Componente: Creación y Fortalecimiento de Empresas, Programa: Apoyo al Emprendimiento, Subprograma: Manzana del Emprendimiento, definido como un espacio físico para consolidar la ciencia, tecnología, innovación y emprendimiento en la ciudad.

6.3.1.1 Descripción del Problema o Necesidad

Ante los nuevos retos económicos mundiales, distintas ciudades están direccionando sus modelos competitivos hacia las industrias del conocimiento, atrayendo inversión y generando mayor bienestar para sus habitantes. Para ello, primero han desarrollado una infraestructura de calidad junto a todo un entorno educativo y de negocios, y han determinado los sectores foco a impulsar.

⁵ Texto extraído de la formulación de desarrollo del proyecto de la Manzana del Emprendimiento, Secretaría de Obras Públicas, Alcaldía de Medellín.



Cultura E inició en el año 2004, cuando el Gobierno local entendió que desde lo público, se deben generar las condiciones para el desarrollo empresarial de la ciudad, un rol novedoso para la Administración Pública.

En este momento el modelo productivo y competitivo de Medellín y la región debe complementarse para crear y desarrollar los negocios que generen la riqueza que necesita la ciudad y la región para su progreso. Adicionalmente no estamos trabajando coordinadamente, ni con un norte estratégico en el desarrollo de un ecosistema que facilite el desarrollo del conocimiento para la creación de esas empresas.

Para que la ciudad llegue a los niveles esperados o deseados se requiera que:

- Las iniciativas y resultados de investigación tengan mayor conexión con las necesidades del mercado.
- Se genere más patentes con potencial de comercialización.
- Mayor coordinación institucional y trabajo en red entre universidades, empresas e instituciones.
- Medellín y la región miren más el mundo, tanto para la exportación de bienes y servicios como para la atracción de inversión extranjera.
- Se desarrolle más emprendimientos dinámicos y de alto valor agregado.
- Se desarrollen acciones enfocadas a unos sectores específicos, para direccionamiento de políticas, programas y recursos, sin dejar de lado los otros sectores de la ciudad. Se plantean los sectores de salud, energía y TIC.
- La educación básica y universitaria comience a clasificarse en los rankings internacionales.
- Las iniciativas empresariales no se mueran en el camino por: escaso acceso a capital en las primeras etapas; falta de apoyo para el escalamiento y desarrollo de prototipos; facilidades para el aprovechamiento de la propiedad intelectual; suficientes mecanismos de comercialización.
- Se tenga un gran liderazgo que: marque el camino de la competitividad; ayude a articular las distintas instituciones y egos; promueva la ciudad y la región en círculos nacionales e internacionales; dirija recursos según la agenda de competitividad.
- La ciudad viva una mayor cultura de la innovación

No se cuenta con un centro responsable de trazar la línea de trabajo en el campo de la innovación, en sectores específicos, generando espacios de diálogo y trabajo entre empresas, academia, visionarios de orden mundial, investigadores y emprendedores,



dispuestos a crear una nueva generación de proyectos de alto valor agregado y con el potencial de propiciar una transformación de la ciudad en los aspectos sociales, científico, cultural y económico.

Se identifica falencias de instalaciones físicas que permitan permear el medio con la cultura y los servicios de innovación, el trabajo en red, la visión global, entre otros.

Área y Población Afectada por el Problema o Necesidad

Región	Departamento	Municipio Distrito	Población	
			Cantidad	Unidad
Occidente	Antioquia	Medellín	2.348.644	Habitantes

La Manzana de Emprendimiento es un proyecto que beneficiará a toda la ciudad de Medellín (2.348.644 habitantes) y el Valle del Aburrá, ya que estimulará el desarrollo y apropiación de una cultura de desarrollo económico y social basada en la innovación y el emprendimiento, deseándose convertir en un referente para el país. Se enfoca en la población económicamente activa, mujeres y hombres entre 18 y 45 años de edad, en Medellín asciende a 1.088.206 según encuesta de calidad de vida 2008 de Planeación.

Se cuenta con un lote de área de 10.276m², se encuentra en el área de nuevo desarrollo urbano del Norte de la ciudad y se sumará a piezas urbanas existentes como edificaciones y espacio públicos de gran importancia metropolitana, lo que permitirá terminar de configurar esta área. Se localiza en el barrio Sevilla entre las carreras Carabobo y Cundinamarca con la calle Barranquilla, donde podemos encontrar en su entorno cercano la Universidad de Antioquia, Explora, el Parque de los deseos, el Jardín Botánico, entre otros; cuenta con servicios de transporte adecuados, la estación del Metro Universidad, en construcción el tramo de Metroplús sobre la calle Barranquilla y cuenta con las mejoras viales y peatonales sobre Carabobo y Cundinamarca.

Es un sector de transformación en el que la Universidad de Antioquia y la EDU trabajan con la Dirección de Planeación de Medellín para realizar la formulación del API (Área de Preservación de Infraestructura) y un Plan Parcial en el barrio Sevilla el cual deberá



direccionarse a partir de la implementación de Zonas Francas y un enfoque hacia el desarrollo y la innovación.

6.3.1.2 Objetivo General del Proyecto

Un Centro de Innovación y Negocios para contribuir al desarrollo de iniciativas de alto valor articuladas a mercados internacionales, conectando la ciencia, la tecnología y las empresas.

6.3.1.3 Antecedentes

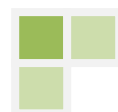
El programa Cultura E, creado con el fin de promover la creación de empresas, cuenta con varios pilares, tales como: el Parque E, los concursos de planes de negocio, los concursos de Capital Semilla, los Centros de Desarrollo Empresarial Zonal (CEDEZO) y los créditos otorgados por el Banco de las Oportunidades, los cuales han sido, importantes instrumentos de política.

En la ciudad contamos también con diferentes programas, universidades, instituciones, aliados y lugares que pueden relacionarse, complementar o ayudar al objetivo de este proyecto, incubadoras, instituciones, empresas como: Confama, Parque E, Creame, U de A, Eafit, ITM, CCMA, EPM, UNE, Ártica, CIEN, lugares de difusión cultural de investigación, desarrollo e innovación: Tecnova, Parque Explora. Pero no estamos trabajando coordinadamente, ni hacia la misma dirección para facilitar la creación de empresas de nivel.

Sin embargo Medellín a través del Plan de Desarrollo continúa trabajando para el progreso de la ciudad, las cuales le apuestan a combatir problemas sociales y económicos buscando el desarrollo tecnológico e innovador en la ciudad y la región y constituir una base competitiva a nivel mundial.

Bajo el programa: Apoyo al emprendimiento contemplado en la Línea 3 “Desarrollo Económico y la Innovación” del Plan de Desarrollo 2008-2011, contiene 6 estrategias:

1. Apropiación de buenas prácticas para el desarrollo
2. Inicio empresarial y apoyo a la creación de industrias culturales
3. Concurso de creación de empresas
- 4. Manzana del Emprendimiento**
5. Institucionalización y fortalecimiento de la política de desarrollo empresarial
6. Acceso a mercados



Se define entonces la Manzana del Emprendimiento como, un espacio físico para consolidar la ciencia, tecnología, innovación y emprendimiento en la ciudad, en un inicio el trabajo conjunto y generoso de un grupo local de actores fue pensar, soñar y proyectar a nuestra ciudad como un referente latinoamericano en el desarrollo de condiciones que favorezcan la innovación y el emprendimiento de alto valor agregado, como pilares fundamentales de su avance económico y social.

Ellos encontraron que:

- El modelo productivo y competitivo de Medellín y la región, debe complementarse para crear y desarrollar los negocios que generen la riqueza que necesita la ciudad y la región para su progreso.
- Esta problemática no es exclusiva de Medellín, la respuesta que están dando otras ciudades ante esta realidad es fomentar industrias del conocimiento, es decir, el reto es como crear mayor conocimiento y ese conocimiento convertirlo en negocios. Para ello generalmente se crea o fortalece un ecosistema que apalanque el desarrollo del conocimiento.
- Para que una región pueda construir y posicionar un centro de innovación y competitividad, requiere contar con una infraestructura de calidad que pueda atender esta necesidad, generando espacios de diálogo y trabajo entre empresas, academia, visionarios de orden mundial, investigadores y emprendedores, dispuestos a crear una nueva generación de proyectos de alto valor agregado y con el potencial de propiciar una transformación de la ciudad en los aspectos sociales, científico, cultural y económico. Así como es clave determinar los sectores foco a impulsar.

6.3.1.4 Descripción del Proyecto

La Manzana del Emprendimiento es un proyecto que espera fortalecer el sistema existente, prestando servicios y teniendo un rol institucional para el desarrollo de la innovación en la ciudad, para llevar a cabo esto se construirá y adecuará un espacio físico en el Barrio Sevilla.

6.3.1.5 Fortalecimiento del Sistema

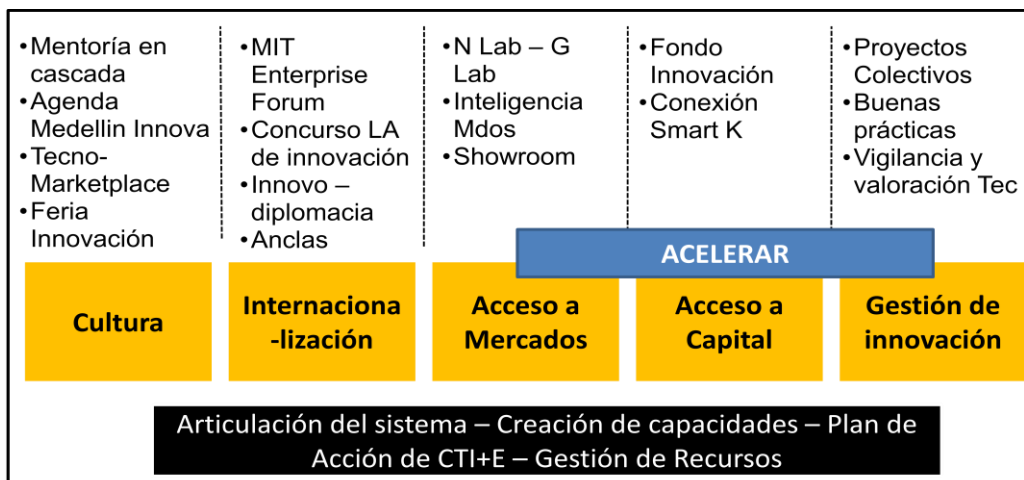
La Manzana del Emprendimiento desarrollará sus actividades en dos dimensiones; una, como Sistema de soporte, es decir, una institución articuladora y catalizadora de los esfuerzos municipales para el desarrollo y fortalecimiento de un ecosistema que promueva la innovación. La otra, prestando servicios a los procesos de innovación para



cada uno de sus públicos, apoyándose en su red de aliados, las instituciones del sistema de innovación (p.e. universidades, Tecnova, CTA, Parque E, entre otros).

