

**AVANCES EN COHESION SOCIAL DESDE LA APLICACIÓN DEL  
MODELO DE CIUDAD COMPACTA. ESTUDIO DE CASO, BARRIOS  
LAURELES, LAS ACACIAS Y LORENA, MEDELLIN-COLOMBIA.  
2000-2008**

---

**GLORIA INES MONTOYA MEJIA**

Trabajo de grado para aspirar al título en Maestría en estudios Urbano Regionales.

---

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA**

**SEDE MEDELLIN**

**MEDELLIN 2011.**

AVANCES EN COHESION SOCIAL DESDE LA APLICACIÓN DEL  
MODELO DE CIUDAD COMPACTA. ESTUDIO DE CASO, BARRIOS  
LAURELES, LAS ACACIAS Y LORENA, MEDELLIN-COLOMBIA.  
2000-2008

---

Elaboró:

**GLORIA INES MONTOYA MEJIA**

Director

**FERNANDO PRADA VESGA**

Trabajo de grado para aspirar al título en Maestría en estudios Urbano Regionales.

---

**ESCUELA DE PLANEACION URBANO-REGIONAL**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA**

**SEDE MEDELLIN**

**MEDELLIN 2011.**

## INDICE GENERAL

ÍNDICE DE TABLAS.....	IV
ÍNDICE DE FIGURAS.....	V
RESUMEN.....	VI
ABSTRAC.....	7
INTRODUCCION.....	8
MARCO TEORICO DE REFERENCIA.....	11
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.....	37
OBJETIVOS.....	37
HIPOTESIS.....	38
METODOLOGIA.....	38
<b>CAPITULO 1: La ciudad compacta y la cohesión social en el POT de Medellín y los barrios Laureles, las Acacias y Lorena</b> .....	46
1.1. El concepto de Ciudad Compacta en el POT de Medellín.....	46
1.2. Pilares estructurantes del modelo de ciudad compacta en el POT de Medellín.....	47
1.2.1. Compacidad.....	48
1.2.2. Complejidad.....	52
1.2.3. Eficiencia.....	57
1.2.4. Estabilidad social.....	62
1.3. Implementación del concepto de ciudad compacta en el modelo territorial del POT Medellín. Caso barrios Laureles, las Acacias y Lorena.....	66
1.4. Vínculos conceptuales y prácticos de la consolidación urbanística de la ciudad compacta y la cohesión social.....	69
1.4.1. Compacidad y Cohesión Social.....	69
1.4.2. Complejidad y Cohesión Social.....	72
1.4.3. Eficiencia y Cohesión Social.....	73
1.4.4. Estabilidad Social y Cohesión Social.....	74
<b>CAPITULO 2: Avances en la consolidación urbanística de los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena</b> .....	76
2.1. Avances en la ejecución del tratamiento de consolidación nivel 1 en los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena.....	79
2.1.1. Compacidad.....	79
2.1.2. Complejidad.....	112
2.1.3. Eficiencia.....	116
2.1.4. Estabilidad Social.....	119
<b>CAPITULO 3: Avances en cohesión social. Impacto de la consolidación urbanística en los barrios Laureles, las Acacias y Lorena en los objetivos de la cohesión social</b> .....	128
3.1. La distancia y la Cohesión Social.....	129
3.2. La integración entre los elementos y la Cohesión Social.....	132
3.3. La fuerza que une los elementos y la Cohesión Social.....	137
<b>CAPITULO 4. Conclusiones Generales</b> .....	142
4.1. Discusión, consideraciones y proposiciones finales.....	154
4.2. Futuras investigaciones sobre el tema.....	160
BIBLIOGRAFIA.....	163

ANEXO 1: Identificación de los barrios  
ANEXO 2: Recorrido conceptual sobre cohesión social  
ANEXO 3: El modelo de la ciudad compacta  
ANEXO 4: Encuesta

ANEXO 5: Solicitud a Tesorería Municipal sobre obligaciones urbanísticas pagadas en el periodo de estudio  
ANEXO 6: Tratamiento de Consolidación en Medellín, expresado en cifras

## LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Reglamentación de los pilares urbanísticos de ciudad compacta en el POT: Barrios Laureles, Lorena y las Acacias.....	77
Tabla 2. Crecimiento en el número de viviendas- Barrio Laureles.....	82
Tabla 3. Crecimiento en el número de viviendas-Barrio Las Acacias.....	83
Tabla 4. Crecimiento en el número de viviendas- Barrio Lorena.....	84
Tabla 5. Densidades por predio en muestra de edificios construidos entre el periodo 2000-2008.....	88
Tabla 6. Crecimiento de la Población Barrio Laureles 2000-2008.....	93
Tabla 7. Crecimiento de la población, Barrio Las Acacias 2000-2008.....	94
Tabla 8. Crecimiento de la población, Barrio Lorena.....	95
Tabla 9. Relación del Espacio público efectivo por habitante en los barrios de estudio en el periodo 1999-2008.....	105
Tabla 10. Relación del Espacio público artificial por habitante en los barrios de estudio, en el periodo 1999-2008.....	105
Tabla 11. Relación del Espacio público total por habitante en los barrios de estudio, en el periodo 1999-2008.....	106
Tabla 12. Resultados de la Encuesta, Movilidad de personas de estratos socioeconómicos diferentes que han llegado a los Barrios Laureles, Las Acacias y Lorena.....	122
Tabla 13. Niveles de Cohesión social, según pilares de ciudad compacta.....	129

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Modelo de ciudad compacta, POT de Medellín.....	22
Figura 2. Localización del Polígono 14 de Tratamiento Urbanístico de Consolidación Nivel 1, según POT de Medellín.....	30
Figura 3. Cambio de densidad de vivienda unifamiliar a vivienda multifamiliar.....	80
Figura 4. Densidades en la ciudad de Medellín, determinados por el POT.....	81
Figura 5. Relación en el crecimiento de las viviendas en los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena.....	86
Figura 6. Las edificaciones en altura que evidencian niveles de más de 10 pisos.....	91
Figura 7. Vías principales del polígono Z4-CN1-14.....	97
Figura 8. Sistema vial estructurante del sector: Calle 33, Calle 44(San Juan), avenida 80-81, Carrera 73.....	99
Figura 9. Escenario urbano inseguro para la movilidad.....	101
Figura 10. Imágenes de movilidad en el sector.....	102
Figura 11. Espacio público efectivo ocupado por automóviles.....	104
Figura 12. El espacio público en los barrios Laureles, las Acacias y Lorena.....	107
Figura 13. Centralidades propuesta EL POT.....	109
Figura 14. Equipamiento público existente.....	111
Figura 15. Mezcla de usos del suelo.....	113
Figura 16. Figura de algunas propiedades que muestran deterioro.....	121
Figura 17. Localización de población movilizada de los diferentes estratos menor y mayor hacia el sector.....	124
Figura 18. Estrato Económico Predominante en la Ciudad de Medellín.....	127
Figura 19. Condiciones socioeconómicas heterogéneas.....	135
Figura 20. Equipamientos del Estado, en los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena disgregados y en mal estado físico.....	137

## RESUMEN

La ciudad compacta busca la reducción de la distancia entre los elementos que componen el territorio es decir las personas y las funciones que cumple la ciudad que se refieren al habitar, trabajar, recrearse y movilizarse. Al reducirse la distancia se aumenta la compacidad del territorio haciendo más eficiente el aprovechamiento del suelo. En este modelo de ciudad, la mezcla de usos en el suelo permite que se integren los elementos del territorio y se complejicen las relaciones entre los pobladores. La mezcla de estratos socioeconómicos aporta para que se integren en el territorio personas de condiciones heterogéneas, lo cual puede ayudar a generar estabilidad social. Este crecimiento de población y de viviendas, esta mezcla de usos en el suelo y esta mezcla de estratos socioeconómicos requieren un elemento urbano integrador que el modelo considera son las centralidades, las cuales dotadas de un equipamiento básico y un espacio público integrador, crean una ruta de concurrencia y un espacio público unificador. Esto por supuesto más allá de la construcción física, debe estar acompañado de políticas públicas dotadas de mecanismos de inclusión hacia los pobladores, para que todo el ejercicio urbano de construir ciudad compacta, de cómo resultado un ambicioso proceso de cohesión social.

## ABSTRAC

The compact city seeks the reduction of the distance in between the elements that make up the territory, that is to say, the people and the functions that the city satisfies that refer to inhabit, work, recreate and mobilize. By reducing the distance the compactness of the territory is augmented, thus, making more efficient the use of the land. In this city model, the mix of uses in the land permit the integration of elements of the territory and that the relations among the inhabitants of it become more complex. The mix of socioeconomic levels brings forth the integration into the territory of people of heterogeneous conditions, which can help generate social stability.

The growth of population and housing, the mix of uses on the land, and the mix of socioeconomic levels, require that an integrating urban element that the model considers to be the centralities, which equipped with basic equipment and an integrated public space, create a concurrency route and a unifying public space.

This of course beyond the physical construction should be accompanied by public policies endowed with mechanisms of inclusion towards inhabitants, so that the whole urban exercise of building a compact city give as a result an ambitious process of social cohesion.

## INTRODUCCIÓN.

Este trabajo de investigación de tesis realizado para optar por el título de Magister en Planeación Urbano Regional, busca identificar avances en la cohesión social, uno de los beneficios que se espera surja de la implementación del modelo de ciudad compacta, del POT de Medellín, en los barrios de Laureles, las Acacias y Lorena.

El ordenamiento territorial como una función pública que es, define el uso del suelo e identifica los distintos tratamientos urbanísticos, que para el caso de la ciudad de Medellín son de conservación, protección, consolidación, desarrollo, renovación y redesarrollo. Estos se asignan reconociendo en cada sector las características territoriales, sociológicas, históricas y urbanísticas que le identifiquen y se persigue a través de su implementación, la construcción al modelo de ciudad que se proyecta, para este caso, la ciudad compacta.

Dado que la ciudad de Medellín, estructuró su apuesta por un modelo de ordenamiento en el POT de 1999, el cual fue ajustado mediante el Acuerdo 46 de 2006 y en él que se reafirmó que el modelo de desarrollo busca el crecimiento hacia adentro, como estrategia para construir una ciudad compacta y policéntrica. Esta investigación parte de precisar la relación existente entre los pilares del modelo de ciudad compacta según Rueda (2002), con el tratamiento urbanístico (POT) asignado al sector, para encontrar avances en cohesión social desde la implementación del tratamiento urbanístico de consolidación nivel 1.

Se contextualizó esta búsqueda en un concepto de cohesión utilizado desde las ciencias naturales, más exactamente de la física, ya que era el que daba más herramientas para poder analizar un fenómeno físico como el que produce el desarrollo urbanístico del POT de Medellín, frente a un tema tan complejo como la cohesión social.

Esta investigación de orden cualitativo, se contextualizó en un fenómeno físico y urbano tangible, el cambio de la morfología urbana de los barrios. Este cambio, obedece al crecimiento natural de la población, pero fundamentalmente al modelo de desarrollo con el que se aborda dicho crecimiento y desde esta perspectiva persiguió un objetivo más intangible, el de hallar el impacto que este tipo de intervención, aporta en el proceso de la cohesión social de los habitantes de una población en concreto, en este caso los barrios de estudio.

La relación tan profunda que se encontró entre los pilares de la ciudad compacta y los componentes de la cohesión, por ser justamente una mirada urbanística de la intención y disposición de los objetos en el territorio, fue lo que en últimas justificó el que esta investigación no abordara la cohesión desde una mirada sociológica, antropológica o política, ya que este trabajo, poco da cuenta de la percepción de los sujetos frente a estas intervenciones, o de relaciones entre estos y el Estado. Lo que si se logró, fue demostrar como la forma en que se disponen los objetos urbanos en un territorio en concreto, si tienen una implicación directa en las relaciones de los sujetos para quienes se disponen esas intervenciones, que incluso puede desencadenar procesos de desestructuración del tejido social o generar cohesión social.

Pero si bien los conceptos de ciudad compacta y cohesión social son los elementos fuertes de esta investigación, cabe anotar, que para lograr los hallazgos frente a los avances en la cohesión social, se hizo necesario el apoyo de otros conceptos secundarios que permitieron darle contexto y análisis al trabajo. Ellos son: el tratamiento de consolidación nivel 1, con el cual desde el POT de Medellín se intervienen los barrios; las centralidades como elemento urbano con capacidad para integrar y unir a los habitantes; el barrio como unidad territorial que por su tamaño y sus características se convierte en el escenario físico idóneo para que se desarrollen dichos procesos.

Esta investigación aboga por reivindicar la planeación urbana hacia los barrios, ya que en la medida en que la ciudad crece y se habla de comunas y zonas, se

desdibuja la importancia de hacer planeación local en las unidades territoriales más pequeñas.

Tiene de importancia que bajo el proceso constructivo con de la directriz “Predio a Predio”, que el POT asigna a estos barrios, se dejó en manos de los privados el desarrollo constructivo de las viviendas y el Estado local se marginó, abandonando responsabilidades urbanas de la más alta importancia como la construcción del espacio público, las centralidades, el equipamiento, y la adopción de políticas públicas de inclusión para la numerosa población que allí se asienta.

Por ello, los resultados de esta investigación muestran un nivel muy bajo en la cohesión social de los pobladores del sector, ya que si bien hay un avance significativo en la reducción de la distancia entre habitantes y algunas funciones de la ciudad, lo que aumenta la complejidad social, no se ha implementado todavía los objetos urbanos que en términos de la ciudad compacta y del POT de Medellín, tienen la capacidad de generar un elemento de fuerza que una a todos los componentes del territorio, este es, el espacio público de las centralidades y sus equipamientos, con las respectivas políticas públicas de inclusión.

En fin, el reto está en que la planeación de la ciudad, ha puesto en juego unos tratamientos urbanísticos, para mejorar el desarrollo urbano y social, intervenciones con las cuales busca el mejoramiento de la habitabilidad del territorio y el aumento en las condiciones de vida de los grupos poblacionales en la ciudad.

## **MARCO TEORICO DE REFERENCIA**

El marco teórico de esta investigación, está constituido por dos conceptos centrales: La Ciudad Compacta y la Cohesión Social, un concepto asociado a las ciencias naturales. También se encuentran otros conceptos que permiten la operacionalización de los anteriores como son: El tratamiento de consolidación urbanística que define el POT, Las Centralidades y el Barrio.

El concepto de ciudad compacta y el concepto de cohesión social se contextualiza en el marco teórico y la relación que hay entre ellos e incluso con el plan de ordenamiento territorial, queda claramente identificada en el Capítulo 1.

### **El concepto de ciudad compacta**

Intervenir la ciudad, ya sea para rehabilitarla o para construirla de nuevo, es una acción que contiene una intención, por lo menos cuando se mira desde el urbanismo. *“Urbanistas como CERDÁ, HOWARD, GEDDES, LE CORBUSIER y otros han sido impulsores de modelos de ciudad con la finalidad de reducir las disfunciones de la ciudad de su tiempo”*. (RUEDA, 2002)

En los últimos años, una nueva corriente urbanista está en pro de encontrar alternativas que permitan buscar la solución a las disfuncionalidades de la ciudad de nuestros tiempos. Autores de la literatura anglosajona como Mike Jenks y Rod Burgess, en su libro *The Compact Cities* (2000) y otros autores europeos como Salvador Rueda, en un sin número de textos en los que se aborda el tema, han dado sus aportes para enriquecer la literatura frente a la discusión sobre el modelo de ciudad compacta y el de la ciudad difusa.

Estos dos modelos se disputan de forma antagónica el liderazgo de desarrollo urbano en el mundo.

De un lado el modelo americano también llamado modelo de ciudad dispersa que encuentra su justificación en el contexto geográfico y económico que hasta ahora le ha dado piso; extiende las ciudades desperdiciando suelo, pagando altos costos para desarrollar la infraestructura, incrementando el uso del vehículo particular, aumentando las emisiones de gases contaminantes, disponiendo en el territorio de manera dispersa los usos y las funciones de la ciudad y haciendo que la ciudad reduzca la complejidad en el tejido social.

Este modelo de desarrollo urbano comienza a entrar en crisis, debido a su alta dependencia del petróleo como principal fuente energética y al calentamiento global, la pérdida de complejidad y estabilidad social, resultado de prácticas de producción, transporte y consumo masivo, directamente asociado al consumo de este producto y al modelo de ocupación del territorio que de este se derivan". (EMPRESA DE DESARROLLO URBANO, 2009).

De otro lado, en contraposición a dicho modelo, en los últimos años la conciencia de esta amenaza desatada por el modelo de ciudad dispersa a movilizó a los urbanistas a estructurar nuevos postulados, los cuales se han identificado como "El Nuevo Urbanismo"<sup>1</sup>, que no es otro que el antiguo urbanismo enriquecido con los criterios de sostenibilidad que se imponen actualmente, en todos los campos del desarrollo.

---

<sup>1</sup> Si bien el Nuevo Urbanismo, no es Ciudad Compacta, si coinciden en muchos de los aspectos que consideran deben darse en los procesos de planeación presentes y futuros en las ciudades del mundo. Por ello se hace imprescindible aclarar cuáles son los fundamentos de esta corriente: "En sus propuestas defienden el acercamiento y revitalización de las comunidades, basándose en modelos de desarrollo anteriores a la Segunda Guerra Mundial, desde el planeamiento regional Patrick Geddes hasta las propuestas de ciudad jardín trasladadas al territorio americano por Raymon Unwin. Buscan integrar los componentes de la vida moderna---vivienda, trabajo, comercio y ocio---en vecindarios compactos, polifuncionales y de escala peatonal, colocados en un marco regional mayor. (Tomado de BORJA, Jordi: LA CIUDAD CONQUISTADA, escrito por Zaida Muxí. Pág. 101, 102).

En la literatura académica revisada para esta investigación, se define la ciudad compacta como una estructura compleja y diversa, con proximidad entre sus usos aprovechando al máximo el suelo urbano.

*“La ciudad compacta edifica menor superficie por habitante y se inclina por una mayor densidad con una proyección vertical de 4 a 5 niveles en las edificaciones, esta densidad es efectiva cuando se mezclan usos diversos del suelo, así dentro de una misma área conviven espacios de vivienda, trabajo, educación, comercio, ocio etc.” (CIUDADANOS EN RED, 2009)*

La percepción del concepto de ciudad compacta en los denominados países en desarrollo parece similar a lo que se piensa en los países denominados desarrollados, frente a la creencia de que la compactación se traducirá en reducción de distancias de viaje y por lo tanto de emisiones del vehículo y que las densidades de altura pueden crear la viabilidad de sustento o provisión de servicios como: transporte público, eliminación de residuos, salud y educación. Dicha densidad lograda a través de la construcción en altura, genera mayor crecimiento demográfico, y debe estar acompañada de infraestructura y servicios básicos, para que no tenga un efecto crítico sobre las políticas de densificación y la eficacia de los instrumentos de la política. ¿Cuál es entonces el sentido?, Que además de aumentar la densidad, que de hecho es elevada, sobre todo en los países en desarrollo, se equilibre con el resto de elementos urbanísticos de soporte, para no recaer en problemas de sobrecarga del territorio, hacinamiento, congestión, contaminación, falta de espacio público y verde y la degradación ambiental en general. (Jenks, M. Burgess, R y Otros. 2000, pág. 10)

La construcción del modelo de ciudad compacta, está fundamentada en el cumplimiento de las siguientes funciones:

*“accesibilidad universal, movilidad, eficiencia energética, garantía de suministro de agua, prevención de riesgos naturales y accidentes graves, prevención y protección contra la contaminación y limitaciones de sus consecuencias para la salud o el medio ambiente”. (CABRAL, A. y GONZÁLEZ, P. 2008)*

Esto se hace posible mientras la construcción de ciudad esté bajo los criterios que este modelo define, tales como: “Ambientales, de ahorro energético, ahorro

económico, cohesión social, movilidad social, movilidad en el transporte” (CIUDADANOS EN RED, 2009).

Se hace posible ofrecer una definición tentativa y compuesta de los enfoques contemporáneos de ciudad compacta acercándose a las características mismas que identifican dicho modelo.

Es así como se identifica a una ciudad compacta, como aquella que al aumentar la superficie construida, intensificar las actividades económicas, sociales y culturales, manipular el tamaño urbano, la forma y estructura, obtienen los beneficios ambientales y la sostenibilidad social derivados de la concentración de las funciones.

Esta concentración de funciones, promovida por las políticas de densificación del modelo, trae consigo muchos de los beneficios de la sostenibilidad que se pueden derivar de la intensificación de las actividades. Los países en desarrollo se caracterizan por altos niveles de uso mixto en el territorio, la facilidad de acceso a la amplia gama de bienes y servicios por los altos niveles de vitalidad y dinamismo. Las razones para esto son las características estructurales de la economía de estos países, el impacto limitado de prácticas modernistas y la capacidad limitada para controlar y regular el desarrollo urbano. (Jenks, M. y Burgess, R 2000)

*“El modelo de ciudad compacta y compleja, también llamado 'ciudad mediterránea, que defiende Salvador Rueda, busca la sostenibilidad reduciendo la ocupación del suelo, el consumo de recursos y la generación de impacto ambiental a través de una mayor complejidad en altura y la condensación física de actividades. La ciudad compacta es, compleja, eficiente y estable socialmente en ella la ciudadanía vuelve a ganar espacios de reunión y facilidad de acceso a ellos”. (Rueda 1996).*

Salvador Rueda (2002), agrupa en 4 grandes grupos, los criterios generales en que se estructura el modelo de ciudad compacta, estos 4 pilares son: Compacidad, Complejidad, Eficiencia y Estabilidad Social y de cada uno de ellos se desprenden herramientas de actuación urbanística, beneficios urbanos, económicos y sociales.

Así bajo estos pilares la ciudad se construye en altura, la idea es que se implementen energías renovables. El otro aspecto fundamental para la ciudad compacta es que se pueda identificar claramente aquellos objetos urbanos que con de ámbito público con los que son de ámbito privado y que el crecimiento de la intervención urbana de ambos actores de cómo resultado que se minimice el desplazamiento para la realización de cada una de las diferentes actividades de la ciudadanía: el ocio, el estudio, el trabajo, etc.

Esta nueva ordenación urbana propuesta por el modelo, marca nuevas directrices en temas como la relación rural-urbana, la relación habitante espacio publico y le da protagonismo a la movilidad como herramienta conectora entre las centralidades, esto en busca de una habitabilidad, más sostenible.

Según Rueda, esta estructura física que emana de la ciudad compacta, genera beneficios concretos y en muchos órdenes:

Desarrollo urbano: permite mantener controlado el tamaño de la ciudad, haciendo posible la construcción de una metrópoli moderna con un menor costo.

Ahorro de dinero para la administración pública: Las inversiones que en la ciudad compacta se deben hacer para lograr el transporte de sus habitantes, requiere de una menor infraestructura ya que los recorridos son menores que en la ciudad dispersa, así mismo se disminuyen los viajes en auto, el consumo de gasolina, los accidentes y por supuesto se requiere menor gasto de suelo para estacionamiento.

Movilidad social: La posibilidad de que personas o grupos humanos de un estrato económico menor puedan acceder a un espacio habitado por personas de un estrato económico mayor o viceversa, es un movimiento de carácter vertical en la escala social, que se evidencia en la ciudad compacta.

**Cohesión social:** Se procura que a través de la estructura del espacio público y la infraestructura de la ciudad compacta, en la que los servicios públicos y privados están cerca y acercan a las personas que habitan el espacio, se logre la integración de la comunidad.

**Integración multicultural:** Se busca que grupos humanos de diferentes estratos socioeconómicos, razas, sexo, edades, se puedan conjugar, para crear una relación social más compleja y productiva socialmente.

**Ahorro de dinero para el ciudadano:** Si la ciudad se compacta, el ciudadano debe obtener ahorro en el transporte, en el tiempo e incluso en la carga impositiva.

**Ahorro en el uso del tiempo:** De una a tres horas de tiempo gastado hoy día deben ahorrarse gracias a las distancias cortas y libres del peligro de accidentes. Además para la ciudad compacta se busca que el tiempo invertido en movilizarse caminando o en bicicleta para desarrollar actividades cotidianas, no sea mayor de 10 minutos.

**Conservar el uso de la tierra:** si la ciudad se compacta, se necesita menos tierra, para la construcción de vivienda, permitiendo dejar tierra libre para uso de granjas o áreas recreativas y que los equipamientos básicos estén más cerca.

**Demográficamente:** Hace posible crear más unidades de vivienda que soporte el crecimiento natural de la población y de otros grupos humanos que están llegando a la ciudad y que genera un constante crecimiento poblacional. La idea es que sin el efecto de la expansión urbana, se proteja el ambiente y el ecosistema en general.

**Conserva el uso de la energía:** la ciudad compacta significa un modelo diferente del uso de energía; el uso de la gasolina en los automóviles se reduciría dramáticamente. El uso del consumo energético doméstico también debe bajar por lo menos un 15%.

El medio ambiente: Al respecto de generar un aire más limpio para respirar, desestimular el uso del automóvil, se convierte en una de las más importantes estrategias para lograrlo. Así mismo, por mejor administración del desecho y por las técnicas de filtrar el aire. Se reduce la contaminación del ruido y la congestión a causa del uso menos frecuente de autos, y del uso de autos con el poder de batería.

Servicios básicos: La ciudad compacta por sus cortas distancias, abarataría los costos para lograr que servicios de educación y salud se hicieran accesibles a la población, así mismo permite la presencia del estado con sus múltiples servicios.

Complejiza las relaciones: La idea de que se mezclen diversos estratos socioeconómicos, conviviendo en un mismo espacio físico, genera un escenario propicio para que las personas creen relaciones que les permiten resolver situaciones económicas e incluso crear relaciones sociales en aspectos diversos.

### **El modelo de ciudad compacta del POT de Medellín.**

La Constitución Política de Colombia de 1991 establece las bases para la organización territorial (Título XI), para los planes de desarrollo, (Título XII, Capítulo 2), y dicta los criterios fundamentales para el desarrollo territorial, al asignarle a las entidades públicas dentro de los derechos colectivos y del medio ambiente, la función de regular los usos del suelo, y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> MUNICIPIO DE MEDELLÍN: Primera Parte: Generalidades Justificación Jurídica DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE POT [ACUERDO 46/2006], Pág. 2.

El ordenamiento territorial se concibe como una función pública<sup>3</sup>, en la cual una administración, define el desarrollo de su territorio, regulando usos, aprovechamientos, ocupaciones, y definiendo las zonas de conservación, protección, consolidación, desarrollo, renovación y redesarrollo. Y todo ello obedece a un orden, “el del modelo urbano que se persiga construir”.(MUNICIPIO DE MEDELLIN, 2006, PAG 7)

El Municipio de Medellín en 1999 adoptó su Plan de Ordenamiento Territorial (POT) mediante el Acuerdo 62 de 1999, en el cual quedó plenamente identificado el modelo de ciudad en que se sustenta el proceso de ordenamiento del territorio<sup>4</sup>.

Entendiendo las limitaciones geográficas y la necesidad de racionalizar el suelo e inspirados en el imaginario de ciudad recogido en el proceso de participación ciudadana en el que se identificaron expectativas sociales y ciudadanas e incorporando los objetivos planteados para el ordenamiento futuro de la ciudad, se optó por el modelo de una ciudad compacta y policéntrica.

---

<sup>3</sup> Artículo 3, Ley 388 de 1997: Ley de Desarrollo Territorial. establece “La función pública del urbanismo” para lo cual indica: “El ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública, para el cumplimiento de los siguientes fines: 1)Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios; 2) Atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad a la cual le es inherente una función ecológica, buscando un desarrollo sostenible; 3)Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural; 4)Mejorar la seguridad de los asentamientos humanos ante los riesgos naturales.” (FERO, Salazar José: Las Ciudades del mañana: ORDENAMIENTO URBANO Y CONSOLIDACION DE POLITICAS DEL SUELO, Pág.21)

La definición y construcción de un modelo territorial como futuro deseable para el municipio es el objetivo central del POT, instrumento de planificación principal establecido por la ley 388/97. A partir de ese modelo territorial, el POT permite identificar y programar con eficiencia los proyectos y programas públicos y establecer las regulaciones adecuadas para la actuación privada. (FERO, Salazar José: Las Ciudades del mañana: ORDENAMIENTO URBANO Y CONSOLIDACION DE POLITICAS DEL SUELO, Pág. 22)

Este ejercicio de planeación es de suma importancia para el desarrollo social ya que el municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado y consecuente con el modelo de ciudad elegido, le corresponde “prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la constitución y las leyes”<sup>5</sup>.

El POT contiene políticas de mediano y corto plazo sobre uso y ocupación del suelo urbano y de las áreas de expansión, en armonía con el modelo estructural de largo plazo adoptado en el componente general y con las previsiones sobre transformación y crecimiento espacial de la ciudad.

Estas políticas persiguen, que se identifique la localización y dimensionamiento de la infraestructura para el sistema vial, de transporte y la adecuada intercomunicación de todas las áreas urbanas y la proyectada para las áreas de expansión; la disponibilidad de redes primarias y secundarias de servicios públicos a corto y mediano plazo; la localización prevista para los equipamientos colectivos y espacios libres para parques y zonas verdes públicas de escala urbana, zonal y barrial, y el señalamiento de las cesiones urbanísticas gratuitas correspondientes a dichas infraestructuras; la determinación, en suelo urbano y de expansión urbana, de las áreas objeto de los diferentes tratamientos y actuaciones urbanísticas.

Las estrategias de crecimiento y reordenamiento de la ciudad, definiendo sus prioridades, y los criterios, directrices y parámetros, los cuales han de procurarse mediante la aplicación de las políticas, estrategias, proyectos y tratamientos urbanísticos.

---

<sup>5</sup> *Ibíd.*, pág 3.

Se busca con la implementación del POT, lograr que las intervenciones urbanas desemboquen en que en el municipio, se consiga entre otras cosas, un espacio público de calidad que convoque e integre a los ciudadanos, ya que a través de él se promueve la accesibilidad como una condición básica para la integración social y territorial.

Dentro del tema del espacio público, la estructuración interna del municipio empieza por reconocer las centralidades como su eje estructurador y fortalecerlas como lo que son: puntos de encuentro, identidad, interacción, abastecimiento e intercambio ciudadano. En la medida en que se enriquezcan con equipamientos de calidad, se conecten adecuadamente con los sistemas de transporte, sean de fácil acceso, se puedan recorrer sin barreras, propicien la permanencia y el esparcimiento, se promueve así la cohesión social y el ejercicio de ciudadanía. (Documento de Soporte Técnico del POT, 2006).

Este modelo de ciudad que orienta el crecimiento hacia adentro y racionaliza el uso y ocupación del suelo, convierte la vivienda y el barrio en el factor de mayor relevancia para lograr el desarrollo, la integración y la cohesión social.

Los principales componentes del Modelo de Ordenamiento del Territorio-POT ó proyecto de ciudad se muestran en el Figura 1, según el Acuerdo 46/2006 y son<sup>6</sup>:

- *Una zona rural con alta producción ambiental, que cumple una función ecológica equilibrante para el municipio y el área metropolitana, con una eficiente actividad agropecuaria tradicional, oferta eco turística, suficiente dotación de vías y equipamientos para su desarrollo integral y adecuada articulación con el área urbana.*
- *Unos bordes de protección o cinturones verdes de contención, respecto de la presión que ejerza la expansión urbana sobre los extremos superiores de las laderas oriental y occidental.*

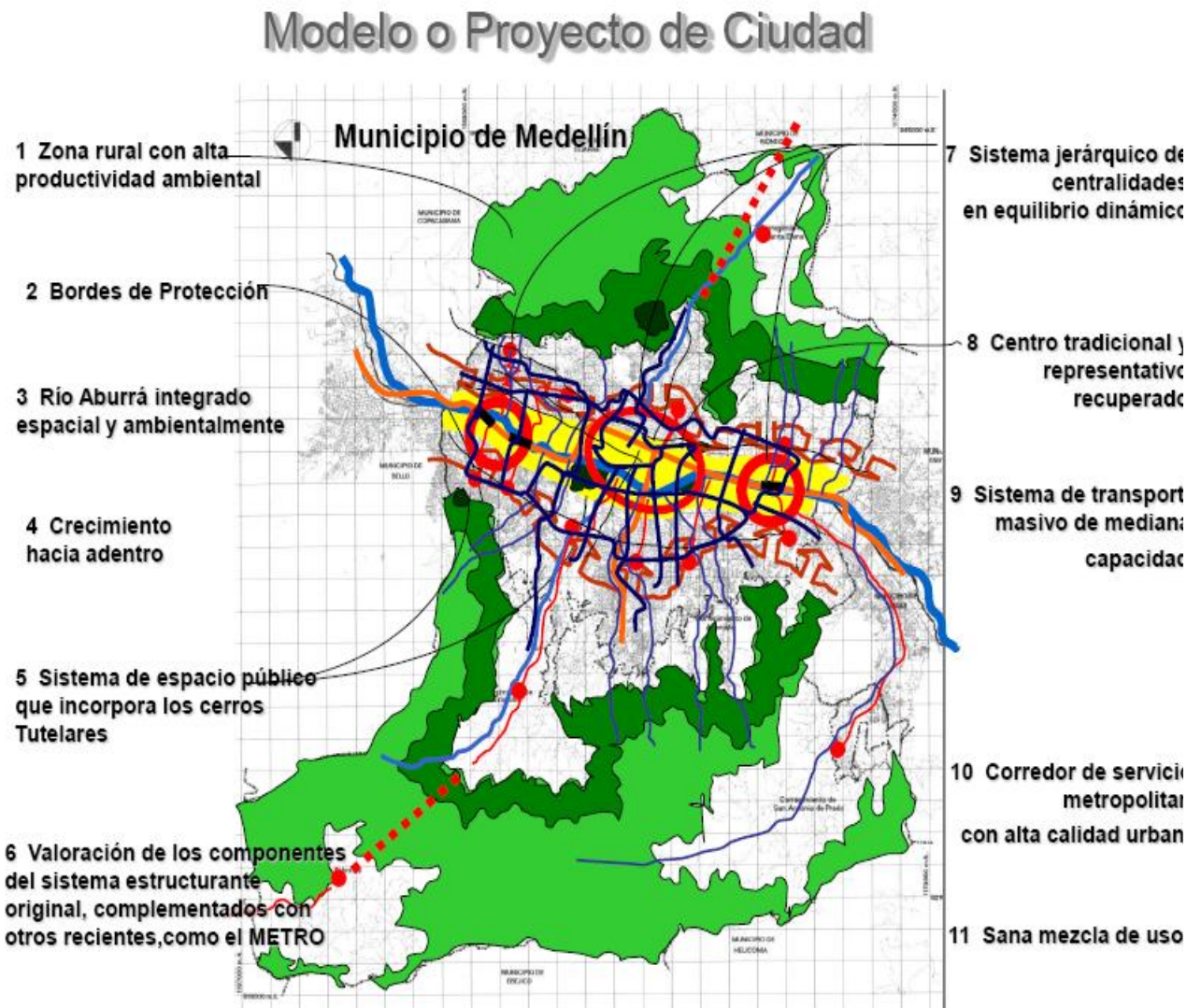
---

<sup>6</sup> Municipio de Medellín: Acuerdo 46 de 2006, Art.12, pag.4

- *Un crecimiento orientado hacia adentro, con énfasis en las zonas centrales próximas al río dotado de excelente infraestructura, que experimentan actualmente procesos de estancamiento, degradación o subutilización.*
- *Un Río Medellín integrado espacial y ambientalmente al desarrollo urbanístico de la ciudad, y que aporta significativamente a su valor paisajístico y a su espacio público.*
- *Un sistema de espacio público con incorporación efectiva de elementos naturales destacados, tales como los cerros tutelares de la ciudad (El Volador, Nutibara, Pan de Azúcar, La Asomadera, El Morropelón y El Picacho) y las quebradas afluentes del río que presentan condiciones favorables para ello.*
- *Una ciudad que ha valorado los componentes originales de su sistema estructurante, complementándolos con nuevos elementos y otorgándoles tratamiento integral, de acuerdo con sus particularidades.*
- *Una ciudad con un sistema jerárquico de centralidades en equilibrio dinámico, a partir del centro tradicional y representativo, de unas centralidades de equilibrio norte y sur propuestas y de los centros zonales debidamente complementados con un amplio subsistema de centros barriales.*
- *Un centro tradicional y representativo con recuperada calidad y significación, mediante proyectos e intervenciones estratégicas a su interior y en su periferia.*
- *Un sistema de transporte masivo compuesto por el Metro y unos corredores complementarios que racionalizan la movilidad y actúan como estructurantes principales de la ciudad.*
- *Un corredor de servicios metropolitanos de alta calidad urbanística, localizado a lo largo del río, en armonía e integración con usos residenciales y productivos.*

- Una ciudad con una racional mezcla de usos que permite distribuir equitativamente en el territorio las actividades productivas, comerciales y de servicios, los equipamientos comunitarios y la vivienda.

**Figura 1. Modelo de ciudad compacta, POT de Medellín.**



Fuente: Municipio de Medellín, Acuerdo 46 de 2006.

Es por ello que los principales componentes del modelo o proyecto de ciudad de Medellín, dejan ver una ruta para construir la ciudad de forma compacta.

Allí donde el POT de Medellín promueve un modelo de desarrollo urbano compacto, es donde se da inicio a esta investigación, que trata de verificar los avances en cohesión social, generados a través de las intervenciones físicas en el territorio, en el que se crea un escenario propicio para que aumenten los encuentros, los contactos, y se complejicen las relaciones sociales, entre una población que se convierte en heterogénea, por la mezcla de estratos socioeconómicos diferentes y la disposición de diversas funciones y usos del suelo en el territorio (Acuerdo 46/2006, Art,14-OBJETIVO 7).

Desde estos componentes se puede afirmar que el modelo del POT de Medellín busca la recuperación de la esencia de la ciudad, que es Según Rueda (1996) y Borja (2003) sobre todo, contacto, regulación, intercambio y comunicación. Esta es la base epistemológica sobre la que se sostiene y se construye el proceso de cohesión social, después, el resto de componentes que acaban por constituirla: La estructura, la forma de producir ciudad, el paisaje urbano, su monumentalidad, la movilidad, incluso el mercado, son aspectos secundarios o parciales en relación con aquello que es esencial de la ciudad, que es la interacción entre los ciudadanos y sus actividades e instituciones.

*“Donde se den los valores vinculados a la ciudad: libertad y cohesión social, protección y desarrollo de los derechos individuales, expresión y construcción de identidades colectivas, democracia participativa e igualdad básica entre sus habitantes, que dependen entre otras cosas, que la ciudad funcione realmente como espacio público, en un sentido físico: centralidades, movilidad y accesibilidad socializadas, zonas social y funcionalmente diversificadas, lugares con atributos o significantes que permitan en un sentido político y cultural la expresión y representación colectivas, la identidad, la cohesión social y la integración ciudadana”.(BORJA 2003, Pág. 22)<sup>7</sup>*

---

<sup>7</sup> El autor está hablando de 3 conceptos que para él se relacionan tan profundamente que parecen perder diferencias ellos son: La ciudad, el espacio público y la ciudadanía. Allí el explica que los valores vinculados a la ciudad dependen de que el estatuto de ciudadanía sea una realidad material y no solo un reconocimiento formal y de que la ciudad funcione realmente como espacio público. (BORJA, Jordi: LA CIUDAD CONQUISTADA, Pág. 21).

## **El concepto de cohesión social**

Ante la creciente autonomía que adquiere el individuo en la sociedad moderna y muy especialmente en los estratos socioeconómicos altos, se ha invisibilizado la necesidad social de solidaridad, condición fundamental para el desarrollo social de un grupo humano.

Sin embargo la cohesión social, sigue siendo un tema importante en que se ocupan tanto los sociólogos, como los politólogos, los antropólogos e incluso los planificadores urbanos, porque el desarrollo social, para el cual se hacen propuestas desde todas esas disciplinas o ciencias, reconoce la cohesión social como el contexto básico y necesario para lograrlo.

Por ello tanto la definición de la física, como la de la sociología e incluso la propuesta por el modelo de ciudad compacta, pretenden dar herramientas conceptuales y urbanas para lograr que la planeación física coadyuve a que los lazos sociales se hagan más fuertes y numerosos, y que abarquen incluso ideas y sentimientos que unan a los habitantes del sector, "en términos de lo que Durkeim, llamaba solidaridad orgánica. Estos lazos crean obligaciones al individuo, ejercen presiones funcionales que moderan el egoísmo y le permiten reconocer su dependencia respecto de la sociedad. (NACIONES UNIDAS, 2007)

Lo que en la ciudad compacta se promueve para lograr la cohesión social, es lograr que la disposición de los objetos urbanos tales como las centralidades y sus respectivos equipamientos, la mezcla de usos del suelo y la mezcla de estratos socioeconómicos, se entrecrucen y dinamicen la ciudad, sus zonas, sus barrios para que se pueda establecer desde el grado de organización que posea el territorio.

Según Rueda, (1996) El número y variedad de portadores de información en un territorio limitado, supóngase que se hace referencia a un barrio, permite la

aproximación a algunas de sus disfunciones potenciales, así como a los elementos que le confieren estabilidad, ya que da idea de quién ocupa el espacio y la probabilidad de intercambios y relaciones. En esencia, el contacto, la regularización, el intercambio y la comunicación se encuentran en el marco de la relación entre personas, colectivos e instituciones diferentes que se alimentan, regulan y controlan por la transmisión de información múltiple entre ellos.

La cohesión social, se convierte así, en un resultado, que aspira se obtenga en la ciudad con la adecuada implementación del modelo de desarrollo a través de los distintos tratamientos urbanísticos que se promueve desde el POT.

En tal sentido, la cohesión social vincularía causalmente los mecanismos de integración y bienestar que deben emanar de la adecuada planeación física en el territorio con la plena pertenencia social de los individuos. Inclusión y pertenencia, o igualdad y pertenencia, son los ejes sobre los que ha girado la noción de cohesión social.

La búsqueda de un concepto de cohesión social, asociado a las características de la ciudad compacta, descritos aquí, y del modelo y tratamiento de consolidación del POT de Medellín desemboca en perspectivas políticas, sociológicas y naturales, de dicho concepto. Por tanto, para el caso de esta investigación, que trata de precisar los impactos de la transformación física del territorio, en el proceso de cohesión social de los habitantes de un sector en particular, no se hace pertinente traer la perspectiva política o sociológica, dado que el análisis se realizará desde los elementos urbanísticos.

Se considera pertinente el concepto de las ciencias naturales; que guardando las proporciones, tiene elementos concordantes con el concepto de cohesión de la ciudad compacta e incluso, aporta otros matices. En la exploración de dicho concepto se encontró en la física, una definición simple de cohesión que considera el cruce de tres componentes que relacionan los elementos dados de un conjunto, a saber: la distancia entre los elementos, la integración entre ellos y el todo y la fuerza que los conecta. (Naciones Unidas, 2007).

Haciendo un análisis a estos componentes que la física considera generan cohesión y permitiendo un diálogo con el concepto de ciudad compacta, conceptos ambos que fundamentan este trabajo de investigación se encontraron las siguientes relaciones:

La Distancia. El hecho de que objetos urbanos como las viviendas estén a largas o a cortas distancias crea un paisaje físico y un escenario de desarrollo social bastante diferente, ya que potencializa o dispersa el encuentro entre los habitantes, generando la siguiente relación,

1. A MAYOR DISTANCIA: Mayor dispersión de los objetos - menor complejidad- menor eficiencia- disminución de la compacidad. Resultado Desestructuración del tejido social
2. A MENOR DISTANCIA: Mayor concentración de los objetos - aumento de la compacidad – aumento potencial de integración de los habitantes- Aumento eficiencia. Resultado: Nivel bajo de cohesión social.

La Integración entre los elementos. Cuando se asume como una directriz estructural de la planeación, la integración de los elementos, el modelo de ciudad compacta nos prescribe dos herramientas; La mezcla de usos en el suelo y la mezcla de estratos socioeconómicos.

Para la primera se requiere de políticas públicas urbanas que incentiven la creación de actividades económicas en las viviendas, así, se reactivan los primeros pisos como espacios aptos para la prestación de servicio con capacidad generar flujos y recorridos. Otra es permitir que en territorios de vocación residencial se asienten otros usos, abriendo espacio físico para la prestación de las funciones de la ciudad en ámbitos distintos al de ciudad, como puede ser el barrio.

La segunda herramienta para hacer integración de los elementos es la mezcla de estratos socioeconómicos, con la cual se busca que en los territorios no se junte

una población muy homogénea en sus condiciones socioeconómicas porque esto desemboca en problemas de cohesión y estabilidad social.

Con estas decisiones urbanas se espera se ayude a generar un aumento en las relaciones sociales y económicas de los pobladores. Sin embargo desde el proceso planificador, se puede implementar o no esta decisión urbana creando la siguiente relación,

1. SEGMENTACIÓN DEL SUELO SEGÚN FUNCIONES DE CIUDAD Y ESTRATOS SOCIOECONÓMICOS: Integración selectiva de los habitantes - disminución en la eficiencia- disminución de la complejidad social. Resultado desestructuración del tejido social.
2. MEZCLA DE USOS EN EL SUELO Y MEZCLA DE ESTRATOS ECONOMICOS: Integración heterogénea de habitantes-, aumento de la eficiencia - aumento de complejidad social. Resultado: Nivel medio de cohesión social.

La fuerza que los une. Sea cual sea la relación que se haga en el territorio frente a dispersar o compactar la ciudad, queda un tercer elemento el cual es el de mayor contundencia para lograr generar el proceso de cohesión social, la intencionada actuación urbanística a través de la cual se generan mecanismos de inclusión como son, la educación, el empleo, la participación. Para el cumplimiento de dicho objetivo social se promueve dentro de la ciudad compacta la construcción de centralidades como un elemento urbano estructurante del modelo de desarrollo, las cuales se llenan de contenido, dotándolas de equipamiento básico para la prestación de servicios como educación, bienestar, protección social y acompañándolas de políticas de desarrollo social que fomentan la equidad, la inclusión y que contribuyen e impactan en el proceso de cohesión social.

La relación que se establece entre estas variables es:

1. MECANISMOS DE INCLUSIÓN: Objetos urbanos dispersos- suelos segmentado. Resultado. Cohesión social- menor eficiencia
2. AUSENCIA DE MECANISMOS DE INCLUSIÓN: Objetos dispersos- suelos segmentados. Resultado. Desestructuración del tejido social- ineficiencia de los recursos.
3. MECANISMOS DE INCLUSIÓN: Objetos en compacidad- Mezcla de uso del suelo- Mezcla de estratos económicos. Resultado. Nivel alto de cohesión social- Estabilidad social
4. AUSENCIA DE MECANISMOS DE INCLUSIÓN: Objetos en compacidad- Mezcla de uso del suelo- Mezcla de estratos socioeconómicos. Resultado. Complejidad sin cohesión social- inestabilidad social.

Si la cohesión desde la física, es aquello que logran los elementos materiales en función de la distancia a la cual están separados, la integración entre ellos y el todo y la fuerza que los conecta, se prevé que el modelo de ciudad compacta que busca disminuir las distancias entre las viviendas, las personas y las funciones, contenga unas acciones urbanísticas en términos del espacio físico y unas políticas urbanas contundentes hacia la generación de mecanismos de inclusión, Así se podría decir que sí, existe una relación vital entre el proceso de planeación del POT, las distintas actuaciones urbanísticas Y la gestión del suelo, con la obtención de resultados sociales de gran trascendencia como la cohesión social.

Los pilares urbanísticos designados por el modelo de ciudad compacta (RUEDA, 2002), que se describirán con mayor detalle en el capítulo 1, demuestran que son herramientas urbanísticas capaces de generar un escenario apto para dejar emerger el proceso de cohesión social, dentro de la intención de compactar la ciudad.

La cohesión social no es un resultado que se obtenga a priori, ni de forma natural. Es un proceso humano intencionado, que requiere trabajo en equipo y planeación, pero especialmente animación urbana y humana.

Los avances en cohesión social a los que se pudo llegar en esta investigación están en referencia a la creación, disposición e intención, con la cual se planean y crean los objetos urbanos, que consolidan el modelo de ciudad compacta.

La construcción de una iglesia, una plaza, un parque, una estación de bus, bicicleta o metro, una centralidad; la decisión de cuando es el momento adecuado para hacerlos; la identificación de la población que recibirá la afectación o los beneficios; La finalidad social, económica, ecológica o política que conlleva tal acción, se convierte en una acción urbana con impactos prácticos en la vida social de un grupo humano, que afectan entre muchas cosas la cohesión entre los habitantes.(Ver Anexo 2, Recorrido conceptual sobre cohesión social).

La cohesión social que se estudia en este trabajo es la que busca el POT a través de los distintos tratamientos urbanísticos que ha asignado a distintos sectores de la ciudad, que para el caso de los barrios en estudio el instrumento fue el tratamiento de consolidación Nivel 1, la planeación de las centralidades y la concepción del barrio como unidad territorial ideal para que se genere dicha cohesión social.

### **Tratamiento de consolidación urbanística**

A Los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena, se le identificó con el polígono Z4-CN1-14, y se le designó un tratamiento urbanístico de Consolidación Nivel 1, que le significa a los barrios, el reconocimiento de tener “una dotación de espacio público, equipamiento e infraestructura vial y de servicios públicos más adecuada que las otras áreas del suelo urbano, por lo cual se indica desde el plan, que estos barrios tiene la posibilidad de redensificarse mediante el desarrollo constructivo predio a predio que aún no hayan aprovechado el suelo”<sup>8</sup> .(Acuerdo 46 de 2006)

---

<sup>8</sup> Descripción del polígono o área de planeamiento. Este código está compuesto por la zona o Corregimiento, por el tipo de tratamiento y un consecutivo. El último número del código corresponde a un consecutivo por tratamiento que diferencia un polígono de otro. (Z4-CN1-14)



En el tratamiento de consolidación urbanística nivel 1, se hallan los cuatro pilares estructurantes del modelo de ciudad compacta según Rueda (2002).

El primer criterio perteneciente al pilar de la compacidad que se encuentra en este tratamiento, es densidad, ya que tiende hacia la redensificación de los predios a los que se les ha asignado esta decisión urbanística, por considerárseles "zonas con tendencia a un desarrollo definido y estable, se visiona además que estas nuevas densidades requieren el incremento en espacio público, equipamiento, infraestructura vial y movilidad, necesarios para lograr la compacidad en el sector; Eficiencia, por que se busca además de esta redensificación, se consoliden los usos del suelo, los valores urbanísticos, ambientales y paisajísticos, esto en función de hacer un desarrollo que no despilfarra los recursos existentes, pues se fundamenta en el aprovechamiento y buena utilización de estos. Sin embargo, promueve también la mezcla de usos del suelo para el cumplimiento de las funciones urbanas, factor fundamental para lograr la complejización social; Y finalmente incentiva la mezcla de estratos socioeconómicos en busca de hallar la estabilidad social. Otro elemento importante concerniente con el modelo de ciudad compacta y que busca romper el modelo funcionalista anterior.<sup>10</sup>

El POT dividió este tratamiento de consolidación en tres niveles de intervención, para diferenciar el estado urbanístico de las distintas zonas de consolidación.

La consolidación nivel 1, se asigna a territorios con mayor capacidad de carga y de soporte que básicamente requieren un ejercicio urbano de ordenamiento. En cambio en el nivel dos y el nivel 3, se consideran territorios que aunque tienen

---

<sup>10</sup> El funcionalismo, es un modelo de construcción de ciudad que pretendió separar el lugar del trabajo, de los servicios urbanos, de los sitios de residencia. Es decir separar claramente las funciones de la ciudad (movilidad, habitar, trabajar y recrear), Así se imaginó la ciudad armada por zonas. El modelo suponía la aparición de extensas y pujantes zonas industriales especializadas, distritos centrales de negocios de terciario superior, zonas de comercio al por mayor, abastecimiento y almacenaje. Era el modelo de las economías industrializadas del primer mundo, iluminado por el reflector *fordista* de las empresas de gran formato y gran escala, incompatibles, o diferenciadas en todo caso de la residencia.(Castillo, Juan 2005)

tendencia a la consolidación, requieren de generación de infraestructura, equipamientos y espacios públicos inmediata, ya que están en situación crítica y están densamente poblados.

Para lograr mayor claridad en esta investigación solo se hace necesario precisar en el nivel 1 de la consolidación, que es el tratamiento urbanístico asignado al sector de estudio, sin embargo en el Anexo 3 Artículo 242, puede encontrarse lo que en el POT se promueve para los otros dos niveles dentro del tratamiento de la consolidación.

Este tratamiento urbanístico de consolidación nivel 1 debe aportar a la ciudad como si fuera una pieza de un rompecabezas, en el que el todo, la ciudad compacta, se convierte en la figura que debe armarse al final de colocar todas las fichas del juego.

Visto así, el tratamiento urbanístico de consolidación, permite establecer si en estos 9 años de implementación del POT, se está creando un escenario adecuado ó inadecuado para dejar emerger beneficios de su aplicación como por ejemplo, en cohesión social.

## **El barrio**

En el modelo de ciudad compacta la riqueza de los contactos humanos, es la esencia. La idea es que el ciudadano aumente el número de contactos, pero que estos contactos sean cada vez más fuertes.

En la ciudad compacta el barrio, es el ámbito territorial más apto para que se conjugue un mayor número y variedad de portadores de información, quienes en el intercambio, en el contacto permanente se convierten en los elementos que le confieren estabilidad, ya que nos da idea de quién ocupa el espacio y la probabilidad de intercambios y relaciones entre los componentes con información dentro del barrio.

El barrio en este aspecto es un ámbito territorial protagónico, porque se convierte en un núcleo con dimensiones reducidas, donde los contactos son menores en número pero logran ser más intensos.

Para tener una mejor comprensión de este tema de la cohesión social en la ciudad compacta, se requiere la reivindicación del barrio, como unidad territorial con mayor capacidad de vehiculizar relaciones humanas de más fuerte intensidad.

*“Es el barrio el lugar donde se desarrolla la vida cotidiana de una gran parte de la población, es donde la política urbana debe actuar favoreciendo la cohesión social y la integración cultural. La valoración del barrio como espacio público y de uso colectivo, es fundamental para la revalorización de la vida urbana ya que es en los barrios donde se expresan los proyectos y demandas urbanísticas, los conflictos de valores e intereses”. (LACOCLELERA, 2006)*

Se presume la reivindicación del barrio, por que históricamente hay que reconocer el declive de las áreas residenciales como tema de reflexión y de actuación urbanística<sup>11</sup>.

*“Lo cierto es que tanto el concepto como la dimensión espacial del área residencial, fuertes como temas de lo público y como parte consustancial del proyecto de ciudad hasta mediados del siglo XX, se fueron desvaneciendo y la preocupación fue girando hacia un objeto individual, la “vivienda” y su costo de construcción, su financiación y la capacidad de consumo de cada hogar. Es decir se privatizó un tema crucial de la ciudad y de lo público. Si al comienzo del siglo XX se registra la idea importante según la cual la ciudad moderna debía empeñar una gran energía en imaginar, proveer y construir sus áreas residenciales, en el cierre de ese mismo siglo, lo que se advierte es cierta confusión y desconcierto, cuando se constata que se ha fracasado en integrar a*

---

<sup>11</sup> El declive de las *áreas residenciales* como tema de reflexión y de actuación urbanística se advirtió también por su desaparición como categoría de análisis. Se habló luego del *problema de la vivienda* y posteriormente del tema *habitacional*.

La cultura sobre el *área residencial* decayó entre los urbanistas y al parecer no es relevante para otras disciplinas, que lo entienden como el “entorno” de la unidad de vivienda. Algunos aventuran la hipótesis que esta “unidad urbana” (el vecindario, el barrio, el área residencial) ya no tiene significado en un modelo social cuyos individuos han cambiado totalmente sus patrones de identidad. **(Del Castillo, Juan Carlos: Las áreas residenciales como tema del Urbanismo, Maestría en Urbanismo, Universidad Nacional. Bogotá, 2005. Las áreas residenciales como tema del Urbanismo)**

*una gran masa de población a la ciudad y que su “hábitat” es uno de los factores explicativos de su deterioro social”. (DEL CASTILLO, 2005).*

Visto en perspectiva, quizás nadie pudo imaginar y calibrar en toda su magnitud el desafío que le planteó a la sociedad industrial la irrupción de la “tercera revolución urbana” (Soja, 2001) o el afloramiento de la llamada “sociedad urbana” (Lefebvre, 1970)<sup>1</sup>. En realidad, en los últimos ciento cincuenta años el gran desafío que ha tenido la ciudad y el urbanismo ha sido crear gigantescas áreas residenciales para nuevos inmigrantes. Una enorme y permanente ola de inmigración a la ciudad caracteriza su devenir en este corto período.

Fue paradójico el desarrollo de la ciudad, mientras en la idea de modernidad, se trabajaba en busca de la homogeneización de la sociedad, en la realidad ese proceso migratorio de la industrialización desbordaba, cualquier proceso de planeación del desarrollo, en el cual, los inmigrantes resolvían de diversas formas la habitabilidad, generándose un paisaje desde todo punto de vista heterogéneo.

*“La gran paradoja histórica es que esa tarea fue asumida por los de la ciudad para asimilar a aquellos que no pertenecían a esta. Parece que ésta es una de las grandes contradicciones modernas. El gran proyecto de modernización social –sobre todo en el siglo XX- confió en que podía acelerar sin límites la transformación del medio urbano y de su nuevo habitante: el sujeto urbano. Ese proyecto de modernización solo cubrió a una franja. Al resto, lo excluyó. En este sentido ha fracasado. Lo que fracasó no fue la idea de que la ciudad moderna tendría como uno de sus grandes componentes y desafíos la construcción de sus áreas residenciales. Lo que fracasó fue la ficción de que la “sociedad moderna” asumiría el compromiso de homogenizar el espacio urbano y las formas de vida para dotar a todos de un “hábitat” básico, condición indispensable para el desarrollo y la democracia social”. (DEL CASTILLO, 2005)*

En este orden de ideas, en el que se comprende la importancia del barrio para mejorar las condiciones de vida en las que se incluye la cohesión social entre los habitantes, se hace válida la pregunta de la autora Suzanne Keller que dijo:

*“Cuáles son las pruebas sociológicas en pro o en contra de la supervivencia de las relaciones de vecindad y de los vecindarios en el mundo urbano? y ¿cómo pueden los planeadores físicos conseguir sus objetivos de lograr una distribución de las instalaciones y los servicios engranados en subunidades*

*locales significativas, y de estimular la cooperación local entre los residentes?". (KELLER, 1975, pág, 8)*

Por todo lo mencionado anteriormente se puede decir que las áreas residenciales ó los vecindarios, son un tema que debe mantener su vigencia y como unidad territorial de gran potencial para el desarrollo social, debe ser tratado tanto desde la sociología como desde la planeación física. En la sociología, porque se reconoce que este es el lugar de las lealtades y adhesiones locales; en la planeación urbana, porque se cuenta con modelo de desarrollo en los que se define la posición de los objetos urbanos con una clara intencionalidad que impacten positivamente en la calidad de vida de la gente y habitabilidad y sostenibilidad del territorio.

Se hace necesario atender la manera en que la gente se relaciona entre sí, que necesidades existen entre los diferentes grupos, cuáles de ellos tienen prioridad, y como puede estar influida la sociedad por el trazado físico.

El POT, responde a estas preguntas, reivindicando que el barrio es una unidad con gran potencialidad para que allí se de cohesión social. Propone que en la vivienda puedan darse otros usos diferentes al residencial y finalmente promueve la construcción de las centralidades de ámbito barrial, para ayudar a afianzar las potenciales relaciones que pueden suceder entre los habitantes.

En el POT, se hace un reconocimiento potencial sobre la importancia del barrio. En el Art, 13 objetivo7, se convierte la vivienda y el barrio en factor de desarrollo, integración y cohesión social. Para lo cual promueve la dotación del espacio público, el equipamiento y una variada oferta de actividades complementarias, como condiciones básicas para que se dé un mejoramiento en la calidad e intensidad de las relaciones sociales de los pobladores. (Acuerdo 046/2006, pág. 6).

## **Centralidades**

Las centralidades como espacio público que son, suponen según Borja (2003), dominio de lo público, uso social colectivo y multifuncionalidad. Lo que debe

caracterizar este tipo de espacio público en términos físicos es la accesibilidad para todos. Se puede medir la calidad de la centralidad como espacio público, por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad para generar mixturas de grupos y comportamientos, por su cualidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural.

El plan de ordenamiento territorial de Medellín, identifica a las centralidades como la herramienta urbanística con la capacidad de integrar a los habitantes de un sector, por la condición que estas deben tener como espacio público con sentido simbólico. Por esto se propone que en ellas se construyan plazas, parques, corredores, edificios públicos, para que todos los habitantes puedan converger en ella.

Supone la planeación de estas centralidades en el POT, la construcción de un sistema de centralidades de ámbito barrial, zonal, central y las de norte y sur las cuales deben estar completamente conectadas al sistema de transporte masivo, a las vías camineras, creando así un escenario pródigo y generoso para permitir el contacto, el encuentro e incluso la organización comunitaria. (Acuerdo 46/2006, pág. 21)

Esas centralidades tienen consigo espacios físicos para la realización de actividades básicas para el desarrollo humano y de la comunidad. Estarán dotadas con edificios públicos cívicos, culturales e institucionales, para la localización de usos comerciales, de servicios, sedes comunitarias y de gobierno. (Acuerdo 46/2006, pág. 22)

*“Para permitir el crecimiento de la ciudad en equilibrio se requiere ampliar los centros, crear nuevas centralidades y ejes articuladores que den continuidad física y simbólica y que favorezcan la mezcla social y funcional en todas las áreas”. Las nuevas centralidades no acompañan necesariamente todas las dinámicas urbanas, sino que requieren una fuerte acción pública para contrarrestar los efectos perversos de éstas, en especial la segregación funcional y social. Esta acción pública se debe apoyar en las potencialidades de las áreas elegidas, en operaciones efectuadas mediante la cooperación pública y privada. El desarrollo posterior de esta acción se deberá en gran parte al mercado. Pero las nuevas centralidades reequilibradoras social y territorialmente, polivalentes, estructurantes del territorio y abiertas a la evolución*

*y a la diversidad, no se realizarán sin proyectos públicos fuertes que marquen el lugar e impongan compromisos a los agentes económicos. (BORJA, 2003, PAG 172-173)*

## **PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN**

En este trabajo la pregunta de investigación que se plantea es:

¿Cuáles son los avances en cohesión social, que estas nuevas densidades, infraestructuras y servicios que buscan compactar la ciudad, están evidenciando en los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena?

## **OBJETIVOS**

### **General**

Estudiar el avance en cohesión social que se deriva de la aplicación del modelo de ciudad compacta en los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena, programado por el POT de Medellín desde su implementación del año 2000 hasta el año 2008.

### **Específicos**

- Estudiar los avances en la aplicación del tratamiento urbanístico de consolidación nivel 1, a la luz de los pilares fundamentales de la ciudad compacta, en los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena.
- Estudiar los componentes estructurantes de la cohesión social asociados a la transformación física de los barrios derivada del tratamiento de consolidación nivel 1.

## **HIPOTESIS**

La observación hecha en los barrios, previa al desarrollo de la investigación, permite que se planteen las siguientes hipótesis:

La densificación que se está dando en los barrios de Laureles, Las Acacias y Lorena mediante crecimiento de forma vertical de mediana altura (10 pisos a 25), y con excesivo crecimiento demográfico llegará a convertirse en un inconveniente para el proceso de cohesión social en los barrios, sino está acompañada de aumento en la infraestructura, equipamiento y espacio público.

En los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena no se puede hacer proyectos de vivienda que sean de estrato diferente a los que ya se tiene (4 y 5), los cuales están estipulados por la unidad de Estratificación del Municipio de Medellín. Esto impedirá la integración de estratos socioeconómicos menores a los ya existentes.

El proceso de densificación que se está desarrollando en los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena, están generando procesos de movilidad social de poblaciones de otros barrios aledaños de menor estrato socioeconómico.

## **METODOLOGIA**

Esta investigación tiene un enfoque cualitativo ya que busca describir y explicar un fenómeno: el avance en la cohesión social a la que hace referencia el POT de Medellín. Se utilizaron técnicas como la observación en el campo, la encuesta y algunas entrevistas no estructuradas a expertos del tema del plan de ordenamiento de Medellín.

El proceso metodológico para alcanzar los objetivos planteados en esta investigación se puede describir por etapas, como sigue:

Primera etapa: recopilación de la información. Se recogió el material básico para la estructuración del marco teórico que dio las bases temáticas sobre las cuales se fundamentó la investigación. Se buscó información relacionada con los temas de la ciudad compacta, El POT de Medellín de 1999 y su Acuerdo 046 de 2006 en el cual se realizaron los respectivos ajustes, evaluando el proceso de implementación y designando nuevos caminos para corregir impactos negativos de la implementación del plan. Se revisó también literatura existente sobre el modelo de ciudad compacta y la cohesión social, lo cual permitió definir entre la literatura revisada un concepto de ciudad compacta del modelo de ciudad europea, aportado por Salvador Rueda quien define 4 pilares para estructurar el marco teórico. Finalmente se definió el concepto de cohesión a utilizar aportado desde las ciencias naturales específicamente de la físicas, estas definiciones quedaron registradas en el marco teórico y la relación entre estos conceptos fueron tratados en el primer capítulo. Se buscó también cartografía del área de estudio e información en la oficina del POT en Planeación Municipal, documentación necesaria para la caracterización del área de estudio.

Se revisó información de bibliotecas y centros de documentación oficial e institucional de las empresas y entidades que tienen competencias en el área de estudio, como son:

- CAMACOL: Inventario de las construcciones de vivienda de la ciudad de la última década.
- DANE: Revisión de Censo de población, para establecer el crecimiento de la población.
- Unidad de documentación de la Escuela de Habitat-Cehap Universidad Nacional: Modelo de Ciudad Compacta.

- Biblioteca Central de La Universidad Pontificia Bolivariana: Estudios sobre el barrio Laureles.
- Centro de documentación de la Corporación Antioquia Presente: Allí se almacenan algunos estudios de ciudad por barrios que pertenecieron a FENALCO y que fueron cedidas por esta entidad a la corporación.
- Biblioteca Central de la Universidad Nacional de Colombia sede Medellín: Para Efectos de estudios en estratificación Social
- Municipio de Medellín: Departamento de Planeación Nacional y otras unidades como Estratificación Socioeconómica, POT, Unidad de Espacio Público y Hacienda y el observatorio del suelo inmobiliario (OSMI).

Todas ellas aportaron información, registros, bases de datos y documentación en las diferentes áreas temáticas. Se estudió la normativa urbana relacionada con el ordenamiento del territorio, lo cual se hizo a partir de la revisión del Documento Técnico para la Revisión del POT, el POT Acuerdo 62 de 1999 y el Acuerdo 046 de 2006. Se plasmó en el primer capítulo las relaciones existentes entre los conceptos fuertes de la investigación como son: La ciudad compacta, El POT de Medellín y la cohesión social.

Segunda etapa: visitas de campo al área de estudio. Se hicieron recorridos por las calles de los barrios de estudio, para identificar en los contadores de las empresas públicas, el año de construcción de los edificios, esta actividad se ejecutó en razón de que la oficina de planeación adujo, que solamente era posible entregar la información con la dirección del predio, como se requería la información de construcciones hechas en los últimos 9 años, se requirió un arduo trabajo de campo. Visitados los barrios e identificados algunos edificios construidos durante el periodo de estudio de esta investigación se entregaron los datos en la oficina de planeación quienes entregaron las licencias de construcción de los respectivos predios.

Esta información permitió precisar algunas características urbanas de cada edificación. Obtenida esta información se llevó a la Curaduría 1 de Medellín y se aplicó la fórmula que en esta oficina se utiliza para dar las licencias y el permiso de unidades construidas por metro cuadrado, Así se halló el número de pisos de los edificios y la densidad en la que se está construyendo el sector, además se constató la mezcla de usos del suelo, ya que en las licencias se hace posible verificar usos distintos al residencial. Estos datos son relevantes para dar respuesta a una de las hipótesis propuestas: Se están construyendo edificios de mediana altura (de 10 a 25 pisos), situación que podría afectar el proceso de cohesión social en el sector, si este gran volumen de viviendas no tiene un soporte de infraestructura y espacio público desarrollándose de forma equilibrada.

Otra de las actividades realizadas en el campo, fue la aplicación de una encuesta en 96 unidades de vivienda que corresponde al 3,60% del total de viviendas construidas en los tres barrios durante el periodo de estudio (2664), en dicha encuesta se pudo establecer la forma como se está consolidando el sector, encontrándose que existe cercanía entre las viviendas y los lugares para desarrollar actividades como estudiar o trabajar; la mezcla de usos en el suelo; la estructura familiar de quienes allí habitan y también aspectos de renta como la propiedad o no de la vivienda; la percepción de los habitantes frente a las transformaciones urbanas y morfológicas en estos territorios

Se tomaron fotografías, y se identificaron cambios que evidencian la transformación física en aspectos como cambio del paisaje urbano por efecto de la redensificación, efecto de cambio en la vivienda con el paso de casas unifamiliares a edificios de vivienda multifamiliares. El decrecimiento del espacio público con relación al aumento de las viviendas. La ausencia de las centralidades barriales previstas y la forma desconectada en que se prestan actualmente algunos de los servicios en equipamientos de malas especificaciones físicas. En estos recorridos de a pie se contó con la colaboración de habitantes de los barrios quienes contribuyeron con presentar a sus vecinos la encuesta para su respectiva elaboración, ya que en estos barrios hay una situación de inseguridad tan alta, que

no es fácil lograr que las personas abran sus puertas, ni tan poco les es cómodo ni seguro contar cosas como, que tan cerca estudian o trabajan sus familiares. El material elaborado a partir de este trabajo se utilizó en el capítulo 2 sobre avances en la consolidación urbanística de los barrios Laureles, las Acacias y Lorena.

Tercera etapa: sistematización de la información. Ha supuesto la organización, digitalización, tabulación de la documentación, y la utilización del software Argis, para poder dar lectura al material entregado por la oficina de Espacio Público de Planeación Municipal, la cual solo era posible revisarse desde este programa. En tablas de Excel se corrió la información de crecimiento de la población y las viviendas construidas en la última década, crecimiento del espacio público y equipamientos. Información que dio la posibilidad para escribir y concluir el capítulos 2 sobre los avances en la consolidación urbanística de los barrios laureles, las acacias y Lorena y el capítulo 3 sobre el impacto de la consolidación urbanística de los barrios laureles, las acacias y Lorena en los objetivos de la cohesión social del concepto de ciudad compacta. Los procesos metodológicos se detallan en cada sección.

En la cuarta y última etapa se revisaron las tres variables que componen la cohesión social: La distancia entre los elementos, la integración entre ellos y la fuerza que los une, que inciden en el proceso de cohesión social entre los pobladores de un lugar concreto, por ejemplo, el barrio. Este análisis ha permitido llegar a una etapa conclusiva, exponiendo los hallazgos frente a los avances en la cohesión social de los barrios estudiados.

El informe de investigación de la tesis de maestría se presenta en un documento estructurado en capítulos de la siguiente manera:

En la introducción junto a la presentación de la investigación, su justificación y pertinencia, se sintetizan algunos asuntos de orden general y referentes teóricos en los que se contextualiza la tesis.

En el capítulo 1, concretamente se plantean cuestiones relacionadas con la relación existente entre el modelo de desarrollo de la ciudad compacta,

propuesta por Salvador Rueda (2002) y el POT de Medellín, y se identifican las relaciones existentes entre la ciudad compacta y la cohesión social. Este capítulo hace parte del marco teórico, pero se diferencia en que mientras el marco de referencia da cuenta de lo que algunos autores han reflexionado sobre los distintos conceptos, el capítulo 1 es una producción de la autora, aportando a la reflexión desde el encuentro de puntos comunes entre los conceptos que dan forma y rigurosidad al trabajo investigativo.

En el capítulo 2 se muestran los resultados de información obtenida a través de algunas oficinas del municipio como la unidad de estratificación, la unidad de espacio público, la unidad del POT, planeación, el observatorio del suelo inmobiliario y los resultados de las encuestas, sobre los avances en la implementación del tratamiento de consolidación que se aplica en el sector de estudio y el trabajo de campo realizado en los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena.

Se pudo establecer que el tratamiento de consolidación nivel 1 aplicado en los barrios de estudio y fundamentado en los pilares según Rueda, 2002, muestra avances en términos de la compactación y dado que este pilar tiene a su interior algunas subdivisiones como son: La ordenación urbana, la movilidad, el espacio público y la densidad, se halló que esta última es la que muestra significativo crecimiento.

En vista de que los otros elementos no se implementan al mismo ritmo, puede convertirse a los barrios en un territorio con deterioro de aquellos elementos urbanos estructurantes del modelo como el espacio público y el equipamiento, que de olvidarse por falta de gestión del estado local en el territorio, puede generar una pérdida en la calidad de vida de los pobladores e inhibir que surja el proceso para la cohesión social.

El otro aspecto que se revisó en este avance de consolidación del sector, fue el de la movilidad social, esto porque aunque este concepto no se abordó de manera protagónica en este trabajo investigativo, ya que no es un objetivo

directo de la tesis, si se tiene planteada una hipótesis sobre el movimiento de estratos socioeconómicos menores hacia estratos mayores. Referente a este beneficio se pudo determinar que si hay un movimiento en la escala social por el tránsito de habitantes de estratos menores hacia el barrio, e incluso de estratos mayores, pero no puede decirse que estructuralmente se esté dando una movilidad social como la plantea el modelo de ciudad compacta e incluso el POT, referente a juntar dentro del mismo territorio personas con un reconocimiento jurídico y urbano de que sean pertenecientes a estratos diferentes a los ya existentes.

En el capítulo 3, Se hace un recorrido por los componentes que constituyen el concepto de la cohesión social: Distancia, Integración de los elementos y Fuerza que los une, detectando su relación con los cuatro pilares fundamentales de la ciudad compacta (RUEDA 2002): Compacidad, Complejidad, Estabilidad y Eficiencia y el impacto frente al tema de la cohesión social lograda en el sector de estudio. En esta relación se hace evidente como estos cambios en la conformación física del territorio tienen profundas implicaciones en la relación entre las personas que lo habitan; aumento en las densidades, mezcla de usos del suelo, mezcla de estratos socioeconómicos, inversión en infraestructura de transporte, de vías, de espacio público y equipamiento, demostrando que el modelo de ciudad compacta, define una intervención en el territorio pero ese no es el fin ya que dicha acción tiene una intención con una implicación mas social que urbana, se trata de aportar en el desarrollo de una sociedad más cohesionada y por ende más eficiente para la utilización de sus múltiples recursos.

Esta forma de abordar el tema, deja un contexto pertinente para mostrar con resultados cuantitativos la evidencia sociológica de esta transformación.

Frente a la cohesión social, se concluye que el déficit tan alto de espacio público efectivo, y la ausencia en la construcción de las centralidades propuestas por el POT, no están permitiendo que se den niveles altos de cohesión en el sector. La falta de este elemento urbano estructurante del

modelo, muestra los desajustes, convirtiéndose en una situación desestimulante para la generación de procesos de cohesión social, en la que se muestra como en los barrios, se crece en número de unidades de vivienda y en número de población, pero la mayoría de estas personas tendrán que desarrollar su vida por fuera del barrio, desperdiciando la oportunidad que el territorio mismo les genere espacios de encuentro e integración social y comunitaria.

Finalmente en este mismo capítulo una discusión, las consideraciones que del tema surgen a la investigadora, permiten un análisis concluyente sobre el bajo nivel de avance en términos de la cohesión social desde el enfoque de la ciudad compacta en los barrios de estudio.

Esta investigación será un aporte conceptual importante tanto en el área social como en la planeación, dado que aborda urbanísticamente el proceso de transformación de los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena, mostrando la incidencia que la implementación de los aspectos planeados en el espacio físico, tienen en los procesos de construcción de la cohesión social.

Se convierte entonces en un reto investigativo, revisar si el tratamiento urbanístico de consolidación nivel 1 designado a estos sectores se está implementando adecuadamente; si esta población que habita actualmente allí está recibiendo los beneficios que este cambio morfológico propuesto por el POT desde el enfoque de la ciudad compacta está generando; si el proceso de compactación está permitiendo que el beneficio de la cohesión social, ya muestre avances.

En fin, el reto está en que la planeación de la ciudad, ha puesto en juego unos tratamientos urbanísticos, para mejorar el desarrollo urbano y social de cada hectárea del territorio, donde se asienta la población según unas condiciones urbanas, históricas y sociales, intervenciones con las cuales busca el mejoramiento de la habitabilidad del territorio y el aumento en las condiciones de vida de los grupos poblacionales en la ciudad.

## **CAPITULO 1. La ciudad compacta y la cohesión social en el POT de Medellín y los barrios Laureles, las Acacias y Lorena.**

Este capítulo presenta una relación de concurrencia entre los conceptos fuerza como son el de la ciudad compacta y la cohesión social, teniendo como eje articulador el POT de Medellín.

Se inicia con la presentación de la ciudad compacta haciendo referencia concreta a los 4 pilares del modelo según Rueda (2002) y sus similitudes con el POT de Medellín frente a dichos tópicos. Este hallazgo de encontrar coherencia entre el concepto y la norma principal que rige el desarrollo urbano del sector de estudio, se convierte en el contexto teórico para posteriormente determinar las relaciones conceptuales y las acciones urbanísticas aplicadas en los barrios, en el objetivo de la cohesión social.

### **1.1. El concepto de Ciudad Compacta en el POT de Medellín.**

Este modelo de ciudad se asocia a veces con la idea simplista de construcción vertical de gran altura, pero en realidad, acogerse a este modelo de ciudad, tal como lo hicieron los entes planificadores de la ciudad de Medellín en el POT aprobado en 1999, mediante el Acuerdo 62, significa que están concebidos unos criterios básicos en que se estructura el modelo y que distan de ser un asunto exclusivo de unidades de vivienda apilonadas o hacinadas en un pequeño territorio.

En el modelo de ordenamiento territorial del POT de Medellín, puede evidenciarse la decisión de continuar el desarrollo urbanístico y social de la ciudad dentro de los criterios del modelo de ciudad compacta que ha sido planteado por Salvador Rueda.

Es así como en el Artículo 2 que trata sobre los lineamientos de ajuste del POT, en el lineamiento 5 se dice: “Promover un desarrollo urbano compacto y policéntrico, de tal manera que dinamice y revitalice diversas zonas de la ciudad y consolide su sistema de centralidades en un contexto metropolitano”. (Acuerdo 46 de 2006, Pág. 2)

Esta idea de compactar la ciudad se hace visible y se desagrega en cada uno de los elementos que caracterizan la ciudad compacta del modelo de Rueda (2002), cuando en el Art 12, se identifican los principales componentes de dicho modelo que deben aplicarse en la ciudad de Medellín, (Ver Figura 1). (Acuerdo 46 de 2006, Pág. 4).

Es así como en el POT entonces se define, desde este lineamiento, la clara decisión del modelo a seguir, ahora se hace necesario definir desde el modelo de ciudad compacta, cada uno de los criterios que lo sustentan, e ir encontrando la coherencia conceptual con dichos criterios. (Esta información se puede ver con más detalle en el Anexo 3. Modelo de ciudad compacta y el POT de Medellín).

## **1.2. Pilares estructurantes del modelo de ciudad compacta en el POT de Medellín.**

El estudio de los pilares de la ciudad compacta que propone Salvador Rueda (2002), sirven a esta investigación como herramienta a través de la cual se logra explorar el avance en la consolidación urbanística implementada en el sector de estudio a través del tratamiento de consolidación nivel 1 y desde ese nivel profundizar en el análisis de su impacto en la cohesión social.

### 1.2.1. Compacidad

El modelo de ciudad compacta según Rueda, define:

*“La compacidad en el ámbito urbano como la idea de proximidad de los componentes que conforman la ciudad, es decir, la reunión en un espacio más o menos limitado de los usos y las funciones urbanas. La compacidad es la expresión de la organización física del territorio, la cual se relaciona con la forma pero también con determinadas funciones del mismo. Los aspectos claves de este pilar tienen que ver con “la ordenación del territorio, el urbanismo, la movilidad, el espacio público y el equipamiento”. (RUEDA, 2002)*

Desde el POT de Medellín se definen estos criterios que están contenidos en el pilar de la compacidad según Rueda (2002), en los siguientes términos:

**Ordenación del territorio:** “Un crecimiento orientado hacia adentro, con énfasis en las zonas centrales próximas al río dotado de excelente infraestructura, que experimentan actualmente procesos de estancamiento, degradación o subutilización” (Acuerdo 046, 2006 Art, 12 pág. 4).

En el contenido de los criterios del POT, el objetivo de ordenamiento privilegia el modelo de crecimiento hacia adentro, aprovechando la capacidad instalada en infraestructura y el potencial de desarrollo de la ciudad ya construida, este se aplicará, respetando los equilibrios entre espacios para desarrollos privados y elementos colectivos de soporte, como infraestructuras, áreas verdes y recreativas y equipamientos. (Acuerdo 046, 2006, Art.249 pág. 122)

La consolidación de la tendencia de crecimiento de las zonas que de acuerdo con las características morfológicas de los predios y las de su entorno inmediato, tienen potencial de redensificación, teniendo en cuenta que la capacidad de las dotaciones y de los espacios libres de la urbanización original se está agotando. En estas zonas se deben generar, con los nuevos desarrollos, las dotaciones adicionales que se requieren de acuerdo con la nueva población que se propone. (Acuerdo 046 /2006, Art. 239,242, pág. 109, 116)

Para lograr el aumento de la densidad en el sector se hará a través del aprovechamiento de las ventajas derivadas de la mejor dotación en infraestructura, espacio público, equipamientos y servicios que presentan las áreas planas que se localizan en la planicie del río permiten plantear allí, una mayor intensidad en la ocupación del suelo y diversidad de usos, es decir, éstas se constituyen en las áreas de mayor aprovechamiento urbanístico de la ciudad <sup>12</sup>(Acuerdo 046 de 2006, Art.251, 259, 265 pág. 123, 137,139).

El POT establece para el polígono Z4-CN1-14, una densidad de 270 viviendas por hectárea, una de las más altas permitidas en la ciudad. (Acuerdo 046 de 2006, Art.255, pág. 130)

**Movilidad:** Un sistema de transporte masivo compuesto por el Metro y unos corredores complementarios que racionalizan la movilidad y actúan como estructurantes principales de la ciudad.

En resumen en el POT se plantea que el sistema de movilidad se ve complementado en el Objetivo 6 y sus correspondientes políticas, buscando establecer la movilidad como una prioridad, definiendo la necesidad de implementar un nuevo modelo de movilidad soportado en el metro y en un sistema complementario de mediana capacidad. En las políticas planteadas para el desarrollo de dicho objetivo se propone de manera coherente con el modelo de ciudad compacta, que además de optimizar el potencial de utilización del metro, se realizará un mejoramiento de la infraestructura para la movilidad peatonal, articulada al sistema de transporte público en general, buscando que este sistema desestime el uso del automóvil particular y desestime la apropiación indebida del espacio público por estacionamiento de vehículos (Acuerdo 046, 2006, Art,13 pág. 5,7).

---

<sup>12</sup> En el Art. 251 del POT de Medellín, puede encontrarse los aprovechamientos específicos por densidades habitacionales. Específicamente se define: una franja de densidad alta que permite entre 231 y 390 viviendas por hectárea; Franja de densidad media que permite 101 a 230 viviendas por hectárea; Franja de densidad baja que permite entre 1 y 100 viviendas.(ACUERDO 46 2006, Pág. 123)

**Urbanismo:** Unos bordes de protección o cinturones verdes de contención, respecto de la presión que ejerza la expansión urbana sobre los extremos superiores de las laderas oriental y occidental.

El control de los procesos de urbanización de los bordes urbanos que tienen restricciones para el desarrollo generadas en las condiciones topográficas, geológicas, hidrográficas y ambientales del suelo, restricciones que en su conjunto determinan condiciones de riesgo para la población, limita la densidad de ocupación en estos sectores y evita los mayores costos económicos y ambientales que implican la dotación de infraestructuras y el funcionamiento de estos desarrollos. (Acuerdo 046,2006. Art 12, 249.Pág. 4, 122)

Se hace evidente, que el crecimiento orientado hacia adentro, está en busca de que la ciudad no exceda sus bordes, y se propone protegerlos, generando un cordón verde de contención acorde con las propuestas de la ciudad compacta y dejando claramente definido el límite entre lo urbano y lo rural, una de las características primordiales de este modelo urbano.

### **Espacio Público:**

*“La ciudad compacta revaloriza la naturaleza inherente del espacio público. Es allí, donde se da forma y sentido al conjunto de la ciudad, se garantizan trayectos y elementos de continuidad y se resaltan las diferencias entre edificios, manzanas y áreas urbanas. Así mismo el espacio público, ordena las relaciones entre edificios, equipamientos, monumentos, vías, espacios de transición y espacios abiertos en cada área de la ciudad. Evidentemente el espacio público se materializa en avenidas y calles, plazas y parques, equipamientos abiertos o cerrados, pero su funcionalidad urbanística es ordenadora de flujos, es relacional”. (BORJA, 2003. Pag,132, 133)*

*“El espacio público es el principal elemento estructurante del modelo de ciudad compacta. Es donde se desarrolla la vida de la ciudad dando cuerpo a la esencia de la misma, es decir, al contacto, al intercambio y a la comunicación”. La vida ciudadana, la que se desarrolla en el espacio público, presenta para los habitantes de una urbe una dicotomía básica, similar a la vida personal de ellos mismos. En efecto, la vida de un individuo es, en esencia, dos cosas: vida interior y relación. La vida ciudadana también es, por un lado, interacción y comunicación, es decir, relación, y, por el otro, tranquilidad, silencio, relax y contacto con la naturaleza, es decir, aislamiento. (RUEDA, S. 2002. Pág. 2, 3)*

Referente al tema del espacio público, Rueda sugiere que la relación entre espacio edificado y espacio verde se mantenga en equilibrio, porque si el desarrollo de un territorio muestra una tendencia mayor hacia la edificación, esto sería un indicador de aumento en la presión urbana que puede desatar consecuencias perversas para la calidad de vida ciudadana.

En el Artículo 14 del POT, se dan las primeras indicaciones de la importancia que tiene el espacio público, tal como lo es para la ciudad compacta, bajo la siguiente aclaración: “Las acciones tendientes a la preservación, mejoramiento, consolidación e integración de este sistema de espacio público, son la base esencial para la aplicación del modelo de ocupación territorial establecido por el presente plan y para el logro de sus objetivos y políticas”

El espacio público es un tema estructurante del POT de Medellín, se hace referencia de él en muchos de los apartes del documento y se materializa los hechos urbanísticos que deben ocurrir en la ciudad, en cada uno de los polígonos, según los tratamientos urbanísticos asignados. En el Art 325, se propone aumentar el indicador de espacio público por habitante aproximándolo al establecido por el documento Colombia 2019, en el cual se establece para el horizonte de largo plazo un estándar de 10 metros cuadrados de espacio público por habitante<sup>13</sup>. (Acuerdo 046/ 2006. Art.325, Pág. 163)

Hay un elemento urbano protagónico en esa construcción de espacio público. En el Artículo 46, Se define el sistema de centralidades como el eje ordenador del territorio, conectadas a través de los principales ejes de transporte urbano. (Acuerdo 46/2006, pág. 20)

Estas centralidades deben construirse alrededor de un espacio público de convocatoria, en función de una suma de equipamientos colectivos en sus diferentes tipologías: salud, educación, recreación, cultura, bienestar social y seguridad, además del patrimonio y la mezcla de usos. (Acuerdo 46 de 2006, Art, 46, pág. 20)

---

<sup>13</sup> El Decreto 1504, propone aumentar este espacio público a 15 m2 por habitante.

*A decir de Jordi Borja, “para hacer ciudad sobre la ciudad hay que hacer centros sobre los centros y crear nuevas centralidades y ejes articuladores que den la continuidad física y simbólica, estableciendo buenos compromisos entre el tejido histórico y el nuevo y favoreciendo la mezcla social y funcional en todas las áreas”. La construcción de estas centralidades, depende en gran medida de que los entes públicos den prioridad a su construcción y que además las políticas favorezcan la integración social y la cohesión social y espacial. Lo fundamental es entender que las centralidades no pueden quedar en manos del mercado, por que el mercado no cohesiona la ciudad más bien la desestructura”. (BORJA, 2003. Pág. 173)*

Llenar el territorio de contenido, es la verdadera esencia de compactar la ciudad. Lo importante en la ciudad compacta es el espacio público, porque es allí donde se produce el encuentro de los habitantes y cobra sentido la vida ciudadana, especialmente, si se hace posible caminar o ir en bicicleta.

### **1.2.2. Complejidad.**

El modelo de ciudad compacta antepone la vivienda multifamiliar como tipología edificatoria preponderante. Se permite la mezcla en el uso del suelo y se da licencia para que en los primeros pisos de las edificaciones se abran locales comerciales y se preste servicios, la idea es crear continuidad con la calle, buscando la dinamización del sector y un fácil acceso para las personas.

*“Un modelo con mixticidad de usos y funciones como el que aquí se propone no se puede desarrollar con edificios de una sola función repetidos hasta ocupar áreas extensas. Los edificios en las áreas de renovación han de formar parte de un proyecto integral que permita crear un nuevo trozo de ciudad compleja. Las nuevas edificaciones deben tener las dimensiones, la estructura y las instalaciones necesarias para acoger las actividades de la nueva economía. La mixticidad urbana debe contemplar, siguiendo con el criterio de la compacidad, la proximidad espacial entre los usos residenciales, de trabajo, de ocio, de compra, etc., que permita, a su vez, la accesibilidad a los servicios básicos”. (RUEDA, 2002)*

La ciudad compacta que propone Salvador Rueda, busca el aumento de la complejidad en general y en determinadas áreas en particular, como uno de los

objetivos principales de la planeación de la ciudad. Este pilar de la complejidad es de gran peso para la planeación, ya que requiere aumentar la mixticidad de usos y funciones, desdibujando límites y restricciones que existen actualmente. Requiere así mismo de un significativo aumento de trayectorias para aumentar las posibilidades de encuentro entre los habitantes. Incorporación en territorios de ámbito local ó unidades territoriales de menor dimensión espacial como los barrios, de empresas, centros de investigación, centros de formación, administración, organizaciones no gubernamentales, proporcionándole a los sectores focos de la intervención urbana, una característica básica de las ciudades complejas : la creatividad. (RUEDA, 2002).

En el POT se dice que una ciudad con una racional mezcla de usos, permite distribuir equitativamente en el territorio las actividades productivas, comerciales y de servicios, los equipamientos y comunitarios y la vivienda. (Acuerdo 46/2006 Art.2, pág. 4).

Se constituye en algunos de los objetivos del POT:

Promover una adecuada mezcla y convivencia de usos y actividades. (Acuerdo 46/2006 Art.13, pág. 6).

Favorecer la localización en la vivienda de actividades económicas o de servicios compatibles o amigables con el espacio público y el entorno inmediato (Acuerdo 46/2006 Art.13, pág. 6,8).

En el territorio municipal, tanto urbano como rural, se ordena a partir de una red de centros jerarquizados, dichas centralidades se generan alrededor de un espacio público de convocatoria, en función de la suma de una serie de equipamientos colectivos en sus diferentes tipologías: salud, educación, recreación, cultura,

bienestar social y seguridad, además del patrimonio y la mezcla de usos del suelo. (Acuerdo 46/2006 Art.46, pág. 20)<sup>14</sup>

Los parques recreativos son de segundo orden o local y su ámbito es barrial, veredal ó vecinal. Los equipamientos comunitarios, los de cultura y los de culto son lugares destinados a atender las demandas de la población organizada en servicios tales como educación no formal, la prestación de servicios básicos para el culto, sirven para ser utilizados por organizaciones sociales y comunitarias, para desarrollar sus actividades culturales y cívicas, y como lugares para el encuentro, la creación y la convivencia. (Acuerdo 46/2006 Art.194, pág. 98).

Los equipamientos sociales: Atiende a un colectivo de personas con características de vulnerabilidad. Los equipamientos de asistencia social que atienden a niños a mujeres y ancianos pueden ubicarse en zonas residenciales, centralidades y corredores de toda índole. (Acuerdo 46/2006 Art.202, pág. 101).

Los equipamientos de fuerza pública: Son el conjunto de espacios y edificaciones públicas destinadas a prestar servicios relacionados con la seguridad nacional y la represión del delito. Estaciones de policía, subestaciones o comandos de policía deberán ubicarse en las centralidades barriales, zonales, suburbanas, veredales. (Acuerdo 46/2006 Art.207, pág. 104).

Los equipamientos de justicia cercana al ciudadano: Conjunto de espacios y edificaciones públicas y privadas destinadas a desarrollar el programa de convivencia ciudadana que busca básicamente superar la problemática de orden público en el campo de la convivencia, debido a la carencia de solidaridad y paz como consecuencia de los fenómenos de inseguridad y conflictos sociales.

Esta reglamentación es para todo el territorio municipal. Son equipamientos de segundo orden o local. (Acuerdo 46/2006 Art.215, pág. 105)<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Existen centralidades de ámbito zonal y corregimental y de ámbito barrial y suburbano. (Acuerdo 46/2006 Art.47, pág. 21)

Los equipamientos de prevención y atención de riesgos: Están conformados por las estaciones de bomberos, el Simpad, las sedes de la Defensa Civil y la Cruz roja. En estos equipamientos debe encontrarse además de los equipos básicos según el servicio que prestan, áreas de atención al público, áreas de capacitación para la población, por lo cual deben localizarse anexo a los equipamientos básicos de servicios comunitarios zonales, barriales o suburbanos. (Acuerdo 46/2006 Art.217, pág. 105)

Los equipamientos de transporte: Espacios físicos abiertos o cerrados donde se realiza las maniobras de inicio o terminación de ruta de acceso y evacuación por parte de los usuarios del transporte. A los vehículos que operan en los diferentes sistemas de transporte, el lugar donde se parquean momentáneamente y el lugar donde se parquean en los periodos en que o están prestando servicio (Acuerdo 46/2006 Art.220, pág. 107).

Los equipamientos para el almacenamiento y distribución del sector primario: La plaza de mercado local, ubicada en la centralidad, en áreas de actividad múltiple o en corredores zonales, corregimentales o barriales, o frente a la estación del Metro, Metrocable o Metroplus. (Acuerdo 46/2006 Art.224, pág. 109).