Además será el rector de las acciones de Ciencia, Tecnología, Innovación y emprendimiento del Municipio de Medellín, es decir, administrará el conjunto de actividades y recursos del Municipio que apuntan al desarrollo de un ecosistema propicio al fortalecimiento de las capacidades de la ciudad para la creación y desarrollo de industrias del conocimiento. Es importante resaltar la importancia de tener una institución con los suficientes medios, políticos y económicos, para el logro de los impactos esperados.

Así mismo, la Manzana del Emprendimiento prestará los servicios a sus distintos públicos. Se han entonces identificado cinco líneas de servicios (procesos clave para el desarrollo de la innovación): cultura, internacionalización, acceso a mercados, acceso a capitales y gestión de la innovación; los tres últimos buscan acelerar procesos en emprendedores y empresarios.



Procesos clave para el desarrollo de la innovación

Con todo lo anterior tenemos que la propuesta de valor de la Manzana es un modelo que:

1. Consolida los cinco procesos clave para el desarrollo de la innovación
2. Es articulado y financiado por una institución de la municipalidad
3. Desarrolla y usa las capacidades del sistema
4. Presta servicios específicos a unos públicos, buscando acelerar procesos de ciudad y empresariales.



6.3.1.6 Sinergias con EPM y UNE

En la actualidad tanto EPM como UNE gestionan sus procesos de I+D internamente de la mano con el CIEN y Ártica, donde se trabaja principalmente el componente de Investigación y Desarrollo. Para que esos conocimientos sean innovación necesitan una salida al mercado, bien sea a través de nuevos servicios o por medio de la creación de nuevas empresas (spin-off) que desarrollen el negocio.

Con la Manzana del Emprendimiento el Grupo EPM podría conectar su Investigación y Desarrollo a nuevos mercados en dos sentidos: uno, la Manzana articulándole a EPM los servicios necesarios para tal fin (p.e. investigación de mercados, propiedad intelectual, conformación del modelo de negocio) y segundo, EPM puede contar con un espacio en el Bloque B donde se instalen y desarrollen sus spin-off.

El Grupo EPM también podría desarrollar esquemas de innovación abierta a través de la Manzana del Emprendimiento. Por ejemplo, EPM puede potenciar y llevar sus laboratorios (Eatic) a la Manzana, para el uso de su negocio pero también abrir espacios para que ciertos públicos los puedan usar en el desarrollo de proyectos empresariales y de I+D.

Así mismo, UNE podría participar en el montaje de un laboratorio de contenidos (animación) donde los desarrollos que allí hagan las comunidades de creativos sean materia prima para los canales de UNE, y los animadores tengan los medios suficientes para desarrollar una industria con vocación internacional.

El Fondo de Innovación del Municipio puede hacer sinergias con fondos de EPM para apalancar el desarrollo de la innovación en la ciudad. Adicionalmente, la Biblioteca EPM puede administrar el servicio de Mediateca que tendrá la Manzana.

Así, el Grupo EPM sería el gran propulsor (empresa ancla) del desarrollo de la industria del conocimiento en la Región, y se beneficiará de todas las externalidades positivas.

A partir de lo anteriormente mencionado, se realizaron en reuniones con el señor Alcalde de Medellín Alonso Salazar y el Gerente de EPM el doctor Federico Restrepo, donde se aprobó la idea de que EPM y UNE participará en este proyecto de ciudad donde pueda ayudar a potencializar la Manzana del Emprendimiento, que hasta el momento viene conceptualizando y diseñando el Municipio de Medellín bajo la Gerencia de Andres Montoya. Este tema se ha venido tratando en las reuniones realizadas por las Secretaría General del Municipio de Medellín, EPM y UNE, en las cuales se ha propuesto realizar un convenio entre Municipio y EPM y posteriormente crear una Corporación, a la que se le



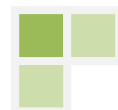
asignen los recursos estipulados y acordados por cada entidad (cabe anotar que el Municipio hasta al momento a aportado conceptualización, predios y la realización de estudios y diseños de ambos edificio).

6.3.1.7 Edificación

El conjunto de la Manzana del Emprendimiento será el referente físico que representara las iniciativas del sector de la innovación de la ciudad. Este se localiza en el área de nuevo desarrollo urbano del Norte y se sumará a edificaciones y espacios públicos existentes de gran importancia metropolitana, lo que permitirá terminar de configurar esta área y afianzar su vocación. El conjunto será el dinamizador de una segunda etapa de este desarrollo al ejercer gran influencia en áreas como Sevilla y de igual manera sobre la franja Carabobo-Cundinamarca, que se apoya en las estrategias desarrolladas en el Plan Especial del Centro, en el cual se genero una normativa específica para su desarrollo físico teniendo en cuenta el uso mixto del suelo, el equilibrio urbano, el incremento del espacio público y una mejora medioambiental del sector, el sector cuenta con excelente sistema de transporte, estación del Metro, rutas de buses y próximamente Metroplús.

El conjunto se localiza entre las carreras Carabobo y Cundinamarca con la calle Barranquilla, lo cual lo ubica dentro de un el área de influencia normativa del API el cual está desarrollando el equipo del Plan Maestro de la Universidad de Antioquia, para lo cual se ha se ha venido trabajando en paralelo con la unidad de vías de planeación para definir las líneas de paramento de todos los costados del lote y en general del área entre el edificio de extensión de la universidad y el lote de la Manzana del Emprendimiento.

El conjunto por ser de características públicas define una serie de acciones para vincular el flujo continuo de peatones en torno a este y hacia su interior, permitiendo que niveles inferiores sean muy permeables con usos comerciales y propios del conjunto por lo cual define unas líneas de paramentos respetando el paseo de Carabobo y ampliando el área de espacio público hacia Barranquilla donde presenta un movimiento en su paramento para alejarse del futuro puente que existirá en esta vía, generando una serie de plazoletas a través de la pendiente natural del terreno (4mts aproximado entre Carabobo y Cundinamarca) y que busca conectarse a un futuro paseo desde la portería de la U. de A. sobre Barranquilla con Cundinamarca hasta el rio. Sobre Cundinamarca genera una sección que permite un paseo con doble arborización, permitiendo que el conjunto se articule desde el espacio público al interior por medio de un gran patio interno que servirá para hacer exposiciones sobre el tema de innovación y que servirá como un generador de las condiciones bioclimáticas del conjunto pues poseerá grandes árboles tropicales



generando un microclima interior que se revertirá en el resto del conjunto. A este patio se podrá acceder desde la calle 68A la cual será peatonal y conectará Carabobo con Cundinamarca, a través de una conexión interior de manzana con las futuras edificaciones aledañas, desde los locales localizados sobre barranquilla y desde la marquesina que estará sobre Cundinamarca. Estos accesos podrán ser controlados según el uso que se le dé al patio por eventos.

El conjunto tiene un lote área bruta de 10.677 m² y un área neta de 8.827 m² y se dividirá en 3 edificaciones que se construirán en 2 etapas.

Etapas 1:

Esta etapa contempla dos edificaciones, patio central y parqueaderos.

- **Bloque A:**

Se construirá el edificio del Municipio con un área construida de 7.500 m², donde se desarrollarán las actividades relacionadas con el componente público de la Manzana del Emprendimiento: conferencias, ferias, showroom, mediateca, equipo de la Manzana, laboratorios, entre otros. Esta es la torre al igual que los parqueaderos y patio central se construiría con los recursos asignados originalmente al proyecto.

- **Bloque B:**

Un edificio para el grupo EPM-UNE de 6.000 m², será un espacio para las actividades propias y de innovación abierta de EPM-UNE. La construcción de este edificio está sujeta al convenio que se haga con EPM y UNA de acuerdo a lo mencionado anteriormente.

Etapas 2: Se construirá una edificación de 10.500 m², en la que se espera que se construya la última edificación de la Manzana el BLOQUE C, este se proyecta como un desarrollo inmobiliario Público-Privado donde operarían principalmente empresas y emprendedores que quieren beneficiarse del régimen de Zona Franca.

El conjunto estará articulado por el patio interior y busca abrirse sobre este permitiendo captar la mayor cantidad de iluminación natural y ventilación, permitiendo que el verde penetre a los edificios mediante terrazas, balcones y circulaciones sobre este. Hacia el exterior busca generar una piel más continua que lo proteja del asoleamiento y de la alta contaminación por del ruido y partículas generadas por la gran cantidad de vehículos que circulan en el sector.

El conjunto contará con un nivel de parqueaderos subterráneos al cual se accederá por Cundinamarca por ser el nivel más bajo, un segundo y tercer nivel público donde habrán



locales comerciales y servicios a la comunidad externa y a la interna y un cuarto semipúblico donde podrá acceder público de forma más restringida y el resto de niveles serán privados con áreas de oficinas y laboratorios.

En las tres edificaciones se busca generar un entorno de innovación a través de los servicios que se prestarán al sector empresarial y de innovación, por lo cual su estructura espacial deberá ser flexible a las modificaciones arquitectónicas y técnicas que requieran los diversos grupos que en él se alojarán, a partir de diversos programas o la aplicación de nuevas tecnologías necesarias en el tiempo.

Este edificio deberá ser un referente para el sector y la ciudad, tanto por la influencia que tendrá en el desarrollo empresarial y de innovación como por la implementación de políticas verdes en su diseño, construcción y funcionamiento en temas energéticos que fomenten el ahorro, en los materiales de su construcción, en el reciclaje y la reutilización de residuos, que le permitan generar menores procesos de mantenimiento y funcionamiento, logrando establecer un modelo de sostenibilidad a largo plazo, incorporándose así al proceso mismo de la innovación.

6.3.1.8 Beneficios Ambientales

En todos los aspectos ambientales se presenta un beneficio sobre la situación existente:

- En cuanto al paisaje, tendrá una alteración visual temporal y una transformación gradual del sector, así como un incremento de área efectiva del espacio público y espacios con vegetación:

Bosque Tropical Húmedo (patio):

Espacio de 1400 m² con árboles tropicales de gran tamaño, con superficies de piso blandas, senderos y estancias. Este espacio debe generar gran humedad de forma similar al acceso de Explora, la idea es aprovechar este espacio para que desde allí se genere un microclima para el resto del proyecto. Sobre el patio hay que tener en cuenta que existirán superficies verdes sobre piso natural y sobre la losa del parqueadero.

Jardineras Exteriores:

El proyecto propone una arborización (40 árboles) en los andenes exteriores de Barranquilla y Cundinamarca que buscan generar una barrera al ruido y a la contaminación sobre estas calles por lo cual estos árboles deberán ser de copa densa.



Jardines verticales:

Jardines verticales en el interior de los edificios, estos se conformarían con enredaderas que tengan flores.

Terraza

En la terraza del proyecto 800 m2, se tiene previsto algunas áreas de jardines gramas y al igual que en el nivel del patio.

- Durante la ejecución de la obra se presentarán efectos negativos de carácter temporal, pero estos serán controlados en la misma ejecución mediante la implementación de medidas ambientales.
- Cabe anotar que este edificio será construido bajo los parámetros de Edificio LEED, el cual un nuevo concepto arquitectónico que pretende mejorar la salud de las personas, construir un mejor entorno y proveer ahorros económicos. A esto se le ha llamado “Edificios Verdes”, también conocido como sustentable, es una estructura que es diseñada, construida, rehabilitada y operada de una manera ecológicamente eficiente. Esto implica una alta inversión frente a la selección de materiales y durante la construcción, pero a largo plazo representa ahorros significativos en la parte operacional de la estructura.
- Culturalmente, el primer piso será completamente abierto al público y esto fomenta el encuentro e integración ciudadana.

DENTRO DE LOS BENEFICIOS QUE LE TRAERÁ A LA COMUNIDAD Y A LA ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL LA REALIZACIÓN DEL PROYECTO LA MANZANA DEL EMPRENDIMIENTO, A TRAVÉS DE LA FIGURA DE VIGENCIAS FUTURAS, SE TIENEN ENTRE OTROS LOS SIGUIENTES:

- Lograr economías de escala en la ejecución de contratos de consultoría que integran la totalidad de las disciplinas de la Ingeniería, requeridas en los estudios y diseños, de acuerdo con el alcance y magnitud del proyecto por ejecutar, incluidos además, la obtención de los correspondientes permisos, licencias y aprobación de planos con cada una de las autoridades competentes, dando con ello estricto cumplimiento a lo previsto en la Ley de Contratación Administrativa, en cuanto al requerimiento de contar con la totalidad de los estudios y diseños completos, licencias, presupuestos detallados, entre otros, previo al inicio del proceso de contratación y ejecución de la obra. Esto repercute en una mejor programación en cuanto al costo de las obras, a la definición y cumplimiento de los plazos de ejecución del proyecto acorde con la magnitud, especificaciones técnicas



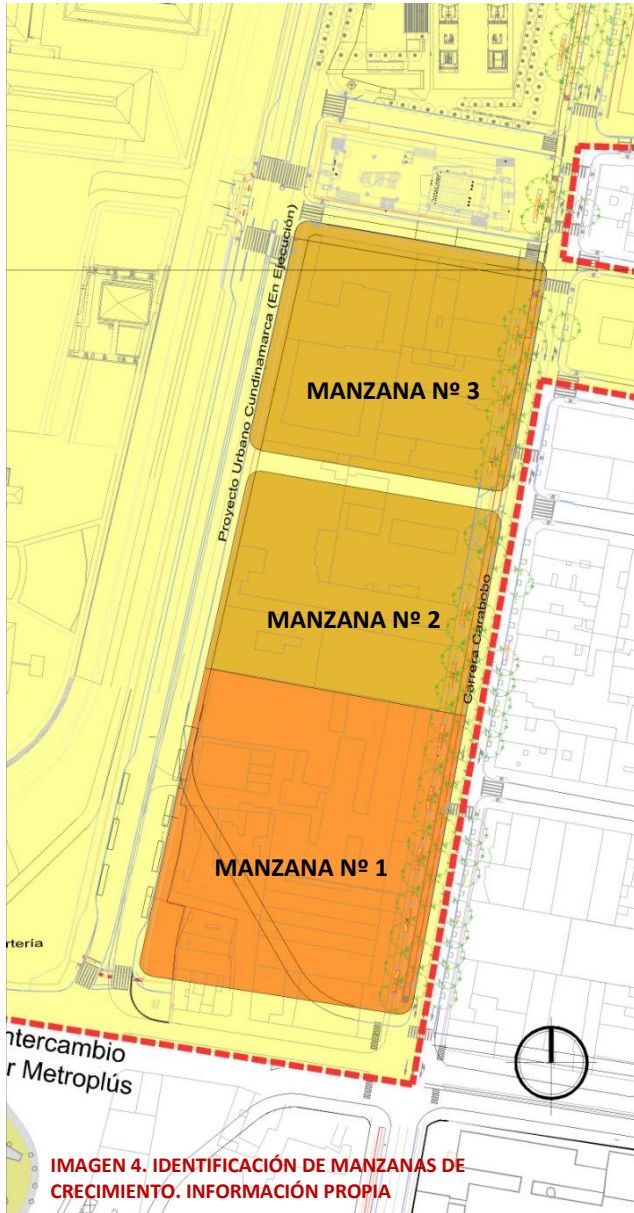
particulares, la complejidad e identificación previa de las dificultades y aspectos a tener en cuenta durante la construcción, con el fin de minimizar y mitigar adecuadamente los impactos negativos sobre la comunidad vecina y la ciudadanía en general.

- Evitar que continuamente el Gobierno Municipal se distraiga en procesos contractuales largos y dispendiosos, y en su lugar se dedique a constatar el cumplimiento de las políticas y metas que se establecieron en el Plan de Desarrollo como responsabilidad de las diferentes Unidades Administrativas del Municipio de Medellín, para el caso del proyecto de la Manzana del Emprendimiento al hacer uso de vigencias futuras se podrán ejecutar en forma simultánea entre Mayo de 2010 y Agosto de 2011, los estudios y diseños, las obras e interventorías, y por lo tanto, planear y programar adecuadamente, la contratación, ejecución, entrega y puesta al servicio de la comunidad de la obra.
- Mejoramiento arquitectónico y urbanístico al sector, incremento de especies arbóreas y mantenimiento de las existentes.
- Desarrollo de los espacios públicos articulados a la estación del Metro, Metroplús y los otros grandes equipamientos vecinos, contribuyendo a la vitalidad del sector.
- Un espacio que logra promover el desarrollo de dinámicas innovadoras empresariales como una ventaja competitiva de sectores estratégicos de alto valor agregado para la ciudad y el país.
- Un lugar que promueve el desarrollo de negocios o productos innovadores, basado en la generación de alto valor agregado que satisfaga la demanda del mercado y que aumente los niveles de empleo.
- Estimulo al desarrollo y apropiación de una cultura de desarrollo económico y social basada en la innovación y el emprendimiento.
- Una Zona Franca que crea un espacio atractivo para las empresas y puede lograr competitividad a nivel internacional.



6.3.2 Propuesta General de intervención manzanas de desarrollo

De acuerdo a la justificación realizada en el punto anterior La Universidad desde su ideal de progreso e integración con la ciudad, plantea el desarrollo de dos de las tres manzanas que se encuentran en el polígono de estudio denominado Z1_API_6.



En la **manzana Nº 1**, la cual identificaremos como la Manzana del Emprendimiento, se pretende desarrollar un conjunto de edificaciones públicas y privadas, proyecto liderado por el Municipio de Medellín.

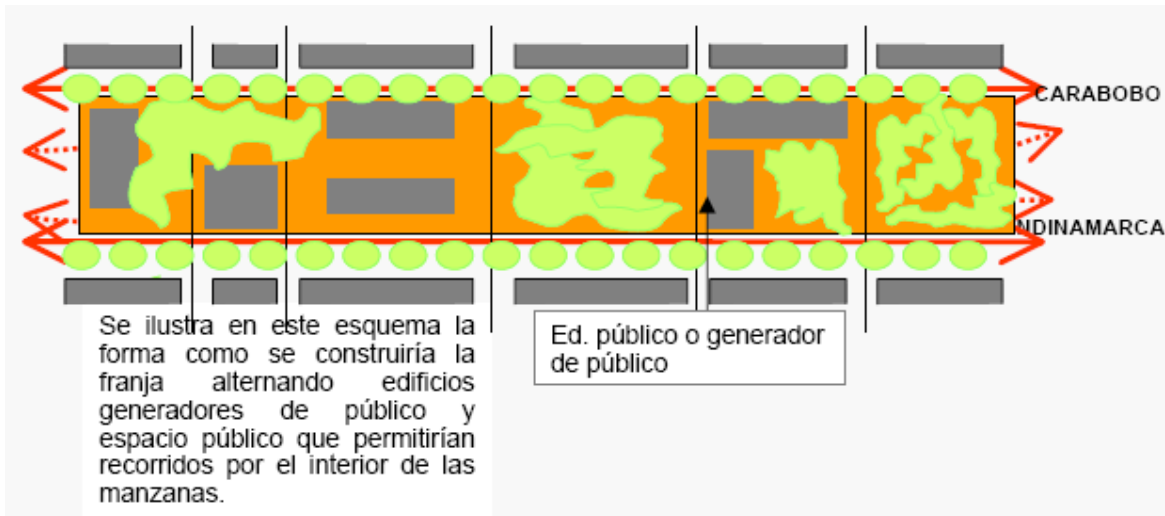
Actualmente este proyecto está dando la espalda al desarrollo futuro de las manzanas aledañas lo cual debe consignarse en el presente documento como una propuesta de cambio. Se debería realizar una conexión entre las manzanas como se hace en el caso de Barranquilla y el edificio público planteado. Esta conexión debe potencializarse por medio de la liberación de los centros de manzana.

Esta propuesta de cambio está sustentada según lo establecido por el Plan Especial del Centro (PEC) donde “Se entiende por Ciudad de primer piso el espacio construido generador de actividad a través del cual se establecen las relaciones entre lo público y lo privado. La ciudad del primer piso corresponde a una altura por encima del uso equivalente a dos o tres pisos y una profundidad por debajo del mismo suelo de igual

dimensión, cuya función principal es de actividad pública. El conjunto de de estos seis pisos constituye el zócalo Urbano y su identidad se define desde la arquitectura de los edificios”.



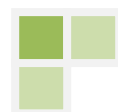
Lo anterior se encuentra evidenciado en el siguiente esquema extraído del PEC.



En la **manzana Nº 2**, se pretende desarrollar como proyecto un Centro Cultural de la Universidad para la Ciudad donde los estudiantes de la Facultad de Artes y los ciudadanos puedan disfrutar de usos complementarios orientados a la cultura y la academia, tales como Teatros, Danzas, Auditorios, Archivos mixtos, entre otros. Como característica principal, en el caso de la conexión propuesta, se le debe dar el frente a la Manzana del Emprendimiento por medio de la generación de un gran espacio público permeable hacia la manzana Nº 3 y las alturas de las edificaciones deben estar relacionadas con las alturas propuestas de la Manzana del Emprendimiento.