Buscando revitalizar los sectores residenciales, dinamizarlos social y económicamente, procurando la mayor autonomía del centro y de las zonas de producción especializadas. La reglamentación para la localización de actividades en estos sectores tiene en cuenta los siguientes aspectos: Orientar la sana y racional mezcla de usos y actividades económicas que sean compatibles con la vivienda y obtener una mayor diversidad e intensidad de actividades económicas,

---

<sup>15</sup> Son equipamientos de justicia cercana al ciudadano las siguientes entidades: Inspección Municipal de policía, Comisarias de familia, Defensorías de menores y de familia, Centros comunitarios de conciliación y resolución de conflictos, centros de conciliación institucional, Casas de justicia o centro para la convivencia ciudadana, Sedes para los jueces de paz, Sedes para los defensores de oficio.(Acuerdo 46/2006. Art. 216,pag 105)

de consumo y servicios en las centralidades y ejes compatibles con el uso residencial. (Acuerdo 46/2006 Art.265, pág. 139)

De manera complementaria a las áreas de cobertura zonal, se definen en el territorio unas áreas y corredores de cobertura barrial, en sectores con predominio de uso residencial, en los cuales se concentran las actividades de la vida comunitaria relacionados con esta escala. Como unidades básicas de concentración de actividades relacionadas directamente con la vivienda, su función principal es satisfacer las necesidades primarias dentro de un radio de acción muy limitado a escala peatonal.<sup>16</sup> (Acuerdo 46/2006 Art.267, pág. 140)

Sobre las áreas residenciales, se permite el uso de la vivienda como uso principal y sus correspondientes usos complementarios. Se pretende obtener una sana mezcla de usos y actividades económicas afines a la vivienda. (Acuerdo 46/2006 Art.269, pág. 142)

En definitiva, se puede observar que en el POT de Medellín, los entes planificadores si apuestan por una ciudad, en la que en los distintos niveles territoriales: De ciudad, de zona y de barrio, se pueda tener una mezcla sana de usos del suelo, permitiendo, que en las viviendas haya también otras actividades y que en las centralidades con su debido equipamiento, se genere la confluencia de variedad de personas quienes establecen las relaciones que dan complejidad a la ciudad, a la zona o al barrio al que pertenecen.

El asunto de otros usos distintos al residencial en las viviendas, no es nuevo en la ciudad de Medellín, “desde los años setenta se debatieron diversos temas urbanos y se inicio en la práctica de la planificación urbanística un interesante proceso de adaptación de los instrumentos del urbanismo moderno a la realidad de la ciudad

---

<sup>16</sup> En el Art.267, se definen las áreas y corredores de actividad múltiple y se definen como las áreas donde se requiere mantener o promover la mayor diversificación y mezcla de usos, en virtud de su esencial importancia en la consolidación del modelo de ordenamiento del territorio en lo referente a la plataforma de competitividad metropolitana, corresponden al centro tradicional y representativo metropolitano, el corredor del rio y los ejes estructurantes y el sistema de centralidades. (Acuerdo 46/2006 Art.267, pág. 140)

colombiana. Se empleó un tipo de plan más “flexible”<sup>17</sup>, capaz de ir incorporando sucesivamente a la planificación los cambios detectados en el comportamiento de la ciudad. En cuanto a la zonificación, se manejaron no menos de 20 categorías, que implicaban diferentes combinaciones de actividades residenciales, comerciales e industriales, permitiendo la coexistencia de la vivienda y del comercio en la misma zona, y eventualmente en una misma edificación”. (FERO, 2010 pág. 7)

Esto puede significar que la mezcla de usos del suelo no es un elemento de intervención urbanístico nuevo en la ciudad, pero seguramente a partir de la implementación del POT se fortalece la necesidad de esta acción urbanística.

Si bien en el POT se dejó escrito, como lograr la complejidad de la ciudad en sus distintos ámbitos, lo que trata esta investigación es de hallar los avances en la aplicación de la norma, en aspectos tan importantes como la mezcla de usos en el suelo y la implementación de las centralidades, ya que es en estas intervenciones del espacio físico donde se cree, se generaría un aporte urbanístico importante para la construcción de un escenario adecuado para la cohesión social.

### **1.2.3. Eficiencia.**

Este modelo busca el ahorro desde muchos aspectos; en dinero, en recursos físicos, en tiempo, en infraestructura, pretendiendo un mejor aprovechamiento de los distintos recursos para la obtención de mejores resultados en el desarrollo urbano, económico y social.

---

<sup>17</sup> “El plan es un instrumento que se va conformando todos los días. Es una formula flexible, pero lo suficientemente concreta, como para convertirse en programas de acción”(DAPD ,1964). La flexibilidad del plan-que obligo a que nunca se convirtiese en norma taxativa- era administrada por la junta de zonificación, constituida para tal efecto por el Acuerdo 51 de 1963,conocido como “Acuerdo Orgánico de la Junta de Planificación”, de tal manera que sus decisiones se basaron en criterios de aplicación general más que en normas específicas y de cumplimiento obligatorio. (FERO, Salazar José: Las Ciudades del mañana: ORDENAMIENTO URBANO Y CONSOLIDACION DE POLITICAS DEL SUELO, pág. 7, pie de pagina 8)

La planeación fiscal del territorio, de la ciudad, ó del barrio, debería en primera instancia definir de forma intencionada la estrategia para obtener la mayor eficiencia de los recursos naturales, tratando de minimizar los efectos negativos frente a los ecosistemas. Esto podría convertirse en una estrategia competitiva para la unidad territorial que se esté planificando ya que en función de optimizar los recursos se debe procurar establecer una segunda estrategia y esta es la de producir mayor complejidad con menor desgaste de recursos, esto es según Rueda la posibilidad de generar un desarrollo urbano sostenible.

Salvador Rueda propone unos tópicos específicos para hacer posible concretar la eficiencia del modelo en aspectos claves del urbanismo, como se verá a continuación:

En el transporte.

*“El modelo de movilidad actual es el primer consumidor de energía con relación al resto de sectores consumidores, Las alternativas de transporte en la ciudad compacta son el medio que permite, para un consumo energético menor respecto a la ciudad dispersa, obtener una mayor complejidad del sistema que, en términos de información, implica hacer más próximos los entes del sistema urbano con relación potencial y poder acceder a los intercambios con medios de menor consumo energético y un menor impacto sobre los sistemas naturales”.*  
(RUEDA, 2002)

En el urbanismo.

*“La intención última de un plan de energía basado en criterios sostenibles es aproximarse a la autosuficiencia energética con fuentes renovables<sup>18</sup>. En esta dirección, los barrios en renovación y aquellos que sean de nueva factura deberían diseñarse incorporando la autosuficiencia energética desde su inicio”.*  
(RUEDA, 2002. PÁG,8).

---

<sup>18</sup> Para RUEDA, La ciudad compacta, trasciende la antigua ciudad mediterránea compacta y compleja, ya que esta debe tener un sentido de sustentabilidad ecológica, para ello se hace necesario la adecuada utilización del subsuelo y las terrazas en altura, esto para la captación de energía solar. (RUEDA, Salvador: **Un nuevo urbanismo para una ciudad más sostenible, I Encuentro de Redes de Desarrollo Sostenible y de Lucha contra el Cambio Climático, pág. 8,9)**

Este es un aspecto que si bien no está contenido como exigencia de la norma, si debería tenerse en cuenta para las nuevas construcciones, ya que es una estrategia que aporta a la sostenibilidad del planeta y que no puede ser una prioridad de países desarrollados, sino, en lo posible un esfuerzo en la planeación global.

Eficiencia para lograr el objetivo de la complejidad social. El diseño del espacio público debe estar pensado para aumentar el número de viajes a pie y en bicicleta y desestimular el uso del automóvil. Así mismo la mezcla de usos y funciones genera un aumento en el potencial de encuentros y contactos entre los habitantes seguramente con un menor desgaste de energía por no requerir del automóvil y de otro lado con un menor costo económico para los habitantes.

*“El modelo de ciudad busca eficiencia en la complejidad aduciendo por ejemplo que: “El número de contactos potenciales por unidad de energía y tiempo consumidos en transporte es mucho mayor en la ciudad compacta que en la ciudad difusa”. (RUEDA, 2002.)*

Eficiencia ecológica. Al aumentar la densidad de las viviendas y los habitantes y procurar a través de estrategias urbanas como la mezcla de usos del suelo, se presupone que el territorio bajo dicha intervención podrá generar mayor complejidad, disminuyendo las emisiones contaminantes para cada contacto.

De todas formas hay que resaltar que la movilidad vehicular es hoy la que provoca un mayor consumo energético que se disipará en forma de calor y en contaminantes atmosféricos y es, también, la inductora de un mayor consumo de suelo y la causante de una mayor simplificación de los sistemas naturales.

Por ello se hace imprescindible, pensar que en la compacidad está parte de la solución al problema ecológico del planeta, si realmente permite la creación de espacios físicos múltiples, donde las diversas funciones de la ciudad puedan realizarse, desde el espacio físico local y zonal, evitando así, desplazamientos en

transporte de motor innecesarios por parte de la población, para el cumplimiento de las actividades básicas de la vida. Se requiere para ello una reflexión planificadora y la gestión política del suelo<sup>19</sup>.

La necesidad de tener políticas públicas que desestimulen el uso del automóvil, se hacen necesarias para el óptimo funcionamiento del modelo.

En el modelo territorial del POT de Medellín, la eficiencia del modelo está expuesta desde varios aspectos:

Ahorro del suelo: En el Artículo 2, se expone sobre un mejor aprovechamiento de las zonas centrales próximas al río, dotadas de excelente infraestructura. Entre los artículos 239 al 249, del POT, se identifica la ciudad en zonas homogéneas, buscando desde el histórico urbanístico y las condiciones sociales y económicas de cada zona, asignar un tratamiento urbanístico que permita el aprovechamiento máximo de los distintos recursos. Mediante la aplicación de los instrumentos de la ley e incentivos que propicien la localización de nuevas actividades, mayores aprovechamientos y densidades es posible llegar a la redensificación de las áreas subutilizadas ubicadas en el corredor del río y el centro y a la intervención prioritaria de los sectores en proceso de deterioro y transformación inconveniente.

Con la definición de aprovechamientos mínimos en los sectores con tendencia a procesos de urbanización de baja densidad y con la asignación de aprovechamientos máximos definidos de acuerdo con la capacidad de soporte de cada sector y sus potencialidades, se establece el control de la densidad que se genera a través de los procesos de construcción. (Acuerdo, 046,2006. Pág.113, 114. 122).

---

<sup>19</sup> <sup>19</sup> Existen dos instrumentos que se refieren a la regulación de las actuaciones privadas: La parcelación y la zonificación del territorio. Un tercer instrumento que apoya el financiamiento de la actuación pública: La contribución de valorización. Se busca con la aplicación de estos instrumentos, la dotación de infraestructura y equipamientos. (FERO, Salazar José: Las Ciudades del mañana: ORDENAMIENTO URBANO Y CONSOLIDACION DE POLITICAS DEL SUELO, pág.4)

Ahorro en la inversión para construcción en infraestructura: El objetivo de ordenamiento privilegia el modelo de crecimiento hacia adentro, aprovechando la capacidad instalada en infraestructura y el potencial de desarrollo de la ciudad ya construida, este se aplicará, respetando los equilibrios entre espacios para desarrollos privados y elementos colectivos de soporte, como infraestructuras, áreas verdes y recreativas y equipamientos. El aprovechamiento de las ventajas derivadas de la mejor dotación en infraestructura, espacio público, equipamientos y servicios que presentan las áreas planas que se localizan en la planicie del río permiten plantear allí, una mayor intensidad en la ocupación del suelo y diversidad de usos, es decir, éstas se constituyen en las áreas de mayor aprovechamiento urbanístico de la Ciudad. (Acuerdo 46/2006. Art, 2, 12, 249. Pág. 2, 4, 122)

Con estas políticas devenidas del modelo de ciudad compacta del modelo de ordenamiento territorial del POT de la ciudad de Medellín, se crean herramientas para vehiculizar el desarrollo del modelo de ciudad hacia adentro, con criterio de eficiencia, cuando, propone el aprovechamiento de la infraestructura, los servicios públicos, el equipamiento y el espacio público, esto en por el ahorro de la municipalidad en estos elementos básicos para el desarrollo. Posteriormente, y evaluada la capacidad de carga del territorio, se da paso a la densificación y redensificación en función del aprovechamiento del suelo. Este criterio de eficiencia parte de la densificación, como el atributo de crecer la ciudad sin despilfarro de recursos, empezando por la tierra misma.

La implementación adecuada del modelo de ciudad compacta, dejaría notar este criterio de la eficiencia, evidenciando el ahorro en recursos físicos y económicos y por supuesto, como un sistema integrado de transporte, que ahorre tiempo y dinero a los ciudadanos, con unos corredores de acceso caminables y amigables, unas centralidades jerarquizadas, con equipamientos completos, para obtener desde esta eficiencia los beneficios sociales que se propenden en busca de una sociedad que tenga espacios de encuentro, espacios físicos, planeados desde lo

urbano, como escenarios fundamentales para el establecimiento de intereses comunes entre los habitantes.

#### **1.2.4. Estabilidad social.**

*“La separación entre personas con rentas diferentes en la ciudad compacta es menor que la que impone la ciudad difusa. Por otro lado, la mezcla de rentas que se da en buena parte del tejido construido, supone otro elemento substancial de cohesión social y convivencia”. (RUEDA, 2002)*

A través de la mezcla de personas con renta diferente y por ende intereses diferentes, se trasciende hacia un aspecto de vital importancia para la calidad de vida de los habitantes en un espacio físico concreto, este es, la estabilidad social.

La homogeneidad que atesoran las zonas monofuncionales de la ciudad es la causa primera de la mayor parte de las disfunciones de nuestros sistemas urbanos. La zonificación funcional reúne a los iguales en los mismos espacios.

El análisis de ciertas realidades de la ciudad de Medellín, permiten deducir que la segregación social se manifiesta en las periferias y parte del centro. El territorio está claramente estratificado sin posibilidad alguna de que unos estratos permeen directamente territorios de otros estratos, esta diferencia tan marcada de poder adquisitivo de los grupos por estrato crea ciertos problemas de inestabilidad: inseguridad, marginación y descontento social. Lo que se busca en la ciudad compacta es generar un territorio en equilibrio donde las disposiciones urbanas disminuyan las diferencias entre los distintos estratos socioeconómicos a través de un espacio neutral que garantiza el cumplimiento de los derechos ciudadanos, para reducir estos problemas.

La sostenibilidad social derivada del prodigo espacio público y la concentración funciones urbanas que reúne a personas de estratos socioeconómicos diferentes y heterogéneas en sus condiciones sociales generales, así se cose nuevamente el tejido social permitiendo alejarse del desmembramiento a que estaban sometidos los pobladores en las ciudades planeadas bajo el modelo funcionalista.

*“En el modelo de ciudad compacta, el barrio es el ámbito ideal que ejerce papel de regulación, para generar la estabilidad social, ya que ésta se sustenta en la existencia de circuitos recurrentes reguladores y éstos se producen cuando en el mismo territorio conviven personas de diferente condición y actividades diversas, y cuando la calle se llena de personas con objetivos diferentes que contactan y se comunican dominando el espacio público”. (RUEDA, 1996).*

Se requiere que además de implementar las directrices urbanísticas de la mezcla y la mixticidad, con las cuales se logra la complejidad, debe añadirse otras políticas y mecanismos que permitan resolver las necesidades básicas y establezcan los equilibrios entre los diferentes actores de la ciudad. Esto porque desde el territorio es posible construir espacios neutros en los social.

Crear las condiciones desde la planeación urbana para fundamentar la igualdad de oportunidades por razón de sexo, edad, raza, religión, condición física en el crecimiento de los individuos y los colectivos, es posible cuando los objetos urbanos como espacio público, equipamientos y centralidades se convierte en escenarios que lideran y guían políticas públicas para la implementación de mecanismos de inclusión como los programas sociales que deben desarrollarse dentro de dichas centralidades, esto se convierte en base para la estabilidad social.

En el POT de Medellín, puede leerse concretamente el abordaje de este aspecto sobre la estabilidad social de que trata la ciudad compacta. Diferentes aspectos del modelo territorial del POT tienen consigo pretensiones de hacer del urbanismo una herramienta eficaz hacia el logro de lo realmente se pretende, una sociedad cohesionada desde el espacio mismo, la ciudad, que permita la estabilidad social.

En los lineamientos de ajustes del POT, se inicia el tema de la estabilidad, cuando se propone en el objetivo 7, promover la vivienda y el barrio recuperando su papel protagónico en el ejercicio de lograr la integración y la cohesión social. Un barrio que ya no es la sumatoria de viviendas aisladas del resto de las funciones de la ciudad, sino conectado por un espacio público, equipamientos y variada oferta de actividades complementarias. (Acuerdo 046, 2006. Pág. 8)

Esta estrategia de poner al barrio como la unidad urbanística capaz de vehiculizar tan importante gestión como lo es el encuentro entre población heterogénea, la integración y la cohesión social, se hace posible, gracias a los componentes de espacio público y equipamiento y no se repiten en el POT, en ningún otro ámbito.

En el objetivo 7, se promueve también la participación en la planificación concertada de la vivienda de interés social como un hecho metropolitano. Esta política estaría dirigida a crear mejores condiciones de habitabilidad para estratos socioeconómicos de menores ingresos, un hecho urbano importante en términos de estabilidad y cohesión social. (Acuerdo 046, Art.13 2006. Pág. 8)

En el tratamiento urbanístico de consolidación, que corresponde a zonas con tendencia a un desarrollo definido y estable. Se propone propiciar la mezcla espacial de estratos socioeconómicos y enfatizar en la diversificación de vivienda de interés social tipo 1 y 2 en toda la ciudad. (Acuerdo 046, Art.242 2006. Pág. 116)<sup>20</sup>

En el Art.249, en el que se describen los objetivos y criterios para la ocupación del suelo y las densidades urbanas, también se promueve la construcción de la vivienda de interés social tipo 1 y 2 para suelos destinados al desarrollo y redesarrollo grupo 2 y renovación y suelo suburbano y urbano. Esto en proporción al crecimiento esperado de la población diferenciado por estratos socioeconómicos y disminuir así, el déficit de vivienda actualmente existente y a la

---

<sup>20</sup> Cabe anotar, que la estratificación socioeconómica colombiana está definida como una clasificación de los domicilios o viviendas a partir de sus características físicas y de su entorno, categorizada en seis grupos o estratos. Su base jurídica está contemplada en el artículo 102 de la Ley 142 del 11 de Julio de 1994, y definida-entre otras- en las leyes 505 del 25 de junio de 1999 y 732 del 25 de enero de 2002. Este artículo, dice que “para obtener la clasificación se emplearán las metodologías que elabore el Departamento Nacional de Planeación (DNP), las cuales contendrán las variables, factores, ponderaciones y método estadístico, teniendo en cuenta la dotación de servicios públicos domiciliarios. Ninguna zona residencial urbana que carezca de la prestación de por lo menos dos servicios públicos domiciliarios básicos, podrá ser clasificada en un estrato superior al cuatro (4)”.(LEY 142/1994)

reubicación de población que habita zonas de alto riesgo no mitigable. (Acuerdo 046/ 2006. Art.249.Pág.122).<sup>21</sup>

Así mismo, en los criterios para el desarrollo de la vivienda urbana, se busca garantizar la integridad de los proyectos urbanísticos y la heterogeneidad de la población y de las actividades compatibles con la vivienda, atención a las condiciones especiales de la población en situación de discapacidad para que se revierta el fenómeno de la segregación socio espacial y la especialización en el uso del suelo. (Acuerdo 046/2006. Art.303 Pág. 155).

Finalmente, se puede decir, que si bien se han citado algunos de los artículos, en los cuales el plan de ordenamiento territorial de Medellín, deja leer la instrumentalización de los pilares en que está fundamentado el modelo de ciudad compacta, para esta investigación se creó un documento con un resumen conceptual en el que quedó depurado y definido como se operacionalizan a través de los tratamientos urbanísticos designados a cada polígono el desarrollo de cada uno de los pilares que estructuran el modelo de “ciudad hacia adentro”, con los respectivos ajustes a la realidad de la ciudad de Medellín.(Ver Anexo 3, sobre el modelo de ciudad compacta y el POT de Medellín).

---

<sup>21</sup> Es tal el déficit y la necesidad de la construcción de vivienda de interés social en la ciudad de Medellín, que en el Art.302 del POT, se asigna una participación de la vivienda de interés social para cada tratamiento, así para zonas con tratamiento de desarrollo en suelo de expansión, se asigna el 20% del suelo. Zonas con tratamiento de desarrollo en suelo urbano: 20%; zonas con tratamiento de renovación: 10%; zonas con tratamiento de redesarrollo grupo 2: 10%.(Acuerdo 046, Art.302 2006. Pág. 155)

### **1.3. Implementación del concepto de ciudad compacta en el modelo territorial del POT Medellín. Caso barrios Laureles, las Acacias y Lorena.**

Según el POT de Medellín, para lograr compactar la ciudad, se requiere re-potenciar zonas que hoy día están subutilizadas o no han sido suficientemente aprovechadas, en las que se puede incrementar la densidad<sup>22</sup>, buscando dos cosas: una primera es que no se genere conflictividad social, dado que la recepción de nuevos pobladores generalmente recrudecen los problemas cotidianos con los servicios públicos en vez de mejorarlos; y dos que el proceso de compactación se haga en equilibrio con la infraestructura y los equipamientos para que no haya un detrimento de la calidad de vida de los pobladores.

Dejó claro que por las características territoriales de la ciudad, el modelo urbanístico a seguir es el de ciudad compacta y para ello dividió la ciudad en polígonos y les asignó tratamientos urbanísticos con los cuales garantizar el desarrollo de las zonas y por ende cumplir el objetivo de la planeada construcción de ciudad que crece hacia adentro.

El modelo de ordenamiento territorial del POT de Medellín, parte de la premisa que las propuestas para los distintos sectores de la ciudad deben definirse a partir del reconocimiento de las particularidades de conformación y desarrollo de los mismos, ya que entiende la ciudad como un hecho histórico que se consolida en una serie de zonas homogéneas en su interior y claramente diferenciadas entre sí.

A los barrios que son objeto de este estudio se le designó un tratamiento urbanístico de consolidación nivel 1, por lo cual se permite la redensificación, bajo una figura de desarrollo urbano llamada, “Predio a Predio”.

---

<sup>22</sup> Se denomina densidad de población a la relación que existe entre el número total de habitantes y una unidad de superficie, que suele ser el kilómetro cuadrado. La densidad de población es un dato de mayor importancia incluso que la población total, ya que permite saber si existe presión demográfica.

Siendo la ciudad de Medellín un valle, bordeado de montañas, el desarrollo urbano de estos años a partir de 1999, está en función de aprovechar el suelo, especialmente plano, que esté dotado de infraestructura vial, equipamientos y servicios, para aumentar la densidad haciendo un ahorro de recursos, tal como lo propone el modelo de ciudad compacta, por ello el tratamiento de consolidación es el más indicado el 71,60% del territorio se está desarrollando bajo dicho tratamiento (Miran Anexo 7, en el cual se presenta la información de los tratamientos aplicados en toda la ciudad de Medellín)

El sector de estudio, está bordeado por unos ejes viales estructurantes de la ciudad de suma importancia como son la calle 33, la carrera 80-81, la calle 44 y la cra 73, que se convirtieron en corredores multimodales donde se prestan múltiples servicios y comercio desde la participación de entes privados, en estos corredores es donde más se evidencia la mezcla de usos del suelo.

Estos corredores multimodales tienen la capacidad para soportar la infraestructura del sistema de transporte masivo y conectar estos barrios con las distintas centralidades que se propuso el modelo de ordenamiento territorial del POT de 1999. (Acuerdo 046, 2006. Pág. 16, 21)

En el Artículo 242 del POT, en el que se identifica el tratamiento de consolidación nivel 1 asignado a los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena, se hace alusión a aspectos del modelo de ciudad compacta, como: La redensificación urbana, La consolidación del uso del suelo y los valores urbanísticos, ambientales y paisajísticos. También advierte que se debe corregir el déficit que afecta el adecuado funcionamiento, teniendo en cuenta las condiciones de saturación a futuro.

Es decir, acudiendo al pilar de ciudad compacta, sobre el cual la compacidad no es un asunto único de densificación de viviendas por hectárea, sino la condensación en un mismo territorio de las distintas funciones que cumple la ciudad, en el tratamiento de consolidación se define que deben propiciarse la dotación de espacio público, equipamientos, infraestructura vial y de movilidad,

considerando el déficit actual y las nuevas demandas que se presentan con el aumento de la población.

Se alude también a que en este tratamiento se propicia la mezcla espacial de estratos socioeconómicos y se enfatizará en la diversificación de la oferta de suelos para vivienda de interés social tipo 1 y 2 en toda la ciudad, tan importantes para lograr que ese pilar estructurante del modelo que busca la estabilidad social se dé y por ende se camine con esta herramienta de la planeación hacia el beneficio de la cohesión social.

El objetivo de la asignación de este nivel, es el de cualificar, mantener y ordenar el desarrollo urbanístico, de acuerdo con los requerimientos del sector respectivo. La generación de las nuevas dotaciones que se requieran por el proceso de redensificación tales como espacios públicos u otras infraestructuras, se logrará principalmente mediante cumplimiento de obligaciones urbanísticas y constructivas, aportes de suelo y de recursos para la financiación de las obras a través de mecanismos especiales de gestión asociada, no necesariamente sujetos a plan parcial, como son los ámbitos de reparto e instrumentos como la contribución de valorización o la participación en plusvalía". (Acuerdo 046, 2006. Art. 242. Pág. 116)<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> Las obligaciones urbanísticas son un impuesto que deben pagar los constructores privados, como una especie de cesión derivada de la densificación con destino a un "fondo de compensaciones" que tiene como propósito construir nuevos espacios públicos en áreas consolidadas de la ciudad que tienen deficiencias de espacios libres. (FERO, Salazar José: Las Ciudades del mañana: ORDENAMIENTO URBANO Y CONSOLIDACION DE POLITICAS DEL SUELO, pág.27)

## **1.4. Vínculos conceptuales y prácticos de la consolidación urbanística de la ciudad compacta y la cohesión social.**

### **1.4.1. Compacidad y Cohesión Social**

**Ordenación del territorio:** En este aspecto la ciudad compacta, ya es por sí misma una directriz general del cómo se debe ordenar el territorio.

Este modelo urbanístico, busca resolver disfuncionalidades de la ciudad funcionalista como el desmembramiento de la sociedad, cuando en la separación de funciones, genera grupos homogéneos, que no permiten la complejización social. De otro lado, resolver problemas de la ciudad difusa, en la cual el espacio público pierde toda su representatividad como lugar social; el automóvil, es el instrumento que permite el desplazamiento hacia los encuentros humanos; las redes sociales virtuales, son los lugares del encuentro; la ciudad pierde la esencia de sus funciones. (NAREDO, 1996)

Visto así, las razones de la relación entre este criterio de ordenación y la cohesión social, quedan completamente despejadas, aclarando que la adecuada aplicación del modelo, debe presumiblemente aumentar el nivel de cohesión social de la población.

Un modelo de ordenamiento implementado en un territorio, si bien, se convierte en la directriz de los proyectos y programas públicos e incluso es el mecanismo que hace posible establecer las regulaciones para las actuaciones privadas, tiene un propósito social, ya que el POT es el instrumento público a través del cual se procura construir un futuro deseable para el municipio. (SALAZAR, 2010).

Ese futuro deseable, es la creación de un escenario físico construido a través de las distintas intervenciones, con las cuales se buscan efectos en la calidad de vida de los pobladores.

**Densidad y Cohesión Social:** “La ciudad compacta edifica menor superficie por habitante y se inclina por una mayor densidad con una proyección vertical de 4 a 5 niveles en las edificaciones, esta densidad es efectiva cuando se mezclan usos diversos del suelo, así dentro de una misma área conviven espacios de vivienda, trabajo, educación, comercio, ocio etc” (CIUDADANOS EN RED, 2009)

La densidad trata entonces de una forma urbana que aproxima, que acerca a los habitantes y justamente para mantener esa proximidad, acerca las funciones permitiendo la mezcla de usos del suelo. Estos tratamientos urbanísticos que se le asignan al suelo, tienen por objetivo, que la población no solamente duerma cerca, sino, más importante aún, que viva, cerca.

Esa idea de vivir cerca, trasciende la vivienda y promueve el desarrollo de la cotidianidad de la vida en un espacio físico, que pueda ser abordado por el habitante sin requerir ningún tipo de automotor. El viaje a pie, la realización de actividades como estudiar, trabajar o recrearse cerca, son las características que relacionan la densificación como un elemento constitutivo para que se genere el beneficio de cohesión social.

Por ello es imprescindible mencionar que la densidad por sí misma no genera cohesión social, ya que si esta acción urbanística no se acompaña de los otros aspectos de la ciudad compacta, incluso puede desembocar en problemas de inestabilidad social y pérdida de cohesión social.

**Movilidad y Cohesión social:** Si en la ciudad compacta se incrementan los intercambios es porque se han aumentado las posibilidades del contacto físico, esto puede ser el resultado de que los habitantes aumenten su número de viajes a pie.

La movilidad peatonal se aumentará en la medida que haya un mejoramiento de la calidad urbana: vías peatonales, puntos verdes que aptos para salir a caminar

las mascotas, diversidad de actividades en las plantas bajas, centralidades conectadas con vías peatonales etc.

*“Así, crecerá todavía más el número de viajeros a pie, cuando se liberen de vehículos privados amplias zonas de la ciudad de la ocupación actual, que someten a la mayor parte del espacio público a niveles de ruido, de contaminación atmosférica y visual y riesgo de accidentes, cuando menos innecesarios. El transporte público puede ser racionalizado y conseguir, con voluntad de hacer un servicio eficiente que atienda a la práctica totalidad de la ciudad compacta, un coste entrópico menor que el derivado de una movilidad equivalente en transporte privado. Un transporte público eficiente (en superficie) obliga a reducir el número de automóviles que circulen y liberar de tráfico privado la mayor parte de las vías. Esto no quiere decir que se prohíba el uso del vehículo privado en la ciudad; se le ha de dar, no obstante, otro papel con un peso específico menor”. (NAREDO, J Y RUEDA, S. 1996).*

La organización de la movilidad en la que se desestimula el uso del vehículo particular y se estimula el viaje a pie, en bicicleta o en transporte masivo es un elemento aportante para que las personas se vean, quizá se reconozcan y la ciudad o el barrio sean territorios más disfrutados y más dinámicos. También la movilidad se constituye en un elemento que disminuye la distancia entre los componentes del territorio, cabe decir que por si solo no logra la cohesión social pero si aporta de manera sustancial.

### **Espacio Público y Cohesión Social:**

*“La ciudad compacta revaloriza la naturaleza inherente del espacio público, que es el lugar por excelencia donde ejercemos la ciudadanía. La calle, la plazuela y los equipamientos conforman un sistema integrado e interconectado que nutre y alimenta constantemente la civilidad. La ciudad compacta es más democrática, porque asegura el acceso y disfrute de cualquier ciudadano. Es inclusiva y mejora la cohesión social”. (BORJA, 2003)*

Esta explicación del espacio público en la ciudad compacta, muestra como la base de la ciudad compacta no es el espacio público de carácter privado, sino aquel, que no segrega, que es realmente de todos, un espacio público en el que se puede caminar libremente y disfrutar ya no como simples habitantes, sino en condición de ciudadanos, por que justamente busca que no quedemos

segmentados en la posibilidad del pago, sino integrados, por unos mínimos urbanos comunes, que nos igualan en la diferencia.

A estos mínimos urbanos que son objetos físicos planeados para el buen desarrollo social de los ciudadanos dentro del territorio que habitan, los cuales deben ir acompañados de contundentes políticas públicas para la inclusión de los habitantes, es donde la cohesión social se puede dar como resultado. Dentro del modelo de la ciudad compacta y el POT de Medellín, las centralidades son ese objeto urbano que debe planearse, ejecutarse y disponerse para el encuentro ciudadano.

#### **1.4.2. Complejidad y Cohesión Social**

*“Las relaciones vecinales, la regulación de comportamientos por conocimiento y afectividad, la identidad con el espacio, las probabilidades de contacto que ofrece el espacio público, etcétera, se van construyendo. Los barrios, que son el terreno de juego donde se hace cotidiana la esencia de la ciudad, se reactivan. El barrio en estas condiciones vuelve a cumplir las funciones de la ciudad donde el contacto, el intercambio y la comunicación son patrimonio de los habitantes quienes se pueden movilizar sin restricción por la ciudad” (RUEDA 1996)*

Esa heterogeneidad, generada por una variedad de portadores de información muy amplia, sumado el aumento en las funciones que se desarrollan en estos espacios, dinamizan la ciudad pero de forma muy especial esto se siente, en los barrios, que al superar la separación física de los espacios, en los que antes se cumplían desmembradamente las funciones, deben permitir el aumento del encuentro de los habitantes, dado que reúne en áreas diferentes atributos semejantes

Una mayor diversidad de usos en un barrio o en un territorio concreto, es decir, una mixticidad y una densidad mayores de la residencia, los servicios y las actividades económicas, los equipamientos, etcétera, proporcionan el contexto adecuado para que aumenten los intercambios de información y, en consecuencia,

se creen los canales de flujo energético sustentadores de la organización compleja. En este mismo sentido, se manifiesta un aumento de la diversidad de la red asociativa.

En esta nueva perspectiva urbana que presenta la ciudad compacta, el barrio deja su forma exclusivamente residencial y se transforma en un territorio dinámico capaz, de compartir escenario con las otras funciones de la ciudad, de las que había sido separado a una escala de kilómetros, por lo cual se estaba supeditados a un permanente viaje en automóvil. Así el barrio debe convertirse nuevamente en el lugar social por excelencia, un lugar que en vez de excluir, atrae a personas con renta diferente y de otro lado abre el espacio a la mezcla de usos diversos en el mismo territorio.

La diversidad de las actividades económicas que se ubican en un territorio concreto. La proximidad entre las actividades económicas, y también la proximidad a otras actividades de investigación, formación, residencia, etcétera, son generadoras de creatividad porque ponen en contacto a sus complementarios. Por otro lado son generadoras de la estabilidad, en este caso económica.

#### **1.4.3. Eficiencia y cohesión social.**

Si bien en el modelo de ciudad compacta en que se contextualiza esta investigación, el autor es reiterativo en el ahorro del suelo y de los recursos en general, es específico en que se hace para optimizar procesos. La reducción de costos permite una mejor implementación de infraestructura vial y de servicios, un aumento del equipamiento y el espacio público, un aumento de suelo para construir, que debe ser aprovechado para acomodar población en todos los estratos sociales. La eficiencia es ese pilar urbanístico, que se convierte en la herramienta de gestión económica del proceso de compactación por parte del estado local, quien debe intervenir en el territorio para lograr la construcción de

infraestructura, equipamientos y espacio público acorde con el proceso de densificación que se ha dejado en manos de los inversionistas privados.

Cabe anotar que la eficiencia es un pilar transversal de la ciudad compacta. Es decir que desde la implementación del pilar de compacidad, la búsqueda de obtener complejidad y el logro final de la estabilidad social, se está logrando la eficiencia. Esto se hace posible cuando; con el incremento de la densidad y la forma como deben estar dispuestos los objetos urbanos, se obtiene ahorro y buen manejo de los recursos físicos, humanos y ecológicos. Así la eficiencia es principio y resultado de la compactación del territorio.

#### **1.4.4. Estabilidad Social y Cohesión Social**

La cohesión social que puede generarse en la ciudad compacta, se puede dar sobre todo por la reunión en un mismo espacio físico de personas con diversidad en el nivel de renta, y aumenta si en el mismo territorio se pueden reunir personas con características diversas étnicas, religiosas, sociales entre otras.

La ciudad compacta es generadora de estabilidad social cuando la reunión entre personas distintas se añade flujos de recursos económicos y humanos, y el grupo social comparte un interés común en el mantenimiento de la estructura y el orden.

Toda esta estrategia de la ciudad compacta, busca que se supere el individualismo que se ha acentuado en las últimas décadas y permite que el grupo social primario en el que se desenvuelve un ser humano- el barrio- recobre un valor afectivo de importancia en la vida social del individuo.

La inseguridad, los grupos al margen de la ley son una expresión de inestabilidad social, este flagelo que se vive en todas partes del mundo, busca ser superado en la ciudad compacta, con la estrategia de reunir habitantes con condiciones económicas, sociales y culturales diferentes y para lograr juntar las necesidades con oportunidades enriqueciendo el tejido social.

A medida que la comunidad del barrio retome su papel de regulador de la convivencia colectiva, la estabilidad social se reconquista. Esto se produce cuando en el mismo territorio conviven personas de diferente condición y actividades diversas, y cuando la calle se llena de personas con objetivos diferentes que contactan y se comunican dominando el espacio público.

## **CAPITULO 2. Avances en la consolidación urbanística de los barrios Laureles, las Acacias y Lorena.**

¿Se está desarrollando el tratamiento de consolidación nivel 1 en los barrios de Laureles, Las Acacias y Lorena, dentro de los parámetros del modelo de ciudad compacta, establecidos en el POT de Medellín?

En este capítulo se explora una respuesta a esta pregunta, en el desarrollo de la investigación.

El proceso de consolidación aplicado en los barrios objeto de este estudio desde la aprobación del POT de Medellín en el año 1999, que fue revisado para el año 2006 mediante el Acuerdo 46, se verificó desde dos aspectos; de un lado se identificó si los pilares urbanísticos del modelo de ciudad compacta, sí fueron referente para el POT de Medellín y si estos aplicaban en el tratamiento de consolidación. Esto, en términos de la ley.

De otro lado, se logró obtener alguna documentación sobre el proceso de transformación de los barrios, en entrevistas no estructuradas de las cuales no se dejó un registro específico. En estas se obtuvieron documentos necesarios para comprender y analizar el fenómeno tales como: El Documento técnico para la revisión del POT, Licencias de algunos edificios construidos en el periodo de estudio, información sobre el proceso de de la estratificación en Medellín. Estas entrevistas se realizaron en las distintas dependencias de Planeación Municipal.

Luego un trabajo de campo que permitió la observación directa del fenómeno del cambio de la tipología urbana, el reconocimiento del equipamiento y el espacio público existente, actividad que dio como resultado un registro fotográfico.

Finalmente la encuesta que fue aplicada a 96 unidades familiares. Todo ello permitió encontrar evidencias físicas del avance en la implementación y ejecución

de obras en función de los pilares estructurantes del modelo (RUEDA, 2002), en los barrios de estudio. (Ver Anexo 4. Formato de Encuesta)

Para responder a esta pregunta de investigación se hizo una relación entre las variables, ciudad compacta - tratamiento urbanístico de consolidación nivel 1 y POT de Medellín, para hallar los puntos de encuentro y los vacíos en la relación de algunos criterios, esto para contextualizar mejor los fundamentos del modelo que viabilizan la implementación del tratamiento.

En términos de Aplica o No-Aplica, quedó verificado en el Tabla 1, la concordancia de estos conceptos y su intersección con los pilares de ciudad compacta.

Más adelante se explica en cada pilar, los avances que se pudieron constatar en las visitas en el territorio, con la información suministrada por los funcionarios de la oficina de planeación municipal y las encuestas realizadas entre la población del sector.

**TABLA 1. Reglamentación de los pilares urbanísticos de ciudad compacta en el POT: Barrios Laureles, Lorena y las Acacias**

<b>Modelo de Ciudad Compacta. PILARES (RUEDA,2002)</b>	<b>Tratamiento Consolidación Nivel1. Barrios Laureles, Las Acacias, Lorena</b>	<b>MOT-POT de Medellín, Acuerdo 046 de 2006 Artículos en los que se encontraron los criterios</b>
<b>1. Compacidad:</b>		
1.1 Aumento de la Densidad	Si Aplica	Art.12- 242, 249
1.2 Movilidad	Si Aplica	Art 6, 12, 13, , 242
1.3 Urbanismo	Si Aplica	Art 2, 12, 242
1.4 Espacio público y Equipamiento	Si Aplica	Art, 2, 8, 12, 13,14,31,242
<b>2. Complejidad:</b>		
2.1 Mezcla de usos del suelo	Si Aplica	Art. 2, 12, 13,242, 249
<b>3. Eficiencia:</b>	S Aplica	Art, 2, 232,242,249
<b>4. Estabilidad Social:</b>		
4.2 Mezcla de estratos	Si Aplica	Art, 242

socioeconómicos		
-----------------	--	--

**Fuente: Elaboración propia, con base en información obtenida del modelo de ciudad compacta, según (RUEDA, 2002) y la revisión del POT de Medellín, 2006.**

Es claro que el modelo de ciudad del POT de Medellín coincide plenamente con los pilares urbanísticos de la ciudad compacta según (RUEDA, 2002) y se ve reflejada en el tratamiento de consolidación nivel 1, dándole a la ciudad instrumentos conceptuales sobre el modelo urbano que desarrolla, e instrumentos de gestión<sup>24</sup> que le permitan hacer efectivo el ordenamiento del territorio.

*“La ciudad de Medellín ha venido implementando un modelo de ordenamiento territorial urbano de crecimiento controlado, privilegiando los procesos de consolidación y renovación del área urbana a través de la premisa de “crecimiento hacia adentro”, así como también ha consolidado la definición de sus bordes de expansión de manera decisiva. Esto a partir del POT de 1999”. (GARCIA, 2010)*

En el caso de los barrios en estudio, en el POT se confirmaron las acciones a emprender en cumplimiento del modelo urbano acogido, y es posible evidenciar las transformaciones urbanas, sociales y económicas vividas en estos últimos años.

En el Tabla 1, se logra precisar la relación conceptual y legal, de la aplicación del modelo de ciudad compacta para Medellín, a través del POT. Lo que sigue a continuación es el informe de los avances empíricos encontrados en el territorio.

---

<sup>24</sup> La década de 1990 represento para Colombia un salto de gran magnitud en lo relacionado con la producción de normas y políticas urbanas que de manera directa promueven la mejora de las ciudades en términos de planificación y ordenamiento territorial. La nueva estructura del modelo urbano, introducida y desarrollada por la Ley de Desarrollo Territorial de 1997, se sustenta sobre un sistema de plan-acción, a través del cual todos los agentes públicos y privados partícipes del desarrollo territorial (propietarios del suelo, empresarios y promotores inmobiliarios, administraciones municipales y distritales) suman esfuerzos y participan con derechos y deberes en la gestión del suelo.(PINTO, Carrillo Cesar Augusto: Las Ciudades del mañana: La gestión del suelo y sus instrumentos de financiación. Pag,39)

## **2.1 Avances en la ejecución del tratamiento de consolidación nivel 1 en los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena.**

Para mantener la coherencia de esta investigación se da informe en los numerales subsiguientes sobre los avances encontrados en los barrios de estudio, bajo la mirada de los pilares estructurantes del modelo de ciudad compacta según Rueda, (2002).

### **2.1.1 Compacidad.**

**Densidad:** El primer aspecto de la compacidad, es el proceso de densificar y redensificar. Como se mencionó antes, el POT en su Artículo 242, explica las razones por las que estos sectores deben someterse a este proceso. (Ver Anexo 4).

Sin embargo cabe anotar que la modificación al Acuerdo 62 de 1999 con relación al tema de aprovechamientos está orientada a complementar los “Criterios para la Definición de los Aprovechamientos Urbanos” definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, con base en las Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial, de establecer unos topes máximos de densidades habitacionales en viviendas por hectárea neta hasta los límites superiores que la sostenibilidad del territorio permite con el fin de dirigir los procesos inmobiliarios a partir del reconocimiento de las dinámicas poblacionales. Las expectativas de crecimiento de la ciudad son altas y estas cifras de crecimiento de población y viviendas son las que en últimas fundamentarán las densidades a futuro en el suelo urbano<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> MUNICIPIO DE MEDELLÍN: ACUERDO 46/2006, Formulación – Memoria Justificativa “Medellín Fortalece las Centralidades, Optimiza el Uso del Suelo y Mejora la Habitabilidad de los Asentamientos Humanos”. Pág. 376.

**Figura 3. Cambio de densidad de vivienda unifamiliar a vivienda multifamiliar**



**Fuente: Elaboración propia, Febrero 2010, Barrio Lorena.**

Consecuente con dichos aprovechamientos, a los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena, identificados con el Polígono Z4-CN1-14, como puede verse en el Figura 2, se les reconoció una capacidad urbanística de mayor carga, que a otros sectores de la ciudad que están asentados en laderas o que carecen de la infraestructura necesaria, por lo cual cuentan con una morfología predial, equipamiento y espacio público, infraestructura vial y de servicios públicos, que le permite densificar, haciendo un mejor aprovechamiento del suelo. (*Acuerdo 046, Art.242, pág. 116 2006*)

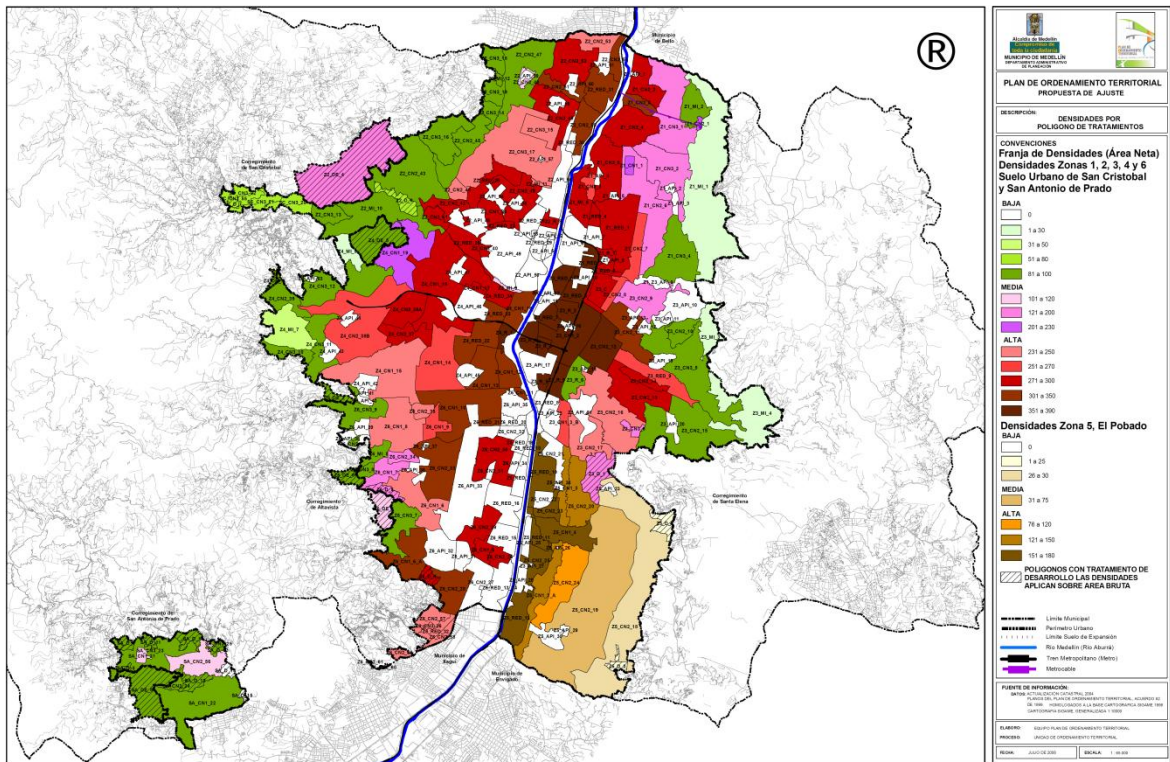
Esta investigación se centra en el estudio del polígono Z4-CN1-14, en el que está la mayor área territorial de los barrios. Sin embargo se deja constancia que el barrio Las Acacias tiene en los límites, afectación de otros 2 polígonos asignados Z4-CN1-15 y Z4-CN1-37. El barrio Las Acacias tiene designado también en los límites, los polígonos Z4-CN1-15 y Z6-CN1-10. El barrio Laureles está

completamente en el polígono Z4-CN1-14. Sin embargo todo el sector está en tratamiento de consolidación nivel1.