En la **manzana Nº 3**, la más cercana al Edificio de Extensión, se desarrollará el proyecto del Museo de la Universidad donde se pretende exponer las colecciones propiedad de la misma proyectando esta exposición hacia un sentido urbano. Esta propuesta se plantea debido a la necesidad de presentar las colecciones que posee la Universidad dado que solo el 5% de las colecciones existentes se encuentran actualmente exhibidas. En esta manzana se aumentaría la altura de las edificaciones y como se hizo en la manzana Nº 2 se abriría un espacio público hacia el Edificio de Extensión aplicando la misma característica de permeabilidad en primer nivel para así generar una continuidad en la circulación entre las tres manzanas.

Es importante aclarar que en la propuesta que se desarrolle en estas manzanas se debe mantener la paramentalidad de las vías de la carrera 53 (Cundinamarca) y la carrera 52 (Carabobo) como premisa de continuidad urbana. Adicionalmente si no se realiza la conexión entre la Manzana del Emprendimiento y la manzana 2 y la idea es generar una edificación paralela al edificio propuesto se debe respetar los retiros establecidos para los perfiles de vías señalados en el estudio de secciones del Plan Especial del Centro (PEC) de la Empresa de Desarrollo Urbano (EDU), todo lo anterior con el objetivo de garantizar el



equilibrio y la proporcionalidad entre el perfil urbano de los desarrollos urbanísticos y constructivos con el espacio público, mediante el control de la escala y la altura del componente inmobiliario con respecto al mismo. Otro de los proyectos fundamentales para desarrollar en estas manzanas es una Biblioteca de Documentos Históricos que ayude en la necesidad de almacenar y exponer las colecciones históricas que posee la Universidad las cuales actualmente se encuentran almacenadas en lugares inapropiados.

Adicionalmente a los usos principales de equipamiento de ciudad establecidos en este documento existen usos complementarios y condicionados a estos, los cuales serán:

- Ambientes complementarios a los educativos como farmacias, servicio médico, odontológico, psicológico y de orientación.
- Cafeterías, restaurantes y espacios de expendios de comidas frescas y preelaboradas.
- Servicios bancarios
- Librerías, papelerías, servicios de fotocopiado, encuadernación y empastado y servicios de internet.
- Venta de servicios de mensajería y correos.
- Consultorios jurídicos y servicios de conciliación.
- Escenarios deportivos y recreativos.

El índice de ocupación (I.O.) permitido en este sector, según lo establecido en el Decreto Municipal 409 de 2007, en el aparte de construcción de equipamientos, será de 60% construido y 40% libre en primer piso.

El índice de construcción (I.C.) para las manzanas 2 y 3 de la presente propuesta será máximo de 5.0 distribuidos en alturas máximas de 10 pisos (máximo 30 metros) según sea la propuesta y con un área construida total promedio de 37.500 m². Sin embargo respecto a las alturas es necesario consultar lo permitido por la autoridad aeronáutica.

6.3.3 Cuadro de áreas de las manzanas de desarrollo.

Para el mayor aprovechamiento del desarrollo de las propuestas de las manzanas a continuación se especifican las áreas de cada una de las manzanas luego de realizar las conexiones viales propuestas entre la carrera 53 (Cundinamarca) y la carrera 52 (Carabobo).

Manzana	Área Bruta (m ²)	Área Neta (m ²)	I.O. permitido (60%)
Manzana Nº 1	10.677,00 m ²	8.827,00 m ²	5.296,20 m ²
Manzana Nº 2	7.897,05 m ²	5.204,31 m ²	3.122,59 m ²
Manzana Nº 3	8.934,28 m ²	6.510,22 m ²	3.906,13 m ²
Total	27.508,33 m²	20.541,53 m²	12.324,92 m²



6.3.4 Opciones de desarrollo de manzanas.

6.3.4.1 Opción 1.

En esta opción se pretende mantener la paramentalidad de la carrera 53 (Cundinamarca) y de la carrera 52 (Carabobo) por medio de bloques lineales los cuales serían apoyos a las actividades centrales de las manzanas.

En la manzana 2 se plantea una altura similar a los edificios de la Manzana del Emprendimiento.

Hacia el costado norte de la manzana 2 y hacia el costado sur de la manzana 1, se desarrollarían los edificios principales con un paso libre en primer piso para conectar las tres manzanas.

Las alturas de las edificaciones se observan en la imagen 5.

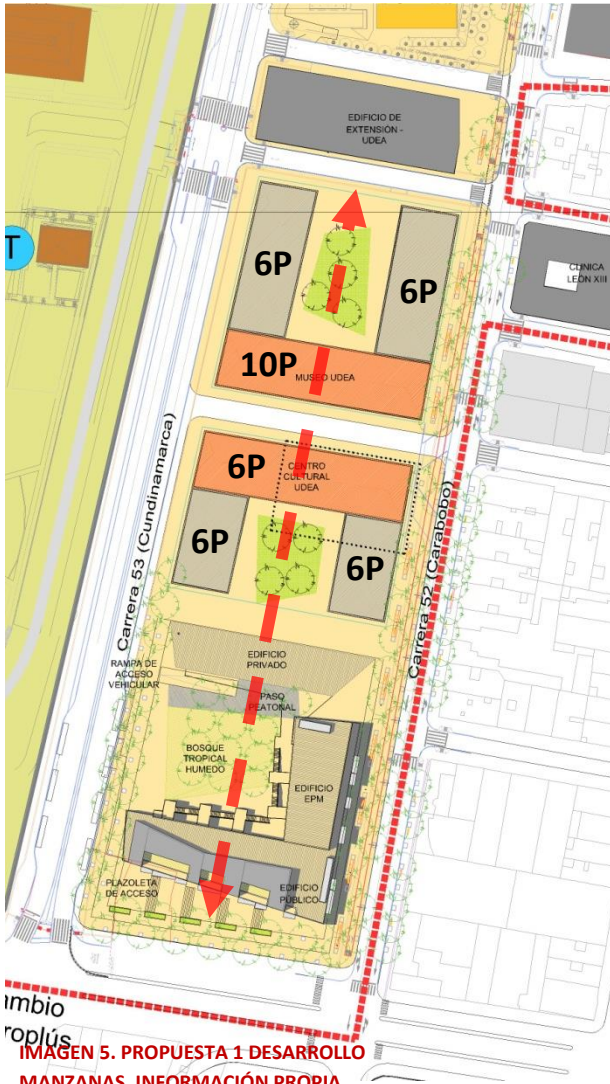
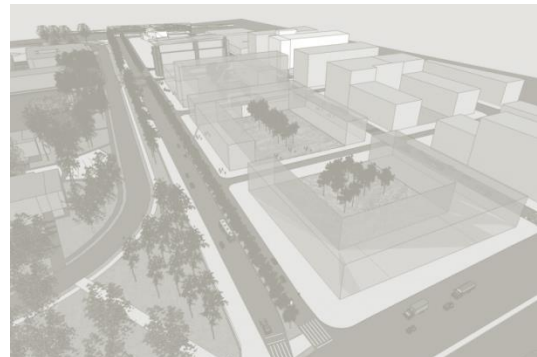
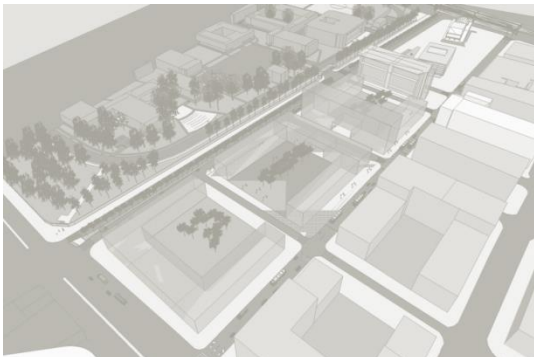


IMAGEN 5. PROPUESTA 1 DESARROLLO MANZANAS. INFORMACIÓN PROPIA

Manzana	I.O. Permitido	Índices Propuesta	
		I.O.	I.C.
Manzana Nº 1	60%	38.00%	2.20
Manzana Nº 2		59.78%	3.95
Manzana Nº 3		59.60%	4.59



IMÁGENES PROPUESTA 1



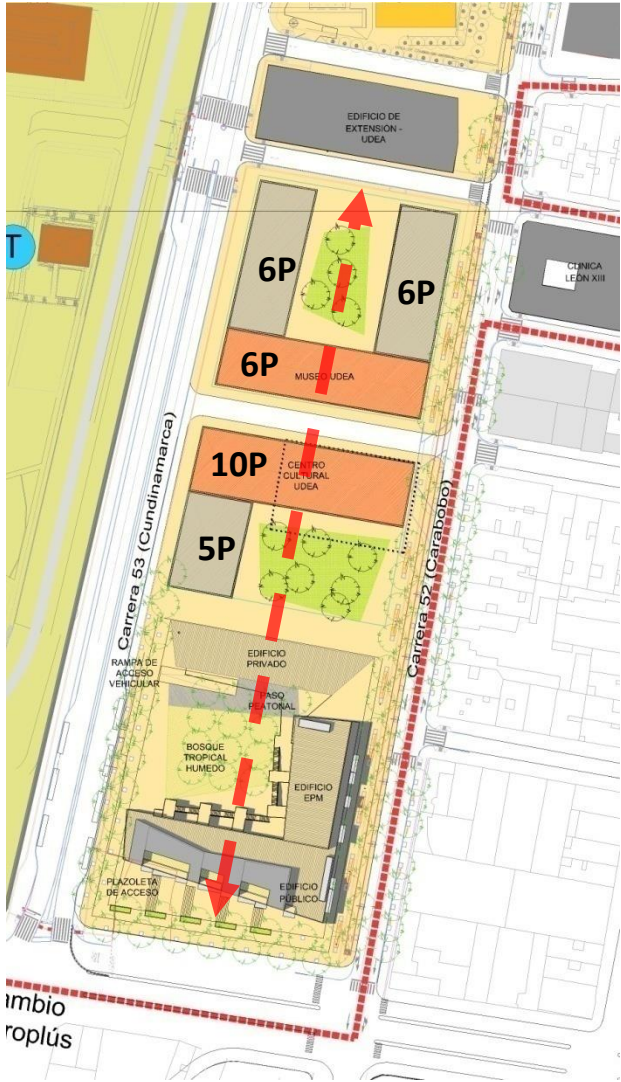


IMAGEN 6. PROPUESTA 2 DESARROLLO MANZANAS. INFORMACIÓN PROPIA

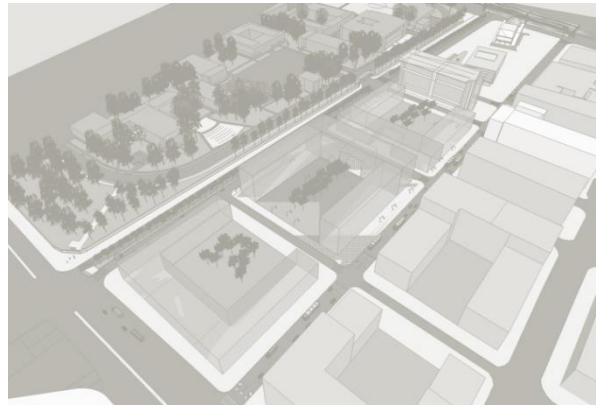
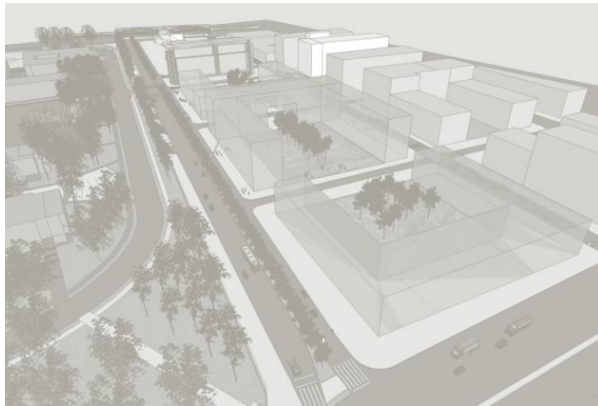
6.3.4.2 Opción 2.

Esta opción es similar a opción 1, simplemente en la manzana 2, el espacio público se abre totalmente hacia la carrera 52 (Carabobo) y se aumenta del edificio principal.

La manzana 3 tendría un edificio de alturas similares.

Las alturas de las edificaciones se observan en la imagen 6.

Manzana	I.O. Permitido	Índices Propuesta	
		I.O.	I.C.
Manzana Nº 1	60%	38.00%	2.20
Manzana Nº 2		57.41%	4.85
Manzana Nº 3		59.60%	3.91



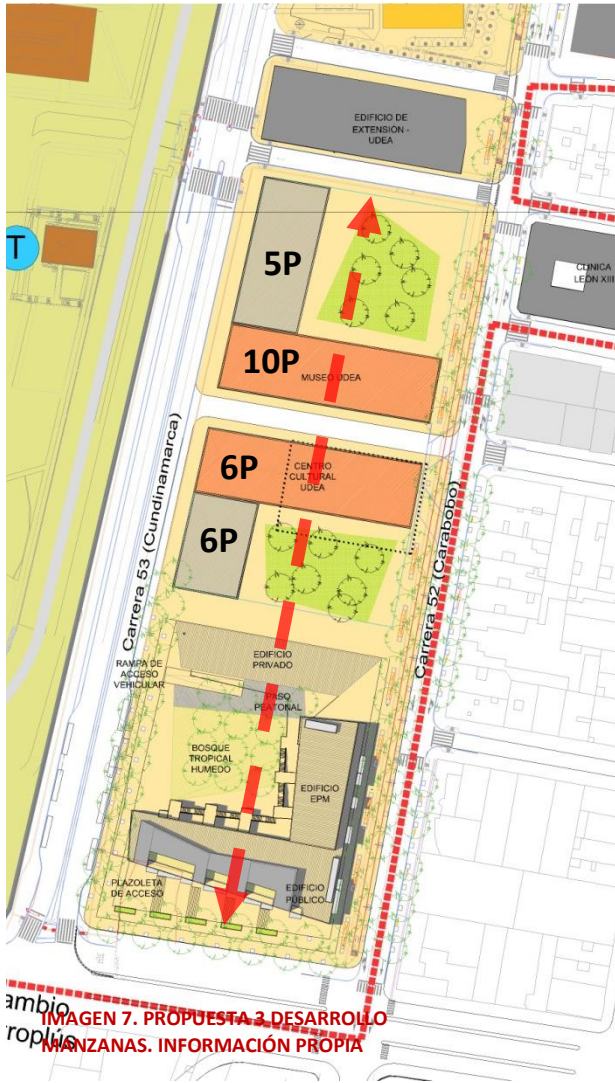
IMÁGENES PROPUESTA 2



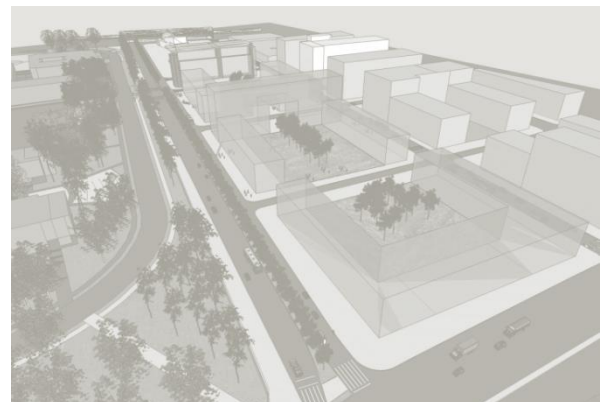
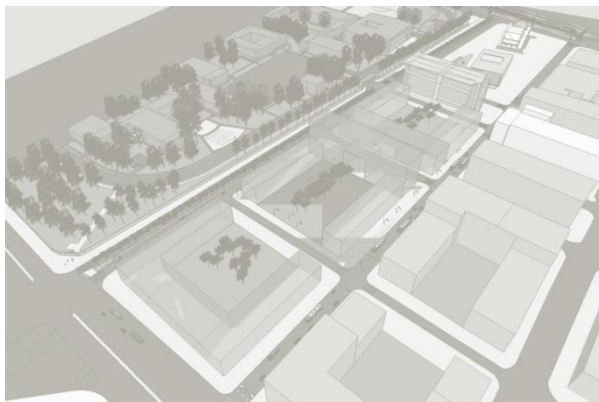
6.3.4.3 Opción 3.

En esta propuesta los espacios públicos de las manzanas 2 y 3 se relacionan directamente con la carrera 52 (Carabobo).

Las alturas de las edificaciones se observan en la imagen 6.



Manzana	I.O. Permitido	Índices Propuesta	
		I.O.	I.C.
Manzana Nº 1	60%	38.00%	2.20
Manzana Nº 2		57.41%	3.44
Manzana Nº 3		53.03%	4.20



IMÁGENES PROPUESTA 3



6.4 PREMISAS DE DESARROLLO CAMPUS UNIVERSITARIO.

Para lograr el adecuado desarrollo e integración de este equipamiento de ciudad con su entorno próximo las intervenciones propuestas y futuras estarán orientadas a:

Nivel externo:

- Proponer acciones de mejoramiento del entorno sobrepasando los límites del campus y abarcando el área de influencia para consolidar una nueva centralidad.
- Mejorar la accesibilidad y el cruce desde el exterior hasta el interior del campus por medio de los puntos de accesos existentes.
- Mejorar las condiciones de movilidad vehicular sobre las vías perimetrales al campus, eliminando o mitigando los impactos negativos que el equipamiento pueda generar.
- Adecuar los espacios públicos peatonales y los andenes que bordean el campus.
- Adecuar el corredor peatonal existente de la Carrera 53 (Cundinamarca) y Carrera 52 (Carabobo) y potencializar la peatonalización de la Calle 67 (Barranquilla).
- Promover la transformación del cerramiento del campus, con el fin de exaltar el valor urbanístico y mejorar su integración visual con su entorno.

Nivel interno:

- Prever una visión clara y sustentada de desarrollo físico a largo plazo.
- Preservar los valores arquitectónicos, históricos y ambientales de las edificaciones, la vegetación, los lugares significativos y la estructura urbana del campus.
- Transformar las edificaciones imposibles de ser ampliados, los edificios obsoletos, los espacios inutilizados, las vías poco urbanas-humanas, en busca de mejores indicadores en los servicios educativos y de conocimiento (espacio público y estándares de calidad en el equipamiento).
- Visualizar y reservar las áreas donde se podrá construir, cuando los recursos así lo permitan y las necesidades así lo requieran.



- En materia de construcción, determinar la necesidad de nuevas edificaciones, habilitación y adecuación de edificaciones existentes, optimización de las infraestructuras, dotación de equipamientos estableciendo las prioridades respectivas.
- Proponer el reciclaje, restauración, preservación y conservación de los edificios y espacios públicos de interés arquitectónico, urbanístico e histórico.
- Potenciar el crecimiento armónico de las nuevas construcciones en relación con los equilibrios medioambientales del entorno existente.

Igualmente, para direccionar adecuadamente las acciones orientadas al desarrollo o permanencia de las edificaciones existentes dentro del Campus Universitario se realizó una identificación y una clasificación de las mismas definiendo así la posible intervención y los desarrollos futuros en relación con lo construido y lo construible, lo cual al aplicarlo conlleva a la capacidad y magnitud en las intervenciones dentro del campus.

En este sentido las intervenciones sobre lo construido están orientadas a:

Consolidar: Busca preservar las edificaciones existentes que según las condiciones físicas, funcionales e históricas que presentan justifican su preservación y permanencia.