La razón que justifica la elección de estos barrios, es que la delimitación se hizo más por las vías estructurantes que diferencian geográficamente un sector con relación a los otros. Así que todo lo que está entre las vías principales: Calle 33, Calle 44, Carrera 80 y Carrera 73, se identificó como la unidad territorial de interés de esta investigación.

Como se mencionó antes, la densidad asignada a estos polígonos es de 270 viviendas por hectárea, quedando clasificados en una franja de densidad alta. (Ver Figura No 4).

**Figura 4. Densidades en la ciudad de Medellín, determinados por el POT.**



**Fuente: Acuerdo 046, Municipio de Medellín. 2006**

Es importante precisar que según el Documento de Revisión del POT, en el que se consignaron las evaluaciones frente a los respectivos temas de ajuste al

mismo, quedaron unas reflexiones frente al tema de densidad que son pertinentes para este informe. A finales de 2005, en los suelos urbano de la ciudad habían 589.352 viviendas, se tenía entonces una densidad bruta de 55,6 viviendas por hectárea en las 10.600 hectáreas del mismo suelo, una densidad neta de 106 Viviendas por Hectárea y 415 habitantes por Hectárea en las 5.580 hectáreas netas en vivienda. El promedio de personas por vivienda fue de 3,9.

Si bien la propuesta de ajuste del POT, prevé una densidad alta para estos sectores, es posible tener una panorámica de la ciudad frente a este tema, donde se puede ver como el sector de estudio, está bordeado por otros barrios con mayor densidad. Esta situación puede estar describiendo la razón por la que dichos barrios están llegando a niveles altos de su aprovechamiento, situación que puede estar generando movilidad de sus habitantes hacia este sector que todavía es menos denso. Lo particular es que esta demanda por un espacio menos denso se convierte en presión demográfica hacia el sector.

Este nuevo aprovechamiento del suelo, es posible evidenciarlo en cifras. (Ver Tabla 5).

El avance en el período revisado del 2000 al 2008, muestra que estos barrios han crecido significativamente y en la siguiente proporción: Laureles ha crecido el 33.4% más, con relación a las viviendas que tenía en 1999 (4.160); El Barrio Las Acacias, creció en un 33.3% pasando de 1.714 viviendas a 2.285 en el 2008 y el barrio Lorena el crecimiento fue del 30,2 cerrando en 3.021 viviendas. En total se tienen en estos 3 barrios 10.858, para 2008, lo cual significa que en la misma área, hay más viviendas, 2.664 unidades en total. Esto es muestra que el proceso de redensificación está en marcha. (Ver Tablas 2, 3, 4)

**Tabla 2. Crecimiento en el número de viviendas- Barrio Laureles**

<b>Año</b>	<b>Viviendas</b>	<b># de viviendas nuevas</b>	<b>%crecimiento</b>
1999	4.160	39	0,93%

2000	4.199	64	1,52%
2001	4.263	52	1,21%
2002	4.315	109	2,52%
2003	4.424	169	3,82%
2004	4.593	209	4,55%
2005	4.802	229	4,76%
2006	5.031	232	4,61%
2007	5.263	289	5,49%
2008	5.552		
TOTAL ACUMULADO		1.392	33,4%

Fuente: Elaboración propia, con información entregada por el Observatorio del suelo inmobiliario, Municipio de Medellín. Marzo 2010.

**Tabla 3. Crecimiento en el número de viviendas-Barrio Las Acacias**

Año	Viviendas	# de viviendas nuevas	% Crecimiento
1999	1.714	44	2,56
2000	1.758	37	2,1
2001	1.795	39	2,17
2002	1.834	69	3,76
2003	1.903	70	3,67
2004	1.973	99	5
2005	2.072	74	3,57
2006	2.146	96	4,47
2007	2.242	43	1,91
2008	2.285		

TOTAL ACUMULADO		571	33.3%
-----------------	--	-----	-------

Fuente: Elaboración propia, con información entregada por el Observatorio del suelo inmobiliario, Municipio de Medellín. 2010.

**Tabla 4. Crecimiento en el número de viviendas- Barrio Lorena**

Año	Viviendas	# de viviendas nuevas	%Crecimiento
1999	2320	71	3%
2000	2.391	71	2,96%
2001	2.462	21	0,85%
2002	2.483	21	0,84%
2003	2.504	59	2,35%
2004	2.563	47	1,83%
2005	2.610	98	3,75%
2006	2.708	100	3,69%
2007	2.808	213	7,58%
2008	3.021		
TOTAL ACUMULADO		701	<b>30,2%</b>

Fuente: Elaboración propia, con información entregada por el Observatorio del suelo inmobiliario, Municipio de Medellín. Marzo 2010.

En función del ordenamiento urbano, el creciente número de viviendas se vuelve un indicador fundamental, para verificar la compacidad del territorio, en término de unidades residenciales.

En el asunto del incremento en el número de viviendas, el barrio Laureles sigue siendo el que más avanza en la zona, con un número de unidades construidas en el período de estudio de 1.392 viviendas, y con un total de viviendas de 5.552. El incremento de estos últimos años es del 33,4%.

EL barrio Las Acacias es el que tiene menor crecimiento, con relación a los otros barrios de estudio, con un 30,2%, siendo igualmente, una cifra de crecimiento alta. Sin embargo se nota una caída ya que al inicio del periodo de estudio el crecimiento estaba por el 2,56% y para el 2007, en una tendencia al descenso la cifra está por el, 1,91%.

El barrio Lorena se constituye en el fenómeno de crecimiento de los tres barrios, no porque allí se hayan construido el mayor número de viviendas durante el periodo, sino por que empezó con un crecimiento del 3% para el año 1999, en el año 2007 el crecimiento se disparó, sobrepasando las cifras de los otros dos barrios, reportando un crecimiento de 7,58% anual, el más alto obtenido en los tres barrios, en ese año.

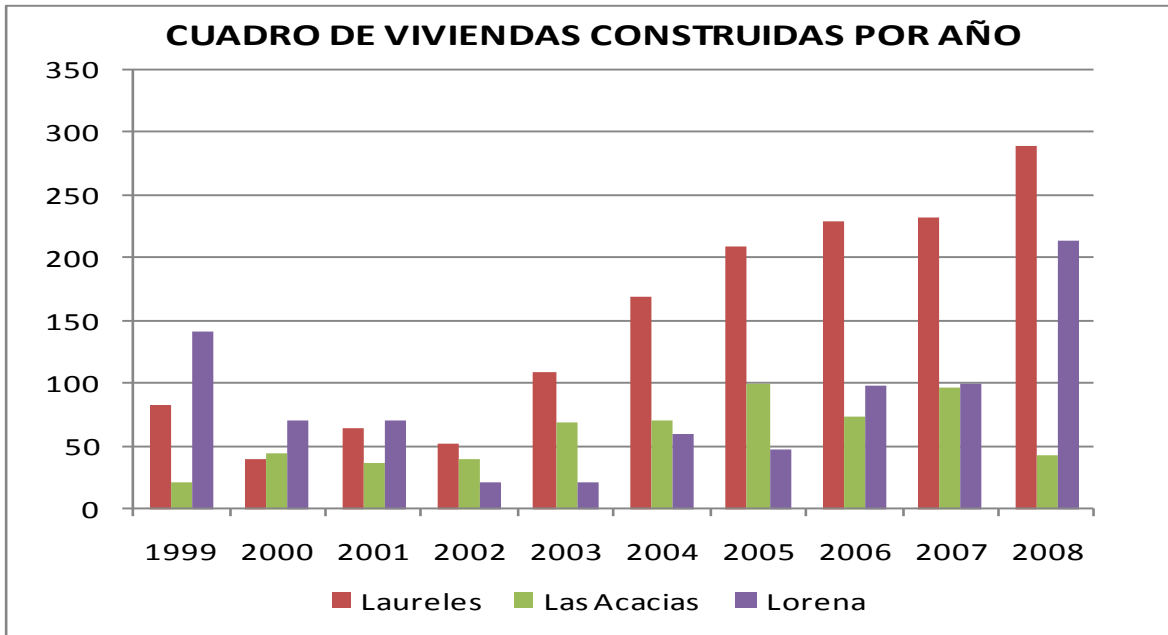
Durante el periodo de estudio, en el barrio Lorena se construyeron 701 unidades de viviendas, llegando a un total de 3.021 viviendas.

Estos datos permiten entender por qué en el figura 4 sobre densidades, los barrios Lorena y las Acacias tienen ya una clasificación en densidad media alta y el barrio Laureles tiene una densidad alta, que seguramente a través de avanzar en el tratamiento urbanístico de consolidación nivel 1, llevará a los barrios en poco tiempo a ingresar todos tres, en la categoría de más alta densidad existente para la ciudad.

Si bien la población creció a un ritmo promedio del 32,3% en los tres barrios durante el periodo de estudio, las unidades de vivienda, lo hicieron en esa misma proporción.

El crecimiento de estas unidades de vivienda, supone, en términos de la compactación del territorio, y conteniendo la capacidad de carga y soporte del mismo, la pregunta fundamental: ¿Creció la infraestructura vial, el equipamiento y el espacio público, de tal forma que podamos pensar que la consolidación del sector se está dando dentro de los pilares de la ciudad compacta?

**Figura 5. Relación en el crecimiento de las viviendas en los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena**



**Fuente:** Elaboración propia, con información del Observatorio del Suelo Inmobiliario, Municipio de Medellín 2010.

En esta figura, se hace visible la situación de crecimiento en cada uno de los barrios. Si bien el barrio Lorena fue líder del proceso de densificación a partir de 1999 para el 2002, en el barrio Laureles se desencadena un proceso constructivo en altura muy invasivo y significativo en la transformación morfológica del sector.

A partir del 2003, el proceso de densificación del barrio no da tregua, dejando pensar al observar este gráfico, que este tradicional barrio de la ciudad, parece estar sufriendo más que una intervención para la consolidación, un verdadero proceso de transformación hacia otro tratamiento de intervención urbanístico.

Los barrios Las Acacias y Lorena, parecieron entonces jugarle tímidamente al tratamiento urbanístico, sin embargo para el caso de Lorena en el 2008, tiene un repunte que casi iguala al de Laureles.

Los primeros hallazgos sobre el avance del proceso de consolidación nivel 1, dibuja una realidad; se redensificó, incluso más de lo esperado, lo que se constató cuando se hizo la revisión técnica para el ajuste del POT.

“En el documento de Evaluación y Seguimiento para la revisión y ajuste del POT, se menciona que con los índices de construcción asignados mediante el Acuerdo 23 de 2000 se estaban desarrollando puntualmente densidades excesivamente altas que no se requerían de acuerdo con el crecimiento de la población en el largo plazo, proyectos como los que se están construyendo en el sector de la calle Perú con densidades de 3.500 habitantes por hectárea o en Laureles de 1.240 habitantes por hectárea, corresponderían a ciudades con una población 15 o 5 veces mayor respectivamente en áreas urbanas equivalentes. La población que se aporta a los sectores con los nuevos proyectos excede la capacidad de su infraestructura generando desequilibrios que conducen al deterioro” Se hizo evidente entonces que la norma de aprovechamientos en índices de construcción, no permite establecer el control sobre las densidades resultantes en los sectores y que las obligaciones urbanísticas se deben reglamentar de acuerdo con la población que habitará los proyectos y los estándares de habitabilidad que defina el Plan de Ordenamiento Territorial como metas a lograr en el largo plazo.”<sup>26</sup>

Vistos el crecimiento porcentual anual durante el periodo de estudio, de viviendas y de población en los tres barrios, se pasó, a obtener un dato que precisará el pilar de la capacidad como fue la densidad permitida y la realmente construida en edificios construidos durante el periodo de este estudio 1999-2008. Lo hallado es que antes de la revisión del POT en el año 2006, tal como se menciona en el párrafo anterior en el texto del documento de revisión y ajuste, no existía el término densidad por lo cual, el parámetro regulador del crecimiento era el índice de construcción, este índice desbordó el proceso de consolidación, ya que a través de él se estaba creciendo a gran altura y con un número significativo de

---

<sup>26</sup> <sup>26</sup> MUNICIPIO DE MEDELLÍN: ACUERDO 46/2006, Formulación – Memoria Justificativa “Medellín Fortalece las Centralidades, Optimiza el Uso del Suelo y Mejora la Habitabilidad de los Asentamientos Humanos”. Pág. 391.

unidades de vivienda por hectárea, sobrecargando la infraestructura y el equipamiento existente. La revisión de los edificios construidos con índice o con densidad quedó registrada en la Tabla 5.

Para la elaboración de la Tabla 5, se aplicó la fórmula de la Curaduría <sup>27</sup>, con la cual se establece la densidad. Teniendo en cuenta que a partir del 2006 se da licencia en el sector para construir 270 viviendas por cada 10.000 m<sup>2</sup>, (o sea 1 hectárea). Se aplicó una regla de 3 simple, conociendo el área del terreno de cada uno de los edificios de la muestra. Es decir si en 10.000 m<sup>2</sup> se pueden construir 270 viviendas, en un número determinado de m<sup>2</sup> que tiene el terreno, cuantas se pueden construir. Así se obtuvieron los datos que aparecen en la tabla 5 y que indican que si se está dando un proceso de densificación exagerado en el sector de este estudio, sobre el cual se ha generado algo de control después de la revisión del POT, cuando se inicia el uso del término densidad.

Se solicitó a la oficina de Planeación del municipio de Medellín la información de algunos edificios que se seleccionaron. Se visitó el sector y se verificó en las alcantarillas la fecha de construcción. Se hizo la revisión de las licencias de algunos edificios construidos en estos últimos 8 años y se calculó la densidad de cada edificio de los seleccionados previamente.

**Tabla 5. Densidades por predio en muestra de edificios construidos entre el periodo 2000-2008**

Barrio	Dirección	Licencia	Área del lote	Densidad permitida actualmente	Densidad construida	#pisos
ACACIAS	CRA 78 A # 34 A 03-BUCANERO III	C4-9443-05	772,40 mts <sup>2</sup>	20,84und	30 unidades	12 pisos
ACACIAS	CRA 78 A # 33 A 76-	C2-401-	622,62mts <sup>2</sup>	16,79und	18unidades	10

<sup>27</sup>La curaduría es el ente encargado de la aprobación de las licencias de construcción, basados en la normatividad del POT. Con esta licencia se definen densidades, usos del suelo, áreas de construcción, se definen las obligaciones urbanísticas, entre otras

	BAYONA	03				pisos
ACACIAS	CRA 78 A # 33 A 16-Torre Salamanca	C4-727-06	728 mts2	19,65 unidades	20 unidades	11 pisos
ACACIAS	CRA 78 A # 33 A 37/ MIRAMONTE	C2-836-03	360 mts2	10,26 unidades	12 unidades	8 pisos
ACACIAS	CRA 80 # 36-34 Torre Emporium II	C2-1070-06	253 mts2	6,8unidades	10unidades	8 pisos
LORENA	CALLE 38 B # 79-12	C4-1133-06	520 mts2	14,04unidade	19 unidades	10 pisos
LAURELES	CIRC 76# 37-60	C4-1848-06	1500 mts2	40,5 unidades	23 unidades	15 pisos
LAURELES	CRA 77# 33 A 24- VICENZO	C4-1367-06	575 mts2	15,5 unidades	11 unidades	12 pisos
LAURELES	CRA 77#34 A 53	C4-705-06	364,55 mts2	9,8 unidades	14 unidades	7 pisos
LAURELES	CRA 77# 34 A 46- Portonovo- Santa Teresita	C2-540-05	1270 mts2	34,29unidades	42unidades	22 pisos
LAURELES	CRA 77 # 35-36 SINALOA	C4-2227-06	306,54mts2	8,26 unidades	11 unidades	12 pisos
LAURELES	CIRC. 73B # 76-19 SIERRA FUERTE	C4-9964-05	931 mts2	25,1	32 unidades	13 pisos
LAURELES	TRANS.39# 74-31- YAKARTA	C4-8322-04	974,65 mts2	26,29	23 unidades	15 pisos
LAURELES	AV 37 #75-35 TARRAGONA	C2-926-04	696,27 mts 2	18,79	36 unidades	14 pisos
LAURELES	CRA 73 # C1-22 LAURELES	C2-823-99	200.52mts2	5,4 unidades	7 unidades	6 pisos
LORENA	CALLE 42 # 73-37 TORRE DEL PALMAR	C4-1771-06	605mts2	16,33 unidades	29 unidades	11 pisos
LORENA	CALLE 42 # 74-39 LAUREAL 1	C1-1227-05	415,27 mts2	11,20 unidades	16 unidades	10 pisos
LAURELES	TRANS.39 #74-19	C4-1408-06			20 unidades	11 pisos
LAURELES	CIRC.74# 39-22 TORRE CABALLERO	C4-1520-06	316,82mts2	10,31 unidades	16 unidades	8 pisos
LAURELES	CIRC. 74 # 76 E 82 SAN FERNANDO	C2-579-05	398,37mts2	10,74 unidades	16 unidades	9 pisos
LAURELES	CIRC 74 # 76 E 66/ TORRE ALTA	C2-1112-01	835,21 mts2	22,5 unidades	21 unidades	12 pisos
LAURELES	CIRC 73 B # 38-35. ALAMO DEL PARQUE	C2-160-05	788 mts2	21,2 unidades	21 unidades	16 pisos
LAURELES	CIRC 73 B# 38-47- REFUGIO DE STA TERESITA	C2-986-01	404,35 mts2	10,9 unidades	11 unidades	12 pisos

LAURELES	CIRC 73 # 38-32 NAUTILUS	C4-1992-06	750 mts2	20,25 unidades	33 unidades	16 pisos
LAURELES	CIRC 73 # 34-107/ENTRELAGOS	C4-7535-04	384 mts2	10,36 unidades	16 unidades	10 pisos
LAURELES	CIRC 73 # 34-139 SANTA JUANA	C4-1743-06	768 mts2	20,73 unidades	27 unidades	11 pisos
LAURELES	TRANS.39 # 73 B-54/ Jardines de Nutibara	C2-1333-03	302 mts2	10,58 unidades	18 unidades	8 PISOS
LAURELES	EDIF. LAURELES	C2-0896-07	438 mts2	11,8 unidades	15 unidades	15 Pisos
LAURELES	LAURELES DEL PARQUE	C2-586-01	464 mts2	12,5 unidades	14 unidades	8 pisos
ACACIAS	CRA 78ª x CALLE 34ª	C3-1040-0	550 mts2	14,8 unidades	19 unidades	11 pisos

**Fuente: Elaboración propia, con base en información de Secretaría de Planeación. 2010**

Cabe anotar, que en los barrios se evidencia un crecimiento de vivienda en altura que está generando una presión demográfica importante y que la mayoría de los edificios que allí se ven tienen alturas de más de 10 pisos. (Ver Tabla 5)

Esto expresa que el proceso de compactación en términos de las viviendas y el aumento de la población es una realidad, lo cual demostraría que en este espacio físico hay una tendencia de crecimiento que estaría reuniendo un número de población significativa.

Los resultados hallados dan respuesta a la hipótesis planteada en la formulación de esta investigación, sobre el tema de la altura de los edificios, en la que se planteó que las construcciones son de 10 pisos o más, situación que puede atraer grandes volúmenes de población al barrio y afectar la cohesión social, si no se construye en concordancia con el proceso de densificación, el espacio público, la infraestructura y los equipamientos que permitan el encuentro de pobladores extraños en un nuevo territorio.

De otro lado, resulta que esta densificación en altura media y alta, aumenta la dependencia de la energía, por efecto de uso de los ascensores entre otras cosas.

**Figura 6. Las edificaciones en altura que evidencian niveles de más de 10 pisos**



**Fuente: elaboración propia, Febrero 2010**

El aprovechamiento del suelo excesivo, atrae un volumen poblacional, que no es posible atender, en las principales funciones que deben ser cumplidas en el barrio, como la educación básica primaria, la educación básica secundaria, el trabajo, la salud y la recreación, creando volúmenes de población que requieren moverse hacia otros sectores de la ciudad, para que se le presten dichos servicios. Esto tiene como efecto el que la población emprenda trayectos más largos, haciendo que en la ciudad aumenten los vehículos circulantes.

El modelo de ciudad compacta, propone que las edificaciones residenciales no sean de más de cinco pisos<sup>28</sup>, (Rueda, 1996), esto porque, en términos

---

<sup>28</sup> The Compact cities: The urban sustainable model. Roger Burgess . Opinan que es muy difícil definir el número de pisos que deben construirse en la ciudad compacta, ya que es un asunto que pasa por lo cultural, y en cada ciudad hay aceptación por un número de pisos diferente. Lo importante para estos autores es que el terreno donde se construye la vivienda, si tenga capacidad de soporte, es decir: Infraestructura vial y de servicios públicos, equipamiento y espacio público.

ecológicos, se busca que no haya una dependencia con la energía para el funcionamiento de la vivienda, a menos que esta energía sea producida allí mismo. Así que haciendo edificios pequeños no se requiere de ascensor y se merma dicha dependencia; y en términos de eficiencia busca hacer un aprovechamiento del suelo, que no genere un detrimento en la calidad de vida de los pobladores.

En esta revisión, se pudo notar que los edificios construidos entre el año 1999 - 2008, no cumplen este criterio ecológico, ya que el parámetro urbano del índice de construcción y la densidad no están diseñadas para servir de control en este aspecto, lo cual disparó la altura propuesta por el modelo de ciudad.

Algunos funcionarios de la oficina de Planeación Municipal, aducen que esto ha sucedido por que el POT de 1999, no contenía el termino densidad, así que el limite estaba sujeto al índice de Construcción (IC), que según la cantidad de metros del lote permitía un número de viviendas X, a los cuales no se les ejercía ningún tipo de control. En el año 2006, cuando se hizo el ajuste del POT a través del Acuerdo 046, se evaluó esta situación que estaba generando proceso descontrolados de urbanización y se dio pie a la implementación de unos criterios de densidad, según el polígono a intervenir. De ahí que en el Tabla se vean disparadas las densidades ya que se aplicó la formula de densidades a construcciones que estuvieron reguladas bajo el índice de construcción del POT del 1999.

Esa es la razón por la cual los resultados en este aspecto de la densificación, entre el período 1999 al 2008, indicarían niveles excesivos de unidades de vivienda, número excesivo de pisos, alta presión demográfica sobre el territorio.

Significaría esto, que si se hiciera una revisión posterior al 2010, ya debería notarse que la situación de exceso de densidad, acatando la norma, estaría controlada.

No queda duda, que bajo este tratamiento de consolidación nivel 1, Los barrios se están redensificando y se hace claro que es una compactación sin criterio

ecológico ya que no se está controlando el número de pisos, ni se generando una prestación de servicios internos que permitan hablar de reducción en la utilización del vehículo para desarrollarlos. Lo cual ocasiona un alto gasto energético.

Otro dato, que es importante, para establecer la compactación de la ciudad, es el aumento de la población, dado que la ciudad compacta, hace coincidir todos los elementos urbanos componentes de la ciudad en un territorio, con el objetivo de crear flujos significativos de población, demandantes de servicios, infraestructura vial y equipamientos para cumplir las funciones de la ciudad ya que al incrementar el número de personas se abaratan los costos de producirlos y de usarlos.

Para efectos de planeación estos datos de población pueden ser muy relevantes, para entender la importancia de configurar la centralidad barrial de este sector, sin darle más espera. Con estos datos de población, ajustándolos más para obtener una realidad de quienes viven allí, se podría calcular equipamientos y zonas verdes, e identificar el nivel de carga del territorio bajo estas nuevas densidades. (Ver Tablas 6, 7,8)

**Tabla 6. Crecimiento de la Población Barrio Laureles 2000-2008**

Año	población	Número de personas nuevas	% Crecimiento
1999	15.683		
2000	15.830	147	1%
2001	16.071	241	1,01%
2002	16.267	196	1,012%
2003	16.678	411	1,02%
2004	17.315	637	1,03%
2005	18.103	788	1,04%
2006	18.966	863	1,04%

2007	19.966	875	1,04%
2008	20.931	1.090	1,05%
TOTAL DE POBLACION		5.248	33,4%

**Fuente de información: Elaboración propia. Población Total = No de viviendas x factor de multiplicación 3,7 habitantes x vivienda.**

Así mismo, este proceso de redensificación da cuenta del aumento de población que ha tenido el sector, donde se asientan estos tres barrios de estudio.

El crecimiento poblacional, del periodo de estudio o sea 2000-2008, se encuentra en el 33,4%, esto significa la llegada de aproximadamente 9.856 nuevos pobladores, distribuidos en 2.664 nuevas unidades de vivienda.

De la composición poblacional de estos nuevos habitantes poco se sabe, ya que hasta 1992, Medellín hizo censos de población<sup>29</sup> que precisaban los detalles de los barrios, pero a partir de esta fecha los censos se hacen por zonas y estas son la sumatoria de un número significativo de barrios, lo cual no permite, precisar por ejemplo, cuántos niños menores de edad, que requieran servicios educativos de nivel barrial han llegado al sector. Esta dificultad se repetiría para la planeación de cualquier servicio y equipamiento que se requiera en el ámbito barrial.

**Tabla 7. Crecimiento de la población, Barrio Las Acacias 2000-2008**

Año	Población	Número de Personas Nuevas	%Crecimiento
1999	6.461		
2000	6.627	166	1,02%
2001	6.767	140	1,02%
2002	6.914	147	1,02%

<sup>29</sup> Esta información se obtuvo en una entrevista con el jefe de la unidad de estratificación de Planeación Municipal de Medellín.

2003	7.174	260	1,03%
2004	7.438	264	1,03%
2005	7.811	373	1,05%
2006	8.090	279	1,03%
2007	8.452	362	1,04%
2008	8.614	162	1,01%
TOTAL INCREMENTO DE POBLACION		2.153	33,3%

**Fuente de información: Elaboración propia. Población Total = No de viviendas x factor de multiplicación 3,7 habitantes x vivienda. Abril 2010**

**Tabla 8. Crecimiento de la población, Barrio Lorena**

<b>Año</b>	<b>Población</b>	<b>Número de personas nuevas</b>	<b>%Crecimiento</b>
1999	8.746	268	3,06
2000	9.014	267	2,96%
2001	9.281	79	0,85%
2002	9.360	80	0,85%
2003	9.440	222	2,35
2004	9.662	177	1,83%
2005	9.839	370	3,76%
2006	10.209	377	3,69%
2007	10.586	803	7,58%
2008	11.389		
TOTAL INCREMENTO DE POBLACION		2.643	30,2%

**Fuente de información: Elaboración propia. Población Total = No de viviendas x factor de multiplicación 3,7 habitantes x vivienda. Abril 2010**

Es contundente el crecimiento de la población en estos barrios, en el período 2000-2008, notándose que Laureles sigue siendo el barrio de mayor número de pobladores, con un 33.4%. Sin embargo es de anotar el repunte del último año del barrio Lorena con un crecimiento del 7,58% en el año 2007, el mayor registrado en todo el periodo revisado en los tres barrios, puede mostrar una tendencia. Por su parte en el barrio las Acacias el crecimiento fue del 33,3%, demostrando esas cifras un crecimiento equilibrado en los tres barrios.

Es importante para este estudio identificar como en el mismo territorio, hablando de hectáreas de tierra, con el paso del tiempo y especialmente después de la implementación del POT de Medellín en 1999, hay un incremento de población y de viviendas que dan cuenta de un aumento significativo de la densidad.

Los tres barrios cuentan con una población total de 40.934 habitantes, en su orden repartidos así: Laureles 20.931 habitantes; Las Acacias, 8.614 habitantes; Lorena, 11.389 habitantes. (Ver Tablas 6, 7,8)

Se hace entonces necesario, a la luz de estos nuevos datos de población, acotar las otras variables que requieren la compactación del modelo; el espacio público, y la movilidad, para después hurgar en los beneficios sociales que de la aplicación del modelo deben generarse.

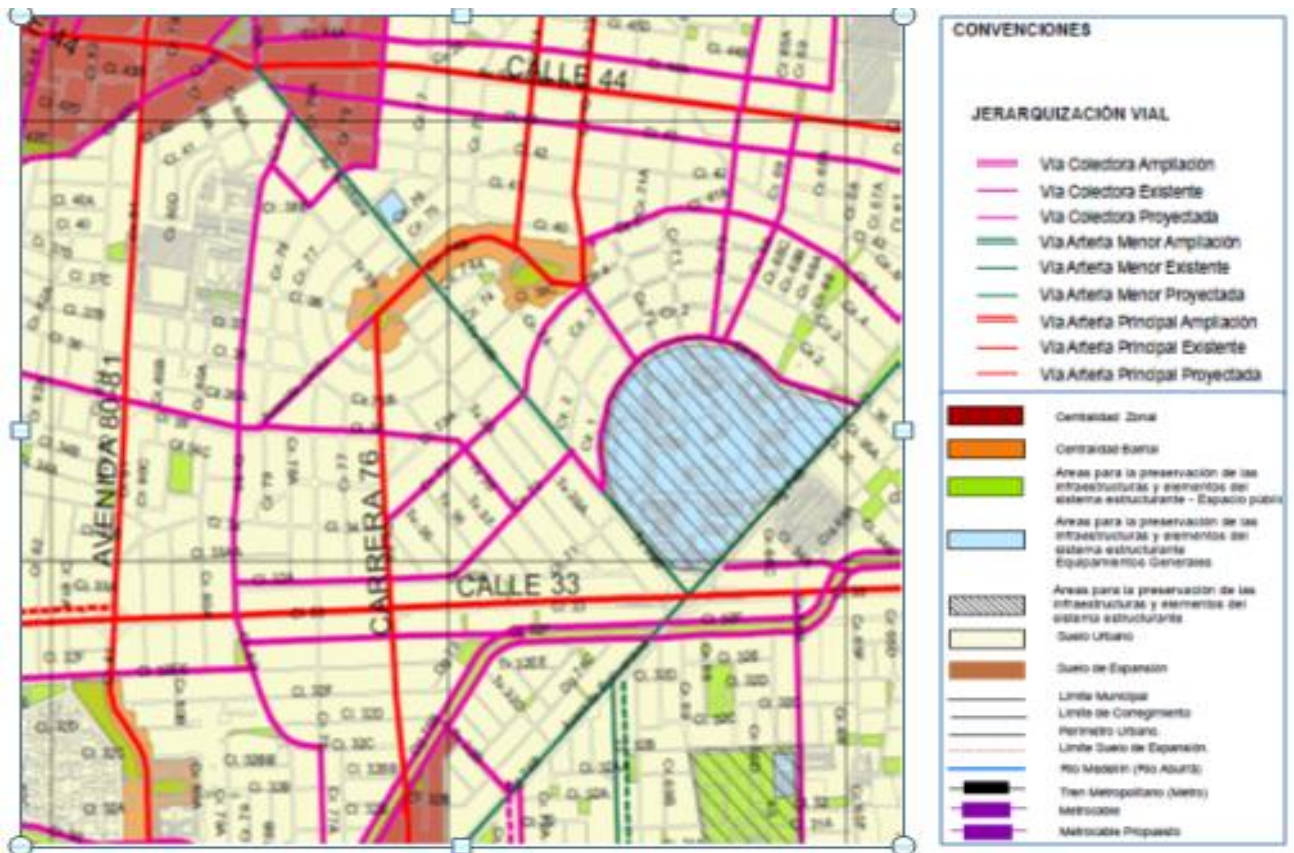
Por tanto la actual densificación del sector, si aporta en el cumplimiento del pilar urbanístico de la compactación, mostrando un avance importante, en términos del incremento de viviendas y de población en el sector, ya que en las mismas hectáreas de territorio un crecimiento de población y de vivienda de más del 30%, en los 3 barrios, muestra una mayor presión demográfica y urbanística sobre el mismo territorio.

En la encuesta, ante la pregunta 10, referente a las cosas que a los encuestados no les gusta de su barrio, una de las respuestas clasificadas fue el que está llegando demasiada gente nueva y que algunos ven que hay muchas construcciones nuevas. Es una percepción de los habitantes frente al crecimiento poblacional en el sector.

## Movilidad

En el tratamiento de consolidación nivel 1, el tema de la movilidad parece estar resuelto. Se promueve la densificación justamente porque se considera que el sector cuenta con una infraestructura vial más adecuada que las otras áreas del suelo urbano de la ciudad, inclusive que los otros polígonos de consolidación nivel 2 y 3. Sin embargo, previendo el que se tenga un gran número de población nueva, se deja abierta la posibilidad de generar nuevas dotaciones en infraestructura vial y movilidad, considerando el déficit actual, si existiese. (Ver Figura 7)

**Figura 7. Vías principales del polígono Z4-CN1-14**



**Fuente: Municipio de Medellín. Acuerdo 46 de 2006.**

En el Artículo 12, el POT promueve que la movilidad en la ciudad se hará a través de un sistema de transporte masivo compuesto por el Metro y unos corredores

complementarios que racionalizan la movilidad y actúan como estructurantes principales de la ciudad. (Acuerdo 046 de 2006)

En el Artículo 13 del POT, se plantea que la ciudad bajo este modelo, privilegia al peatón sobre el vehículo, en un espacio público amable y de calidad y dicta unos objetivos y unas políticas de movilidad, que incluyen mejorar la infraestructura para la movilidad peatonal articulándola al sistema de transporte masivo.(Acuerdo 046 de 2006)

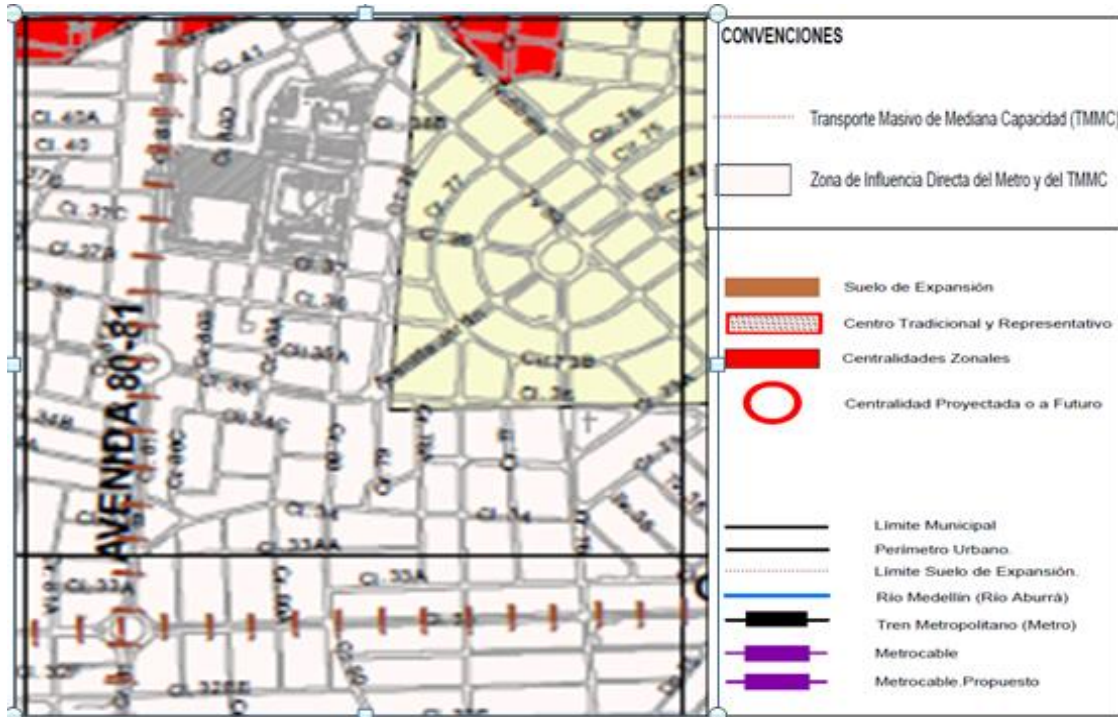
Otro aspecto a resaltar es la intencionalidad de desestimular el uso del automóvil particular, ofreciendo un transporte de calidad.

Dentro de los elementos que conforman el sistema vial y de movilidad, las vías en particular deben ser manejadas e intervenidas reconociéndolas como parte del sistema de espacio público. Los ejes estructurantes urbanos poseen además de su importancia como conectores de las centralidades, calidades espaciales y paisajísticas que deben ser recuperadas, potenciadas o ser objeto de mantenimiento como corredor, eje o paseo urbano, cuando sus condiciones lo permitan, sin perjuicio de su funcionamiento vehicular cuando es el caso (Acuerdo 046 de 2006), (Ver Figura 8)

Los tres barrios internamente presentan fluidez en la movilidad vehicular y peatonal, en razón de la buena infraestructura vial que estos tienen. La morfología urbana plana de los barrios, también es un factor que contribuye a la fácil movilidad. Sin embargo se hace perceptible un aumento en la congestión en las vías de acceso a estos como son: la calle 33, La calle 44, La carrera 80 e incluso la circular 73 y esto tiene una relación directa con la densificación de todos los sectores aledaños a estas vías.

Cabe anotar que en la zona se tendrá una estación del metro plus que permitirá la conexión con el Metro de Medellín, en la calle 33, es decir será de fácil acceso caminando.

**Figura 8. Sistema vial estructurante del sector: Calle 33, Calle 44(San Juan), avenida 80-81, Carrera 73.**



**Fuente: Municipio de Medellín. Acuerdo 62 de 1999.**

Sin embargo, para el caso del barrio Laureles en el cual el trazado vial fue declarado patrimonio arquitectónico y cultural, significa que dentro del barrio no se harán nuevos desarrollos viales, esto, tiene consecuencias en la movilidad en la medida que se densifique demasiado el sector.

En conclusión no se evidencia crecimiento de vías, ni para autos, ni para bicicletas, ni para ir a pie.

Algunos hallazgos que pueden presentarse en este informe de tesis, sucedidos durante este período de estudio son los siguientes:

La municipalidad construyó el corredor turístico de la 70, que aunque no es una inversión directa para los barrios de estudio, si incide en ellos, por la cercanía que tiene con el sector se considera puede servir para el uso recreativo, laboral y

comercial e incluso mejora la movilidad peatonal de los pobladores del sector, especialmente en conexión con el Metro de Medellín.

También la municipalidad realizó un mejoramiento de la calle 33. Se ampliaron las aceras permitiendo que se pueda caminar sin dificultad y con buena distancia entre los automóviles y las personas. Además se mejoró la señalización de la vía.

Las vías internas en el sector no han cambiado en cuanto al trazado o a incrementar en kilómetros, la oficina de Planeación Municipal solo reporta algunos mantenimientos.

Así mismo desde la unidad de Planeación Municipal, no se notifica que se hayan realizado ajustes en la infraestructura vial por efectos del proceso de densificación.

La inversión pública estatal en el barrio ha sido mínima, de hecho en la pregunta 10 de la encuesta un 1,04% de las personas encuestadas han notado que en los barrios no hay inversión y eso les disgusta de vivir allí.

Frente al tema del transporte público el 2,08% de las personas encuestadas dijo que una de las cosas que no le gustan de los barrios es el regular servicio en transporte público con que cuenta.

Otro dato obtenido a través de la encuesta realizada y en la misma pregunta 10, muestra que uno de los aspectos negativos que presenta el sector, es la inseguridad; el 43,2% de los encuestados, expresaron sentirse inseguros viviendo allí. El 10,3% identificó como característica negativa que es un lugar solo y oscuro y el 1,04% dijo que falta presencia de la autoridad. Incluso el 2% de los encuestados expresaron que en el sector está durmiendo mucha gente de la calle, situación que los atemoriza.

Esta percepción de los habitantes del sector es real y puede evidenciarse con la sola observación caminando por sus calles.

La Figura 9, muestra un escenario que se repite en los tres barrios.

### **Figura 9. Escenario urbano inseguro para la movilidad**



**Fuente: Elaboración propia, barrio Laureles. Febrero 2010**

Otros datos sobre lo que afecta la movilidad, y que hace parte de esta misma pregunta de la encuesta, sobre lo que no les gusta del barrio, deja ver problemas a resolver: El 1,04% dijo que los conductores de los automóviles no respetan al peatón, que el sector no está señalizado adecuadamente, que algunos parquean en los andenes lo cual interrumpe la movilidad peatonal, que faltan zonas de parqueo y que empieza a notarse un exceso de carros.

Todo esto conduce a pensar que aunque el terreno sea plano y las vías estén en un buen estado, no se tiene el ambiente idóneo que estimule e incremente los viajes a pie.

Si las personas se sienten inseguras, harán a pie, solo lo que sea estrictamente necesario y difícilmente se convertirá en un hábito social, como se espera desde la implementación del modelo de la ciudad compacta.

**Figura 10. Imágenes de movilidad en el sector**



**Fuente: Elaboración propia. Barrio Las Acacias. Febrero 2002**

Estos datos son importantes en este tema de la movilidad, porque aunque es un terreno sin pendientes, que cuenta con vías peatonales, aspectos como: la seguridad, la señalización, la mala ocupación del espacio público, el exceso de carros y el respeto por el peatón, requieren de inversión y esto es lo que algunos empiezan a notar que no está sucediendo y que afecta sin ninguna duda el proceso de movilidad en el sector en que se enfoca este estudio.

De todos modos, se hace visible que en el POT de 1999, los funcionarios planearon una infraestructura vial y peatonal, conectada a las centralidades, barriales, zonales y de ciudad, a través del sistema de transporte público integrado, porque era esta estrategia conjunta la que permitiría la movilidad en una ciudad compacta, sin embargo parece que la movilidad sigue ejecutándose en función del vehículo como para una ciudad dispersa.

## Espacio público

El POT en el artículo 242 sobre el tratamiento de consolidación nivel 1, sugiere al igual que con el equipamiento, que:

*“Se propiciará la generación de dotaciones de espacio público, considerando el déficit actual y las nuevas demandas que se presentarán con el aumento de la población, de acuerdo con los estándares establecidos en este plan. La generación de las nuevas dotaciones que se requieran por el proceso de redensificación tales como espacios públicos, se logrará principalmente mediante cumplimiento de obligaciones urbanísticas y constructivas, aportes de suelo y de recursos para la financiación de las obras a través de mecanismos especiales de gestión asociada, no necesariamente sujetos a plan parcial, como son los ámbitos de reparto e instrumentos como la contribución de valorización o la participación en plusvalía”.(Acuerdo 046 de 2006)*

Los avances del municipio, en términos del espacio público, en los barrios de este estudio durante estos últimos 9 años de implementación del POT son:

- Equipamiento: Frente a las centralidades propuestas de ámbito zonal, que estaría funcionando en los barrios de la América y Belén no hay ningún avance.
- Equipamiento: La centralidad de ámbito barrial, que correspondería a Laureles, para todo el sector de este estudio, no hay ningún avance.
- Parques: Los parques 1 y 2 con que cuenta Laureles, se mantienen, pero perdiendo la condición de espacio de encuentro y especialmente el segundo parque, ha tomado por densidad vehicular una condición de glorieta, más que de parque.

## Figura 11. Espacio público efectivo ocupado por automóviles



Fuente: Elaboración propia; Segundo parque de Laureles, uno de los parques más importantes con que cuenta el sector. La circulación de vehículos es tan permanente, que a las personas les cuesta atravesar la vía para visitar el parque. Febrero 2010.

En el barrio Las Acacias se tiene un parque, pero considerando que tiene una población que asciende aproximadamente a los 8.614 habitantes, los funcionarios de Planeación Municipal están conscientes que el déficit de espacio público, es significativo.

En el barrio Lorena, no se cuenta con parques y se cuenta con una población aproximada de 11.389, que además muestra una tendencia de crecimiento alta.

Así se logra evidenciar que en este aspecto crucial de la ciudad compacta, no hay avance. Se debe hablar más bien de retroceso, por que a mayor número de población, menor número de metros de espacio público, teniendo en cuenta que se parte de un déficit, ya que la pretensión que tiene la municipalidad frente a este tema es que se debe llegar a 10 m<sup>2</sup> de espacio público efectivo por habitante, se puede concluir que hay un retroceso.

Frente al tema de espacio Público, el sector cuenta con 39.172 m<sup>2</sup> de espacio público neto. El espacio público efectivo, es de 11.551 m<sup>2</sup>, esto es espacio público

natural, libre, donde las personas pueden caminar libremente sin agentes privados, regulando la circulación.<sup>30</sup>

Dado que la población actual que asciende a 40.934 habitantes, significa, que el sector cuenta con 0,28 m<sup>2</sup> de espacio público verde por persona. (Ver Tabla 9).

En el espacio público artificial, cuenta con 10.401 m<sup>2</sup>, así que con la misma población representa un 0,2m<sup>2</sup> por habitante. (Ver Tabla No 10).

Si ponemos estos datos en retrospectiva e incluso los comparamos, podemos obtener la siguiente escala de proporción espacio público por habitantes en el tiempo.

**Tabla 9. Relación del Espacio público efectivo por habitante en los barrios de estudio en el periodo 1999-2008**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>#habitantes</b>	30890	31471	32119	32541	33292	34415	35753	37265	39004	40934
<b>Espacio publico</b>	11.551	11.551	11.551	11.551	11551	11551	11551	11551	11551	11551
<b>Porcentaje</b>	0,37	0,36	0,35	0,35	0,34	0,33	0,32	0,31	0,29	0,28

Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por la unidad de Espacio público de Planeación Municipal. Mayo 2010.

Esta tabla muestra lo que pasó en este período, en la medida en que la densificación del territorio se disparó, sin inversión en el tema el indicador del espacio público efectivo decreció. (Ver Tabla 9,)

**Tabla 10. Relación del Espacio público artificial por habitante en los barrios de estudio, en el periodo 1999-2008**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>#habitantes</b>	30890	31471	32119	32541	33292	34415	35753	37265	39004	40934
<b>s</b>	0	1	9	1	2	5	3	5		4

<sup>30</sup> Datos obtenidos en reunión con funcionarios de Espacio Público de la oficina de Planeación Municipal.

<b>Espacio público</b>	1040	1040	1040	1040	1040	1040	1040	1040	11040	1040
<b>Porcentaje</b>	0,33	0,33	0,32	0,32	0,31	0,30	0,29	0,31	0,26	0,25

Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por la unidad de Espacio público de Planeación Municipal. Mayo 2010.

**Tabla 11. Relación del Espacio público total por habitante en los barrios de estudio, en el periodo 1999-2008**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>#habitantes</b>	30890	31471	32119	32541	33292	34415	35753	37265	39004	40934
<b>Espacio público</b>	39.172	39172	39172	39172	39172	39172	39172	39172	39172	39172
<b>Porcentaje</b>	1,26	1,24	1,21	1,20	1,17	1,13	1,09	1,05	1	0,9

Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por la unidad de Espacio público de Planeación Municipal. Mayo 2010.