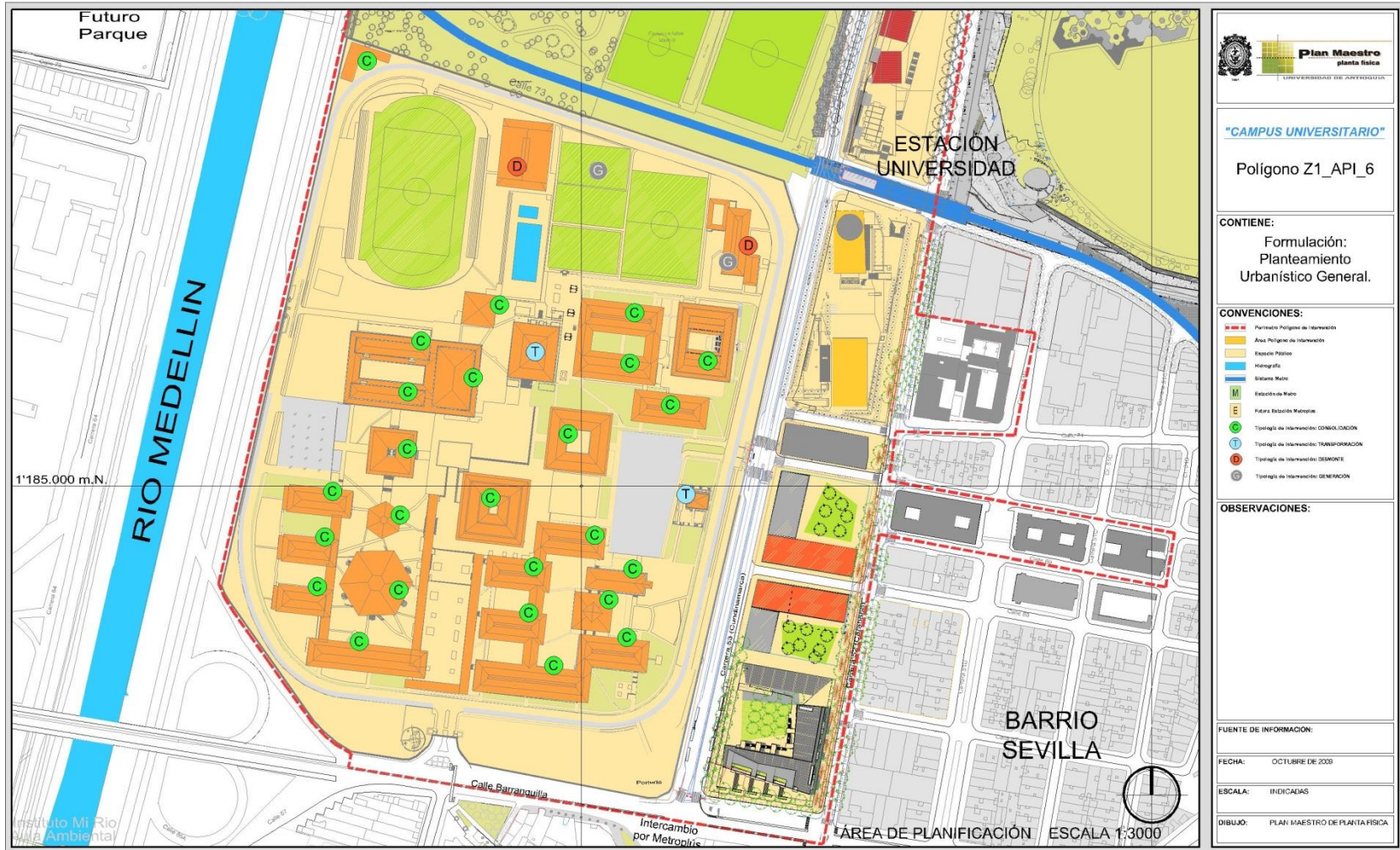
Transformar: Busca renovar, reciclar o reactivar áreas actualmente ocupadas o construidas con gran potencial para generar mayores aprovechamientos y diversidad de destinaciones consolidando el modelo de ocupación y desarrollo propuesto.

Desmontar: Busca retirar las edificaciones existentes que no prestan un servicio eficiente con relación a las necesidades futuras del campus o que están localizadas en áreas que no permiten su integración con el modelo de desarrollo y ocupación propuesto, y por consiguiente no ameritan su permanencia.

Generar: Busca aportar nuevas áreas de destinaciones generando mayor capacidad de soporte para el desarrollo integral de las actividades educativas, contribuyendo con ello a la consolidación del modelo de desarrollo propuesto y a la integración del campus con su entorno.

En la siguiente imagen del Campus Universitario se realiza una identificación de las posibles intervenciones sobre lo construido clasificando las edificaciones según su orientación respecto a los futuros desarrollos.





Plan Maestro
planta física
UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA

"CAMPUS UNIVERSITARIO"
Polígono Z1_API_6

CONTIENE:
Formulación:
Planteamiento
Urbanístico General.

CONVENCIONES:

- Particular Polígono de Intervención
- Área Polígono de Intervención
- Espacio Público
- Hidrografía
- Estación Madre
- M Estación de Metro
- E Futura Estación Maternal
- C Tipoología de Intervención: CONSOLIDACIÓN
- T Tipoología de Intervención: TRANSFORMACIÓN
- D Tipoología de Intervención: DESMONTÉ
- G Tipoología de Intervención: GENERACIÓN

OBSERVACIONES:

FUENTE DE INFORMACIÓN:

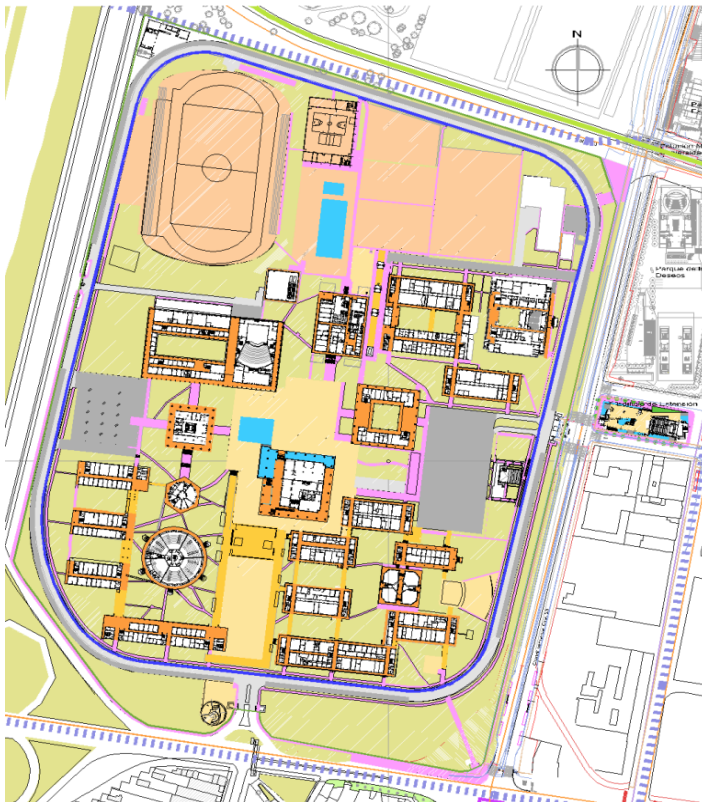
FECHA: OCTUBRE DE 2009

ESCALA: INDICADAS

DIBUJO: PLAN MAESTRO DE PLANTA FÍSICA



6.4.1 Áreas y Porcentajes Actuales Campus Universitario.



Actualmente el Campus Universitario se encuentra en un estado consolidado. Las áreas e índices actuales se observan a continuación.

- Andenes (descubiertos)
- Corredores internos y alrededor de los bloques
- Vía vehicular
- Pista de trote
- Parqueadero para autos y motos
- Área espacio público: plazoletas, teatro al aire libre
- Área deportiva
- Agua (Se toma como área de espacio público)
- Línea de la malla del Campus

IMAGEN 8. PLANTA ACTUAL CAMPUS UNIVERSITARIO. INFORMACIÓN PROPIA

Áreas generales	Área (m ²)	Área estudiante (m ²)	% área según total
Área construida en primer nivel	61198	1,65	25,76%
Área espacio público: Plazoletas, teatro al aire libre, etc.	22718	0,76	9,57%
Área deportiva (pista trote, canchas, piscina)	43200	1,45	18,19%
Área de parqueaderos autos y motos	16911	0,57	7,12%
Vía circunvalar y alternas (no comprende pista de trote)	12567	0,42	5,29%
Zonas verdes	80904	2,72	34,07%
Total área Ciudad Universitaria	237498	7,99	100,00%
Área construida total (Todos los niveles)	153154	4,75	
Área libre total	188330	6,34	
El teatro al aire libre tiene un área de 1261,58 m ²			
Población estudiantil en Ciudad Universitaria a 2008/2	29669	estudiantes*	

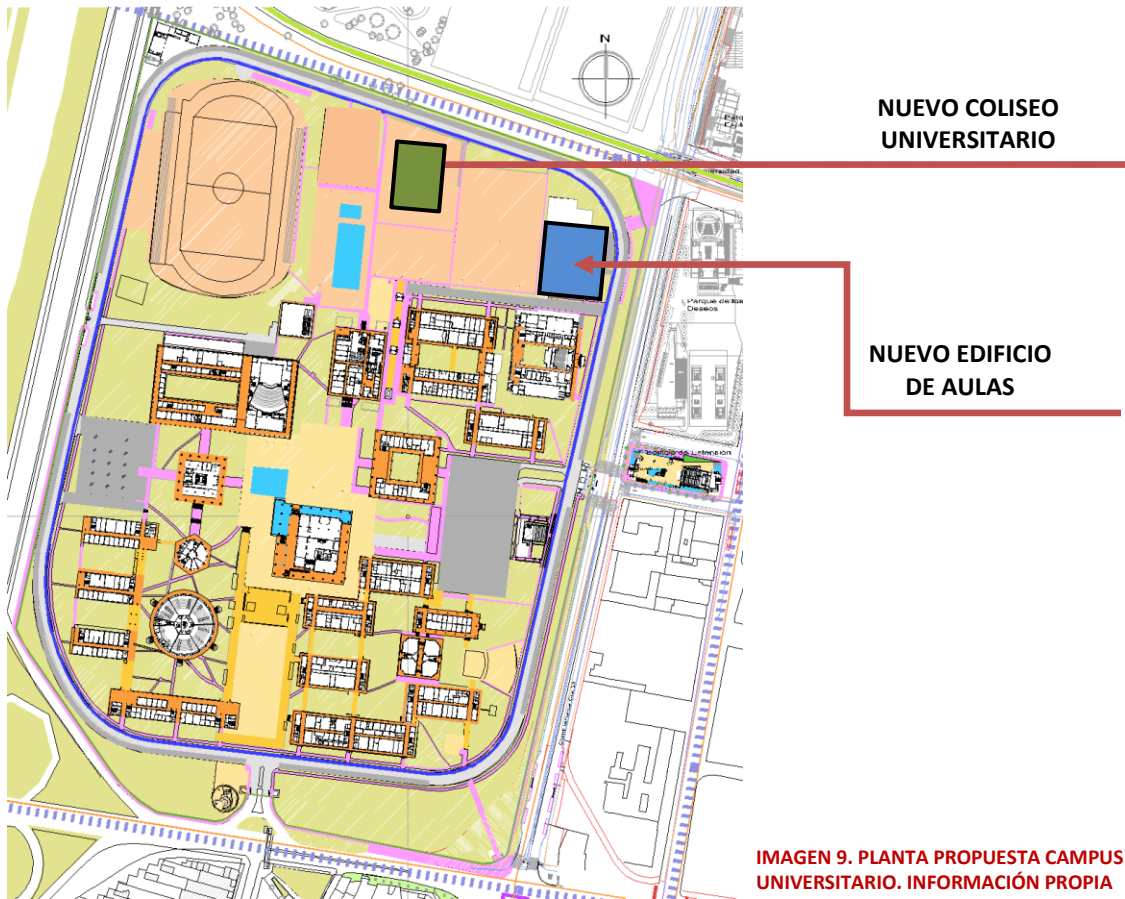
* Fuente: Boletín Estadístico 2008. Oficina de Planeación Universidad de Antioquia

Campus Universitario	Índices Actuales	
	I.O.	I.C.
Ciudad Universitaria	25.76%	0.64



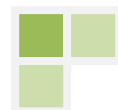
6.4.2 Propuestas de intervención.