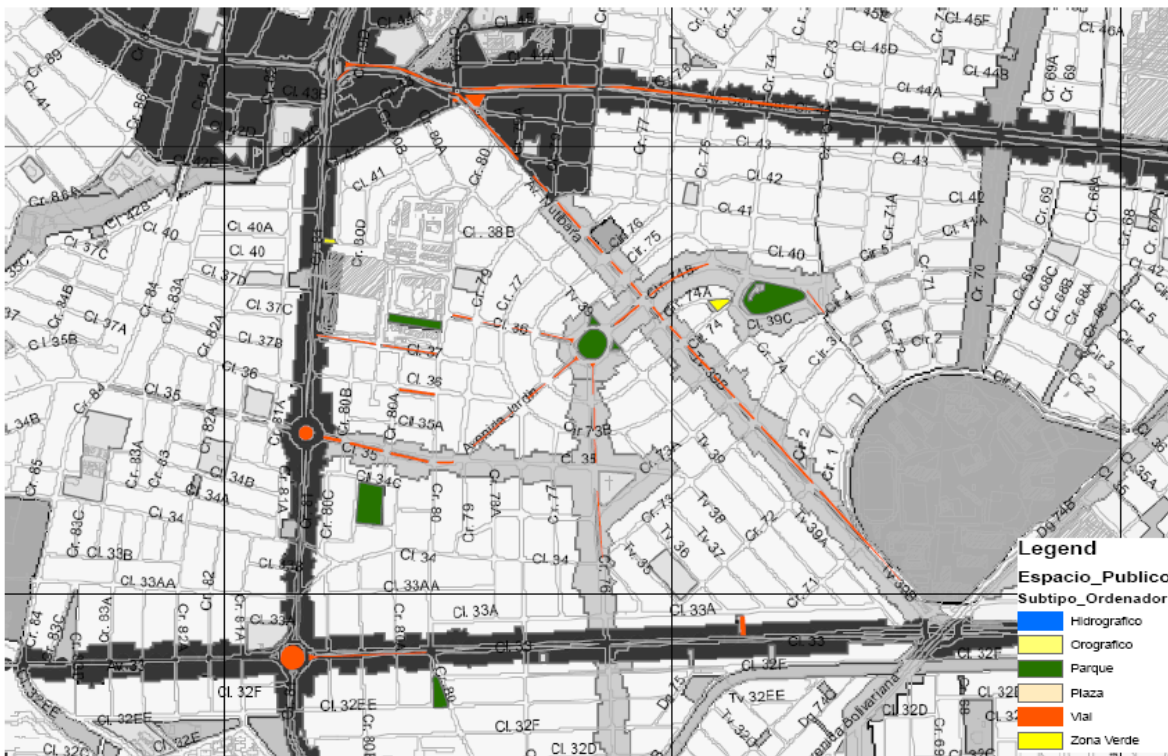
Lo particular de estas cifras, es pensar que la municipalidad haya asignado al sector el tratamiento de consolidación nivel1, en 1999, por considerársele una zona con el suficiente espacio público, si para este período se contaba con solo 1,26 m<sup>2</sup> de espacio público por habitante, se tendría que haber identificado al sector como deficitario en este aspecto. Este solo dato llevaría a la necesidad urgente de implementar medidas que permitieran se implementara el proceso de consolidación con el cuidado de construir espacio público suficiente para que el sector no cayera en un desequilibrio urbano y social como el que hoy tiene. (Ver. Tabla No 11)

Se puede, a través de estos datos, establecer una relación entre la población y el espacio público en el tiempo, si esta relación se llevara a futuro con la misma

perspectiva tendríamos un escenario catastrófico en términos del desarrollo social, humano y ecológico.

Finalmente se hace necesario destacar que este espacio público, pudo construirse en equilibrio con el proceso de densificación si se hubiese construido la centralidad, con las especificaciones que el modelo de ciudad y el POT proponían.

**Figura 12. El espacio público en los barrios Laureles, las Acacias y Lorena**



**Fuente: Unidad de Espacio Público de Planeación Municipal, 2007.**

En esta Figura se puede observar, que el espacio público más representativo está en los parques, no se cuenta con plazas, ni se identifican zonas verdes, en realidad el sector se ve bastante carente de espacio público efectivo.

Como se mencionó antes, cada año muestra una reducción y lo preocupante de este tema es que en la municipalidad no hay proyectos a la vista.

De otro lado en el POT, en el artículo 14, se dice: Las acciones tendientes a la preservación, mejoramiento, consolidación e integración de este sistema de espacio público, son la base esencial para la aplicación del modelo de ocupación territorial establecido por el presente Plan y para el logro de sus objetivos y políticas.

Significa esto, que se comprende claramente que sobre el espacio público, recaen muchas de las responsabilidades de que el modelo de ocupación aplicado tenga éxito, por lo cual estas cifras expresan quizá que el elemento estructurante del modelo no ha tenido una ejecución efectiva, situación que pone en riesgo aspectos y beneficios de orden social, como lo es la integración de los habitantes. Elemento necesario para dejar emerger el proceso de cohesión social en el sector.

El artículo 46 del POT, propone que el ordenamiento del territorio municipal, tanto urbano como rural, se estructure a partir de una red de centros jerarquizados, conectados a través de los principales ejes de transporte urbano y de interconexión urbana – rural.

Las centralidades deben generarse alrededor de un espacio público de convocatoria, en función de la suma de una serie de equipamientos colectivos en sus diferentes tipologías: salud, educación, recreación, cultura, bienestar social y seguridad además del patrimonio y la mezcla de usos del suelo. (Ver Figura 6)

Es decir, el modelo de ciudad compacta, no es la sumatoria de unidades de vivienda, no es un proceso de densificación y redensificación a priori, es un proceso de transformación urbana que en su base contiene la infraestructura vial, el espacio público y el equipamiento como elemento vehiculizador de la compactación, para el cumplimiento de los objetivos urbanos, ecológicos, económicos y sociales que pretende.

Por lo cual estos resultados estarían expresando, que si en 9 años, no se han construido las centralidades planeadas en ninguno de los ámbitos barrial, zonal o de ciudad, e incluso se está bajando el indicador de espacio público efectivo, muy



## El equipamiento publico

La clasificación que tiene el POT de Medellín, sobre el equipamiento trata de:

- Equipamiento Comunitario Básico: se encuentra la Coral Tomas Luis de Victoria y el centro Zonal Integral No 4 de Bienestar Familiar, las Iglesias Santa Teresita y Nuestra Señora de la Consolata.
- Equipamiento de Seguridad y Convivencia: La Estación de Policía.
- Equipamiento de infraestructura: Planta de teléfonos de EPM (ámbito de ciudad)
- Equipamiento de infraestructura comercial: Mall de Laureles, almacén Éxito Laureles, Supermercado Pomona, almacén Consumo de San Juan.
- Equipamientos Básicos Sociales: Colegio Bethlemitas, Clínica Colombiana de Implantes Dentales, Colegio hispano, Jardín infantil Pelusa, Institución educativa Lucrecio Jaramillo, Jardín Infantil Muñequero, Preescolar El Castillo de Mickey.

En el tema de equipamiento, el sector cuenta con un total de 59.594 m<sup>2</sup>, que está representado en todo lo que está con el color rojo. Esto muestra un gran avance sobre todo si se trata de los equipamientos comerciales, básicamente grandes superficie ya que del total del territorio ocupado para equipamiento esta clasificación se lleva el 56,09% del total.<sup>31</sup>

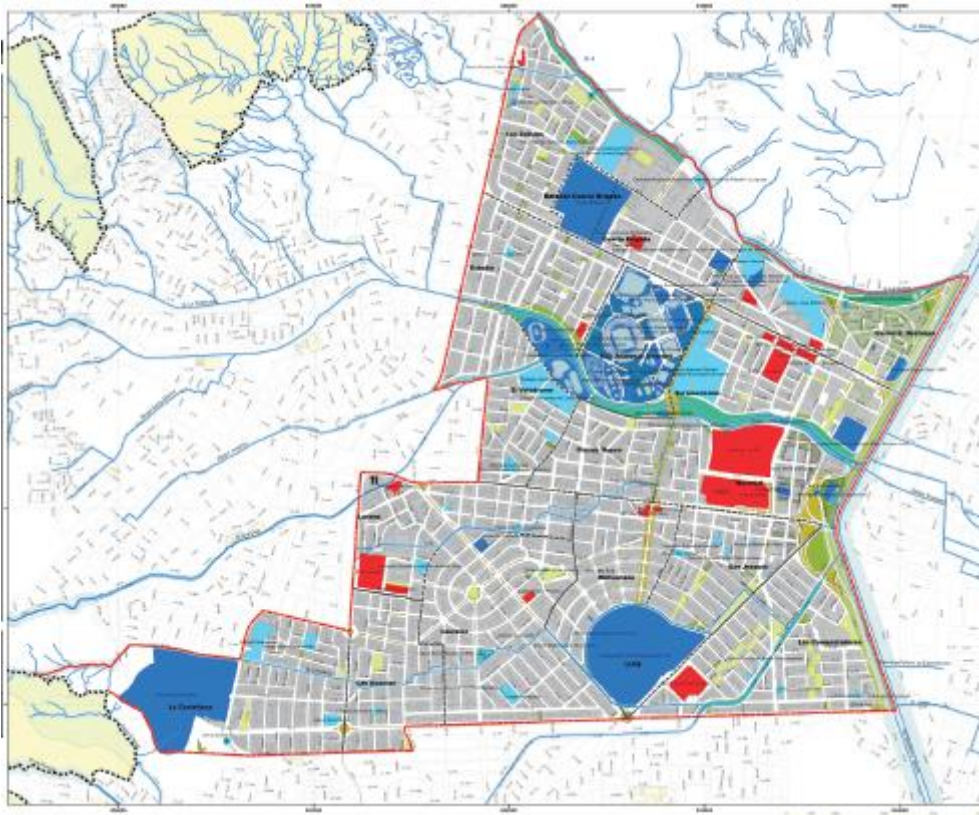
El territorio restante para equipamiento está distribuido de la siguiente manera:

- Equipamiento básico comunitario, representado por el color azul claro: 22,4%
- Equipamiento básico Social: 19%
- Equipamiento de Seguridad y convivencia, representado en el color azul oscuro: 2,28%

---

<sup>31</sup> Datos obtenidos en entrevista con funcionarios de la unidad de espacio público de la oficina de Planeación Municipal.

**Figura 14. Equipamiento público existente.**



**Fuente: Municipio de Medellín, Unidad de Espacio Público. Planeación Municipal, 2007.**

En definitiva, se debe concluir que el equipamiento que registra la unidad de Espacio Público de Planeación Municipal, solo muestra crecimiento en el equipamiento comercial y de servicios, el resto de equipamiento existe antes del proceso de redensificación del sector de estudio.

Este hallazgo es coherente con el anterior, en la medida en que no se construyó la centralidad tampoco se incremento el equipamiento, por lo cual se dejó sin contexto la construcción de la ciudad compacta para Medellín.

### **2.1.2. Complejidad.**

En este pilar de la ciudad compacta según Rueda ( 2002), y para efectos de esta revisión sobre los avances, y por la forma como lo tiene planteado el POT, la complejidad es el resultado de la concentración de funciones, es esta herramienta urbanística la que le otorga a los sectores de la ciudad la complejidad de que trata el modelo de ciudad compacta.

Significa esto que se pueden desarrollar en un mismo espacio, las actividades prioritarias como: estudiar, trabajar, recrearse y movilizarse, claro que teniendo en cuenta que el plan contiene las diferentes escalas territoriales en las que se deben prestar los distintos servicios. Así la complejidad es lo contrario de la separación de funciones; la mezcla de funciones da a la ciudad mayor vitalidad y eficacia.

El POT en el Artículo 13, en la implementación de las respectivas políticas asignadas al objetivo 7, propone favorecer la localización en la vivienda de actividades económicas o de servicios compatibles.

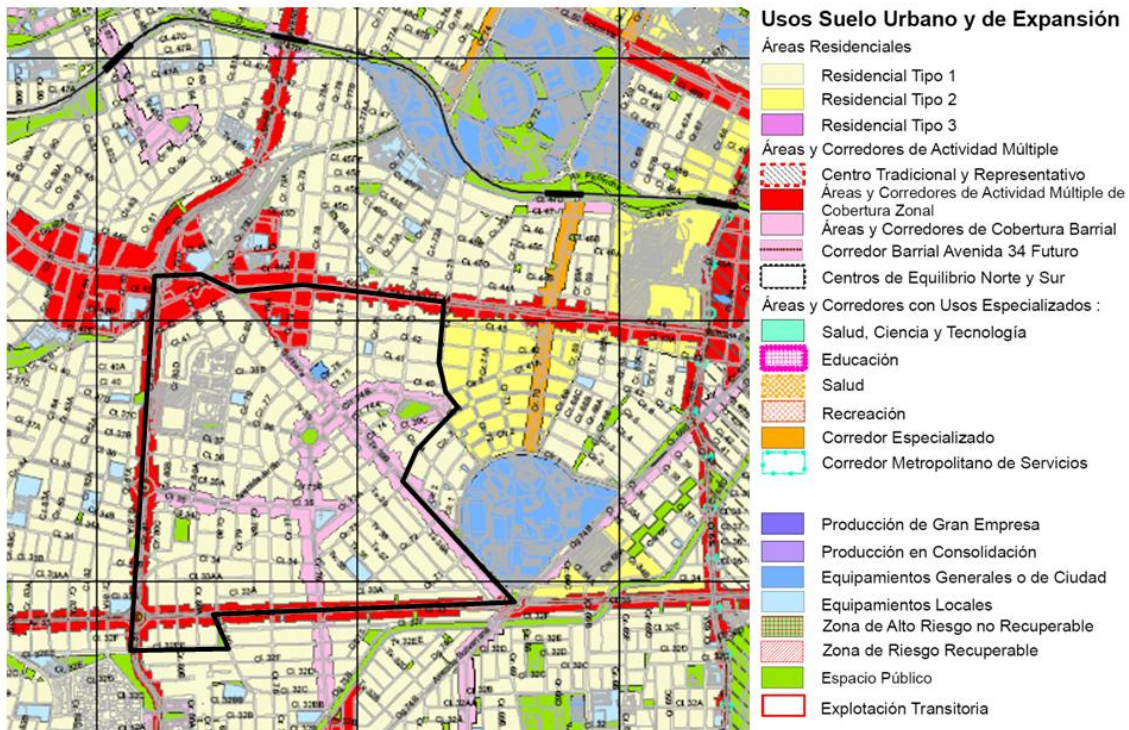
Según la Figura 15 de mezcla de usos del suelo, obtenido a través de la oficina de Espacio Público de Planeación Municipal, las funciones de comercio, servicios personales, salud, recreación, tienen sus instalaciones en vías como La Avenida 80-81, la calle 44 o San Juan, la circular 73, la calle 33, la carrera 76 y la carrera 78.(Ver Figura 15)

Se evidencia mezcla de usos compatibles con el residencial. Dentro de la actividad comercial y de servicios, es posible encontrar en una distancia que admite el viaje a pie, negocios como peluquerías, tiendas, consultorios médicos, ferreterías, tiendas de mascotas, cafés, bares, billares, restaurantes, ventas de muebles, bancos entre otros.

En cuanto a servicios de salud, un avance significativo es la presencia de instalaciones de EPS e IPS, tales como: Coomeva y Sura EPS.

En cuanto a lugares recreativos, los cafés, los restaurantes y los bares cumplen la función. No se ve ningún avance, si buscamos lugares para el deporte, o juegos recreativos exceptuando las salas de billar.

**Figura 15. Mezcla de usos del suelo**



**Fuente: Municipio de Medellín, Acuerdo 46 de 2006.**

El equipamiento educativo, no ha crecido en estos últimos 9 años, lo cual indica que en este tema se tiene un retraso, que debe revisarse, por la importancia que tiene en términos de la calidad de vida y más aun, por efectos de que en la ciudad compacta, por lo menos la educación básica primaria y secundaria deben suscribirse al ámbito barrial, tal como lo designa el POT.<sup>32</sup>

<sup>32</sup> En el Artículo 51, se evidencia claramente lo que en términos de equipamiento, debe generarse en cada ámbito, para el caso del ámbito barrial y suburbano, conforman este grupo los equipamientos de menor jerarquía o impacto urbano. Entre el Artículo 185 al 231, puede identificarse los equipamientos con los que debe contar el barrio.

Frente al tema del equipamiento de culto religioso: los barrios en estudio cuentan con las mismas iglesias católicas y se evidencia un incremento de centros religiosos de otras religiones.

El único uso prohibido en el POT para este sector es el uso industrial.

En la encuesta realizada a 96 personas de los barrios, se encontró un dato particular para esta investigación, referente a la complejidad generada por la posibilidad de encuentro de los habitantes, al mezclar usos del suelo en un mismo territorio.

Tiene que ver con la percepción que tienen algunos de los encuestados sobre estos barrios que antes eran exclusivamente residenciales. El 4,1%, dijo sentir que el sector se está volviendo muy comercial. Esto es significativo porque lo dijeron ante la pregunta en la que identificaban aspectos negativos del sector, lo cual podría significar que estos nuevos procesos de cambio de un modelo funcionalista a uno compacto y complejo, no es bien recibido por toda la comunidad, que ve en el uso únicamente residencial, una condición para la calidad de vida, tal como se veía el modelo anterior.

Llama la atención, que la mezcla de usos en el suelo no sea interpretado como un aspecto urbano positivo por parte de los pobladores, tal vez la implementación de otros modelos urbanísticos implementados en el siglo pasado en la ciudad, que atribuía a la mono funcionalidad de los barrios un valor de residencialidad, tranquilidad y seguridad, quedó en el imaginario colectivo de las gentes, que hoy ven como problemático la dinamización que está tomando el sector.

La situación nueva se centra en que a partir del POT de 1999 se intensifica la aprobación de licencias de funcionamiento para que aun en las viviendas se puedan cumplir otras funciones, que dinamizan el barrio. Este hecho deja en los habitantes la sensación de que los barrios se están convirtiendo en lugares poco

residenciales y se están volviendo muy comerciales, como lo reporta el 4.08% de los encuestados.

Un dato del avance en la mezcla de usos en el suelo, está en que las personas puedan realizar las actividades prioritarias como estudiar o trabajar dentro del mismo sector. Se constató que el 48,4% de las personas encuestadas estudian cerca y el 43,4% trabajan cerca. Lo cual indica que funciones como el trabajo y el estudio se están realizando en el sector de una manera cada vez más concentrada. En referencia al estudio, aunque el sector no cuenta con las centralidades y el equipamiento básico de ámbito municipal es disperso y no es suficiente, puede que estas altas cifras obedezcan a los colegios y universidades privadas, que se concentran en el sector de estudio.

Este hallazgo es fundamental, porque estaría demostrando que se avanza en términos de la complejidad y la integración de los habitantes ya que un número importante de ellos pueden ir caminando a realizar las actividades cotidianas como estudiar y trabajar, logrando así desestimular el uso del automóvil, disminuyendo la contaminación atmosférica y permitiendo que los barrios aumenten en su dinámica social y comercial. Se incrementa también el potencial encuentro de los habitantes del sector. Esto es posible porque hay una mezcla de uso del suelo y algunas de las funciones que se deben cumplir a escala de barrio, se están ejecutando.

Otro resultado hallado a través de la encuesta que permite revisar avances en el pilar de la complejidad, tiene que ver con los lugares que permiten el encuentro de los habitantes, el mayor número de respuestas ascendió al 18,7%, mostró que los vecinos no se encuentran en ningún lugar del barrio; el 12,5% indicaron que cerca al segundo parque en el granero Los Chalets, tienen algún encuentro con residentes del sector; el 10,4% tiene como lugar de encuentro el Primer parque de Laureles; la casa y la iglesia, estuvieron cada una en un 8,3% del total de las respuestas; la calle permite el 4,3% de los encuentros, según los encuestados.

Otros lugares, con menor porcentaje pero que igualmente deben ser tenidos en cuenta, fueron Almacenes Éxito, Restaurante Good Luck, con el 4,1%.

Estos datos son fundamentales para evaluar el nivel de complejidad. De un lado reafirman que este territorio ya no es dormitorio y en él, aumenta la mezcla de usos del suelo y por ende la mezcla de funciones que se están realizando allí, permitiendo concluir, que si existen oportunidades de encuentro. Un encuentro, que particularmente se da en lugares de ámbito público de carácter privado.

De otro lado, muestra la ausencia de las centralidades sobre todo las de tipo barrial, que según el POT "se generarían alrededor de un espacio público de convocatoria, en función de una serie de equipamientos colectivos en sus diferentes tipologías: educación, salud, recreación, cultura, bienestar social, y seguridad. Es tal vez esta ausencia la que no permite que en la encuesta se mencionen espacios como los centros educativos, los centros de salud, parques, plazas, o estaciones del metro, que es según el modelo de ciudad compacta, donde se potencia la oportunidad de encuentro ciudadano, en temas de interés colectivo.

### **2.1.3 Eficiencia.**

En el POT en su artículo 242, se hace referencia a este aspecto de la eficiencia con la que se trabaja urbanísticamente desde el modelo de ciudad compacta.

En un primer momento se expresa la necesidad del aprovechamiento de lo ya existente cuando se dice: tienen la posibilidad de redensificarse mediante el desarrollo constructivo de predios que aún no han aprovechado el suelo de acuerdo con los estándares de aprovechamiento e intensidad de uso determinados en este plan y de igual forma lograr la dotación de espacio público y equipamientos requeridos para la nueva población.

Referente a este primer aspecto de eficiencia, en esta investigación se ha dejado constancia que sí hay un aprovechamiento del suelo, con un crecimiento

aproximado del 33 % de unidades de vivienda en las mismas hectáreas de suelo, ya se puede aceptar este aprovechamiento al que se hace referencia en el modelo de ciudad y en el POT.

Hay un segundo aspecto sobre eficiencia que estima que al tener un mayor número de viviendas, la inversión en infraestructura y equipamiento se hará con unos costos menores y con la intervención del Estado y de otros actores involucrados en la transformación urbanística como son la inmobiliaria privada.

El POT tiene previsto para esta intervención de la inmobiliaria privada en el artículo 288, sobre los lineamientos generales para las actuaciones urbanísticas en suelos urbano y de expansión que estos deben garantizar entre otros: la adecuada accesibilidad vial interna y externa dentro y fuera de todo desarrollo urbanístico y constructivo articulándolo a la red vial existente. Frente a este aspecto el sector ya cuenta con un sistema vial en el que están conectadas todas las cuadras trazadas históricamente, esto no ha cambiado, beneficiando a los constructores, quienes simplemente articulan vialmente el proyecto a la malla vial existente. (Acuerdo 046/2006, pág. 149)

También se dice en este mismo artículo que para las actuaciones urbanísticas en estos suelos urbanos y de expansión se debe garantizar la prestación directa de todos los posibles servicios públicos básicos y domiciliarios. En este criterio en la medida que se densifica este sector se hace más barato prestar dichos servicios ya que las redes de cada uno de ellos ya están extendidas. (Acuerdo 046/2006, pág. 149)

Otro de los aspectos que obliga el POT, es a garantizar la generación de las áreas públicas requeridas para los nuevos pobladores y la permanencia de las existentes, a través del cumplimiento de las exigencias del suelo de cesión pública para ser destinado a áreas verdes, recreacionales (parques, plazas plazoletas) y equipamiento y de la construcción de equipamiento comunitario público, así como áreas verdes recreacionales de uso común privado que complementen los requerimientos de la comunidad en este aspecto. (Acuerdo 046/2006, pág. 149)

Este es tal vez el punto crítico frente a la búsqueda de la eficiencia, ya que a un crecimiento en la densificación del 33,2%, no se percibe el crecimiento de las zonas comunes, áreas verdes ni equipamiento que para el caso específico de este polígono Z4-CN1-14 recaen directamente en el inmobiliario privado por efecto de la construcción predio a predio a través de la cual se está consolidando este sector.

En el Artículo 242 sobre la consolidación nivel 1, se aclara para este efecto, que la generación de las nuevas dotaciones que se requieran por el proceso de redensificación tales como espacios públicos u otras infraestructuras, se lograrán principalmente mediante el cumplimiento de obligaciones urbanísticas y constructivas, aportes de suelo y de recursos para la financiación de las obras a través de mecanismos especiales de gestión asociada, no necesariamente sujetas al plan parcial, como son los ámbitos de reparto e instrumentos como la contribución de valorización o la participación en plusvalías.

Sin embargo como allí no se evidencia crecimiento en estos aspectos, se consultó ante la Curaduría primera de Medellín este fenómeno de crecimiento de vivienda, alterno al decrecimiento de espacio público, zonas verdes y equipamientos.

El funcionario de la Curaduría 1 de Medellín, adujo que el problema de la escases de suelo en estos sectores y el costo del mismo, hace que a duras penas cuando se tumban dos viviendas se logre hacer un edificio, por ello los constructores privados, al no tener suelo para entregar a la municipalidad para la construcción de dichos equipamientos, zonas verdes y espacios públicos, le pagan al municipio las cargas urbanísticas en dinero<sup>33</sup>.

Por ello se solicitó a la tesorería del municipio de Medellín aportar la cifra recaudada en el periodo del 2000 al 2008, por parte de los constructores privados referente a cargas urbanísticas, para considerar si el recaudo obtenido en el sector podría haber permitido el incremento en este aspecto, incluso la construcción de la centralidad, pero la respuesta fue negativa.

---

<sup>33</sup> Entrevista con el Arquitecto Juan Carlos Arbeláez de la Curaduría 1 de Medellín.

Sin embargo ante el hecho de no tener la información, se realizó una aproximación de los metros<sup>2</sup> de tierra que debieron ser entregados proporcionalmente por las obligaciones urbanísticas causadas en el período de este estudio y se obtuvo una respuesta de que los inmobiliarios privados debieron entregar en tierra o en dinero lo equivalente a 56.246m<sup>2</sup>.

#### **2.1.4 Estabilidad social.**

Generada por la puesta en marcha de muchos aspectos ya mencionados, sobresale en el cumplimiento de este pilar, la mezcla de estratos socioeconómicos.

Como ya se mencionó en el capítulo anterior son varios los artículos en los que el POT hace referencia a este hecho, pero cabe resaltar este: En los criterios fijados para el aprovechamiento del suelo, Artículo 249 del POT, se estipula como condición para que se pueda concretar la edificabilidad y los usos previstos de manera general, las obligaciones urbanísticas serán de aplicación para los desarrollos o construcciones que en el futuro se realicen en la ciudad, o para el reconocimiento de construcciones desarrolladas antes del 27 de junio de 2003 manteniendo la aplicación del principio de la mezcla de usos, actividades y estratos socioeconómicos. (Acuerdo 46, 2006)

El modelo de ciudad compacta, pretende que en un mismo territorio convivan estratos socioeconómicos diferentes, algo como lo que ocurre en el barrio el Poblado, aunque de manera excepcional dentro de la ciudad de Medellín, donde en un territorio en el cual el estrato predominante es el 6, solo requiere atravesar una calle, para estar en estrato 2 o 3. , (Esto obedece al proceso histórico del barrio en el cual el estrato 6 llega de último, invadiendo barrios de estrato menor).

En el caso de los barrios de este estudio, esta situación no se hace posible ya que históricamente el sector ha tenido una clasificación social asignada por el municipio y casi homogénea de estrato 4, 5.

En el barrio Laureles, las fachadas de las casas, cumplen con tener elementos de excelentes acabados, no cuenta con focos contaminantes, existen buenas vías y andenes continuos, de otro modo la zona geomorfológica está considerada como una de las mejores de la ciudad por lo cual, se le ha asignado el estrato 5.

Según la ley, no es posible tener en ese territorio viviendas de estrato 1, 2,3 porque la zona geoeconómica de ese sector, tiene un peso muy alto, entre las variables que designan el estrato.

El barrio las Acacias, cumple al igual que Laureles con unos elementos en fachada óptimos y se encuentra en la misma zona geomorfológica, por lo cual se le ha asignado el estrato socioeconómico 4 y 5.

En el barrio Lorena, por su proximidad a la calle 44 o San Juan, existe un poco de deterioro social y urbanístico en comparación con los otros dos barrios de estudio; se observan viviendas con fachadas construidas con elementos de menor calidad, allí se encuentran caserones viejos un poco abandonados y se tiene un entorno con algunos talleres mecánicos, lo que ha permitido que se asigne en algunas manzanas el estrato 4. Sin embargo este barrio tiene uno de los mayores crecimientos de nuevos edificios, que le están cambiando la cara urbanística, y que se vuelven el elemento predominante, por esto también cuenta con el estrato 5.

La tendencia muestra que los tres barrios tienden a volverse 5 y 6 en toda su extensión. (Ver Figura 16).

Esta revisión sobre la mezcla de estratos socioeconómicos en el sector de estudio permite llegar a la siguiente pregunta. ¿Se está dando movilidad social de estratos socioeconómicos menores hacia los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena?

La respuesta desde la forma como se indica hacerlo en la ciudad compacta, es no. No se construyeron proyectos de menor estrato del existente, y muy por el

contrario, en estos barrios el estrato tiende a subir, por efecto de la calidad de las nuevas construcciones.

**Figura 16. Figura de algunas propiedades que muestran deterioro.**



**Fuente: Elaboración propia, febrero 2010.**

Sin embargo, cabe anotar que la densificación de estos territorios, permitió el ascenso de algunos habitantes de barrios de estratos menores 2, 3 y 4 que según la encuesta se trasladaron a este sector por razones que oscilan entre que es un barrio elegante, limpio y tranquilo hasta porque es cerca de muchas cosas incluyendo la universidad. (Ver Anexo 5, Resultados de la encuesta)

Esto significa que el proceso de consolidación nivel 1 que se lleva a cabo en Laureles, Las Acacias y Lorena, abrió estos territorios, a pobladores de otros sectores de la ciudad. No obstante, los hogares de estratos menores pasaron a ser de estrato 4, 5 y 6 respectivamente dependiendo del barrio en el que se asentaron. Es así como el resultado mostró que el sector al conservar su estrato socioeconómico predominante, o sea el 5, no generó el encuentro de varios estratos diferentes o la mezcla de ellos. (Ver Tabla 12)

**Tabla 12. Resultados de la Encuesta, Movilidad de personas de estratos socioeconómicos diferentes que han llegado a los Barrios Laureles, Las Acacias y Lorena**

Barrio	# de encuestados	Estrato	Porcentaje
Belén	22	4	24%
Poblado	10	6	11,1%
Laureles	21	5	23%
Santa Mónica	4	3	4,4%
Boston	4	4	4,4%
Estadio	3	5	3,3%
Pilarica	3	3	3,3%
La América	3	4	3,3%
San Joaquín	2	4	2,2%
San Javier	2	3	2,2%
Barrio Cristóbal	2	3	2,2%
Florida Nueva	2	4	2,2%
Simón Bolívar	2	5	2,2%
Lorena	1	4	1,1%
Santa Lucia	1	3	1,1%
Belencito	1	3	1,1%
Miraflores	1	3	1,1%
Aranjuez	1	3	1,1%
Cabañas	1	3	1,1%
Popular 2	1	2	1,1%

Campo Amor	1	4	1,1%
Conquistadores	1	5	1,1%
Moravia	1	2	1,1%

**Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos en la encuesta aplicada en el sector. 2010**

La estratificación aplicada por parte de los funcionarios de la oficina de planeación municipal y su unidad de estratificación, es de tipo urbanístico, únicamente se refiere a las fachadas y a la zona geoeconómica, por lo cual, no es posible que hayan estratos menores a los ya establecidos que son el 4 y 5<sup>34</sup>.

Sin embargo, un fenómeno bastante importante en referencia a este tema está sucediendo en estos sectores, que al densificarse y aumentar su oferta de unidades de vivienda, con tamaños y costos diferentes, se ha convertido en un producto de vivienda urbana, al que tiene acceso población de diversas condiciones socioeconómicas de la ciudad, incluso se puede estar dando el fenómeno de segundas residencias, ya que un número elevado de esas viviendas son para arrendar, como se demostró en la encuesta cuando en la pregunta 5, el 34,3% de los encuestados dijeron vivir en apartamento arrendado.

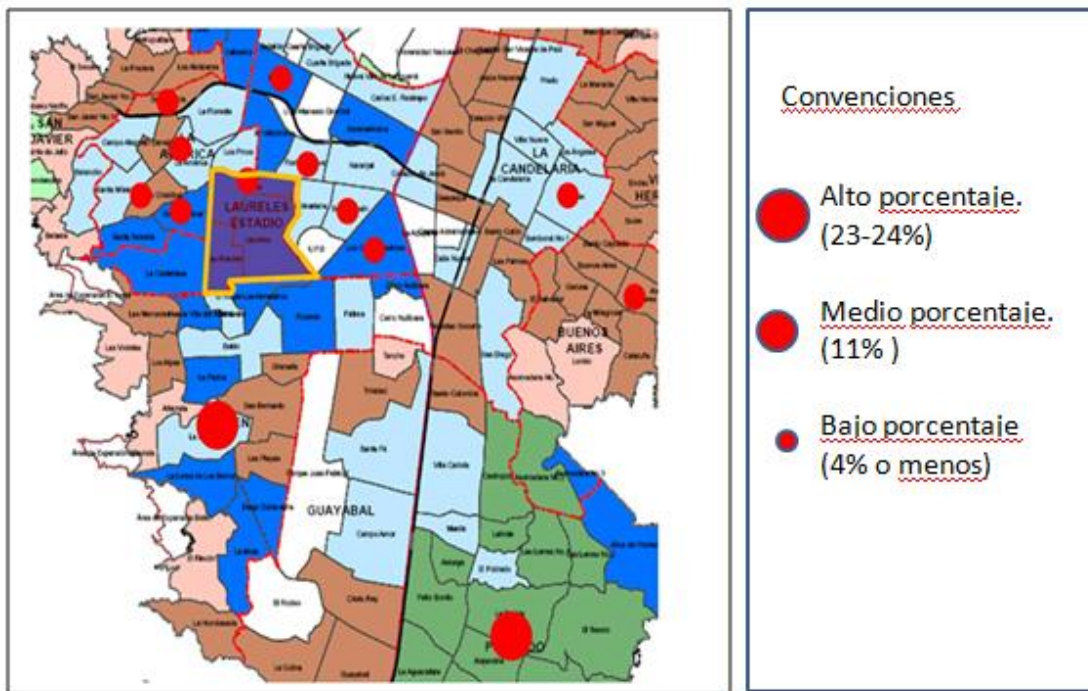
En la encuesta realizada para esta investigación, a la pregunta No 3 sobre los barrios anteriores de llegar al sector objeto de esta investigación, se constató, que a Laureles han llegado personas y familias desde barrios como: Belén, Santa Lucia, Belencito, Santa Mónica, Miraflores, Florida Nueva, Barrio Cristóbal, Aranjuez, San Javier, Boston, Pilarica, Cabañas, Popular 2, San Joaquín, Campo Amor, Moravia, Centro, Robledo y la América. Así mismo constatamos que han llegado personas de barrios como: El Poblado, Conquistadores, Simón Bolívar y Estadio.

Además de un número significativo de personas que dicen haber vivido siempre en Laureles. (Ver Figura 17)

---

34 . **LEY 732 DE 2002:** Por la cual se establecen nuevos plazos para realizar, adoptar y aplicar las estratificaciones socioeconómicas urbanas y rurales.

**Figura 17. Localización de población movilizada de los diferentes estratos menor y mayor hacia el sector.**



**Fuente: Elaboración propia, resultados de la encuesta. 2010.**

Cada uno de los puntos rojos significan que desde ese barrio hay movilidad hacia el sector de estudio, en la medida que el punto es más grande significa que más personas se movilizan desde allí, si el punto es más pequeño, hay menor movilidad. (Ver Anexo 5, respuestas a la pregunta 3)

Esto podría ser un dato no muy significativo, pero si se mira en el tiempo, se verá que antes la movilidad de pobladores de la ciudad hacia estos sectores no era tan amplia, ya que la ciudad no tenía tantas ofertas de vivienda y las familias habitaban allí por largos periodos haciendo de la rotación de unidades de vivienda un proceso menos dinámico. Ahora es posible ver en la densificación una ampliación en la oferta que atrae pobladores de muchas partes de la ciudad.

Así mismo, puede decirse que si bien al llegar al sector se homogeneiza a la población en la estratificación, es muy seguro que cada grupo familiar conserve

costumbres en su manera de habitar en los barrios de procedencia y esto cree una heterogeneidad en el comportamiento social.

Cabe anotar, que si bien la población se homogeneiza en el estrato socioeconómico asignado, no existen elementos urbanos como los describe la ciudad compacta que logren esos mínimos iguales para todos, educación, salud, seguridad o recreación. Estos aspectos están en manos del mercado y la satisfacción de ellos se hace de forma libre por parte de los habitantes del sector.

En la encuesta, muchos de los pobladores de los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena, afirmaron que siempre han vivido allí, y ellos dan cuenta de la transformación urbana y social del sector. Vendieron sus casas para dar paso a la construcción de edificios y se quedaron en los apartamentos. Del 30% de quienes dicen venir del estrato 5, el 23%, siempre ha estado en los barrios de estudio, el porcentaje restante, viene de barrios vecinos de igual estrato.

Del estrato 4, han ascendido el 38% de los encuestados, del estrato 3, llegaron el 14,4%, del estrato 2, el 2,2%.

Es decir sumando los estratos menores del que se tiene en los barrios de estudio, podríamos decir que el 54,6% de los habitantes del sector en el año 2008, ascendió de estrato socioeconómico, se podría afirmar categóricamente si hubiesen adquiriendo una vivienda, pero el 33.6% simplemente logró obtener una en arriendo.

De todas formas, es importante anotar que esta zona de la ciudad no solo está permitiendo que se dé una movilidad social ascendente, desde los estratos 3 y 4, sino, que también se está generando allí, una movilidad descendente, mostrando como habitantes del Poblado, que por alguna razón deben cambiar de lugar para habitar, encuentran en estos barrios una posibilidad de bajar de estrato socioeconómico, aumentando incluso la calidad de la vida. (Ver Tabla 12).

Esto nos permite construir un escenario en que si bien en el territorio no se está definiendo el encuentro de estratos socio económicos diferentes en el mismo

espacio físico en que están delimitados los barrios de estudio, como lo propone el modelo de ciudad compacta, el proceso de redensificación con una variada oferta de precios y tamaños de las vivienda, sí abrió el territorio a una nueva población proveniente de estratos menores que, en un esfuerzo económico y social accede a ese estrato económico superior.

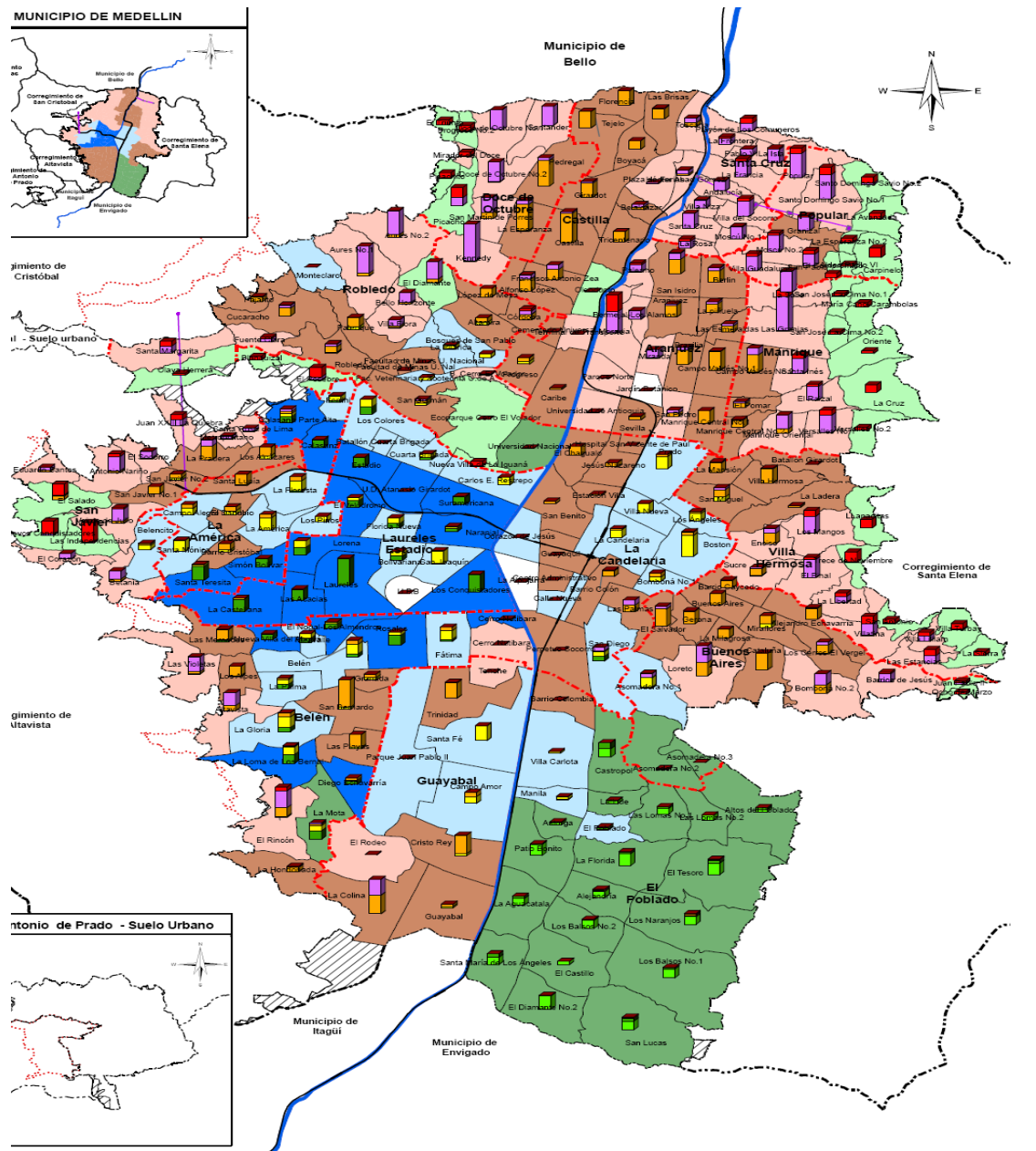
También los resultados pudieron determinar que personas habitantes de estratos superiores, básicamente del 6, bajen de estrato, yéndose hacia el 4 y 5 en que están clasificados los barrios de estudio sin que esto significara desmejorar en su calidad de vida, como lo considero el 2.04% de los encuestados quienes ven en este sector un lugar limpio, elegante y muy parecido al Poblado.

Se concluye entonces que en la forma rigurosa que lo propone el modelo de ciudad compacta, la mezcla de estratos socioeconómicos en un mismo territorio, no se ha generado, porque no se hace posible, mientras las políticas y los criterios de estratificación de planeación nacional se mantengan.

Los resultados de la encuesta aplicada permiten llegar a la conclusión de que el proceso de redensificación, no está permitiendo la mezcla de estratos socioeconómicos, pero si se está generando un interesante proceso de movilidad social intraurbano.

También hay una movilidad social desde otros pueblos lejanos como se evidenció en la respuesta a la pregunta 4 de la encuesta, desde poblaciones como: Salgar, Zaragoza, Rionegro, La Ceja, Ciudad Bolívar, Santa Fe de Antioquia, Carolina del Príncipe, Andes, Santa Rosa, Heliconia, Florencia. Los cuales sin duda hacen un ascenso en la escala de estratificación social, dado que casi todos los pueblos en Colombia son estrato 3, en sus cabeceras. Este sector incluso acoge personas que vivieron en otros países ya que la oferta inmobiliaria, la tradición del sector, y la cercanía a la universidad, oferta educativa de nivel superior, les atrae. Esta información también fue precisada en los resultados de la encuesta en la pregunta 4.

Figura 18. Estrato Económico Predominante en la Ciudad de Medellín



 <p><b>Aldcía de Medellín</b> DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN SUBDIRECCIÓN METROINFORMACIÓN</p>	<p><b>ESTRATIFICACION PREDOMINANTE POR BARRIO 2006</b> <b>SUELO URBANO</b> <b>MUNICIPIO DE MEDELLÍN</b></p>		<p><b>ESTRATO PREDOMINANTE</b></p> <table border="1"> <tr> <td>0</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td> </tr> </table>	0	4	1	5	2	6	3		<p><b>CONVENCIONES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>PERÍMETRO URBANO ACDO. MUNICIPAL 046/06</li> <li>LÍMITE MUNICIPAL</li> <li>LÍMITE DE BARRIO</li> <li>LÍMITE DE COMUNA</li> <li>LÍMITE DE SUELO DE EXPANSIÓN</li> <li>RÍO MEDELLÍN (RÍO ABURRÁ)</li> <li>TREN METROPOLITANO (METRO)</li> <li>METROCALE</li> <li>Áreas por definir: Sectorización política Administrativa</li> <li>Áreas Institucionales</li> </ul>
	0	4										
1	5											
2	6											
3												
<p>ESCALA: 1 25.000</p> <p>FECHA: FEBRERO DE 2007</p> <p>ELABORÓ: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN SUBDIRECCIÓN METROINFORMACIÓN</p>												

Fuente: Planeación Municipal, 2007

### **CAPITULO 3: Avances en cohesión social. Impacto de la consolidación urbanística en los barrios Laureles, las Acacias y Lorena en los objetivos de la cohesión social.**

En este capítulo se construye la respuesta analítica, a la pregunta de investigación frente a los avances de cohesión social, la cual se expone de forma sintética en la última sección de este capítulo.

El análisis se desagregó en los tres componentes de la cohesión como son: Distancia, integración y fuerza que une, cuya concepción fue expuesta en el marco teórico. El análisis consiste en establecer el grado en que cada uno de estos componentes aporta, para la generación de la cohesión social entre un grupo humano asentado en una unidad territorial concreta, en este caso, el barrio.

Este análisis se hizo posible por los datos obtenidos en el trabajo de campo y los resultados de las encuestas que fueron expuestos en el capítulo 2, sobre Avances en la consolidación urbanística de los barrios Laureles, las Acacias y Lorena.

Tiene de soporte la relación establecida por la autora de esta tesis, frente a los distintos conceptos estructurales que soportan este trabajo de investigación. Así se pudo llegar a concluir que las características urbanas y sociales que presenta actualmente el sector, las cuales se expusieron desde el capítulo 2, indicaron los hallazgos físicos de los avances, con los cuales se podrá establecer además que nivel de cohesión está presentando el sector objeto de estudio, por el impacto de la consolidación de la ciudad compacta. (Ver Tabla.13).

**Tabla 13. Niveles de Cohesión social, según pilares de ciudad compacta.**

COMPONENTES DE COHESION	DISPOSICION DE OBJETOS URBANOS	TRATAMIENTO DE CONSOLIDACION N1 (CN1)	PILARES DE CC		NIVELES DE COHESION SOCIAL
<b>1.DISTANCIA</b>	<b>Reducir</b> distancia	Incremento densidad.  Aumento de espacio publico.  Aumento de infraestructura.	<b>E F I C I E N C I A</b>	Compacidad.	<b>Nivel bajo.</b>
<b>2.INTEGRACION</b>	2.1Mezcla de usos.  2.2Mezcla de estratos	2.1.1Prestación de funciones de ámbito barrial.  2.1.2Comercio y servicio en los primeros pisos.  2.2.1Mezcla de estratos.		Complejidad.  Estabilidad.	
<b>3.FUERZA QUE UNE</b>	Políticas publicas y urbanas de inclusión	Construcción de centralidades y equipamients			<b>Nivel alto.</b>

Fuente: Elaboración propia 2010.

### 3.1. La Distancia y la cohesión social

Durante esta investigación en la que se revisó entre otras cosas, la aplicación de los pilares del modelo de ciudad compacta en los que se ha enfocado el POT, y se relacionó el concepto de cohesión aportado por la física, en el cual tres componentes a saber le dan estructura como son; la distancia, la integración entre ellos y el todo y la fuerza que los une<sup>35</sup>, hay un elemento clave, que permite hilar todos los pilares que componen dicho modelo: este es, la distancia.

En la medida en que con el POT, se aumenta la densidad en estos territorios, se está procurando aumentar las viviendas y los habitantes minimizando la distancia física entre ellos, esto en vía de lograr la implementación del tratamiento urbanístico de consolidación.

<sup>35</sup> Naciones Unidas, 2007

En los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena al aumentar la población, sin que hubiese lotes o áreas vacías para expansión del terreno donde están asentados los barrios, se puede hablar de un aumento significativo en la densidad.

Si en la ciudad de Medellín, se pretende un "crecimiento hacia adentro", los sectores de este estudio están aportando en ello con un crecimiento de unidades de vivienda y un aumento de población que asciende en promedio al 32%, durante el periodo de 2000-2008.

Esto significa que en estos barrios estudiados, se reduce la distancia, las personas están más cerca físicamente unas de las otras y lo que se espera es que esa cercanía potencie sus encuentros.

Este mejor aprovechamiento del suelo por aumento de la densidad hace referencia también al pilar de la eficiencia, que al disminuir la distancia entre las unidades de vivienda y los pobladores, se debe traducir en el buen uso de los recursos, como el suelo y los ingresos en dinero o terreno que los constructores privados ceden durante el ejercicio de la construcción por efecto de impuestos, así como el ahorro en diversos aspectos. La distancia debe ser reducida, por la implementación de medios de transporte masivo y construcción de infraestructura a menor costo por habitante.

Frente al pilar de la complejidad, reducir la distancia entre las funciones urbanas que debe cumplir el barrio juega un papel preponderante por que al hacer mezcla en el uso del suelo, se busca que las funciones que se deben cumplir en la ciudad, en la zona o en el barrio, permitan que los servicios estén más cerca y acerquen a las personas que los utilizan, reduciendo la distancia, ya que las personas que habitan el sector, acceden a servicios en un perímetro menor que pueden recorrer a pie.

Se observa que lo único que está cerca no es la gente, también las funciones se entremezclan en el territorio, para que las personas que habitan el barrio lo utilicen para actividades que trasciendan el dormitorio, debido a una oferta de servicios donde pueden desarrollar las actividades básicas.

En este aspecto en los barrios se observa una nueva dinámica, ya que la norma permite que en los primeros pisos se den actividades comerciales y de servicios. También los ejes viales principales como la calle 33, la carrera 73, La carrera 80, la Avenida Nutibara, (Corredor multimodal de ámbito barrial) la carrera 73, que son el borde de este sector con otros, se han dinamizado en este aspecto, gracias a la mezcla de usos en el suelo y a la asignación urbana como corredor multimodal. Así se está potenciando la interrelación de algunos de los componentes urbanos del espacio público como son:

Los primeros pisos - las calles – corredores- bulevares. Y se conectarían con las centralidades si algún día se construyen.

En este mismo orden de ideas para lograr que el pilar de la estabilidad social se cumpla, lo que busca el modelo es disminuir en primera instancia la distancia física que hay entre habitantes de estratos socioeconómicos mayores con habitantes de estratos socioeconómicos menores, creando políticas urbanas que permitan que se dé el encuentro de una población heterogénea según sus condiciones sociales y económicas y por ende un enriquecimiento social.

En segunda instancia se busca que disminuya la distancia entre personas de diversas condiciones sociales, económicas y culturales, expresando más bien la necesidad de lograr el encuentro entre lo que unos necesitan y lo que otros tienen.

Esta disminución de la distancia, que puede traducirse en términos de proximidad, por el importante volumen de población que habita actualmente en el sector de estudio, no está correspondida con los servicios públicos o el aumento de infraestructura, espacio público y equipamiento sociales.

Esta inversión, a la luz de lo que se propuso ejecutar el POT, bien podría dar buenos frutos, logrando que la disminución en la distancia entre los elementos componentes del barrio, como son las personas, sus viviendas, los lugares en que pueden trabajar ó estudiar y recibir servicios, integren a la comunidad. En el caso de ocurrir lo contrario se puede llegar a generar bajo una tendencia de

crecimiento como la actual; hacinamiento, caos en la movilidad y pérdida de cohesión social, entre otros.

Por esto hay que decir que el barrio de estudio, frente a este tema de la distancia no ha completado su ciclo, la ausencia de crecimiento de los otros elementos urbanos como son la movilidad, el espacio público, el equipamiento, dejan un escenario físico urbano, con capacidad baja de creación de cohesión social.

### **3.2. La integración entre los elementos y la cohesión social**

La mezcla de usos del suelo y la mezcla de estratos socioeconómicos son tal vez las directrices urbanas más novedosas de este modelo, en el sentido de que buscan resolver los desequilibrios sociales generados a partir de la separación de funciones, y personas, con la cual se había perdido toda posibilidad de complejización de la sociedad.

Si bien, en algún momento de la planeación se pensó que el orden significaba la separación de las funciones y los estratos socioeconómicos y este concepto se revirtió en el mundo como panacea del urbanismo, finalmente mostró resultados negativos en el tema social, ya que juntó a grupos de características homogéneas: los universitarios entre ellos, los trabajadores industriales aparte, los estratos sociales bien diferenciados y en general, dividió el territorio en lugares monofuncionales, o sea, un lugar para dormir según el estrato económico, un lugar lejano donde se trabaja y estudia. El resultado de esta decisión en la planeación urbanística, fue la destrucción del tejido social.

Es valioso para el desarrollo socio económico de un territorio el que se comprenda esta lección, lo mejor del habitar en grupo es el poder encontrarse y contactarse en las necesidades y en las potencialidades, en el encuentro de similitudes y en la diferencia.

En la mezcla de usos del suelo y de estratos económicos, hay un sinnúmero de actividades posibles y en esa misma proporción de relaciones potenciales; Así se logrará que se junten en el mismo territorio el propietario de un restaurante, con un chef, un administrador de empresas y un mesero, un profesor de idiomas, con un grupo de personas que necesitan ese conocimiento.

Esa integración entre los habitantes, a que hace referencia el concepto de cohesión de las ciencias naturales asumido en esta investigación, empieza a crear una gran complejidad social, que dinamiza, reactiva y convierte a la sociedad en un ente productivo en todos los órdenes y crea estabilidad social.

Los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena, fueron tradicionalmente reconocidos como excelentes lugares para vivir, por ser residenciales, bastante tranquilos, solos y silenciosos.<sup>36</sup> Un territorio con poca mezcla de usos del suelo, característica que es vista como de gran valor urbanístico, de valorización para los predios y de aceptación social entre los ciudadanos de Medellín, pero que hoy paradójicamente, es una de las disfuncionalidades que se busca corregir, con la implementación del modelo de ciudad compacta.

Referente a la complejidad en estos territorios, se encontró en la aplicación de la encuesta y a la observación en campo, que la mezcla en el uso del suelo, está siendo aprovechada por los privados quienes están ampliando la gama de oferta de servicios.

Porcentajes altos de población actualmente desarrollan actividades prioritarias como el estudio o el trabajo bastante cerca del lugar de residencia; logrando algún nivel de integración entre los habitantes de los barrios. Allí también se puede observar la mezcla de funciones e incluso lo dinámico y vital que empieza a volverse el territorio, comparado con lo que fue, esto gracias a la presencia dinámica del sector comercial y de servicios privado.

---

<sup>36</sup> Estas fueron algunas respuestas de los encuestados ante la pregunta: ¿Qué le gusta de este barrio? los resultados pueden ser mirados en el anexo 7 de resultados consolidados

La idea que quedó expresada en el POT, es dar licencia para que en los primeros pisos se ocupen con negocios como: tiendas, peluquerías, consultorios entre otros.

El suelo que ha sido aprovechado para prestar servicios de ámbito público estatal, está algo desdibujado en este territorio.

La ausencia del Estado local en aspectos como la construcción de centros educativos, acordes con el estrato socioeconómico, la construcción de las centralidades y el aumento de espacio público, son faltantes físicos que interrumpen la coherencia del proceso planificador y que afectan profundamente la integración de los habitantes, sobre todo, una integración de nivel mayor al que propicia la mezcla de usos del suelo, que logra una integración más particular entre los habitantes.

Con la inversión económica por parte del Estado local en el espacio público, las centralidades y sus equipamientos, se busca la integración de mayor nivel de profundidad social entre colectivos en temas de interés para el desarrollo social, que sea generadora de procesos para la cohesión social.

Actualmente, y generado por el proceso de densificación, la población es heterogénea en sus condiciones sociales y económicas, por ello la implementación de equipamiento y espacio público estatal de uso libre, podría ser la herramienta urbanística que iguale las condiciones de un grupo diferenciado por condiciones económicas como la renta y el nivel de ingresos; características humanas como la edad, sexo; ó por condiciones culturales como la raza o la religión, permitiendo la integración entre estos.

Otro de los elementos urbanos fundamentales para permitir la integración entre los pobladores es, la construcción de las centralidades.

**Figura 19. Condiciones socioeconómicas heterogéneas.**



**Fuente: Elaboración propia, Barrio Lorena, 2010**

Tal como lo tiene previsto el POT en su artículo 46, El territorio municipal, tanto urbano como rural, se ordena a partir de una red de centros jerarquizados, conectados a través de los principales ejes de transporte urbano. Las centralidades se generan alrededor de un espacio público de convocatoria, en función de la suma de una serie de equipamientos colectivos en sus diferentes tipologías: salud, educación, recreación, cultura, bienestar social y seguridad, además del patrimonio y la mezcla de usos del suelo. (Acuerdo 046,2006)

Encontrar la importancia de las centralidades para efectos de que la implementación del modelo de ciudad compacta de cómo resultado la cohesión social, es básico. En 8 años de implementación del modelo urbano para la ciudad, ya se han hecho importantes esfuerzos como densificar el territorio e implementar la mezcla de los usos del suelo.

Lo que no deja mayor evidencia es el incremento de equipamiento público ya que el existente antes de iniciar el proceso de redensificación ya era poco y estaba diseminado por el territorio.

La centralidad barrial se planeó en el POT para que se logrará juntar en el espacio público a los habitantes del sector y que estos potencialicen el encuentro y aumenten el nivel de relación. Esto se lograría según el modelo de ciudad compacta con la construcción de la centralidad en el caso de este estudio, de ámbito barrial.

Cuando la centralidad barrial a la que deberían converger los habitantes de los tres barrios que está prevista construirse según el POT, en el barrio Laureles entre los parques 1 y 2, se haga realidad, se estaría avanzando en la intervención urbanística que se requiere hacia la cohesión social.

Esta centralidad, en la que está previsto equipamiento para los temas de mayor interés humano y social: educación, salud, recreación, bienestar, seguridad, cultura entre otros, al converger en un mismo espacio físico, permitirá un encuentro ya no ocasional, ese de la calle o quizá de la tienda, ya requerirá sin duda la presencia organizada de la comunidad según diversos intereses.

Si las centralidades zonales se construyen en algún momento, con un equipamiento ya no de ámbito barrial sino zonal, esto permitirá un encuentro de nivel más amplio entre los ciudadanos de todos los sectores a los que confluyan esas centralidades. Se generaría así una cohesión social de ámbito mayor, hasta llegar al de ciudad.

Al no estar construidas las centralidades, tendríamos que decir que el nivel de cohesión social de este sector de estudio, es bastante bajo, dado que solo se hace posible identificar en el territorio elementos como la densidad implementados en pro de minimizar la distancia y una incipiente mezcla de usos del suelo que permite la interrelación de los habitantes de forma particular; pero faltan las centralidades, el elemento urbano más contundente para juntar a los pobladores y permitir una relación de mayor nivel entre ellos.

Esto, da respuesta al nivel de cohesión al que se ha llegado desde este elemento de la integración, el cual si estuviera implementado totalmente y de forma adecuada, permitiría que se midiera al sector en un nivel medio de cohesión. Sin

embargo para este caso, en el que los hallazgos en el campo mostraron una implementación muy tímida del pilar de la complejidad, deja como resultado un nivel muy bajo en este tema específico que impacta directamente el resultado de la cohesión social.

Ver las siguientes fotografías.

**Figura 20. Equipamientos del Estado, en los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena disgregados y en mal estado físico.**



Fuente: Elaboración propia, barrio Lorena. 2010

### **3.3. La fuerza que une los elementos y la cohesión social.**

Puesta en marcha la implementación del modelo de ciudad compacta, que se ha disgregado en unos pilares, que según Rueda (2002), son los que dan estructura al modelo, podría pensarse en este sentido, la cohesión como resultante del proceso de implementación de dicho modelo.

Esto quiere decir, que si la población está más próxima y aumenta en número de forma considerable, se mezclan estratos económicos, se aumenta los equipamientos, la infraestructura y el espacio físico, para la prestación de servicios y el cumplimiento de las funciones urbanas en los barrios, intervenciones todas de tipo urbano que complejizan socialmente, dicho proceso de compactación, requiere ir acompañado de políticas públicas y programas sociales, que incentiven

a la integración de dicha población. De lo contrario puede la intervención urbana convertirse en obstáculo para el desarrollo social en el sector.

En consideración a esto, el POT de Medellín promueve unas centralidades, ubicadas en un lugar estratégico de gran convocatoria, conectada a las distintas redes de movilidad y dotada de unos equipamientos de interés general, que en el ámbito barrial, presten servicios de educación básica, salud, recreación, seguridad, organización y participación comunitaria entre otros. Por tanto las centralidades nuevamente son fundamentales y no solo porque son el espacio físico idóneo para lograr la integración, sino porque se convierten en el escenario, en el cual deben recaer políticas y programas gubernamentales a esto se refiere el elemento de la fuerza que une a los elementos urbanos y humanos constitutivos del sector de este estudio.

Una vez creado el escenario físico -la centralidad-, desde la perspectiva urbana que se propone el POT ¿qué puede detonar, que entre los pobladores, se entretejan lazos sociales fuertes de unidad y solidaridad? La respuesta, una política pública de la que se promuevan programas de animación social y desarrollo humano.

Retomando la idea de la centralidad como la fuerza que une, esto significa que se construyen equipamientos, puentes, plazas, centralidades con objetivos urbanos pero con sentido social y humano.

En la centralidad que debe tener el sector de estudio ubicada en el barrio Laureles según el POT, la política pública de animación social, debe promover e incentivar la integración entre los pobladores y la construcción o mantenimiento de la identidad cultural.

Por ejemplo, la institución educativa del barrio, debe planearse según el número de viviendas construidas en el sector de su influencia y el número de menores que se presume debe habitar en cada vivienda, asegurándoles un cupo en el centro educativo de ámbito público. Así se logrará atender y atraer al mayor número posible de niños y jóvenes del barrio y a sus familias.

La institución educativa debe mantener su actividad de formación para los jóvenes y atender a través de programas con y para las familias al grupo poblacional de su influencia.

Se puede trabajar en variedad de temas de interés para el desarrollo comunitario, los padres están interesados en el tema de la buena educación de sus hijos, pero también quieren vivir en un sector seguro y bien habitado, así la institución educativa puede convocarlos con programas de interés para los niños, las familias y la comunidad en general convirtiéndose en un motor generador de cohesión entre los habitantes.

Incluso en muchas ciudades del mundo las personas se mueven hacia sectores concretos por la calidad educativa de los colegios ya sean públicos ó privados.

Entonces, si en los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena, se tiene una adecuada infraestructura educativa, de excelentes condiciones locativas y de altísimo rendimiento académico, los hijos de los habitantes del barrio, cualquiera que sea su condición humana y social, tienen la oportunidad de ir a compartir el mismo lugar y obtener los mismos beneficios a este nivel educativo<sup>37</sup>. Sus padres y familiares quedarán vinculados a las actividades del colegio, creándose una gran posibilidad de encuentro y de relación personal, laboral, académica, económica que es lo que en últimas, complejiza la sociedad y le permite entretenerse, generando el proceso de cohesión social.

Actualmente en el sector, esto no se ve muy viable, porque el estado local tiene equipamientos disgregados por el territorio y de mala calidad en su aspecto físico y en los servicios que presta. Los habitantes del sector que ya están clasificados en estrato 4 y 5, utilizan algunos colegios privados con que cuenta el sector coherentes con su condición socioeconómica y otros se mueven hacia el estrato 6, para obtener una mejor calidad en los servicios básicos. Pero esto subdivide a los habitantes dentro del mismo sector y les resta posibilidades de encuentro.

---

<sup>37</sup> Actualmente las condiciones de las locaciones educativas son tan bajas, que los pobladores quedan segregados nuevamente los de renta baja colegio público, los de renta alta colegio privado usualmente lejos del sector.

De esta manera la centralidad, a través del equipamiento, crearía un escenario físico con la capacidad de atraer e integrar a las personas del sector convocados por diversos temas.

Las políticas públicas deberían revertirse en programas para cada ente gubernamental que hace presencia en nombre del estado local, dentro de la centralidad propuesta. Cada entidad pública debería tener esa responsabilidad, desde su que hacer, de aportar con programas de animación social, que integre a los habitantes, que los haga partícipes de los problemas y de las potencialidades que existen en los barrios.

Esto quiere decir que la inversión en equipamiento, centralidades, infraestructura, no obedece a simples construcciones físicas, requiere de programas, filosofías, proyectos y recursos que dinamicen las actividades sociales y animen a los líderes sociales, generando identidad de ser perteneciente a un sector y relaciones entre los habitantes para el desarrollo de actividades colectivas.

¿Porque los equipamientos urbanísticos de la centralidad coadyuvan a la construcción de la fuerza que une a los habitantes?, porque es el reconocimiento desde el espacio físico que el estado garantiza unos mínimos urbanos y canaliza las inversiones privadas frente al tema de construir ciudad y ciudadanía. En ellos se inicia la política pública con la cual se busca el fortalecimiento social, allí se homogeneiza una población heterogénea por ser poseedores de condiciones socioeconómicas y culturales diferentes. Se requiere un hilo conductor que les dé razones para mantenerse unidos.

Como la institución educativa es un ejemplo, podría hacerse el ejercicio con cada equipamiento, una biblioteca, bien podría ser un equipamiento con gran capacidad de convocatoria, sobre todo si no se trata de un lugar pasivo, sino justamente desde donde se interactúa para y con la comunidad. Allí podrían reunirse grupos poblacionales por edad, por sexo, o por alguna situación que caracterice un grupo de forma especial. Al reunir personas del mismo sector, en un tema de interés, puede suscitarse un sin número de relaciones, ya que estos espacios crean cierta

confianza entre las personas que empiezan a reconocerse como vecinos pertenecientes a un territorio y con intereses y temas comunes.

Como en la actualidad se carece dentro del sector de estos elementos urbanos, de los que hace referencia la ciudad compacta, como es el caso de la centralidad y su respectivo equipamiento, espacio público, y política pública en pro del ordenamiento social para el desarrollo, los habitantes del sector de estudio deben desplazarse hacia otros lugares en busca de obtener estos servicios, vaciando su propio territorio de contenido, perdiendo la oportunidad de encontrarse en el espacio como vecinos y de encontrar que se conectan con otros habitantes en algunos temas de interés o en algunas necesidades y recursos, que potencialmente se tornan en importantes procesos de organización comunitaria y social.

## Capítulo 4. Conclusiones generales

Esta revisión del plan de ordenamiento de Medellín, a través de la cual se rastreó los conceptos fundamentales que soportan el modelo de ciudad compacta, deja ver que la ciudad, por lo menos en el documento, si planteó el reconocimiento de dichos pilares, aunque no los nombre de igual forma. En la norma hay claras directrices, de que en estos barrios a través de la intervención del tratamiento urbanístico de consolidación, se deben conseguir objetivos sociales como la cohesión social.

No se lee en el documento del POT, que Medellín, a partir de 1999, buscaría el crecimiento hacia adentro como un ejercicio simplista de densificar y redensificar el territorio, en función exclusiva de sumar unidades de vivienda. Si bien crecer, es un verbo que designa aumentar en cantidades, en cada artículo del POT, se hace explícita, la importancia de aumentar la infraestructura vial, mejorar la movilidad peatonal y de ciclorutas, para desestimular el uso del automóvil; aumentar el espacio público hasta convertirlo en el eje estructurante y protagónico de la compactación de la ciudad, recordando que es un espacio público, libre e incluyente.

Este espacio público se construye teniendo como objeto urbano principal a las centralidades, las cuales son conectores entre los distintos ámbitos: barrial, zonal y de ciudad.

Las centralidades son los lugares que según la ciudad compacta y el POT, generan un encuentro ciudadano, de nivel más complejo, ya que estas, están dotadas de equipamiento básico, para educación, salud, recreación y organización social donde los intereses de los habitantes de un sector convergen y se potencializan, buscando que esta intervención urbana sea generadora de cohesión social.

Los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena, están ubicados de forma privilegiada, ya que se asentaron desde el inicio en terrenos planos y centrales y fueron construidos bajo la planeación del modelo de ciudad jardín, lo que les ha dado reconocimiento como el mejor sector de la ciudad.

El proceso de redensificación se inició de inmediato, después de aprobado el POT de 1999, y se puede observar allí, el significativo avance de densificación y transformación urbana.

De hecho estos tres barrios ya suman una población de más de 40.000 personas, con una tendencia al crecimiento y con escasos de suelo, situación que justifica el que la ciudad se haya inscrito en el modelo de ciudad compacta como directriz para su desarrollo. Estas condiciones de aumento de población y escasos del suelo deben ser consideradas por la oficina de planeación y la inmobiliaria privada como contexto para explorar el subsuelo, en aspectos de parqueaderos, equipamiento, plazas y zonas verdes, teniendo una mejor eficiencia de los recursos.

Al aumentar el número de población de forma significativa, aumenta también la demanda de servicios, infraestructura y espacio público, como condición básica de habitabilidad y de sostenibilidad social, un principio del modelo de ciudad compacta.

Dado que los resultados obtenidos sobre los avances en la implementación del tratamiento de consolidación, mostraron evidencias en el desarrollo de algunos pilares de la ciudad compacta como la compactidad y la complejidad, se puede afirmar: que el número de viviendas por hectárea aumentó y que esto por sí mismo, significa que se densificó el territorio; al igual que la mezcla en el uso del suelo se implementó, cambiando el paisaje urbano y creando una nueva dinámica social.

Entendiendo que el proceso de compactación de una ciudad, no es solo un asunto de aumento en la densidad del territorio, sino de incremento en el resto de los aspectos como el urbanismo, la movilidad, el espacio público y la mezcla de

estratos socioeconómicos, se puede afirmar que la densificación es el elemento de mas fuerte avance, dentro del proceso de la consolidación y que la compactación por su parte comenzará a partir de que se implementen los otros pilares del modelo.

Cabe entonces la pregunta, ¿Qué es lo que se está consolidando en el sector? la respuesta sería: La vivienda y quizá el negocio inmobiliario. Dado que éste último reconoce en estos barrios de estudio, como una posibilidad interesante para la construcción de proyectos residenciales, porque allí se tienen buena demanda y la infraestructura que poseen, permiten proyectos constructivos rentables.

No se puede pensar que esta consolidación del territorio lo está llevando a la compactación, por la ausencia de las centralidades, ni se puede aseverar en el avance de la implementación del modelo, ya que las cifras decrecientes del espacio público, dejan sin contexto a la ciudad compacta que considera al espacio público su eje estructurante, el cual aportarían para la complejidad urbana y ciudadana de los pobladores, a través de la que se generaría la cohesión social.

La municipalidad desde el gobierno local, debe reconocer que la no inversión en el sector en mejorar aceras, en incrementar vías para bicicletas, en construir las centralidades y el equipamiento barrial y mejorar el espacio público en general, está creando un escenario en el que paradójicamente se disminuyó la distancia entre las personas, pero no se implementó ningún mecanismo urbano que permita la integración entre ellas, el mejoramiento de sus relaciones y la apropiación sobre el territorio.

En la construcción de ciudad dos agentes deben trabajar de forma paralela e integrada; ellos son el Estado local y el sector inmobiliario. El primero propone la carta de navegación sobre cómo debe hacerse la transformación de la ciudad y define la intervención en cada unidad territorial, a través del POT, tal como lo exige la ley. El segundo, tiene la posibilidad de coadyuvar en transformar el territorio haciendo un aprovechamiento del suelo, por el cual, paga al primero en suelo o dinero, para que éste se encargue de desarrollar los objetos urbanos que

deben estar dispuestos en el territorio, con el objetivo de equilibrar el desarrollo urbano y social, en busca de promover la integración y la calidad de vida entre los habitantes.

Lo que está sucediendo en el sector de estudio es que el proceso constructivo predio a predio, desarrollado por los inmobiliarios privados, generó un sin número de proyectos que elevó la densidad. Este proceso no vio compensado el pago de las obligaciones urbanísticas del inmobiliario privado, en inversión del espacio público planeado, lo cual está generando un problema social del que aun no se toma conciencia. Sin embargo la población empieza a expresarlo, cuando en la encuesta que se realizó, en la pregunta de las cosas que no le gustan del barrio respondieron: la ausencia de inversión pública.

En conclusión, respecto a este tema hay que precisar que la asignación de la figura del desarrollo urbano “predio a predio”, no está dejando emerger en el proceso de redensificación del sector la construcción de una ciudad humana, compacta y sostenible. Por ello la aplicación del tratamiento de consolidación nivel 1 asignado al sector, no está generando una transformación urbana, que traiga consigo; mezcla de estratos socioeconómicos, aumento de espacio público y equipamiento, ó, creación de las centralidades.

El problema puede radicar en que desde la formulación del POT en 1999, se describió que el sector tenía una buena capacidad de carga y unas adecuadas condiciones morfológicas lo que permitiría sin problema el proceso de redensificación.

Sin embargo al mirar las cifras de espacio público efectivo, se puede concluir que desde 1999 cuando empezó el proceso de redensificación de los barrios, el sector ya estaba en déficit y durante el período de este estudio, decreció agudizando el problema.

Lo que en los barrios de este estudio se ve avanzar es un espacio comercial de carácter privado, restaurantes, almacenes de cadena, algunos centros comerciales, que segrega a los habitantes según su capacidad de pago.

Si bien es importante la inversión privada para aumentar la infraestructura del territorio, no es, en ese espacio público y en ese equipamiento que se fundamenta el modelo de ciudad compacta, por que el diseño de una ciudad incluyente no es posible en las manos de particulares, estos coadyuvan, pero no pueden ser los líderes del proceso de construcción de la ciudad.

Es muy particular que mientras este sector es uno de los más grandes contribuyentes de impuestos hacia la municipalidad por el estrato socioeconómico que se le ha designado, por el proceso de redensificación en que está inmerso, y por el pago de las cargas urbanísticas de los constructores, no se vean progresos en equipamiento, espacio público e infraestructura, por falta de inversión pública.

Referente a la movilidad, cabe anotar que al aumentar las unidades de vivienda también ha aumentado el número de automóviles que transitan por el sector. En el interior de los barrios no se presenta problema de movilidad, sin embargo no se debe perder de vista esa percepción que tiene el 1,04% de los encuestados, frente a un exceso de vehículos, porque significa que ya empezó a sentirse el aumento de la población que se desplaza en automóvil, el que se evidencia en las vías de acceso a los barrios como la calle 33, la calle 44, la carrera 80-81 o la carrera 73.

Este informe, dejó ver aspectos importantes que pueden afectar la movilidad peatonal que busca la ciudad compacta y el POT de Medellín, cuando el 43,2%, contestan que la inseguridad es lo más negativo de este sector. La tranquilidad y la sensación de seguridad, son elementos fundamentales para el viaje a pie.

Sin embargo cabe resaltar el número elevado de personas que trabajan o estudian tan cerca de sus viviendas, que pueden llegar a cumplir estas actividades en un viaje a pie.

En la encuesta aplicada, a la pregunta de si se movería del barrio y las razones por las que lo haría, el 1,04%, dijo que se cambiaría a otros barrios que aunque de menor estrato, tuviesen mejor transporte público. En la pregunta 10 sobre lo que no le gusta del barrio, el 2% de la población encuestada, adujo la misma razón. Estos resultados muestran que aunque el sector es predominantemente estrato 4 y 5, algunos pobladores requieren el transporte público, por lo que se hace necesario revisar el servicio que para este sector se presta.

En fin, la movilidad peatonal, la de moverse en bicicleta, en transporte público integrado, cuando son eficientes, sin duda desestimulan el uso del vehículo particular, lo que predispone a la ciudad a una apuesta urbanística ecológica y sostenible. Sobre este aspecto no se evidenciaron avances.

Sobre el pilar de la complejidad que se desarrolla a través de la mezcla en los usos del suelo, si hay un aumento significativo, tal como se mencionó en la parte inicial de este capítulo, en los avances, que ya empieza a ser perceptible por algunos habitantes.

Esta mezcla de usos, que aumenta de forma continua, y que se evidencia, en nuevas tiendas, almacenes, centros estéticos, escuelas de música, grandes almacenes de superficie, muelles, entre otros. Sí está dinamizando el sector, permitiendo que se pueda generar una relación entre los habitantes.

Esta complejidad del sector, se deja ver ante la pregunta 8 de la encuesta en la cual se indagaba por los espacios de encuentro. Queda claro, que la apertura a través del POT, a cambiar ese hábito de uso únicamente residencial y abrirse a otros usos, permite el encuentro de las personas.

Por ello, el 7,2% de los encuestados dicen que se encuentran en el restaurante, el 12,5% en las tiendas, el 3% en algún granero, el 4% en el Éxito, el 1% en el mall, el 18,7 en un café bar llamado Allegro, entre otros.

Estos hallazgos muestran que los habitantes no tienen lugares de encuentro como el colegio de sus hijos, la casa comunal, una biblioteca, un parque o un edificio emblemático, o mejor en la centralidad, porque simplemente esos espacios urbanos neutrales, capaces de homogeneizar el territorio, que debieron llegar con la implementación del modelo, nunca se construyeron.

Inclusive las respuestas de los encuestados, de encontrarse en su propio edificio son muy escasas, dado que en estos barrios las copropiedades tienen limitantes muy grandes en sus áreas sociales y comunes, característica que hace más urgente la inversión en espacio público colectivo.

De todas maneras, el que por lo menos la infraestructura física de ámbito privado dé a los habitantes la oportunidad del encuentro, ya es un avance de ciudad compacta, expresa un logro urbano, aquel en el que se supera la planeación funcionalista, ese en el que los pobladores de un sector pueden dentro del mismo y en un desplazamiento corto, movilizándose a pie, encontrarse unos con otros.

Sin embargo el flagelo de la inseguridad es un aspecto de la mayor importancia, que debe intervenir por parte del estado local y su institución policiva para garantizar la seguridad y la tranquilidad del sector, para que este esfuerzo de complejizar tenga los resultados esperados.

Los resultados de la encuesta aplicada en el sector, también permitieron constatar que el territorio por efecto del incremento en la densidad está abriéndose a una población que vive en condiciones humanas y familiares diversas, es decir una población heterogénea.

Si bien estos barrios en sus inicios, fueron tradicionalmente habitados por familias que se reconocían como pudientes económicamente en su época y que conformaron un grupo bastante homogéneo en su momento, la realidad actual del sector es bastante diferente.

La composición poblacional de los barrios, según la encuesta aplicada estaría así: Un 11,1% de parejas sin hijos, un 36,3% de familias nucleares, un 14,1% de

personas que viven completamente solas, un 5% de viviendas habitadas por grupos de amigos, pero lo que más llama la atención, es el de un 25,2% de los pobladores que habitan con familia extensa, es decir varias familias juntas, e incluso un 2% de estos tiene en su vivienda un inquilino.

Esta nueva realidad social, dista mucho de lo que se conocía en el sector, porque esta conformación de grupo por personas diferentes a la familia habitando una vivienda, no obedece a personas con dinero, expresa tal vez la necesidad que tiene las personas de reunirse para pagar los gastos económicos del sostenimiento. Visto así, el sector tiene una heterogeneidad socio económica, que es interesante en términos de lo que se busca con la implementación de la ciudad compacta, porque esta heterogeneidad humana, es un insumo para lograr la complejidad social, pero requiere una firme inversión económica frente al tema del espacio público y el equipamiento para homogeneizar el espacio. De lo contrario se crear un territorio conflictivo, inseguro y problemático socialmente.

Otro dato que habla de situaciones económicas diversas en la población, está dado por la condición de ser propietario o arrendatario. El 63,5% de los pobladores encuestados dijo ser propietario y el 34,3% dijo estar bajo la modalidad de arriendo.

Podemos deducir, que en definitiva, hay una mezcla poblacional importante, en condiciones económicas de renta diversa. Esto es un buen indicio, en términos de los beneficios sociales que se busca en la ciudad compacta.

Este resultado sobre la heterogeneidad de la población, permite inferir que algunos de los pilares de la ciudad compacta como el de la estabilidad social, están sucediendo por la movilidad socioeconómica de población de estratos de menor ingreso y están dando sus primeros resultados, aun cuando no sea de la forma como lo proyecta el modelo. Cuando en el modelo de la ciudad compacta se propone que entre menos separación haya entre las personas con ingresos diferentes, se genera más estabilidad social por efecto de una imbricación de

relaciones entre lo que unos necesitan y otros ofrecen, supone un elemento, substancial de cohesión social y convivencia.

Se estaría entonces ante un escenario de transformación urbana y social en el que, ha cambiado sustancialmente el tipo de población asentada, por efecto del proceso de redensificación. Esa nueva población heterogénea, reporta una nueva demanda de servicios y de inversión del estado local, para lograr ya no solo la compactación urbana sino de manera más precisa la compactación social.

Referente a la eficiencia del modelo de ciudad compacta, principio filosófico y económico que sustenta las distintas acciones urbanísticas que este se propone, se podría decir que mostró avances en dos aspectos básicos: un primer hecho es que se ha logrado un uso más eficiente del suelo, con el proceso de redensificación; el segundo hecho, está en el ahorro de los ciudadanos encuestados que logran trabajar y estudiar en el mismo barrio, permitiendo que haya un ahorro en el consumo de gasolina y un mejoramiento en las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Sin embargo no hubo ningún avance en el manejo eficiente de los recursos económicos desprendidos del aprovechamiento del suelo por parte del agente inmobiliario privado, pues no hubo gestión del suelo por parte del Estado local, para la construcción de las centralidades propuestas y no hubo mejoramiento en ningún aspecto urbano concerniente a mejorar las condiciones de vida de la población.

Este resultado de falta de eficiencia de los recursos, va en detrimento de las condiciones de habitabilidad y es el contexto económico que evidencia el desinterés del gobierno local para crear un escenario físico desde lo urbano del que emanará la cohesión social en el sector de estudio. Cabe la pregunta, si ante este panorama de crecimiento poblacional y esta ineficiencia en el manejo de los recursos, ¿Qué podrá pasar, cuando la población se duplique por efecto de la redensificación del sector, si el Estado Local mantiene esta posición de ausencia en la intervención urbana?

Pero la Eficiencia, es una pieza fundamental de la compactación, que debe ser estudiada, analizada y puesta en práctica. Para ciudades como Medellín, que cuentan con poco suelo para soportar el crecimiento poblacional, se hace necesaria la implementación de nueva tecnología para captación de agua y de energía en las plantas altas de estos edificios y en el aprovechamiento del subsuelo.

Las conclusiones citadas con anterioridad a este párrafo, tienen que ver con la implementación de la ciudad compacta según los pilares que la sustentan; compacidad, complejidad, estabilidad social y eficiencia. Lo que viene a continuación son las conclusiones finales frente al tema de los avances en cohesión social que por efecto de la implementación del modelo de ciudad compacta del POT de Medellín, pudieron evidenciarse en el transcurso de esta investigación.

Los hallazgos del trabajo de campo, evidenciaron una tímida implementación del modelo de ciudad compacta en dos de sus pilares, la compacidad y la complejidad y así mismo unos avances mínimos en cohesión social. Se pudo determinar que en la medida que avanzó la densificación y la mezcla de usos en el suelo, se impactó en dos de los componentes de la cohesión social; La distancia y la integración de los elementos.

Sin embargo el avance en estos dos pilares tampoco se ha dado de forma concluyente. Si bien con el aumento en la densidad se redujo la distancia entre los habitantes, los otros elementos que hacen parte de la compacidad, como son el urbanismo, el espacio público, la movilidad y el equipamiento social, han decrecido con relación al aumento de la población, situación que al final logra el efecto contrario, es decir aumentar la distancia entre ellos, ya que en busca de obtener los servicios de ámbito barrial que hoy son inexistentes, deben desplazarse a otros sectores de la ciudad.

Este resultado del aumento en la distancia se exagera en la ausencia de la construcción de la centralidad. Lo cual dibuja un paisaje en el que los habitantes

disminuyen la distancia en el habitar, pero deben dispersarse para el cumplimiento de las otras funciones como el educarse, trabajar, recrearse, asociarse o participar como ciudadanos.

Esta reducción de la distancia entre los habitantes del sector por aumento de la densidad, como única característica que avanza en el proceso de consolidación y compactación, expresa un nivel bajo de cohesión social, ya que si bien aporta uno de los elementos para la creación del escenario físico, no logra por si solo ser el generador de la cohesión social.

Referente a la integración de los elementos, componente de cohesión que incide directamente en el pilar de la complejidad, se implementó la mezcla de usos en el suelo, despertando un dinamismo económico en el sector objeto de este estudio, que deja rezagada la tradicional idea de barrios residenciales a que estaban acostumbrados los habitantes de este territorio y les imprime una nueva dinámica social en referencia a que les genera un mecanismo de integración.

Lo que no se ha integrado tal como lo prescribe el modelo de ciudad compacta, es la mezcla de estratos socioeconómicos, ya que la regulación nacional sobre estratificación y la clasificación geoeconómica e incluso el interés económico del sector inmobiliario no lo permiten. La ausencia de esta política deja un quebrantamiento para la construcción de la estabilidad social, un pilar de la ciudad compacta de gran impacto para la construcción de la cohesión social.

En el caso de la estabilidad social, el indicador de su falta de avances ha sido que no se dio la mezcla de estratos socioeconómicos, en particular de estratos menores a los ya existen en este territorio, que se pudieron mezclar con los mayores en que está clasificado el sector. Se observa que en los resultados obtenidos en la encuesta en la cual se reflejaron datos de movilidad social de la ciudad hacia este sector, en un flujo de estratos menores hacia estos barrios, una vez asentados allí perdieron esa condición, pasando a ser del mayor estrato característico de los barrios.

Esta integración de los elementos, por efecto de la mezcla en el uso del suelo y la mezcla de los estratos socioeconómicos, al implementarse en la unidad territorial, permitiría hablar de un avance de nivel medio de cohesión social. Pero para el caso de estos barrios enfoque de este estudio, el nivel de la relación entre los habitantes sigue siendo bajo, así que no se puede hablar de que estemos en nivel medio de cohesión.

Siendo la eficiencia un pilar transversal a los otros, ya que en la medida que se implementen adecuadamente los pilares de ciudad compacta, siempre habrá que referirse en términos de si se está siendo más o menos eficientes, cabe anotar que hay un aprovechamiento del suelo, al igual que la potencialidad del encuentro de los habitantes en un territorio más denso, está expresando eficiencia, en esto, se observan algunos avances.

Entonces, si bien el aprovechamiento del suelo es bastante significativo, el indicador del nulo avance, ha sido la no reinversión en los barrios de los ingresos públicos obtenidos por las obligaciones urbanísticas pagadas por los constructores privados, derivadas de la densificación de vivienda. Por ejemplo, debieron ser invertidas en la construcción de la centralidad barrial y zonal, entre otras.

Este pilar de la eficiencia, no se incluye en la medición del nivel de cohesión, por considerarse un componente transversal, ya que se convierte a su vez en resultado. Es decir, si los otros tres pilares; compacidad, complejidad y estabilidad se implementan correctamente, se estaría ante un nivel alto de eficiencia. Si los pilares se implementan a nivel medio, la eficiencia sería de nivel medio. Si sucede como en este caso de estudio en que la implementación de los pilares es baja, la eficiencia es baja.

Siendo tres los componentes constituyentes de la cohesión social y habiendo concluido frente a dos de ellos; la distancia y a la integración de los elementos, queda entonces el tercero para consolidar el resultado del avance; la fuerza que une a los elementos. Se evidenció en esta investigación que la construcción de la centralidad de ámbito barrial, es el objeto urbano a través del cual se logra que el

desarrollo urbano de cómo resultado la integración de los elementos. Si bien esta no se construyó, si se demostró que tal como lo concibe el modelo y el POT es el eje estructurante para lograr la compactación. Sin embargo por sí misma, la centralidad, no logra ser el detonante de la fuerza que une a los habitantes, lo que se ha propuesto es que la construcción de las centralidades y su equipamiento debe ir acompañado de políticas urbanas y sociales de inclusión de la población para la cual se planean dichos objetos urbanos. En esta acción es donde se podría hablar de un hecho urbano y político contundente para la generación de cohesión social.

Sin embargo en el sector de estudio la ausencia del gobierno local es demasiado fuerte, sin inversión económica para la creación de los objetos urbanos planeados en el tratamiento urbanístico, sin las políticas públicas de desarrollo, ni políticas sociales que contengan mecanismos de inclusión social, se da como resultado un bajo nivel de implementación de los pilares de ciudad compacta y de los componentes de cohesión social.

Este panorama descrito, permite concluir el tema de esta investigación, con un resultado bastante negativo para la población asentada en el sector, no hay avances en cohesión social emanados de la implementación de la ciudad compacta a través del tratamiento de consolidación urbanística de nivel 1 asignada al sector, no se dieron por lo menos durante el periodo de este estudio.

Este resultado no solo debe generar una preocupación para los habitantes del sector, es una alarma para la ciudad, ya que en el POT se le asignó este mismo tratamiento de consolidación al 71,60% del territorio.

#### **4.1 Discusión, consideraciones y proposiciones finales**

Para hablar de avances en cohesión social, que estuviesen emanados de la implementación del modelo de ciudad compacta a través del tratamiento

urbanístico de consolidación nivel 1, se tendría que haber hallado entre otros, que la compacidad de elementos como la vivienda, la infraestructura, el espacio público y el equipamiento, la mezcla de estratos socioeconómicos, la mezcla de usos del suelo, construidos durante este periodo del 2000-2008, crecieran paralelamente, disminuyendo así la distancia entre los habitantes y las funciones urbanas y permitiendo el aumento de la complejidad social de los pobladores del sector.

Pero lo hallado es que las viviendas fueron las que más disminuyeron en distancia, con la desventaja que la tipología multifamiliar si bien acerca las estructuras físicamente, aleja bastante a las personas que viven en ellas, quienes difícilmente lograrán saber quien está arriba o debajo de su apartamento.

En vista de que el espacio público y los equipamientos disminuyeron con relación a la población nueva asentada en el sector, podría decirse que, se presume que la mayoría de los habitantes buscarán para acceder a la prestación de servicios de ámbito barrial, dentro de la gama de ofertas de la ciudad. Esto significará que la población local se movilice del sector y se disgregue por el territorio. Así paradójicamente se aumentará la distancia entre los habitantes que ya están cerca, gracias al proceso de densificación. (Mirar Anexo 3. el modelo de ciudad compacta y el POT de Medellín, Pág. 179-184, los servicios que deben ser prestados en el ámbito barrial).

Frente a la mezcla de usos en el suelo, como se mencionó en el capítulo de avances, no es una acción urbanística que atañe únicamente a la implementación del POT, pero que si se ha reforzado y se ha incrementado la presencia de otras actividades diferentes a la vivienda, gracias a él, convirtiéndose en el factor que está permitiendo, algún nivel de integración entre los habitantes.

Esta integración se da en dos vías, la primera entre quien decide prestar un servicio y el público objetivo que lo requiere. La segunda forma de contacto, es entre quien decide prestar un servicio y las personas que requiere para que

desarrollen el trabajo. Este tipo de relaciones se evidenció allí, ya que un porcentaje alto de los encuestados, dijeron estar empleados dentro del sector.

Sin embargo, esta es una integración incipiente, porque es una relación que se da en forma particular entre algunos habitantes. Se buscaba con la implementación del POT, que a través de la construcción de las centralidades y sus distintos equipamientos, esta relación fuera más colectiva, concentrando grupos más numerosos en temas de interés para el desarrollo humano y colectivo. Estas centralidades no se construyeron lo que se convierte en una oportunidad desperdiciada para el proceso de cohesión social.

Cabe anotar, que en esta mezcla de usos del suelo, el aumento de espacios privados para usos públicos, como restaurantes, peluquerías, almacenes pequeños y almacenes de cadena son significativos y quizá con la gran ausencia de instituciones gubernamentales y servicios que debe prestar el estado local, podría estar expresando la lógica capitalista con la que se está desarrollando el territorio.

La cifra de equipamiento comercial de carácter privado mostró un importante aumento representando un 56,09% del total del espacio ocupado en el territorio para equipamiento.

Esta lógica capitalista, se refleja básicamente en un aumento de viviendas construidas por inmobiliarias privadas, un incremento en el territorio de servicios de todo orden prestados por los privados y una presencia muy incipiente de orden gubernamental.

Identificar a que lógica económica y de desarrollo le juega el gobierno local, es fundamental, por que como dice Salvador Rueda (1996), *"este modelo no es coherente con el capitalismo basado en el consumo de recursos, en el permanente despilfarro"* o como dice Jordi Borja (2003), *el mercado no construye ciudad*. Y así en el excesivo protagonismo del sector privado y la absoluta ausencia del estado se perderá la posibilidad de mejorar aspectos como la

estabilidad social, el incremento de la ciudadanía y la cohesión social, tema focal de esta investigación.

Aunque el problema de desarrollar esta zona en unos términos de equidad, no es un desajuste generado por la presencia de inversionistas privados, finalmente estos pagaron las obligaciones urbanísticas correspondientes, que equivaldrían al aporte en espacio público o dinero para los nuevos 10.044 habitantes que con sus proyectos llegaron al sector.

Se presume que los constructores privados pagaron en obligaciones urbanísticas 56.246 m<sup>2</sup><sup>38</sup> esto en relación al número de habitantes. Este espacio se pagó según la Curaduría 1, en dinero por que el sector posee poco terreno para entregar al municipio en contraprestación a los beneficios constructivos.

Este dinero que según el POT, debía ser reinvertido en el sector, para ajustar los faltantes en espacio público, equipamiento e infraestructura, parece se fue a un fondo común, del cual ninguna de las oficinas del municipio a las cuales se remitió la solicitud presentada dentro de esta investigación para obtener el dato sobre el dinero recaudado por el proceso de densificación, supieron dar respuesta. (Mirar Anexo 6)

¿Dónde quedó la eficiencia de el proceso?, si el juntar esa población tan numerosa, tenía como uno de sus objetivos aprovechar el aumento de recursos económicos para mejorar la calidad de vida y ello requiere de mejorar el espacio físico que habitan.

Que está pasando con el ejercicio de la planeación en el Municipio de Medellín, si por la falta de implementar todos los aspectos del modelo, hoy el sector cuenta con más gente movilizándose por la ciudad a buscar servicios, el espacio público está en menos de 0,28 m<sup>2</sup>, cuando la aspiración era llegar a 10m<sup>2</sup> por habitante,

---

<sup>3838</sup> El POT de Medellín, tiene asignado para estos polígonos Z4-CN1-14 y Z4-CN1-15, una obligación urbanística de 5,6 metros cuadrados por habitante. (Acuerdo 046 de 2006, Art 255)

las centralidades no se construyeron y el equipamiento existente no presenta ni incremento ni mejoras.