Dentro de las propuestas de desarrollo que se plantean en el Campus Universitario existe la inserción del nuevo Coliseo en la zona norte del lote y el posible reemplazo de los bloques 28 y 29 por un bloque de aulas de cuatro (4) niveles para uso de todas las Unidades Académicas de la institución.



Con la nueva propuesta de desarrollo en el Campus Universitario los índices de ocupación y de construcción quedarían así:

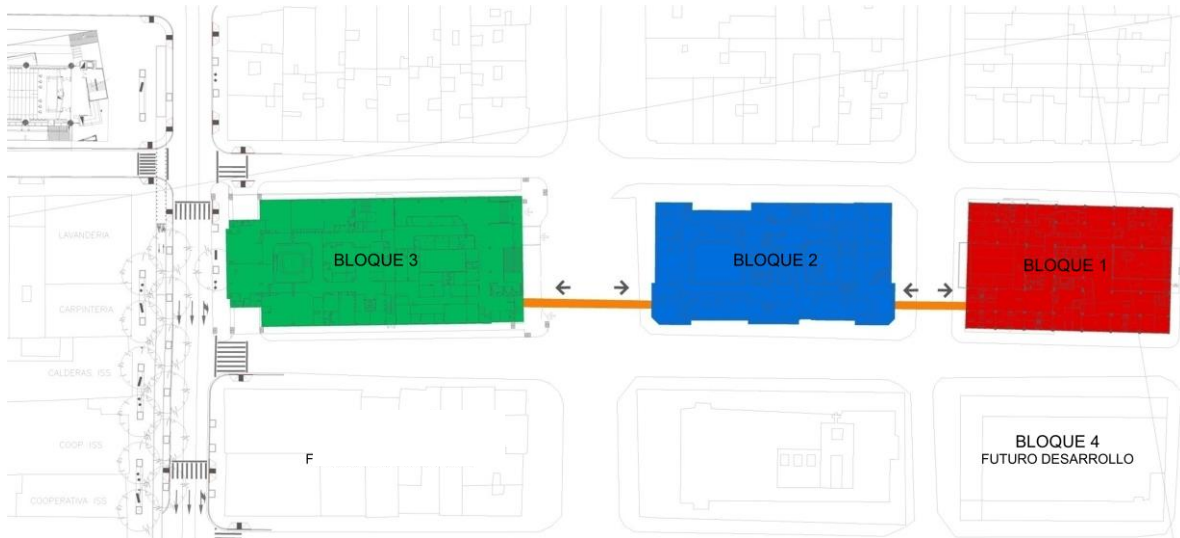
Campus Universitario	Área primer piso Actual	Área Total Construida Actual	Índices Actuales		Área primer piso Propuesta	Área Total Construida Propuesta	Índices Propuesta	
			I.O.	I.C.			I.O.	I.C.
Ciudad Universitaria	61.198 m ²	153.154 m ²	25.76%	0.64	63.459,2 m ²	164.099,4 m ²	26.71%	0.69



6.5 Propuesta de Desarrollo Manzanas Clínica León XIII.

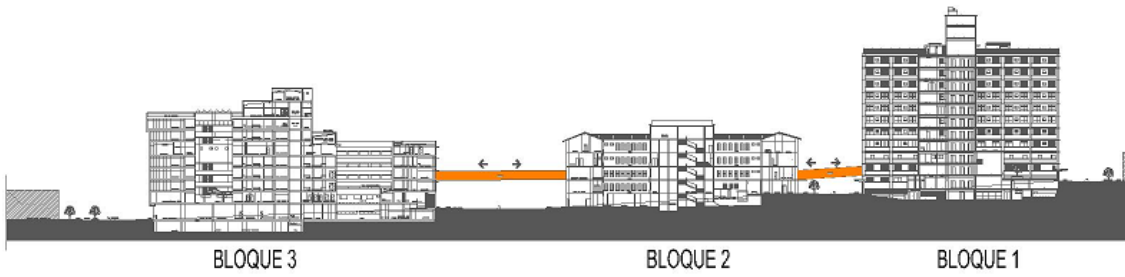
La Clínica León XIII actualmente presta un servicio fundamental en la atención en salud para los habitantes de la ciudad de Medellín. Para englobar esta importancia a continuación se expondrán los servicios que presta y las propuestas de desarrollo de las manzanas que lo conforman.

SERVICIOS ACTUALES CLINICA LEON XII		
Área 39.193,17 m2 - Numero aprox. Camas :594		
BLOQUE 1	BLOQUE 2	BLOQUE 3
Hospitalización	Ayudas diagnosticas	Alta complejidad
16.215,87 m2 (10 pisos)	7.381,96 m2 (5 pisos)	15.595,34 m2 (9 pisos)
Áreas técnicas y de mantenimiento Central de producción de alimentos Taquillas para atención de público Oficinas administrativas y de servicio Banco de sangre Rayos X, ecografía y endoscopia Consulta externa 6 pisos de Hospitalización	Área para manejo de residuos Archivo general Sala de transición (sala de paz) Oficina administración documental Ayudas diagnosticas Consultorios Laboratorio Clínico y patología Unidad de Hemodinamia Área administrativa	Áreas técnicas Urgencias adultos Urgencias pediátricas Ginecobstetricia (Urgencias y salas parto) Hospitalización (Pediátrica y adulta) Cirugía (14 quirófanos) Unidad de cuidados intensivos Unidad de cuidados especiales Unidad de esterilización



ZONIFICACION Y CONEXIONES ACTUALES BLOQUES 1, 2 Y 3





CONEXIONES ACTUALES BLOQUES 1, 2 Y 3



APROVECHAMIENTO ACTUAL LOTES BLOQUES 1,2 Y 3		
BLOQUE 1	AREA LOTE	1.725 M2
	AREA CONSTRUIDA	16.215 M2
	INDICE DE OCUPACION	100%
	INDICE DE CONSTRUCCION	9.3
BLOQUE 2	AREA LOTE	1.936 M2
	AREA CONSTRUIDA	7.381 M2
	INDICE DE OCUPACION	100%
	INDICE DE CONSTRUCCION	3.8
BLOQUE 3	AREA LOTE	2.406 M2
	AREA CONSTRUIDA	15.595 M2
	INDICE DE OCUPACION	100%
	INDICE DE CONSTRUCCION	6.4



6.5.1 Proyecto Clínicas

La Universidad de Antioquia adquiere el complejo de Clínicas León XIII por una petición gubernamental y como parte de su compromiso social, para satisfacer la gran demanda hospitalaria relegada por el instituto de Seguros Sociales. Cabe recordar que el cierre de esta institución, generó un gran vacío en la atención de salud para la ciudad.

Otro de los propósitos de la universidad al adquirir esta propiedad, fue ampliar su labor de docencia, extensión e investigación.

La operación de la clínica fue otorgada a la IPS universitaria, teniendo en cuenta su amplia experiencia y conocimiento.

El Proyecto Clínicas busca la adecuación de la estructura física de los edificios existentes y también plantea una futura expansión en predios adyacentes.

El proyecto se basa en la implementación de altos estándares técnicos y ambientales que ubicarán a la clínica como una de las mejores y más competitivas de la ciudad y la región.

6.5.2 Etapas del Proyecto Clínicas

6.5.2.1 Adecuación Inicial

Desde la adquisición por parte de la Universidad de Antioquia de los edificios en el año 2007, ha sido necesario adecuar y recuperar la planta física del complejo hospitalario. El Instituto de Seguros sociales entregó estos edificios en un alto estado de deterioro y abandono.

Esta labor era inminente dados los requerimientos mínimos exigidos por los entes de control, para iniciar la prestación de los servicios de salud. Esta etapa también incluye la actualización de los ascensores y algunas redes.

6.5.2.2 Repotenciación Estructural

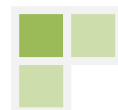
Basados en los estudios estructurales se concluyó que solo uno de los edificios cumplía con la norma NSR -98. Por esta razón se plantean propuestas estructurales de reforzamiento para el resto de los edificios. Actualmente se adelantan trabajos en el bloque 1 sin interrupción de los servicios asistenciales.



6.5.2.3 Reubicación e Inclusión de Nuevos Servicios.

Para mejorar y ampliar el portafolio de servicios, se planteará un reordenamiento interno de usos. En términos generales el programa por bloque a futuro será:

SERVICIOS A FUTURO CLINICA LEON XIII			
Área 48.649.33 m2 - Numero aprox. Camas: 590			
BLOQUE 1	BLOQUE 2	BLOQUE 3	BLOQUE 4
Hospitalización	Ayudas diagnosticas	Alta complejidad	Consulta especializada
16.755.87 m2 (11 pisos)	7.381,96 m2 (5 pisos)	15.245.34 m2(9 pisos)	9.257.16 m2 (11 pisos)
Áreas técnicas y mantenimiento sótano Central de producción de alimentos Unidad Renal Capilla Taquillas para atención de público Oficinas administrativas y de servicio Rayos X, ecografía y endoscopia Consulta externa 6 pisos de hospitalización Locales comerciales Cafetería y comedor empleados Zona descanso médico en terraza Área técnica terraza	Área para manejo de residuos Archivo general Sala de transición Oficina de Ingeniería y áreas técnicas Laboratorio Clínico y patología Unidad Cerebro vascular UCI Área administrativa Servicio de fisioterapia Banco de sangre Farmacia Central ropas Administración documental Central de mezclas	Áreas técnicas Urgencias adultos y pediátricas Unidad de quemados y Qx. Plástica Ginecobstetricia (Urgencias y salas parto) Ayudas diagnosticas Admisiones Hospitalización (Pediátrica y adulta) Cirugía (14 quirófanos) Unidades de cuidados intensivos Unidades de cuidados especiales Central de esterilización Cafetería Helipuerto	Futuro desarrollo Comercio Parqueaderos Consulta externa especializada



Al día de hoy se han realizado algunas intervenciones puntuales, que harán parte de la propuesta general para convertir la Clínica, en un Hospital Universitario de gran calidad.

6.5.2.4 Expansión Interna y Mejoramiento de Conexiones.

Aprovechando las áreas libres en terrazas se propone la creación de servicios complementarios así:

Bloque 1:

Descanso médico, sistema de paneles solares y equipos aire acondicionado.

Área de expansión aproximada 540 mt².

Bloque 3:

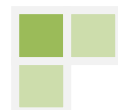
Helipuerto y ampliación de la central de esterilización.

Área de expansión aproximada 650 mt².