Entonces cabe precisar, que después de identificar los fundamentos básicos de la ciudad compacta según Rueda (2002), y hacer una relación con el POT de Medellín y con los conceptos de cohesión social aportados por las ciencias naturales, se han identificado avances incipientes en términos de cohesión social que se evidencia en el sector. Esta implementación del modelo de ciudad compacta a través del tratamiento urbanístico de consolidación ha generado un sin número de cambios en el sector que ya tiene unas características morfológicas y unas condiciones sociales y económicas que se deben considerar:

Aunque el espacio público, en el Acuerdo 62 de 1999, fue considerado el “elemento principal del sistema estructurante”, factor clave del equilibrio ambiental y principal escenario de integración social y construcción de ciudadanía, condición que se le reafirmó en el Acuerdo 46 de 2006, para el año 2008, en estos barrios de estudio no se había dado inicio a mejorar ninguno de los elementos que lo constituyen.

En vista del poco avance que se ha tenido en este aspecto en los 9 años en que se realiza esta investigación se hace necesario diseñar e implementar un Plan Especial de Espacio público y Equipamientos, en busca de que se logre incentivar y organizar la inversión privada, racionalizar la inversión pública para la oferta, disminuir los desequilibrios urbanos, contribuir a la consolidación del sistema de centralidades de ámbito barrial, zonal, de ciudad y metropolitanos, controlar la localización de equipamientos de salud, educación, recreación, deportes, seguridad social y organización comunitaria, teniendo como base que deben quedar dispuestos de tal manera que cumplan con el objetivo de servir como instrumentos de integración social y desarrollo comunitario.

Con relación a las centralidades, el retraso que presenta la construcción de estas es un verdadero golpe al proceso de planeación pues según el artículo 46 del Acuerdo 46 de 2006, son parte constitutiva de los sistemas estructurantes, y por

tanto del espacio público, y los componentes explícitos de dicho sistema de espacio público como los parques, plazas, zonas verdes y equipamientos , deben ser localizados al interior de la respectiva centralidad para permitir el reordenamiento de los elementos en función de lograr un objetivo fundamental la convergencia de la población hacia ellos .

El estado local no está gestionando de forma concreta los proyectos físicos estratégicos que viabilicen las directrices sobre las centralidades, el espacio público y equipamientos que se dejaron programadas en el Acuerdo 62 de 1999 y reafirmados en el Acuerdo 46 de 2006, esta carencia en la gestión de la planeación tiene un impacto negativo en la calidad de vida ciudadana e inhibe la probabilidad de que se genere cohesión social.

Las obligaciones urbanísticas pagadas por los constructores para espacio público y equipamientos, no están siendo canalizadas de tal manera que esta figura económica para la gestión urbana, no se ha convertido en una herramienta eficaz para permitir que se ejecuten los proyectos del Plan de Ordenamiento Territorial, tales como el fondo de zonas verdes, el Banco de Tierras. Es fundamental que se definan prioridades de inversión de dichos recursos y que esto no desestime la necesidad de inversión en estratos 4, 5 y 6 promoviendo la gestión asociada público privada para la construcción progresiva de los proyectos de Espacio Público y Equipamientos.

La población se ve indiferente ante el crecimiento físico desbordado de las unidades de vivienda, sin que ello se vea compensado con aumento del espacio público, los equipamientos y las centralidades tal vez se requiera emprender una tarea de pedagogía urbana, que permita la apropiación por parte de los pobladores de Medellín, de una noción de lo público que articule el uso, disfrute y valoración colectiva del espacio público y de la realización de Planes Sociales de acompañamiento a cualquier intervención en el sistema estructurante de ciudad.

Faltan espacios para las demandas del peatón, la convocatoria ciudadana y el encuentro en los centros de barrio espacios todos que constituyen el sistema de soporte al intercambio ciudadano y la construcción de ciudadanía.

Este proceso de densificación generado por la idea de compacidad que se tiene en este modelo de desarrollo implementado en la ciudad ha permitido que en este sector de estudio se concentre una población que asciende aproximadamente a 40.934 personas. En Colombia existen municipios con una población menor a 20.000 habitantes que poseen un presupuesto anual propio. Se debería considerar este número de población tan significativo, ideal para asignarle un presupuesto propio, generado por los impuestos que pagan sus habitantes, con el cual hacer mejoramiento urbano y contribuir con programas para el desarrollo social y humano de los pobladores.

Finalmente las conclusiones a las que se llega durante esta investigación, muestran que los barrios sí, están sufriendo un proceso de densificación importante, en el cual el paisaje urbano empieza a mostrar compacidad desde el elemento de las viviendas. El congelamiento y la disminución en el espacio público, la ausencia de la construcción de la centralidad y la falta de equipamiento y políticas públicas que generen mecanismos de inclusión, dejan ver a un estado local ausente del proceso planificador que dejó en manos de los privados el proceso edificador, por lo cual, el crecimiento del 32% de viviendas y población en el periodo de este estudio, no se vio acompañado por ningún otro elemento urbano que equilibre el desarrollo y vaya en vía de crear procesos de cohesión social entre los pobladores.

## **4.2 Futuras investigaciones sobre el tema**

Posterior a hacer esta revisión sobre algunos avances en cohesión social, derivadas de la implementación del modelo de ciudad compacta abordado por el

POT de Medellín, tres temas quedan sobre el escritorio, con el deseo de que puedan ser abordados en próximas investigaciones:

En el caso del tratamiento de consolidación, el POT designó que se aplicará a 6.914 hectáreas de la ciudad, constituyéndose incluso en el tratamiento con el que más se está interviniendo urbanísticamente en la ciudad, el 71,60% del territorio se está consolidando en este momento. Valdría la pena verificar si la aplicación del tratamiento en los otros polígonos, está sucediendo de manera equilibrada entre los pilares de la ciudad compacta que esta investigación sustentó. (Mirar Anexo 6, Tratamiento de Consolidación, POT de Medellín)

Frente al uso de la figura normativa, del desarrollo predio a predio con la que se está desarrollando el tratamiento urbanístico de consolidación nivel 1, hay una pérdida significativa en la construcción de ciudad, el Estado se vuelve un actor ausente y la inmobiliaria privada cumple la función de densificar, pero se deja de lado la preocupación por aquellos elementos urbanos que contribuyen en el mejoramiento de la calidad de vida de los pobladores y que por tanto construyen ciudad. Esta figura para el desarrollo urbano, mostró en el pasado disfuncionalidades, para lograr un desarrollo en equilibrio, por la ausencia del estado, el cual es imprescindible para la construcción de ciudad.

Dentro del escenario actual, en el cual se busca que la planeación urbana aporte en la construcción de territorios viables económicamente, eficientes ecológicamente, y cohesionados socialmente, ¿Es posible construir territorios en equilibrio urbanístico, ecológico, económico y social con la figura del predio a predio?

Finalmente, el tema de las centralidades debe ser analizado con mayor fuerza, ya que en este espacio público urbano, recaen soluciones a algunos de los problemas de inestabilidad social y de falta de integración y de cohesión social entre los pobladores.

Este tema de las centralidades solo se deja enunciado en el actual trabajo de investigación, porque es un resultado que se obtuvo durante el proceso

investigativo. Revisar la importancia de su implementación y el por qué el Estado local abandonó esta estrategia urbanística que en la implementación del POT se dejó claramente establecido que es elemento estructurante para el desarrollo urbanístico y la construcción de ciudadanía, puede servir para reorientar el proceso constructivo y urbano de la ciudad.

## BIBLIOGRAFIA

1. BORJA, J. Majda Drnda y otros (2003). La ciudad conquistada. Alianza Editorial S.A. Madrid, 363 p.
2. CASAS, N (1999): El barrio en Metamorfosis. Tesis de grado UPB, Medellín.
3. CABRAL, A. y GONZÁLEZ, P. (2008): Los estándares de densidad y edificabilidad –legales– versus ciudad compacta bajado de la pagina web: [age.ieg.csic.es/boletín/54/06%20AGE%2054.pdf](http://age.ieg.csic.es/boletín/54/06%20AGE%2054.pdf)
4. CIUDADANOS EN RED (2009): ¿Hacia un modelo de ciudad compacta horizontal o vertical?, Bajado de la pagina web: <http://www.metropoli.org.mx/node/16728>, Abril 20 de 2010.
5. CONCEJO MUNICIPAL DE MEDELLÍN (1999): Acuerdo municipal # 62 de 1999. Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para el Municipio de Medellín. En Gaceta Oficial # 1158. 1999. Medellín,
6. CONGRESO DE COLOMBIA (2002): LEY 732 DE 2002. Por la cual se establecen nuevos plazos para realizar, adoptar y aplicar las estratificaciones socioeconómicas urbanas y rurales. Diario Oficial No 44.693, de 31 de enero de 2002. Bajado de la pagina web: [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2002/ley\\_0732\\_2002.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2002/ley_0732_2002.html). Abril 7 de 2010
7. DANE (2005): Resultados del censo general de Colombia 2005. Bajado de la pagina web: [www.ddhh-colombia.org/html/CENSOGENERALDEL2005.pdf](http://www.ddhh-colombia.org/html/CENSOGENERALDEL2005.pdf) - Similares, Julio de 2009.
8. DEL CASTILLO, J (2005): Las áreas residenciales como tema del Urbanismo. Bajado de la pagina web: [Las áreas residenciales como tema](#)

- [del Urbanismo](#) Formato de archivo: PDF/Adobe, Universidad Nacional. Bogotá,
9. EMPRESA DE DESARROLLO URBANO (2009): Fundamentación del Modelo de Desarrollo. Bajado de la pagina web: <http://www.edu.gov.co/pdf/sevilla/capitulo10.pdf>, Municipio de Medellín, Marzo de 2010
  10. GONZÁLEZ, A (2009): La estratificación, una herramienta que traiciona a los más pobres. Bajado de la pagina web: <http://www.periodismopublico.com/La-estratificacion-una-herramienta>. [Noviembre 15 de 2010](#)
  11. GONZALEZ, S, y otros (2007): La implementación indirecta del modelo de ciudad compacta en la nueva ley estatal del suelo. *Bajado de la pagina web:* <http://www.aetu.es/aetu/vozsocio/LaImplantacion.pdf> [Mayo 3 de 2010](#)
  12. JENKS, M. Burgess, R y Otros. (2000): Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries. Spon Press, Taylor & Francis Group, London and New York, 365 p.
  13. KELLER, S.(1975): El vecindario urbano, Perspectiva Sociológica, Editorial S. XXI Editores S.A. México.
  14. LACOCTELERA (2006): El barrio. Bajado de la pagina web: <http://territoriantecompostelano.lacoctelera.net/categoria/cohesion-social>, Marzo 8 de 2011.
  15. MUNICIPIO DE MEDELLÍN (2005): Anuario Estadístico de Medellín 2005, Estimación de la población por sexo y comuna. Bajado de la pagina web: [www.medellin.gov.co/.../anuarioEstadistico/.../Poblacion2005/EstimpobSexCom2005.htm](http://www.medellin.gov.co/.../anuarioEstadistico/.../Poblacion2005/EstimpobSexCom2005.htm) - En caché - Similares, Marzo 8 de 2010
  16. MUNICIPIO DE MEDELLÍN (2005): Encuesta calidad de vida 2005. hogares por estrato socioeconómico. Bajado de la pagina web:

[www.medellin.gov.co/.../calidaddevida2005/04%20hogares%2002%20-%2071.pdf](http://www.medellin.gov.co/.../calidaddevida2005/04%20hogares%2002%20-%2071.pdf) - similares, Marzo 15 de 2010.

17. MUNICIPIO DE MEDELLÍN (2006): Documento Técnico de Soporte POT, Justificación Jurídica para la Revisión del POT. Medellín.

18. -----(2006): Acuerdo # 46 del Plan de Ordenamiento Territorial; Por el cual se revisa y ajusta el Plan de Ordenamiento Territorial para el municipio de Medellín y se dictan otras disposiciones. Bajado de la pagina web:

[www.medellin.gov.co/.../planOrdTerritorial.jsp?...](http://www.medellin.gov.co/.../planOrdTerritorial.jsp?...) - En caché - Similares

19. NACIONES UNIDAS, (2007): Cohesión social: inclusión y sentido de pertenencia en América Latina y el Caribe, Impreso en Santiago de Chile. Bajado de la página web:

[www.segib.org/documentos/esp/cohesionsocial.pdf](http://www.segib.org/documentos/esp/cohesionsocial.pdf). Octubre 21 de 2009

20. NARANJO, G (1992): Medellín en zonas, Editora Corporación Región, Medellín.

21. NAREDO, J. y otros (1996): La construcción de la ciudad sostenible: fundamentos Biblioteca Ciudades para un Futuro Más Sostenible. Madrid. Bajado de la página web:

<http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a010.html>. Febrero 10/2010.

22. PALMA, Andrés (2007): Concepto de cohesión social. Bajado de la página web: [http://eurosocialsalud.eu/proyecto/p1\\_1\\_1\\_1.2007](http://eurosocialsalud.eu/proyecto/p1_1_1_1.2007), Septiembre 12 de 2009

23. RUEDA, S. (1996): La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa. Bajado de la página web: <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html>, Febrero 22/2010.

24. RUEDA, S. (2010): Un nuevo urbanismo para una ciudad más sostenible, en: *I Encuentro de Redes de Desarrollo Sostenible y de Lucha contra el Cambio Climático*. Bajado de la página web:

[http://cuimpb.cat/politiquesurbanes/docs/Num\\_19\\_Un\\_nuevo\\_urbanismo](http://cuimpb.cat/politiquesurbanes/docs/Num_19_Un_nuevo_urbanismo)

- para una ciudad mas sostenible Salva Rueda.pdf. Marzo 14/2010, 13 p.
25. RUEDA, S. (2002): *Barcelona, ciudad mediterránea, compacta y compleja : una visión de futuro más sostenible*. Ayuntamiento de Barcelona ; Agencia de Ecología Urbana, 87 p.
  26. RUEDA, S: Un modelo para el desarrollo de ecobarrios. Barcelona : Agencia de Ecología Urbana. Bajado de la pagina web:  
[http://www.bcnecologia.net/index.php?option=com\\_content&task=view&id=98&Itemid=52&lang=CA](http://www.bcnecologia.net/index.php?option=com_content&task=view&id=98&Itemid=52&lang=CA)
  27. SURT FOUNDATION (2010): Definición: cohesión social, en, Understanding social science. Bajado de la pagina web:  
<http://understandingsocialscience.wordpress.com/2010/01/14/definicion-cohesion-social/>, Marzo 8 de 2011
  28. TIRONI, E y SORJ (s.f) : Cohesión social: una visión desde América Latina. Universidad Católica de Chile - Centro Edelstein de Investigaciones Sociales. Bajado de la página web:  
<http://www.pensamientoiberoamericano.org/articulos/1/43/0/cohesion-social-una-vision-desde-america-latina.html>. Marzo 9 de 2010.
  29. TORRES P y otros (2010): Las Ciudades del Mañana. FERRO, J: *Ordenamiento urbano y consolidación de políticas del suelo*, Editores BID Washington, D.C.
  30. TORRES P y otros (2010): Las Ciudades del Mañana. GARCIA, J: *Experiencias de gestión urbana reciente en Medellín: Iniciativas públicas*, Editores BID Washington, D.C. 2010. BID.
  31. -----(2003): Zaida, M: *La ciudad como oferta y la innovación urbanística*. La ciudad conquistada, Alianza Editorial S.A.,Madrid.
  32. TURCON, (2006): Ciudad compacta versus ciudad difusa en,  
[www.davideneuropa.org](http://www.davideneuropa.org). Bajado de la pagina web:

<http://turcon.blogia.com/2006/083002-ciudad-compacta-versus-ciudad-difusa.php>, Enero 26 de 2010.

33. WIKIPEDIA: Comuna 11 Laureles-Estadio. Bajado de la pagina web:  
"[http://es.wikipedia.org/wiki/Laureles\\_-\\_Estadio](http://es.wikipedia.org/wiki/Laureles_-_Estadio)", Noviembre 13 de 2009

34. VILLASUSO, Juan Manuel (2006): El concepto de cohesión social,  
Bajado de la pagina web:  
[http://www.tribunademocratica.com/2006/09/el\\_concepto\\_de\\_cohesion\\_s  
ocial.html](http://www.tribunademocratica.com/2006/09/el_concepto_de_cohesion_social.html) La República, Septiembre 2009.

# ANEXOS

## ANEXO 1 IDENTIFICACION DE LOS BARRIOS

Los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena, están ubicados en la ciudad de Medellín en Colombia, pertenece según la división administrativa del municipio a la zona 4 o sector centroccidental . Esta zona está compuesta por 3 comunas Y 55. Este sector de estudio pertenecen a la comuna 11, también llamada la comuna Laureles-Estadio. Esta pertenencia le significa a los barrios un sin número de relaciones de tipo histórico, económico, social y político entre otras, con otros barrios que están clasificados en la misma zona y comuna.

### ➤ HISTORIA DE LA ZONA 4 OCENTROCCIDENTAL. (NARANJO, Gloria. 1992)

Históricamente lo primero que existió en esta zona fue el caserío "La Granja" que cambio su nombre posteriormente por el de "La América". Esta fracción surge en las márgenes de la quebrada Ana Díaz, fuente de aprovisionamiento de aguas. Eclesiásticamente pertenecía a la Parroquia de Belén. La América, Belén y Robledo, fueron corregimientos hasta 1938, las veredas eran San Javier, La Puerta, y El Corazón.

En 1908 se abre la carretera a La América, hoy, San Juan, con lo cual se refuerza el proceso de urbanización que comenzaba a generarse, conectándose los asentamientos que se habían venido formando en la banda occidental del río.

Para 1918 la población de la fracción de la América comprendía 5062 habitantes, obreros que se desplazaban hacia Guayaquil y el centro por medio del tranvía que inauguró su línea en 1921. Esas obras fomentaron la compraventa de terrenos, que impulsó los procesos de urbanización por vías legales e ilegales.

La transformación territorial de las parroquias que antes eran la referencia de identificación de pertenencia de sus moradores, en una nueva división interna de la ciudad, "LOS BARRIOS", trajo consigo un nuevo referente espacial atado a un nombre, una capilla y unas relaciones sociales, hechos que definieron una nueva territorialidad ahora parcelada, lo cual no obvia la referencia originaria a un gran sector.

El fenómeno de los flujos migratorios provenientes tanto de pueblos como de áreas rurales, cambios fundamentales de índole comercial, implicó para Medellín una transformación significativa en su carácter de ciudad. Ello generó una infraestructura y un ordenamiento propios del desarrollo que comenzaba a presentar la ciudad.

La rectificación del río rompió la barrera de expansión de la ciudad hacia la zona occidental entre Guayabal, Belén y la Iguana. De 1925 a 1950 toda esta área se incorporó al desarrollo.

La población hasta el momento se había extendido en forma caprichosa guiada por el criterio de los urbanizadores piratas. Posteriormente se define la necesidad de asumir por parte del Estado el ordenamiento del espacio urbano y la dotación del mismo. Espacios residenciales, desarrollo de infraestructura vial y de servicios, son ahora las preocupaciones fundamentales y factibles debido a

la incorporación en los primeros planes del sector occidental que posibilitó la canalización del río Medellín.

En la zona de la América, en 1944, el proyecto de levantar la Universidad Pontificia Bolivariana luchaba contra obstáculos por parte de terratenientes; así como el proyecto de la Avenida Bolivariana que unía al río con la plaza de Belén, constituían perspectivas que evidenciaban la importancia que la planeación venía tomando en este sector. Se usó el mecanismo de la valorización.

Esta red vial, junto con la edificación universitaria, hacía parte de un complejo mayor que desde 1940 se venía gestando por parte de la cooperativa para empleados, más tarde Cooperativa de Habitaciones, cuya finalidad consistía en proporcionar a sus socios viviendas de fácil adquisición.

Las vías más importantes para la zona 4, en sentido oriente-occidente, son la calle 44 San Juan, Calle 33, calle 35 y Avenida Colombia y en sentido norte-sur, la autopista, que constituye el límite de la zona, las carreras 70,74 y 80-81, y la carrera 65.

#### ESTRATIFICACION SOCIOECONOMICA DE LA ZONA 4:

Los estratos 1,2,3,4 y 5 se presentan en la zona. El estrato 5 o sea medio-alto, corresponde en su mayoría a la comuna de Laureles con 82.777 habitantes (76%) y a la comuna de la América con 20.173 habitantes (24%) para un total de 102.950 (36%) habitantes en la zona de estrato medio-alto.

En el estrato 4, medio-medio, se presenta en las 3 comunas, siendo predominante en la comuna de la América con una población de 49.645 habitantes (59%), en la comuna de Laureles 16.482 habitantes (15%) y 15.552 habitantes (16%) en la comuna de San Javier, para un gran total de 81.679 (28%) habitantes pertenecientes al estrato medio-medio.

Una población de 19.796 habitantes (21%) de la comuna de San Javier pertenece a estrato 3 o sea medio-bajo, seguido de la comuna Laureles con un solo barrio (Las Mercedes) correspondiente a ese estrato, cuya población es de 8.214 habitantes 87.559, sumando un total zonal de 28.010 89.8% de población de estrato medio-bajo.

#### **Generalidades de la Comuna Laureles – Estadio a la que pertenecen los barrios:**

Identificación Geográfica de la comuna 11, con referente a la ciudad:



La **Comuna n.º 11 Laureles – Estadio**, es una de las 16 comunas de la ciudad de Medellín, Capital del Departamento de Antioquia. Se encuentra ubicada en la zona centro-occidental. Limita por el norte con la Comuna n.º 7 Robledo, límite establecido por la quebrada La Iguaná. Por el oriente con la Comuna n.º 10 La Candelaria, límite determinado por el Río Medellín. Por el sur con la Comuna n.º 16 Belén, a partir de las calles 32 EE y 33 y por el occidente con la Comuna n.º 12 La América. Esta comuna se desarrolló de manera planeada, generando nuevos conceptos urbanos muy innovadores para su época, llegándose a conformar como un importante patrimonio urbano de la ciudad, el cual es necesario valorar y proteger. La comuna es uno de los sectores de las clases más pudientes de Medellín.

La comuna tiene una área total de 741.61 hectáreas. La topografía de la Comuna 11 presenta pendientes moderadas. La mayoría de su territorio constituía la gran llanura aluvial del Río Medellín, cuyas condiciones de inundación y humedad se modificaron con la rectificación y canalización del río en ese tramo, obra que se efectuó a mediados del siglo XX.

Comprende los siguientes barrios: Carlos E. Restrepo, Suramericana, Naranjal San Joaquín, Los Conquistadores, Bolivariana, Laureles, Las Acacias, La Castellana, Lorena, El Velódromo, Estadio, Los Colores, Cuarta Brigada, Florida Nueva

Identificación de los barrios Laureles, Lorena, Las Acacias

## **Historia**

El barrio Laureles fue fundado en 1940, construido por La cooperativa de empleados, más tarde Cooperativa de Habitaciones, como urbanización planificada de carácter estatal con una población cercana a los 16.147 habitantes del estrato 5.<sup>39</sup>

Los planos de la nueva urbanización –Laureles- le fueron encargados al maestro Pedro Nel Gómez, quien había recibido influencias de Europa. Fruto de su concepción es también llamado Segundo parque de Laureles donde confluyen 8 vías; fue la primera glorieta que se construyó en Medellín, junto con la Avenida Nutibara y la Avenida Jardín.

El barrio Laureles desde su inicio creció rápidamente, a razón de un desplazamiento interurbano de gentes venidas especialmente de la zona periférica del centro. Motivada por la búsqueda de espacios residenciales de mayor calidad y categoría social, en razón de que el centro de la ciudad por ese entonces comienza a congestionarse y a densificarse. El barrio destinado, inicialmente para empleados, paso de esta manera a ser propiedad de personas adineradas las cuales habitan y crean un espacio con una connotación de clase alta media.

---

<sup>39</sup>Naranjo Giraldo, Gloria: MEDELLIN EN ZONAS, Corporación Región. 1992.

En este proceso de producción legal del espacio, la oficina del Plano regulador implementa un conjunto de obras en la década del 50 al 60.

Para finales de la década del 50 se construyó el primer edificio de propiedad horizontal llamado "Emilita" hoy edificio Laureles. Por este mismo tiempo se hicieron algunas construcciones en serie por parte de otras entidades financieras distintas a la Cooperativa de Habitaciones. Se construyó el barrio Laureles Alto que hoy se conoce con el nombre de Lorena e igualmente se fue desarrollando el barrio las Acacias. (Naranjo, Gloria. 1992)

### **Delimitación Geográfica. Según (Municipio de Medellín, Unidad del POT)**

#### **Barrio Laureles**

**Por el norte:** Desde el cruce de la carrera 79 y la transversal 39B con la calle 41 y continuando por ésta hacia el oriente hasta la carrera 73. **Por el oriente:** Tomando la carrera 73 hacia el sur hasta empalmar con la Circular 4, se continúa por la Circular 4 al suroccidente hasta la transversal 39B o Avenida Nutibara, por ésta hacia el suroriente hasta la glorieta de Bulerías. **Por el sur:** Partiendo de la glorieta de Bulerías y continuando por la calle 33 hacia el occidente hasta la carrera 78. **Por el occidente:** Siguiendo la carrera 78 hacia el norte hasta la calle 35, por ésta al occidente hasta la carrera 79, por ésta al norte y nororiente hasta su cruce con la calle 41 a la altura de la transversal 39B, punto de partida.

#### **Barrio Las Acacias**

**Por el norte:** Desde el cruce de la carrera 81 con la calle 37 y continuando por ésta hacia el oriente hasta su encuentro con la carrera 79. **Por el oriente:** Tomando la carrera 79 hacia el sur, hasta su encuentro con la calle 35, por ésta hacia el oriente hasta la carrera 78, por ésta hacia el sur hasta la calle 33. **Por el sur:** Se continúa por la calle 33 hasta su encuentro con la carrera 80, por ésta hacia el suroriente hasta encontrar la calle 32EE, por ésta hacia el occidente hasta su encuentro con la carrera 81. **Por el occidente:** Siguiendo por la carrera 81 hacia el norte hasta su encuentro con la calle 37, punto de partida

#### **Barrio Lorena**

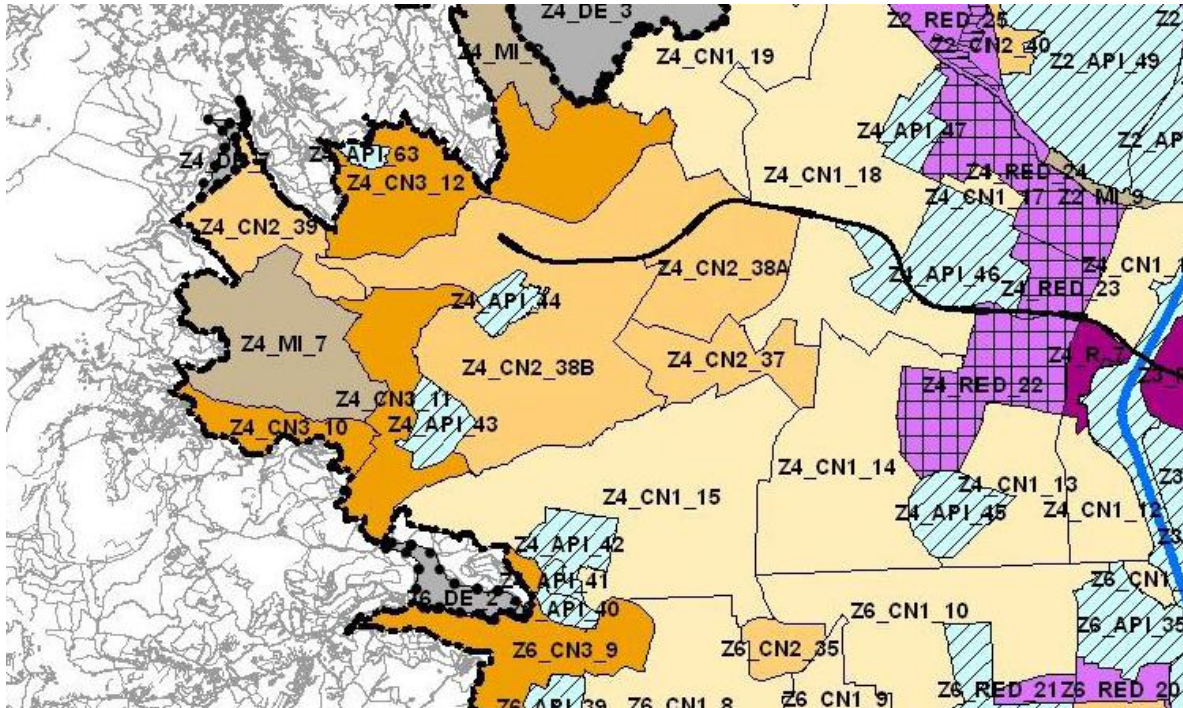
**Por el norte:** Desde el cruce de la carrera 81 con la calle 44 a la altura de la glorieta y continuando hacia el oriente por la calle 44 hasta la carrera 73. **Por el oriente:** Siguiendo la carrera 73 hacia el sur hasta la calle 41, por ésta al occidente hasta su empalme con la carrera 79 a la altura de la transversal 39B, se continúa por la carrera 79 al sur hasta su encuentro con la calle 37. **Por el sur:** Tomando la calle 37 hacia el occidente hasta la carrera 81. **Por el occidente:** Se continúa por la carrera 81 hacia el norte hasta su cruce con la calle 44 a la altura de la glorieta de San Juan, punto de partida.

### **IDENTIFICACION TERRITORIAL DE LOS BARRIOS SEGÚN EL POT**

El Plan de Ordenamiento territorial POT de Medellín, clasificó estos barrios dentro de 2 polígonos el Z4-CN1-14 y el Z4-CN1-15, para efectos de la aplicación del tratamiento urbanístico que se asigne para dicho sector.

Figura . Localización del Polígono 14 de Tratamiento Urbanístico de Consolidación Nivel 1, según POT de Medellín.

(CN1)



## **ANEXO 2. Recorrido conceptual sobre la cohesión social.**

El concepto de cohesión social ha sido ampliamente debatido desde diversas posiciones y enfoques ya sean de carácter sociológico, político, filosófico, antropológico y aun en las ciencias naturales, que si bien no se trata de la cohesión haciendo referencia a la sociedad si ha podido identifica, describir y analizar los criterios que generan la cohesión entre los elementos de la naturaleza.

Por ello hacer un recorrido por las distintas concepciones que de este concepto pueden encontrarse en la literatura, sirve a esta investigación para despejar la referencia que aquí se hace sobre la cohesión y hallar la coherencia de un concepto de cohesión que sea pertinente para analizar una intervención urbana en el territorio, con objeto de propiciar la cohesión social entre los habitantes de un lugar en particular como lo son los barrios Laureles, Las Acacias y Lorena.

“Que un grupo de individuos llegue a convertirse en una colectividad aglutinada en torno a un todo mayor a la suma de las partes, no es en absoluto baladí. Una larga tradición de pensamiento surge precisamente de la afirmación que esta cohesión es un logro, no el resultado automático de la naturaleza humana, del designio divino o de la mano invisible del mercado. La cohesión social se construye, se desarrolla y, si todo sale bien, se estabiliza en el tiempo; pero también se agota y, muchas veces, se quiebra.

El término de cohesión social, conjura una imagen muy atractiva: la de una sociedad bien trabada, con unidad suficiente para evitar el conflicto y la división. La cohesión social se concibe como la solución ideal a las tensiones y los problemas sociales de las ciudades modernas, como la exclusión social, la pobreza y la violencia.

En realidad, la cohesión social es un concepto imposible de delimitar y que no debe darse por sentado, porque se refiere a las contradicciones inherentes a la condición humana y al capitalismo:

En cuanto a la condición humana, por una parte las personas desean formar parte de algo, pero también quieren ser únicas y distintas. Quieren ser tratadas como iguales pero, a la vez, valoran la diversidad.

Por lo que respecta a la contradicción inherente a la modernización capitalista, el cambio y la innovación son los principales motores del capitalismo, pero los individuos también aspiran a un sentido de pertenencia y a vivir bien y de forma segura. Por ello, existen constantemente tensiones entre la estabilidad y la transformación, tensiones que las personas, las comunidades y las ciudades se ven obligadas a negociar".<sup>40</sup>

Entonces la pregunta acerca de cómo se mantienen unidas las sociedades es un asunto tan antiguo como la historia del pensamiento humano, y cada época ha tenido su forma específica de responderla. En cierto modo, esta es la pregunta que está en el origen de una disciplina particular: la sociología<sup>41</sup>. Sin embargo, el uso contemporáneo del concepto de cohesión social se disemina en gran medida a partir de las elaboraciones de la Unión Europea (UE), la cual busca elaborar un discurso político que salvaguarde los valores, ideas e instituciones que dan origen al llamado "modelo social europeo", así como definir un horizonte deseable para las naciones que constituyen la UE o quieren integrarse a ella. Su definición de cohesión social, desde el enfoque político, hoy ampliamente conocida, es "la capacidad de una sociedad de asegurar el bienestar de todos sus miembros, minimizando disparidades y evitando la polarización. Una sociedad cohesionada consiste en una comunidad de individuos libres que se apoyan en la búsqueda de estos objetivos comunes bajo medios democráticos".<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> Surt Foundation January 14, 2010 <http://understandingsocialscience.wordpress.com/2010/01/14/definicion-cohesion-social/>

<sup>41</sup> <http://www.pensamientoiberoamericano.org/articulos/1/43/0/cohesion-social-una-vision-desde-america-latina.html>

El concepto de cohesión social de la UE se contrapone casi explícitamente a lo que, generalizando, se podría denominar el "modelo estadounidense". A diferencia del caso europeo, en los Estados Unidos la cohesión social no se funda tanto en el Estado como en la sociedad civil, la ética individual y el mercado -que es el principal mecanismo de distribución del bienestar y el reconocimiento. Su promesa no es la igualdad o la fraternidad, sino la movilidad social asociada al mérito y al esfuerzo (el "sueño americano"). Va de suyo que la cohesión social es natural y altamente probable, y se pierde sólo en circunstancias excepcionales; en particular por efecto de las tensiones raciales. Esto es distinto en Europa, donde la cohesión social no está dentro de lo natural ni de lo probable: prueba de ello es que se ha fracturado numerosamente en su historia, sea mediante guerras, revoluciones o genocidios. El concepto europeo de cohesión social tiene como referencia la "cultura de derechos sociales". Cohesión social equivale a integración social mediante el acceso garantizado legalmente a diferentes funciones y recursos sociales que provee el Estado. La cohesión, por ende, no viene dada de antemano (de la naturaleza del individuo o de la sociedad civil), sino que se crea políticamente mediante la sanción legal de derechos que el Estado tiene la obligación de asegurar, independientemente de cualquier vínculo natural o tradicional.<sup>42</sup>

"Desde un enfoque político, la cohesión social es entonces, un estado en el que existe una visión compartida entre los ciudadanos y el gobierno acerca de un modelo de sociedad basado en la justicia social, la primacía del estado de derecho y la solidaridad.

Esta visión compartida permite el establecimiento de consensos sobre la canalización del gasto público entre distintos sectores, generaciones y territorios, la recaudación impositiva, la financiación de los servicios sociales, la seguridad, las políticas de inclusión y protección social y la generación de empleo. Los sistemas de protección e inclusión que caracterizan una situación de cohesión social hacen que sea posible atacar con mayores posibilidades de éxito los problemas de pobreza y desigualdad en la distribución de los ingresos".<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> Ibid.

<sup>43</sup> Ibid.

Las políticas públicas a favor de la cohesión social serían aquellas que: a) Desarrollen identidad común, b) Construyan solidaridad, c) Establezcan horizontes de confianza, d) Establezcan situaciones de igualdad de oportunidades, e) Generen en la comunidad relaciones basadas en la reciprocidad”<sup>44</sup>

La cohesión social es un concepto en construcción, ya que no es solo la sociología, la antropología, la economía o la política, que tienen preocupaciones sobre el tema, en todas las dimensiones humanas se está permanentemente reflexionando sobre las cosas que separan o integran a los grupos y los efectos que esto trae a la sociedad en general.

“El concepto de cohesión social se asocia con categorías como las de capital social, que refiere al acervo de redes y lazos de los agentes sociales; la integración social, que considera el nivel mínimo de bienestar compartido entre los miembros de la comunidad; la inclusión social, que toma en cuenta la incorporación de la población en la toma de decisiones, y la ética social, que alude a los valores compartidos y la solidaridad.

Aunque la noción de cohesión social requiere todavía, desde el punto de vista de las ciencias sociales, una mayor precisión operacional, en los últimos años se han hecho importantes esfuerzos para convertirla en un instrumento útil para medir los procesos de integración y desintegración que se producen en las sociedades.

Juan Carlos Feres define la cohesión social como la dialéctica entre mecanismos instituidos de inclusión/exclusión sociales y las respuestas, percepciones y disposiciones de la ciudadanía frente al modo en que dichos mecanismos operan, es decir, el sentido de pertenencia.

En pocas palabras, el concepto de cohesión social considera, por un lado, al conjunto de mecanismos de integración que existen en una sociedad, y por otro, a las percepciones de la ciudadanía sobre la operación de dichos mecanismos. Estas últimas a su vez determinan el sentido de pertenencia al colectivo social por parte de los grupos que lo conforman.

---

<sup>44</sup> Palma, Andrés. [http://eurosocialsalud.eu/proyecto/p1\\_1\\_1\\_1](http://eurosocialsalud.eu/proyecto/p1_1_1_1). 2007

Entre los mecanismos de inclusión asociados con la cohesión social están el empleo, tanto para los de mayor escolaridad como para los menos calificados; los sistemas educacionales, que deben producir no solo instrucción y formación de calidad sino también integración entre los miembros de la colectividad; la titularidad de derechos para todos los habitantes, y las políticas sociales que buscan reducir la pobreza y la desigualdad<sup>45</sup>.

En este orden de ideas el urbanismo, en coherencia con lo mencionado en el aparte anterior, hace su aporte en la construcción de un escenario inclusivo idóneo para generar procesos de cohesión social entre los pobladores de un territorio.

En el caso Colombiano, el urbanismo es constitucionalmente una función pública. Por ello en el artículo 3 de la ley 388/97 se indica que el ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública, para el cumplimiento de fines como: Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructura de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios; Atender los proceso de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad a la cual le es inherente una función ecológica, buscando el desarrollo sostenible; Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la perspectiva del patrimonio cultural y natural; Mejorar la seguridad de los asentamientos humanos ante los riesgos naturales.<sup>46</sup>

La ciudad de Medellín, a partir de 1999 y por dictamen de la ley 388(Ley Orgánica del Ordenamiento), se acogió a un modelo de desarrollo urbano para la ciudad, con referencia a la ciudad compacta.

Así a través de este modelo se definen las partes diferenciadas del territorio que requieren acciones urbanísticas , proyectos e instrumentos normativos particularizados y los sistemas generales que sustentan el desarrollo de la ciudad; establece la localización y distribución

---

<sup>45</sup> <http://www.pensamientoiberoamericano.org/articulos/1/43/0/cohesion-social-una-vision-desde-america-latina.html>

espacial de las actividades económicas, y determina las grandes obras de infraestructura requeridas para soportar estas actividades, y las características de los sistemas de comunicación vial que garantizan la interacción entre actividades separadas.<sup>47</sup>

La búsqueda de un concepto de *cohesión social*, asociado a las características de la ciudad compacta, descritos aquí, y del modelo y tratamiento de consolidación que el POT de Medellín designó para los barrios en que está enfocada esta investigación, desemboca en perspectivas políticas; sociológicas y naturales, de dicho concepto. Por tanto, para el caso de esta investigación, que trata de precisar los impactos de la transformación física del territorio, en el proceso de cohesión social de los habitantes de un sector en particular, no se hace pertinente traer la perspectiva política o sociológica, dado que el análisis se realizará desde los elementos urbanísticos.

Se considera pertinente el concepto de las ciencias naturales; que guardando las proporciones, tiene elementos concordantes con el concepto de cohesión social de la ciudad compacta e incluso, aporta otros matices. En la exploración de dicho concepto se encontró en la física, una definición simple de cohesión que considera el cruce de tres variables que relacionan los elementos dados de un conjunto, a saber: *la distancia entre los elementos, la integración entre ellos y el todo y la fuerza que los conecta*. (Naciones Unidas , 2007).

Este concepto de cohesión sirve a esta investigación que intenta precisar si el tratamiento urbanístico aplicado al sector, en función de compactar la ciudad, viabiliza o incluso bloquea procesos como la cohesión social; Así la distancia, la integración y la fuerza que une a los elementos (pobladores, viviendas, centralidades, redes de movilidad) del sector, pueden ser observadas desde el cambio en la estructura morfológica urbana y en la disposición y creación de nuevos objetos físicos en el territorio que incentiven a un nuevo comportamiento social y promuevan la integración social, haciendo más complejo el territorio.

Otro de los aspectos que debe hacerse visible para la comprensión de este tema de la cohesión social en la ciudad compacta es la reivindicación del barrio, como unidad territorial con mayor capacidad de vehiculizar relaciones humanas de mas fuerte intensidad.

---

<sup>47</sup> SALAZAR, FERRO. José: Ordenamiento Urbano y Consolidación de Políticas del Suelo, BID, pág. 55.

“Es el barrio el lugar donde se desarrolla la vida cotidiana de una gran parte de la población, es donde la política urbana debe actuar favoreciendo la cohesión social y la integración cultural. La valoración del barrio como espacio público y de uso colectivo, es fundamental para la revalorización de la vida urbana ya que es en los barrios donde se expresan los proyectos y demandas urbanísticas, los conflictos de valores e intereses”.<sup>48</sup>

Este tema de las áreas residenciales ó los vecindarios, es un problema que concierne tanto a la sociología como a la planeación física: a la sociología, porque este es el lugar de las lealtades y adhesiones locales; a la planeación física porque los planeadores físicos tienen la tarea de diseñar las casas y las calles, los centros comunitarios y las redes de transporte, las unidades vecinales y los espacios libres, y para ello efectúan muchas suposiciones, la mayor parte sin probar, sobre la manera en que la gente se relaciona entre sí, que necesidades existen entre los diferentes grupos, cuáles de ellos tienen prioridad, y como puede estar influida la sociedad por el trazado físico .

“Cual, preguntó Suzanne Keller , son las pruebas sociológicas en pro o en contra de la supervivencia de las relaciones de vecindad y de los vecindarios en el mundo urbano? Y como pueden los planeadores físicos conseguir sus objetivos de lograr una distribución de las instalaciones y los servicios engranados en subunidades locales significativas, y de estimular la cooperación local entre los residentes?”.<sup>49</sup>

Así mismo, el POT de la ciudad, identifica a las centralidades como la herramienta urbanística con la capacidad de generar la fuerza necesaria para lograr el encuentro entre los habitantes de la ciudad en sus distintos niveles, por ello propone un sistema de centralidades de ámbito barrial, zonal, central y las de norte y sur las cuales deben estar completamente conectadas al sistema de transporte masivo, a las vías camineras, creando así un escenario prodigo y generoso para permitir el contacto, el encuentro e incluso la organización comunitaria.

Esas centralidades tienen consigo espacios físicos para la realización de actividades básicas para el desarrollo humano y de la comunidad.<sup>ii</sup>

---

<sup>48</sup> <http://territorianecompostelano.lacoctelera.net/categoria/cohesion-social>

<sup>49</sup> Keller, Suzanne: EL VECINDARIO URBANO, Perspectiva Sociológica, México 1975. Pág. 8

En estas centralidades con sus respectivos equipamientos lo que se debe buscar es despertar al sentido de pertenencia de los pobladores, resulta imperativo reforzar la confianza en las personas y las instituciones, lo cual solo puede lograrse a partir de experiencias positivas concretas; la participación ciudadana activa en la toma de decisiones en los diferentes niveles de la gestión pública; la consolidación de los valores de la convivencia, como el respeto a las diferencias, la tolerancia y el diálogo como mecanismo para la solución de las controversias, y la creación de expectativas de mayor bienestar para todos y no solo para unos pocos privilegiados<sup>50</sup>.

La cohesión social no puede dejarse en manos de los mercados. Son los poderes públicos, a través de las políticas, los que deben asegurar que existen los mecanismos para el desarrollo de los derechos y obligaciones de los ciudadanos.<sup>51</sup>

Lo que propone la planificación territorial es mantener activo el optimismo acerca de que el futuro puede inventarse, o al menos de que los futuros no deseados pueden evitarse. Este optimismo debe estar basado tanto en un conocimiento minucioso de las condiciones presentes (en términos de problemas y de oportunidades), como en la inercia de las tendencias fuertes del pasado y, sobretodo, en la definición previa y precisa, al servicio de los ciudadanos, de los objetivos políticos y las voluntades sociales.<sup>52</sup>

---

<sup>50</sup> VILLASUSO, Juan Manuel | 22 de Septiembre 2006, **La República**.  
[http://www.tribunademocratica.com/2006/09/el\\_concepto\\_de\\_cohesion\\_social.html](http://www.tribunademocratica.com/2006/09/el_concepto_de_cohesion_social.html)

<sup>51</sup> NACIONES UNIDAS (2007): los desafíos de la cohesión social en América latina.  
[www.cespi.it/powerpoint/Fernández-Poyato.ppt](http://www.cespi.it/powerpoint/Fernández-Poyato.ppt) - [Similares](#)

<sup>52</sup> Ibid.