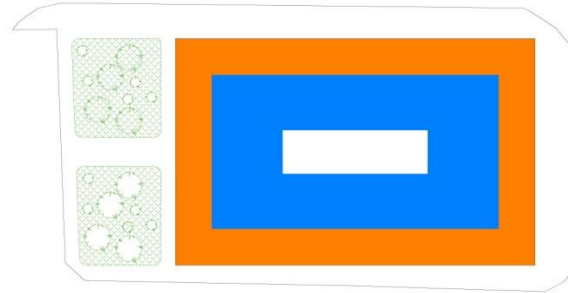
Bloque 2:

Si se define que la demolición del bloque 2 existente es viable, se planteará un nuevo edificio. Este bloque estará destinado para cuatro pisos de parqueadero y siete para servicios complementarios de salud.

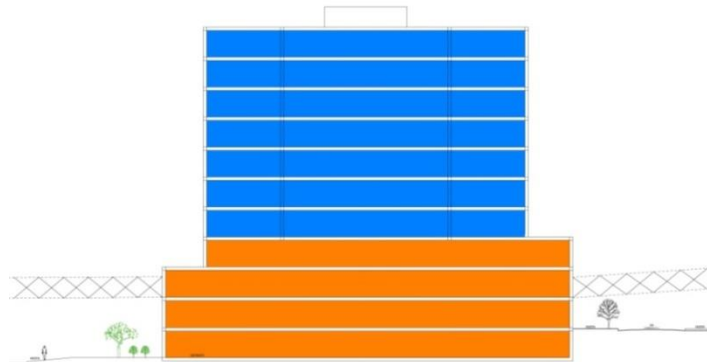
NUEVO BLOQUE 2 CLÍNICA LEÓN XIII (11 PISOS)		
USO DEL ESPACIO	PORCENTAJE DE DESTINACIÓN	ÁREA
ÁREA MÉDICA	46%	5.049 M2
ÁREA DE PARQUEO	54%	6.043 M2
ÁREA TOTAL	100%	11.093 M2
AREA DEL LOTE	1.936 M2	
INDICE DE OCUPACION	80%	1.549 M2
INICE DE CONSTRUCCION	5.7	



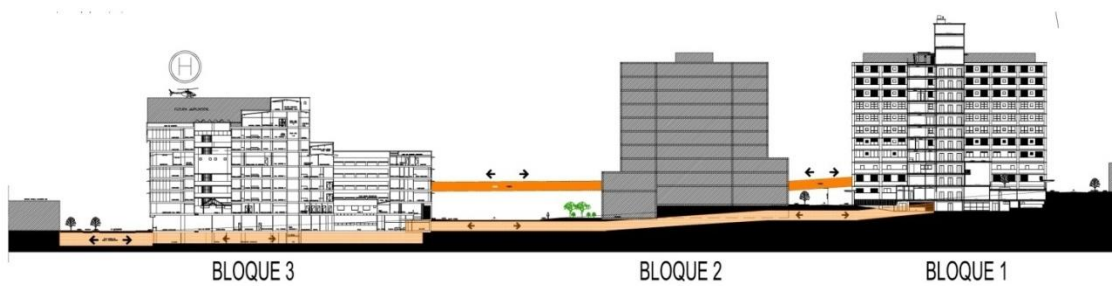
PROPUESTA NUEVO BLOQUE 2



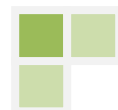
Planta zonificación

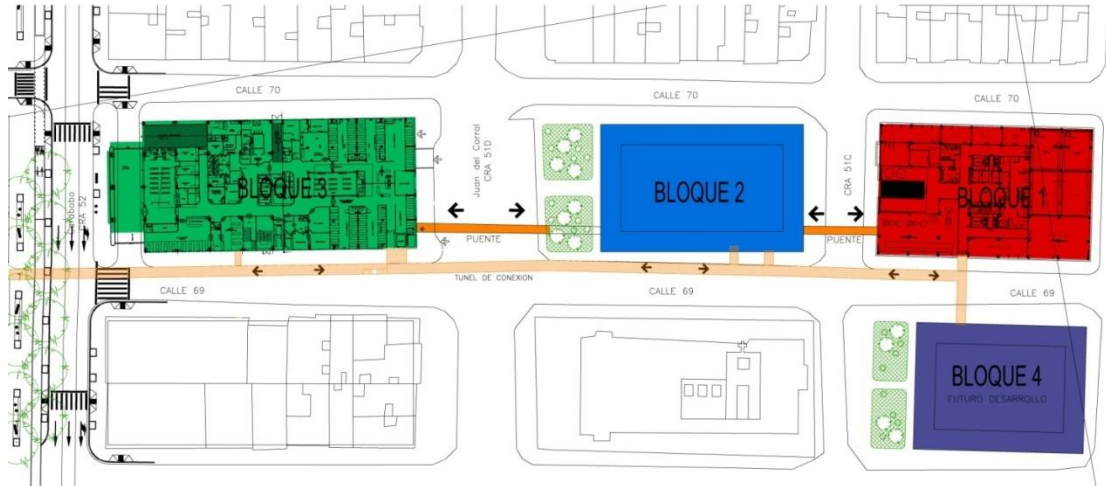


Sección zonificación



PROPUESTA SECCION URBANA CON NUEVO BLOQUE 2 Y AMPLIACIONES EN TERRAZAS DE BLOQUE 1 Y 3.





6.5.2.5 Propuesta Planta Urbana con Nuevo Bloque 2 y 4 y Túnel de Conexión.

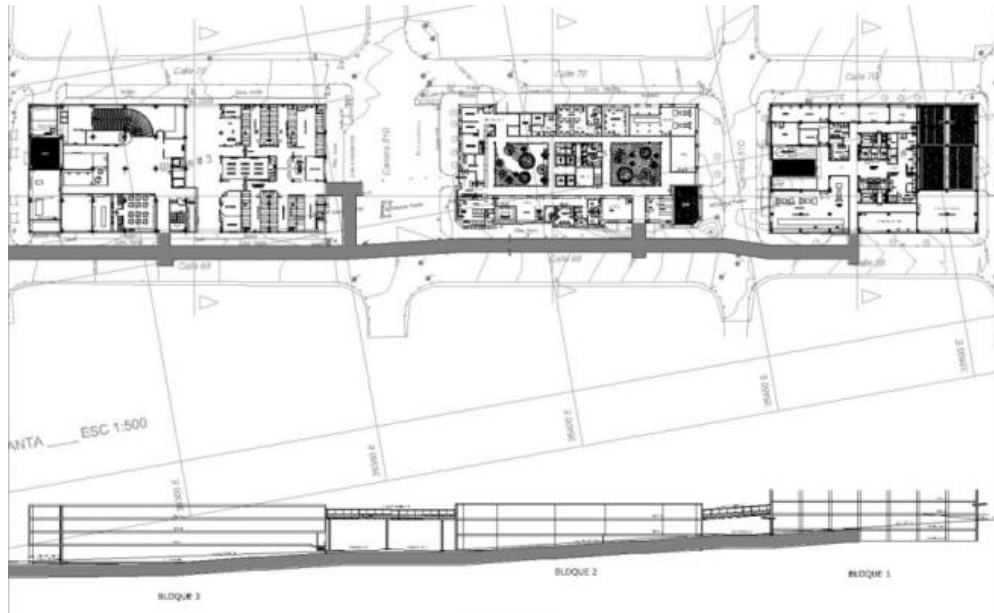
Teniendo en cuenta que los tres edificios no funcionan independientes, sino que hacen parte de un complejo hospitalario se propone mejorar las conexiones existentes entre ellos. Actualmente el transporte de usuarios, insumos y materiales se realiza a través de dos puentes. Para mejorar esta condición se propone la construcción de un túnel.

6.5.2.6 Proyecto Túnel de Conexión Bloques 1, 2, 3 y 4:

Se proyectará un túnel subterráneo que conecte los tres edificios en sus pisos inferiores. A través de él se realizara el transporte de pacientes, redes de apoyo e insumos. Este desarrollo se considera muy apropiado para el complejo ya que agilizara la movilidad interna y le bajara tensión a los dos puentes y ascensores existentes.

El túnel estará bajo el nivel de la calle, con una sección aprox. de 3 x 3 mt Y aprovechado el nivel del terreno, tendrá un desarrollo de 220 mt lineales con pendientes adecuadas y seguras. Contará con todas las normas ambientales y de seguridad requeridas.



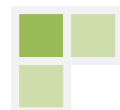


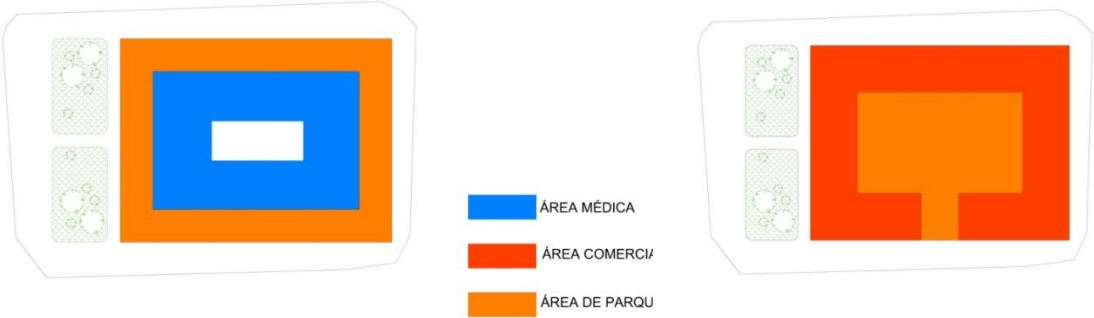
6.5.2.7 Expansión de Servicios en Predios Adyacentes

Con el fin de complementar el portafolio de servicios existentes, se plantea la creación de un nuevo bloque 4 en una de las manzanas adyacentes propiedad de la universidad.

Este edificio combinara dos pisos de comercio, parqueaderos y varios pisos de consulta especializada. El nuevo desarrollo se adaptará a los usos previstos en el POT y permitirá subsanar la carencia de parqueaderos en el sector.

BLOQUE 4 CLÍNICA LEÓN XIII (11 PISOS)		
USO DEL ESPACIO	PORCENTAJE DE DESTINACIÓN	ÁREA
ÁREA MÉDICA	44%	4.081 M2
ÁREA COMERCIAL	23%	2.130 M2
ÁREA DE PARQUEO	33%	3.046 M2
ÁREA TOTAL	100%	9.257 M2
AREA DEL LOTE	1.617 M2	
INDICE DE OCUPACION	80%	1.293 M2
INDICE DE CONSTRUCCION	9.6	





Plantas zonificación



Sección zonificación

PROPUESTA NUEVO BLOQUE 4