### ANEXO 3. EL MODELO DE CIUDAD COMPACTA Y EL POT DE MEDELLIN

ARTICULO POT/2006	PILARES DE CIUDAD COMPACTA	CONTENIDO DEL ARTICULO
Art, 2 lineamientos de ajuste. Lineamiento 5 Pág. 2	Compacidad	Promover un desarrollo urbano compacto y policéntrico, de tal manera que dinamice y revitalice diversas zonas de la ciudad y consolide su sistema de centralidades en un contexto metropolitano. <sup>53</sup>
Art, 12- pag 4	Compacidad	Un crecimiento orientado hacia adentro, con énfasis en las zonas centrales próximas al río dotadas de excelente infraestructura, que experimentan actualmente procesos de estancamiento, degradación o subutilización.
	Compacidad	Un sistema de transporte masivo compuesto por el Metro y unos corredores complementarios que racionalizan la movilidad y actúan como estructurantes principales de la ciudad.
	Complejidad	Una ciudad con una racional mezcla de usos que permite distribuir equitativamente en el territorio las actividades productivas, comerciales y de servicios, los equipamientos comunitarios y la vivienda.
	Compacidad	Unos bordes de protección o cinturones verdes de contención, respecto de la presión que ejerza la expansión urbana sobre los extremos superiores de las laderas oriental y occidental.
Art, 13 Pag. 6	Compacidad	Una ciudad que privilegia al peatón sobre el vehículo, en un espacio público amable y de calidad.
<b>Objetivo 4</b>	Compacidad	Orientar el crecimiento de la ciudad hacia adentro y racionalizar el uso y ocupación del suelo.
<b>Políticas:</b> Del Objetivo 4	Compacidad	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Promover y apoyar el desarrollo de programas de renovación urbana y redesarrollo y la densificación en sectores de localización central estratégica o con buena dotación de infraestructura y transporte. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Frenar el crecimiento en los bordes de la ciudad que presentan altas restricciones naturales al desarrollo. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Promover una adecuada mezcla y convivencia de usos y actividades.
	Complejidad	
<b>Objetivo 6</b>	Compacidad Eficiencia	Implementar un nuevo modelo de movilidad soportado en el metro y en un sistema complementario de mediana capacidad.
<b>Políticas:</b> <b>Del objetivo 6</b>	Eficiencia	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Orientar las decisiones en materia de transporte público a optimizar el potencial de utilización del metro. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Otorgar prioridad al mejoramiento de la infraestructura para la movilidad peatonal en la ciudad y articularla convenientemente al metro y al sistema de transporte público en general. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Ofrecer un servicio de transporte público integrado

<sup>53</sup> ACUERDO MUNICIPAL No 46 DE 2006, Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín. Art, 2, Pág., 2

		y de calidad que desestime el uso del automóvil particular. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Racionalizar y desalentar la apropiación indebida del espacio público por estacionamiento de vehículos.
<b>Objetivo 7</b>	Estabilidad Social	Convertir la vivienda y el barrio en factor de desarrollo, integración y cohesión social, con visión y conciencia metropolitana.
<b>Políticas del objetivo 7: Pág. 8</b>	Estabilidad Social  Complejidad  Compacidad  Compacidad  Estabilidad Social	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Revitalizar el barrio como unidad básica, abierta, permeable, dotada de espacio público, equipamientos y una variada oferta de actividades complementarias. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Favorecer la localización en la vivienda de actividades económicas o de servicios compatibles y amigables con el espacio público y el entorno inmediato. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Estimular los desarrollos urbanísticos abiertos y la integración de sus cesiones al sistema general de espacio público de la ciudad. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Promover e incentivar la construcción y permanencia de la vivienda en el centro de la ciudad. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Promover y participar en la planificación concertada de la vivienda de interés social como un hecho metropolitano” y desarrollar programas y proyectos en el marco de sus políticas concertadas.
<b>CAPÍTULO I De los componentes estructurantes del sistema de espacio público ARTÍCULO 14°. Concepto y alcance. Pág. 8</b>	Compacidad Complejidad	Las acciones tendientes a la preservación, mejoramiento, consolidación e integración de este sistema de espacio público, son la base esencial para la aplicación del modelo de ocupación territorial establecido por el presente Plan y para el logro de sus objetivos y políticas.
<b>componentes artificiales constitutivos del sistema de espacio público, ARTÍCULO 31°. Concepto. Pág. 16</b>	Compacidad	Según su naturaleza y funcionalidad en: <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Corredores y sistemas de movilidad. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Centralidades y nodos de actividad. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Plazas, parques y zonas verdes. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Equipamientos y edificios públicos. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Infraestructuras de servicios públicos. <b>ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS</b> , y se clasifican: <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Arbolado urbano. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Amoblamiento. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Elementos de organización. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Elementos de servicio. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Elementos de salud e higiene. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Elementos de seguridad. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Señalización. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Monumentos y obras artísticas
<b>ARTÍCULO 46°. Del sistema de centralidades. Alcance.. Pag 20</b>	Compacidad Complejización	El territorio municipal, tanto urbano como rural, se ordena a partir de una red de centros jerarquizados, conectados a través de los principales ejes de transporte urbano y de interconexión urbana – rural. Las centralidades se generan alrededor de un espacio

		público de convocatoria, en función de la suma de una serie de equipamientos colectivos en sus diferentes tipologías: salud, educación, recreación, cultura, bienestar social y seguridad, además del patrimonio y la mezcla de usos del suelo.
<b>ARTÍCULO 47°. Del sistema de centralidades: Jerarquía, cobertura y localización. Pag 21</b>	Compacidad	<b>Centralidades de Ámbito Zonal y Corregimental:</b> Zona 4: La América <b>Centralidades de Ámbito Barrial y Suburbano:</b> Zona 4: La Floresta – Estación Santa Lucía, San Javier – Estación San Javier, Independencias – Veinte de Julio, Los Alcázares, Laureles, Estación Floresta, Estación, Estadio, Carlos E. Restrepo
<b>ARTICULO 48°. Manejo de las centralidades Pag 22</b>	Compacidad	En las centralidades se localizarán preferiblemente las plazas, parques, corredores, edificios públicos, y edificios privados, puesto que son el lugar óptimo para que converjan. En las centralidades urbanas y rurales se pretende principalmente su fortalecimiento y consolidación dentro del sistema de espacio público. Esto se logrará con la dotación de edificios públicos cívicos, culturales e institucionales; localización de usos comerciales, de servicios, sedes comunitarias y de gobierno, que garanticen para las centralidades la suficiente vitalidad, diversidad de ofertas y acontecimientos, animación urbana, y representatividad (eficacia simbólica) entre los habitantes. Por ello, se determina que toda centralidad o nodo de actividad es el lugar privilegiado para el emplazamiento de proyectos de inversión y carácter público, que puedan reforzar esta vocación. MASCERCAS, casas de gobierno y demás edificios públicos del Municipio, con carácter de servicio e interacción con la comunidad, se ubicarán con prelación en las centralidades (nodos de actividad) en sus diversas categorías, y en los corredores urbanos o ejes de actividad, descentralizando las actividades del centro.
<b>ARTÍCULO 50°. De los equipamientos y edificios públicos, pág. 23</b>	Compacidad	Los equipamientos son lugares de carácter público o privado dependiendo de su propiedad y del servicio que presten, que sostienen el desarrollo de actividades multisectoriales diferentes a la vivienda. El equipamiento es un indicador de la capacidad funcional del municipio o de parte de él.
<b>ARTÍCULO 51°. Ámbitos territoriales para la prestación de los servicios. Pág. 24</b>	Compacidad	Ámbito barrial y suburbano: Conforman este grupo los equipamientos de menor jerarquía o impacto urbano previstas para la prestación de servicios públicos o privados, que atienden las necesidades colectivas de los barrios, entendido éste como la menor división política administrativa municipal del área o suelo urbano, o centros suburbanos del nivel 2 en la zona rural. Se localizarán preferiblemente en las centralidades barriales y suburbanas.
<b>ARTÍCULO 53°. De los criterios para la localización de</b>	Compacidad	La localización o reubicación de equipamientos colectivos, que hayan sido catalogados como de carácter estructural municipal, urbano o rural, deberá

<b>equipamientos.</b> <b>Pag 25</b>		proveerse de forma prioritaria en las zonas definidas por el Plan como centralidades, integrándose a ellas de forma armónica y coherente y tomando en consideración los ámbitos de influencia de la respectiva prestación de los servicios, conforme con la clasificación antes expresada.
<b>ARTICULO 54°.</b> <b>Clasificación de los equipamientos.</b> <b>Pag25</b>	Compacidad	<b>EQUIPAMIENTOS BÁSICOS SOCIALES - EBS</b> Subsistema de educación - ED Subsistema de salud - SA Subsistema de recreación y deportes - RE <b>EQUIPAMIENTOS BÁSICOS COMUNITARIOS - EBC</b> Subsistema de equipamientos comunitarios - CM Subsistema de equipamientos culturales - CU Subsistema de equipamientos de asistencia Social - AS Subsistema de equipamientos de culto - CL <b>EQUIPAMIENTOS DE SEGURIDAD Y CONVIVENCIA - ESC</b> Subsistema de la fuerza pública - FP Subsistema de administración de justicia – AJ Subsistema de Justicia cercana al ciudadano - JC Subsistema de prevención y atención de desastres - PA <b>EQUIPAMIENTOS DE INFRAESTRUCTURAS - EII</b> Subsistema de equipamientos para los servicios públicos - SP Subsistema de equipamientos para el transporte TT Subsistema de equipamientos de almacenamiento y distribución del sector primario - PP Subsistema de equipamientos Almacenamiento y distribución de combustibles - CB Subsistema de equipamientos sanitarios - SN <b>EQUIPAMIENTOS INSTITUCIONALES - EIN</b> Subsistema de equipamientos institucionales Internacionales - II Subsistema de equipamientos institucionales Nacionales - IN Subsistema de equipamientos institucionales Regionales - IR Subsistema de equipamientos institucionales Metropolitanos - IM Subsistema de equipamientos institucionales Locales - IL <b>EQUIPAMIENTOS DE INFRAESTRUCTURAS COMERCIALES – EIC</b>
<b>ARTÍCULO 59°.</b> <b>Zonas verdes</b> <b>Pág. 27</b>	Compacidad	Solo harán parte del indicador de espacio público efectivo los espacios públicos de carácter permanente conformado por parques, las plazas, plazoletas y zonas verdes.
<b>ARTICULO 72°.</b> <b>Clasificación de los usos sociales obligados.</b> <b>Pág. 31</b>	Compacidad	Según la finalidad requerida y del servicio que preste a la comunidad el uso social obligado se clasifica en: <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Áreas viales. Corresponde al área comprendida por toda la sección pública de la vía con todos sus componentes (calzadas, separadores, zonas verdes, andenes y antejardines) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Áreas de espacio público. Comprende los espacios públicos destinados a plazas, parques y zonas verdes de

		<p>propiedad pública o privada producto de la conformación del sistema de espacios públicos.</p> <p>□□ Áreas de equipamientos. Comprende los edificios públicos o equipamientos públicos o privados de los subsistemas de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Educación.</li> <li>o Recreación y deportes,</li> <li>o Salud.</li> <li>o Comunitarios.</li> <li>o Culturales.</li> <li>o De asistencia social.</li> <li>o Culto.</li> <li>o Fuerza pública.</li> <li>o Administración de justicia.</li> <li>o Justicia cercana al ciudadano.</li> <li>o Prevención y Atención de desastres.</li> <li>o Para los servicios públicos.</li> <li>o Para el transporte.</li> <li>o De almacenamiento y distribución del sector primario.</li> <li>o De equipamientos sanitarios</li> <li>o Institucionales de todos los ámbitos.</li> </ul>
<b>ARTÍCULO 76°.</b> <b>Concepto.</b>	Estabilidad Social	El Municipio de Medellín contará con un Plan Especial de Protección Patrimonial orientado a identificar, valorar, proteger, conservar y asegurar la permanencia de los bienes culturales sean inmuebles o sectores de interés patrimonial en el territorio municipal.
<b>ARTÍCULO 148° Del sistema de transporte urbano de pasajeros.</b>	Compacidad	<p>Infraestructura</p> <p>Áreas de circulación vehicular</p> <p>Áreas de circulación peatonal</p> <p>Red caminera del metro</p> <p>Ciclorutas</p> <p>Sistema de transporte masivo de mediana capacidad</p> <p>El sistema metro</p> <p>El transporte colectivo vehicular</p> <p>El transporte público individual</p> <p>El transporte por cables</p>
<b>ARTÍCULO 150° De las características de los ejes estructurantes urbanos.</b>	Compacidad	Calle San Juan Av. Oriental y el Sistema del Río Generación. Adecuación de mejores espacios peatonales y acondicionamiento de las áreas que hacen parte de la sección de la vía
principales criterios de manejo, sin perjuicio de su funcionamiento vehicular: pág. 81	Compacidad	Avenida Nutibara. Glorieta de Bulerías y CI San Juan Recuperación. Recuperación de las calidades paisajísticas deterioradas por la apropiación de los espacios privados de los primeros pisos que poseen actividades económicas
	Compacidad	<p>Avenida Bolivariana Sistema vial del Río y la carrera 76</p> <p>Mantenimiento. Preservación de las calidades paisajísticas y de espacio público peatonal</p> <p>Avenida 33 Sistema vial del Río y la 84 Recuperación. Recuperación de las áreas que hacen parte de la sección de la vía y adecuación de espacios para el peatón y los discapacitados</p> <p>Calle San Juan (44) Sistema del Río y la carrera 97</p>

		Recuperación. Recuperación de las áreas que hacen parte de la sección de la vía y adecuación de espacios para el peatón y los discapacitados
		Avenida 80 – 81 Sistema del Río y la calle 104. Generación. Adecuación de mejores espacios peatonales, acondicionamiento de áreas que hacen parte de la sección de la vía y como futuro corredor de transporte público de pasajeros
<b>ARTÍCULO 156°. De la red peatonal general de ciudad.</b>	Compacidad	Se establece como uno de los elementos de espacio público más importantes para lograr la articulación y el equilibrio espacial y funcional que se pretende para la ciudad. Está conformada por todos los ejes viales de uso peatonal o mixto. El sistema peatonal se plantea como la red básica de comunicación, continua y jerarquizada, que permite la conexión de todo el territorio sin requerir otro medio de transporte.
<b>ARTÍCULO 157°. De la red caminera Pág. 84</b>	Compacidad	Es una red complementaria de la red peatonal general de la ciudad. Está diseñada para facilitar el acceso peatonal a las estaciones del Metro, con el mejoramiento físico, ambiental y funcional de corredores peatonales que vinculan las estaciones con las centralidades urbanas de cada sector.
<b>ARTÍCULO 169°. De las áreas cívicas y representativas.</b>	Compacidad	Laureles – Estadio (11): Primer Parque de Laureles
<b>ARTICULO 180°. Equipamiento pag 91</b>	Compacidad	Son lugares de carácter público o privado dependiendo de su propiedad y del servicio que presten, ubicados en el suelo urbano, y que sostienen el desarrollo de actividades multisectoriales diferentes a la vivienda.
<b>ARTÍCULO 185°. Jerarquización y localización de los equipamientos educativos. Pag 94</b>	Compacidad y Estabilidad Social	Equipamientos educativos de segundo orden o local, correspondientes a los servicios de preescolar, educación básica y media vocacional, se ubicarán en los siguientes sectores o anexos a ellos: „Las áreas y corredores de actividad múltiple zonales y barriales,
<b>Equipamientos de salud -SA</b>	Compacidad	Equipamiento De Salud Nivel 1 – Puestos de salud y centros de salud. Este nivel es asociado con el ámbito barrial dado su alcance de servicio médico primario y de poca complejidad, donde en la mayoría de los casos se atienden consultas externas y urgencias menores de primeros auxilios. Generalmente son lugares visitados por la población circundante
<b>ARTICULO 188°. Características de los nuevos equipamientos de salud Pág. 95</b>	Complejidad	La agrupación de cinco o más consultorios para la prestación del servicio de salud se asumirá como un equipamiento de salud del nivel 1 y deberá cumplir con todos los requisitos urbanísticos y constructivos establecidos para este tipo de equipamiento <input type="checkbox"/> Se considera como consultorio, el espacio destinado a un procedimiento de consulta, prevención, revisión, control o tratamiento, tales como las áreas de curaciones, control prenatal, crecimiento y desarrollo, vacunación, consultorio médico, consultorio

		<p>odontológico, etc. La norma específica que establezca la Administración Municipal definirá el tamaño del consultorio.</p> <p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>La agrupación de cuatro o menos consultorios, deberán cumplir con toda la normativa estipulada por el Ministerio de Salud, el Servicio Seccional de Salud del Departamento, y la Secretaría de Salud Municipal o la autoridad competente para este tipo de equipamiento.</p> <p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>Deberá contar con unidades sanitarias para hombres y mujeres de conformidad con el área construida para la atención al público.</p> <p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>Se deberá disponer de celdas de parqueo según la cantidad y tipo de servicios médicos que se presten y atendiendo su localización en la ciudad.</p> <p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>Las farmacias son consideradas como un servicio mercantil que puede ser complementario a los equipamientos de salud y se registrarán por la normativa particular para estos, tanto de orden local como de otras entidades superiores.</p> <p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>De conformidad con la clasificación de los equipamientos de salud, las características y requerimientos del equipamiento, se deberán cumplir con las disposiciones específicas establecidas por las autoridades de salud y con las que establezca la Administración Municipal.</p>
<b>ARTÍCULO 190°. Equipamientos de recreación y deportes</b>	Compacidad	Son áreas libres para recreación pasiva y pueden contar con escenarios para la práctica deportiva y recreativa informal
<b>ARTÍCULO 194°. Parque recreativo</b>	Compacidad	Los parques recreativos son de segundo orden o local, y su ámbito es barrial, veredal o vecinal. Se
<b>Equipamientos comunitarios – CM, Equipamientos culturales – CU, Equipamientos de Culto</b> Pág. 98	Compacidad y Complejidad	Los equipamientos comunitarios, los de cultura y los de culto son lugares destinados a atender las demandas de la población organizada en servicios tales como educación no formal, la prestación de servicios básicos para el culto, sirven para ser utilizadas por organizaciones sociales y comunitarias, para desarrollar sus actividades culturales y cívicas, y como lugares para el encuentro, la creación y la convivencia. Estos equipamientos poseen algunas características comunes y pueden conformar unidades básicas de servicios complementarios a los demás subsistemas de equipamientos, por ello deberán cumplir con las disposiciones que a continuación se señalan, las cuales se aplican para todo el territorio municipal (Suelos urbanos, rurales y de expansión).
<b>ARTÍCULO 202°. Alcance Equipamientos de asistencia social - AS</b>	Compacidad Complejidad Estabilidad Social	Es el equipamiento diseñado y construido para la prestación de servicios asistenciales a la población más vulnerable y que implique pernoctación temporal o permanente por la misma asistencia a la persona, condición indispensable para ser catalogado como equipamiento de asistencia social. Este equipamiento atiende a un colectivo de personas con características de vulnerabilidad similares

Pag 101	Compacidad Complejidad Estabilidad Social	Orfanatos (niños y niñas) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Asilos, ancianatos (ancianos y ancianas) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Albergues temporales para personas desplazadas y damnificados por eventos fortuitos (individuales o familias) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Albergues para personas en situación de calle (hombres, mujeres, niños y niñas) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Mujeres <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Recuperación física y social (atención terapéutica para niños, niñas, mujeres y hombres)
	Compacidad Complejidad Eficiencia Estabilidad Social	Los equipamientos de asistencia social que atienden a niños, mujeres y ancianos pueden ubicarse en zonas residenciales centralidades y corredores de toda índole (en suelos urbanos); serán manejados como vivienda compartida, pero no deben tener más de cuatro consultorios
<b>ARTÍCULO 205°. Alcance.f. Equipamientos de la fuerza pública Pag 103</b>	Compacidad Complejidad Eficiencia Estabilidad Social	Son el conjunto de espacios y edificaciones públicas destinadas a prestar servicios relacionados con la seguridad nacional y la represión del delito, integrada en forma exclusiva por las Fuerzas Militares, la Policía Nacional, y sus cuerpos especializados. Esta reglamentación es para todo el territorio municipal (Suelos urbanos, rurales y de expansión). Son equipamientos de primer orden o general.
<b>ARTÍCULO 207°. La Policía Nacional. Pag 104</b>	Compacidad Complejidad Eficiencia Estabilidad Social	Estaciones de Policía, subestaciones o comandos Las estaciones, subestaciones y comandos de policía deberán ubicarse en las centralidades barriales, zonales, suburbanas, veredales, de equilibrio (norte y sur), en el corredor del río o en los corredores comerciales siempre y cuando no cierren las vías (calzada, andén, zona verde y antejardín) sobre las cuales se ubiquen. Las infraestructuras físicas de protección a los equipamientos de la policía se deben ubicar al interior del inmueble. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Las estaciones subestaciones y comandos de policía no se ubicarán adosados a viviendas o equipamientos de educación, salud, asistencia social e institucional.
<b>ARTÍCULO 215°. Equipamientos de justicia cercana al ciudadano – JC p.105</b>	Compacidad Complejidad Eficiencia Estabilidad Social	Son el conjunto de espacios y edificaciones públicas y privadas destinadas a desarrollar el programa de convivencia ciudadana que busca básicamente a superar la problemática de orden público en el campo de la convivencia, debido a la carencia de solidaridad y paz como consecuencia de los fenómenos de inseguridad y conflictos sociales. Esta reglamentación es para todo el territorio municipal (Suelos urbanos, rurales y de expansión). Son todos equipamientos de segundo orden o local.
<b>ARTÍCULO 216°. Equipamientos de justicia cercana al ciudadano.</b>	Compacidad Complejidad Eficiencia Estabilidad Social	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Inspecciones Municipales de Policía <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Comisarías de Familia <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Defensorías de menores y familia. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Centros Comunitarios de Conciliación y Resolución de Conflictos <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Centros de Conciliación Institucionales <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Casas de Justicia o Centros para la Convivencia Ciudadana

		<input type="checkbox"/> Sedes para los Jueces de Paz. <input type="checkbox"/> Sedes de los defensores de oficio
<b>ARTÍCULO 217°. Equipamientos de prevención y atención de riesgos.</b>	Compacidad Complejidad Eficiencia Estabilidad Social	<b>Con formados por:</b> Las estaciones de bomberos Los equipamientos del Simpad Las sedes de la defensa civil Cruz Roja (excepto los equipamientos de salud).
Pág. 105		Además de la oficina de atención al público deben contar con áreas para la capacitación de la población, por lo que se recomienda ubicarse anexo a los equipamientos básicos de servicios comunitarios (zonales, barriales o suburbanos), para que comparta las áreas de formación, las áreas de divulgación, las áreas asistenciales, las áreas complementarias, y los servicios adicionales. Debe contar con áreas para la ubicación de equipos básicos para los servicios que presta (ambulancias, grúas, vehículos cisterna, vehículos de bomberos, bodegas, etc.). Se deben ubicar única y exclusivamente en centralidades o corredores urbanos o rurales
<b>Equipamientos de transporte – TT ARTÍCULO 220°. Alcance. Pág. 107</b>	Compacidad Eficiencia	Los equipamientos de transporte son los espacios físicos abiertos o cerrados donde se realiza las maniobras de inicio o terminación de ruta, de acceso y evacuación por parte de los usuarios del transporte a los vehículos que operan en los diferentes sistemas de transporte, el lugar donde se parquea momentáneamente los vehículos para la prestación del servicio, el lugar donde se parquean los vehículos durante los períodos que no se encuentran prestando el servicio y en periodos nocturnos, con la posibilidad de brindar a la vez algunos servicios complementarios a los vehículos. Las disposiciones sobre equipamiento de transporte que aquí se plantean se aplican para todo el territorio municipal "Suelos urbanos, rurales y de expansión".
<b>ARTICULO 222°. Criterios para la localización de equipamientos de transporte Pag 107</b>	Compacidad Eficiencia	Equipamientos cerrados y que deben estar dotados de las instalaciones requeridas para brindar con eficiencia las maniobras de control, despacho, abordaje y desalojo de los usuarios del transporte público de pasajeros, vehículos y mercancías, que utilizan un medio aéreo, terrestre automotor o férreo, desde y para los diferentes barrios, comunas y Corregimientos que forman parte del Municipio de Medellín. En esta categoría se incluye la Estación de Metro, Estación de Transporte Masivo de Mediana Capacidad, Estación de Cable, Depósitos de Vehículos, De Transporte Público, Centro Logístico Empresarial De Transporte, Terminal de Ruta, Paraderos de Integración Intermodal, Parqueaderos para bicicletas
<b>ARTÍCULO 224°. Jerarquización de los equipamientos para el almacenamiento y distribución</b>	Compacidad Complejidad Estabilidad Social Eficiencia	<b>Plaza (Galería) de mercado local.</b> Ubicadas en las centralidades, áreas de actividad múltiple o corredores zonales, corregimentales o barriales, o frente a estaciones del Metro, Metrocable o Metroplús

<b>del sector primario. Pag 109</b>		
<b>De los tratamientos urbanísticos ARTÍCULO 239° Concepto. Pág. 113-114</b>	Compacidad Complejidad Estabilidad Social Eficiencia	<p>Los tratamientos, son decisiones de ordenamiento que permiten orientar diferencialmente la forma de intervenir el territorio, en función de los procesos que se prevé se cumplirán en la respectiva zona, con miras a lograr los objetivos globales de desarrollo definidos para el suelo urbano y de expansión del Municipio y los particulares, establecidos para cada zona homogénea específica. Mediante los tratamientos, se establecen los objetivos y lineamientos generales de ordenamiento y desarrollo, gestión y financiación de todos los sectores de la ciudad.</p> <p>Con el objeto de definir el tratamiento que se aplica a las diferentes áreas del suelo urbano y del suelo expansión, el Plan de Ordenamiento parte de la premisa que las propuestas para los distintos sectores deben definirse a partir del reconocimiento de las particularidades de conformación y desarrollo de los mismos. Asume que la evaluación de las características morfológicas de un sector permite deducir cuál es su potencial de crecimiento o evolución a futuro y cuáles son las acciones que se deben emprender para que este desarrollo sea armónico. El Plan se formula entonces a partir del entendimiento de la ciudad como un hecho histórico que se consolida en una serie de zonas homogéneas en interior y claramente diferenciadas entre sí.</p> <p>Para esta finalidad se entiende por “zona homogénea” un sector que presenta características análogas en cuanto a las tipologías de edificación y de malla urbana, dotación de infraestructura, así como en los usos e índices derivados de su trama original y desarrollo posterior, producto de múltiples procesos sociales de construcción y apropiación del territorio y cuyo resultado obedece tanto a las características naturales del terreno como a las condiciones socioeconómicas de sus pobladores.</p>
<b>ARTÍCULO 240°. De los tipos de tratamientos Pag 114</b>	Compacidad Eficiencia	<input type="checkbox"/> Conservación <input type="checkbox"/> Consolidación <input type="checkbox"/> Mejoramiento integral <input type="checkbox"/> Redesarrollo Renovación <input type="checkbox"/> Desarrollo
<b>ARTÍCULO 242°. Del tratamiento de consolidación (CN) Pag 116</b>	Compacidad Complejidad Estabilidad Social Eficiencia Social	<p>Este tratamiento corresponde a las zonas homogéneas identificadas como “zonas con tendencia a un desarrollo definido y estable” y consecuentemente con éstas se pretende afianzar su desarrollo de conformidad con las tendencias que presentan, a partir de unas directrices generales definidas para cada una. La tendencia de desarrollo que presentan algunas de estas áreas es hacia procesos de redensificación con mayor o menor intensidad, de acuerdo con sus condiciones morfológicas, forma de ocupación y capacidad de carga.</p> <p>Los parámetros de ordenamiento establecidos para</p>

		<p>estos sectores estarán orientados a consolidar los usos del suelo y los valores urbanísticos, ambientales o paisajísticos que presentan y a corregir el déficit que afecta su adecuado funcionamiento, teniendo en cuenta las condiciones de saturación a futuro. En general, se propiciará la generación de dotaciones de espacio público, equipamientos, infraestructura vial y movilidad, considerando el déficit actual y las nuevas demandas que se presentarán con el aumento de la población, de acuerdo con los estándares establecidos en este plan. También se propiciará la mezcla espacial de estratos socio-económicos y se enfatizará en la diversificación de la oferta de suelo para vivienda de interés social tipo 1 y 2 en toda la ciudad. Las nuevas dotaciones se obtendrán mediante la aplicación de normas sobre áreas de cesión pública y construcción de equipamiento público para los desarrollos urbanísticos y constructivas u otros instrumentos que se establezcan para tal efecto, con cargo a los propietarios del suelo, mediante sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, a través de los ámbitos de reparto entre otros. En aquellas zonas homogéneas habitadas por la población de menores ingresos, será la Administración Municipal la que promueva y apoye la realización de estas dotaciones. El desarrollo de los predios ubicados al interior de las zonas a las cuales se les asigna este tratamiento se podrá realizar de forma individual predio a predio; o mediante integración inmobiliaria, acorde con los aprovechamientos, densidades, estándares de espacio público y equipamiento y vialidad, determinados en el presente Acuerdo.</p>
<p><b>Nivel 1 (CNI). Ordenación y mantenimiento.</b> Pág. 116</p>	<p>Compacidad Complejidad Estabilidad Social Eficiencia</p>	<p>Corresponde a aquellos sectores del suelo urbano que presentan una morfología predial y urbana, ocupación y densificación acorde con el modelo de ciudad pretendido por el presente plan y con una dotación de espacio público, equipamiento e infraestructura vial y de servicios públicos mas adecuada que las otras áreas del suelo urbano, y que la mayoría de los sectores a los cuales se les asigna este nivel, tienen la posibilidad de redensificarse mediante el desarrollo constructivo de predios que aún no han aprovechado el suelo de acuerdo con los estándares de aprovechamiento e intensidad de uso determinados en este plan y de igual forma lograr la dotación de espacio público y equipamientos requeridos para la nueva población. El objetivo de la asignación de este nivel, es el de cualificar, mantener y ordenar el desarrollo urbanístico, de acuerdo con los requerimientos del sector respectivo. La generación de las nuevas dotaciones que se requieran por el proceso de redensificación tales como espacios públicos u otras infraestructuras, se logrará principalmente mediante cumplimiento de obligaciones urbanísticas y constructivas, aportes de suelo y de recursos para la financiación de las obras a través de mecanismos</p>

		especiales de gestión asociada, no necesariamente sujetos a plan parcial, como son los ámbitos de reparto e instrumentos como la contribución de valorización o la participación en plusvalía.
<b>Nivel 2 (CN2). Cualificación y dotación pág. 116-117</b>	Compacidad	Corresponde a los sectores donde la infraestructura, el espacio público y los equipamientos son insuficientes e inadecuados con relación al volumen de la población o al funcionamiento adecuado de las actividades, no obstante, la tendencia general de estas zonas, se da hacia la redensificación. Con este tratamiento se pretende suplir esta deficiencia con nuevas dotaciones y cualificación de las existentes, además de cubrir los nuevos requerimientos que se generarán en su desarrollo a futuro.
<b>Nivel 3 (CN3). Generación Pág. 117</b>	Compacidad	Corresponde a aquellos sectores que presentan un déficit crítico en dotación de infraestructura, espacio público y equipamientos, generalmente se presenta en áreas densamente pobladas. El objetivo de desarrollo en estas zonas es suplir estas carencias priorizando sus necesidades de acuerdo con la zona homogénea y sus requerimientos específicos.
<b>ARTÍCULO 243°. Del tratamiento de mejoramiento integral (MI).pag 117- 118</b>	Compacidad Complejidad Estabilidad Social Eficiencia	La intervención en las áreas a las cuales se les asigna el tratamiento de mejoramiento integral estarán orientadas a lograr la integración socio espacial, la equidad y la inclusión social de los asentamientos humanos, posibilitando su acceso a las oportunidades del desarrollo a través de la planificación y gestión integral con la previsión y desarrollo de acciones articuladas de regularización urbanístico ambiental que permitan la consolidación de los barrios y su integración a los sistemas urbanos estructurantes de acuerdo con el modelo de ciudad, la recuperación y mitigación de las zonas de riesgo, el reasentamiento de población localizada en zonas de alto riesgo no recuperable, elevar los estándares de espacio público y los equipamientos colectivos por habitante en coherencia con las densidades, la integración al sistema de movilidad y transporte y al de servicios públicos domiciliarios, la legalización de la tenencia de la tierra, el reconocimiento de las edificaciones, el mejoramiento de vivienda, su reforzamiento estructural y la generación de alternativas de soluciones habitacionales
<b>ARTÍCULO 244°. Del tratamiento de redesarrollo (RED) pág. 118</b>	Compacidad Complejidad Estabilidad Social Eficiencia	<b>Primer Grupo:</b> son aquellos sectores que cuentan con una conformación urbanística adecuada, de acuerdo con los indicadores formulados por la Administración Municipal, en términos de infraestructura vial y de servicios público y con morfología predial uniforme que actualmente están siendo utilizados con mayor intensidad por cambio de uso o densidad constructiva y otros sectores con una conformación un poco mas diversa con alto potencial de transformación para lograr una mayor intensidad constructiva y de actividades diferentes al residencial.  Para lograr la optimización de estas zonas se requiere la generación de nuevos espacios públicos y dotación de equipamientos que soporten las nuevas densidades

		<p>poblacionales y de actividades complementarias o las nuevas actividades económicas cuando este sea el uso predominante. En algunos sectores se requerirá de la integración inmobiliaria que genere una prediación más eficiente, para lograr estos objetivos</p>
		<p><b>Segundo Grupo:</b> son aquellos sectores conformados por predios de grandes extensiones, los cuales en su gran mayoría no cuentan con una malla vial y de servicios públicos debidamente conformada para soportar procesos de densificación y diversificación de actividades.</p>
<p><b>ARTÍCULO 245°. Del tratamiento de renovación (R). Pág. 119-120</b></p>	<p>Compacidad Complejidad Estabilidad Social Eficiencia</p>	<p>Este tratamiento se asigna a las zonas homogéneas identificadas como “Zonas Deterioradas o en Conflicto Funcional”, y cuyo objetivo es promover importantes transformaciones en zonas que cumplen un papel fundamental en la consolidación del modelo de ordenamiento propuesto por el Plan y en el cumplimiento de los objetivos del mismo y que por razones de deterioro ambiental, físico o social, conflicto funcional interno o con su entorno inmediato, requieren de esta transformación físico-espacial y socioeconómica, para aprovechar al máximo su potencial.</p> <p>De esta manera, se busca que aprovechando su localización estratégica en la ciudad y sus excelentes condiciones de infraestructura de servicios público y movilidad, se promuevan procesos de intensificación y diversificación de la utilización del suelo y de las construcciones, a fin de lograr, entre otros fines, el mejoramiento integral de vida de los moradores, el aprovechamiento intensivo del suelo, la racional densificación y mezcla de usos, la descongestión del tráfico urbano o la conveniente rehabilitación de los bienes históricos y culturales.</p> <p>Las zonas que reciben este tratamiento, se localizan generalmente en áreas del centro tradicional y representativo metropolitano o sus alrededores, razón por la cual, su renovación se considera fundamental, pues permitirá a partir de la solución paulatina de sus conflictos funcionales y de su adecuada articulación al resto de la ciudad, la recuperación global de la zona más importante de ésta y por ende un beneficio de carácter metropolitano de gran incidencia para la productividad y competitividad de Medellín.</p>
<p><b>ARTÍCULO 246°. Del tratamiento de desarrollo, pág. 120</b></p>	<p>Compacidad Complejidad Estabilidad Social Eficiencia</p>	<p><b>Desarrollo en suelo urbano.</b> El objetivo principal del tratamiento, en este caso, será la efectiva articulación de los predios a desarrollar con la malla urbana existente, de manera que los nuevos proyectos se integren efectivamente a la ciudad y realicen sus respectivas cesiones y dotaciones en función de la consolidación futura de sectores urbanos con excelente calidad y cumpliendo con los estándares de dotación de infraestructura, áreas verdes, recreacionales y equipamiento acorde con la nueva población.</p> <p><b>Desarrollo en suelo de expansión urbana.</b> El objetivo</p>

		<p>principal de este tratamiento, en este caso, es habilitar para el uso urbano los predios localizadas en suelo de expansión, dotándolas de la infraestructura de servicios públicos y accesibilidad en términos de vías y transporte, espacios públicos y equipamientos acordes con los estándares establecidos en el presente plan. De igual forma que las áreas localizadas en suelo urbano, los nuevos proyectos se deben integrar efectivamente a la ciudad y realizar sus respectivas cesiones y dotaciones en función de la consolidación futura de sectores urbanos con excelente calidad</p>
<p><b>ARTÍCULO 249°. De los objetivos y criterios para la ocupación del suelo y las densidades urbanas.</b> Pag 122</p>	<p>Compacidad Complejidad Estabilidad Social Eficiencia</p>	<p>Definir los aprovechamientos teniendo en cuenta las expectativas de crecimiento de la población, las condiciones de habitabilidad de los sectores, y las ventajas comparativas por condiciones naturales, de localización o de dotación que presenta la ciudad.</p> <p>Orientar hacia adentro la construcción futura de la ciudad, aprovechando la capacidad instalada en infraestructuras y el potencial de desarrollo diferencial de las áreas construidas.</p> <p>Limitar la expansión urbana hacia los bordes de las laderas con el fin de prevenir las situaciones de riesgo que se generan con la ocupación de terrenos que presentan severas restricciones para soportar desarrollos constructivos, aún de baja densidad, en razón de las fuertes pendientes y la inestabilidad geológica de los terrenos y evitar los mayores costos económicos y ambientales que implica la dotación de infraestructuras y el funcionamiento de estos desarrollos. Mejorar la calidad de vida de la población determinando densidades de población objetivo, de acuerdo con los estándares de habitabilidad que definan la capacidad de soporte de los sectores, relacionados con dotaciones mínimas de equipamientos, espacios públicos y accesibilidad por persona. Evitar que se continúen deteriorando los sectores con la aplicación de aprovechamientos cuyo resultado es asentar población nueva sin generar simultáneamente los espacios públicos, los equipamientos o los servicios de movilidad mínimos que se establecen en los estándares en este Acuerdo. Buscar una mejor distribución de la población en el territorio, disminuyendo los desequilibrios en las densidades actuales.</p>
<p><b>CRITERIOS,</b> pág. 122</p>	<p>Compacidad Complejidad Estabilidad Social Eficiencia</p>	<p>El objetivo de ordenamiento privilegia el modelo de crecimiento hacia adentro, aprovechando la capacidad instalada en infraestructura y el potencial de desarrollo de la ciudad ya construida, este se aplicará, respetando los equilibrios entre espacios para desarrollos privados y elementos colectivos de soporte, como infraestructuras, áreas verdes y recreativas y equipamientos.</p> <p>El aprovechamiento de las ventajas derivadas de la mejor dotación en infraestructura, espacio público, equipamientos y servicios que presentan las áreas planas que se localizan en la planicie del río permiten</p>

		<p>plantear allí, una mayor intensidad en la ocupación del suelo y diversidad de usos, es decir, éstas se constituyen en las áreas de mayor aprovechamiento urbanístico de la Ciudad.</p> <p>Mediante la aplicación de los instrumentos de la ley e incentivos que propicien la localización de nuevas actividades, mayores aprovechamientos y densidades es posible llegar a la redensificación de las áreas subutilizadas ubicadas en el corredor del río y el centro y a la intervención prioritaria de los sectores en proceso de deterioro y transformación inconveniente.</p> <p>Mediante intervenciones orientadas a generar espacios públicos locales y de convocatoria zonal y a reestructurar la dotación de áreas libres y equipamientos, formulando además orientaciones normativas claras y parámetros de control estrictos respecto a la construcción de nuevas viviendas, procurando alturas máximas de 2 o 3 pisos dependiendo de la capacidad de soporte de los sectores, es posible encontrar el equilibrio en el proceso de redensificación espontánea de la zona norte, en los sectores donde se presentan concentraciones críticas de población.</p> <p>Consolidación de la tendencia de crecimiento de las zonas que de acuerdo con las características morfológicas de los predios y las de su entorno inmediato, tienen potencial de redensificación, teniendo en cuenta que la capacidad de las dotaciones y de los espacios libres de la urbanización original se está agotando. En estas zonas se deben generar, con los nuevos desarrollos, las dotaciones adicionales que se requieren de acuerdo con la nueva población que se propone. Este tratamiento se debe acompañar con mecanismos de monitoreo permanente que evalúen resultados y permitan formular correctivos que reorienten los procesos. En suelos destinados al desarrollo, redesarrollo-grupo 2 y renovación y suelo suburbano incorporado al suelo urbano se contemplará la construcción de vivienda de interés social tipo 1 y 2 en proporción a las necesidades sociales, es decir, al crecimiento esperado de la población diferenciado por estratos socio-económicos, y disminuir el déficit de vivienda actualmente existente y a la reubicación de la población que habita en zonas de alto riesgo no mitigable. Promoción de los desarrollos integrales de alta calidad urbana en las áreas de expansión con la definición de estándares u obligaciones adecuados a la nueva población, haciendo uso de los instrumentos establecidos en la ley 388 de 1997, los cuales permiten obtener excelentes dotaciones en contraprestación de mayores aprovechamientos.</p> <p>El control de los procesos de urbanización de los bordes urbanos que tienen restricciones para el desarrollo generadas en las condiciones topográficas, geológicas, hidrográficas y ambientales del suelo,</p>
--	--	--

		<p>restricciones que en su conjunto determinan condiciones de riesgo para la población, limita la densidad de ocupación en estos sectores y evita los mayores costos económicos y ambientales que implican la dotación de infraestructuras y el funcionamiento de estos desarrollos.</p> <p>Con la definición de aprovechamientos mínimos en los sectores con tendencia a procesos de urbanización de baja densidad y con la asignación de aprovechamientos máximos definidos de acuerdo con la capacidad de soporte de cada sector y sus potencialidades, se establece el control de la densidad que se genera a través de los procesos de construcción. En función de las densidades máximas establecidas para cada franja, se calculará una edificabilidad máxima que será distribuida en los diferentes polígonos en relación con las obligaciones urbanísticas que deban asumir. Como condición para que se pueda concretar la edificabilidad y los usos previstos de manera general, las obligaciones urbanísticas serán de aplicación para los desarrollos o construcciones que en el futuro se realicen en la ciudad, o para el reconocimiento de construcciones desarrolladas antes del 27 de junio de 2003. Manteniendo la aplicación del principio de la mezcla de usos, actividades y estratos socioeconómicos, se reorientará la asignación de los usos comerciales y de oficinas en función de las transformaciones y dinámicas que se prevé generará el sistema de transporte masivo Metroplus y se definirán ámbitos especiales de reparto equitativo de cargas y beneficios para los usos más rentables.</p>
<p><b>ARTÍCULO 251°. De los aprovechamientos específicos por densidades habitacionales. pag 123</b></p>	<p><b>Compacidad</b></p>	<p><b>1. Zonas 1, 2, 3, 4 y 6</b></p> <p>La densidad para cada una de las franjas se define de manera general, en número de viviendas por hectárea neta; en el caso de los suelos de desarrollo, la densidad se define sobre área bruta:</p> <p><b>Franja de densidad Alta</b>, con una densidad entre 231 y 390 viviendas por hectárea.</p> <p><b>Franja de densidad Media</b>, con una densidad entre 101 y 230 viviendas por hectárea.</p> <p><b>Franja de densidad Baja</b>, con una densidad entre 1 y 100 viviendas por hectárea. Los sectores con buena accesibilidad por transporte público, variedad e intensidad representativa de usos podrán tener los mayores aprovechamientos de la franja de densidad.</p>
<p><b>ARTÍCULO 259°. De los aprovechamientos en zonas con tratamiento de Consolidación, pag 137</b></p>	<p>Compacidad</p>	<p>A estas zonas de tratamiento se les establecerán aprovechamientos en concordancia con la densidad que pueda soportar el polígono, garantizando siempre el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas de conformidad con lo dispuesto en la sección 4 "Del reparto equitativo de cargas y beneficios", del capítulo II de este título. Para el desarrollo de los predios localizados en este tratamiento no se requiere de la formulación de un plan parcial.</p>
<p><b>ARTÍCULO 265°. De</b></p>	<p>Compacidad</p>	<p>Buscando revitalizar los sectores residenciales,</p>

<p><b>los criterios para la definición de usos del suelo</b> <b>Pag 139</b></p>	<p>Complejidad Estabilidad Social Eficiencia</p>	<p>dinamizarlos social y económicamente, procurando la mayor autonomía del centro y de las zonas de producción especializadas, la reglamentación para localización de actividades en estos sectores tiene en cuenta los siguientes aspectos: Orientar la sana y racional mezcla de usos y actividades económicas que sean compatibles con la vivienda. Obtener una mayor diversidad e intensidad de actividades económicas, de consumo y servicios en las centralidades y ejes, complementarias y compatibles con el uso residencial.</p>
<p><b>ARTICULO 267°. De las áreas y corredores de actividad múltiple</b></p>	<p>Complejidad</p>	<p>Son las áreas y corredores donde se quiere mantener o promover la mayor diversificación y mezcla de usos, en virtud de su esencial importancia en la consolidación del modelo de ordenamiento del territorio en lo referente a la plataforma de competitividad metropolitana, corresponden al centro tradicional y representativo metropolitano, el corredor del río y los ejes estructurantes y el sistema de centralidades.</p>
<p><b>Áreas de actividad múltiple de cobertura zonal</b> <b>Pág. 140</b></p>	<p>Complejidad</p>	<p>Presenta la heterogeneidad de usos y diversidad de usos y actividades económicas; la norma de uso le da especial atención a la consolidación de actividades económicas compatibles con la vivienda; se pretende promover la localización y mantenimiento de actividades que permitan consolidar las áreas de actividad múltiple de cobertura zonal, como punto intermedio de concentración de actividades entre la escala de ciudad y la escala barrial, donde se propician proyectos específicos y desarrollos mixtos en altura fundamentales para la equitativa distribución en el territorio de las actividades urbanas. Asimismo se busca promover, la localización de los equipamientos públicos y privados zonales en estas áreas, así como las diversas categorías de comercio formal , servicios, oferta de empleo que permitan acercar más a las comunidades a este tipo de actividades, manteniendo al mismo tiempo los usos residenciales. Se pretende mantener la tendencia a la mezcla de usos, garantizando el mantenimiento de las calidades ambientales y funcionales del espacio público, al tiempo que se considera su futura adecuación con el sistema de transporte masivo de mediana capacidad.</p>
<p><b>Áreas y corredores de cobertura barrial</b> <b>Pág. 140</b></p>	<p>Complejidad</p>	<p>De manera complementaria a las áreas de cobertura zonal se definen en el territorio unas áreas y corredores de cobertura barrial, en sectores con predominio de uso residencial, en los cuales se concentran las actividades de la vida comunitaria relacionados con ésta escala. Como unidades básicas de concentración de actividades relacionadas directamente con la vivienda, su función principal es satisfacer las necesidades primarias dentro de un radio de acción muy limitado a escala peatonal.</p>
<p><b>ARTÍCULO 269°. De las áreas residenciales, pág. 142</b></p>	<p>Complejidad</p>	<p>Se permite el uso de vivienda como uso principal y sus correspondientes usos complementarios. Se pretende obtener una sana mezcla de usos y actividades económicas afines a la vivienda.</p>

<b>ARTÍCULO 272°. De las tipologías de usos del suelo. Pág. 144</b>	Complejidad	<input type="checkbox"/> Uso residencial <input type="checkbox"/> Uso comercial <input type="checkbox"/> Uso industrial <input type="checkbox"/> Uso de servicios <input type="checkbox"/> Uso Social Obligado
<b>Servicios a la comunidad o institucionales</b>	Complejidad	Son las actividades orientadas a lograr el bienestar de la comunidad para el desarrollo humano, la asistencia, la seguridad y la protección social y para la provisión de los servicios básicos de infraestructura, abastecimiento y sanidad.
<b>ARTÍCULO 288°. De los lineamientos generales para las actuaciones urbanísticas en suelos urbano y de expansión, pag 149</b>	Compacidad Complejidad Eficiencia Estabilidad Social	<p>Los lineamientos generales que deben cumplir los interesados en las diferentes actuaciones urbanísticas son:</p> <p>Garantizar la seguridad de la población y la estabilidad en su hábitat, atendiendo las recomendaciones y restricciones resultantes de los estudios técnicos necesarios que soporten la viabilidad de ejecución de cualquier desarrollo urbanístico y constructivo.</p> <p>Garantizar la preservación y recuperación del medio ambiente natural como elemento equilibrante del territorio.</p> <p>Garantizar la adecuada accesibilidad vial interna y externa dentro y fuera de todo desarrollo urbanístico y constructivo, articulándolo a la red vial existente, en concordancia con el Plan Vial y demás normas de jerarquía superior.</p> <p>Garantizar la prestación directa a los posibles usuarios, de todos los servicios públicos básicos y domiciliarios.</p> <p>Garantizar la generación de las áreas públicas requeridas para los nuevos pobladores y la permanencia de las existentes, a través del cumplimiento de las exigencias del suelo de cesión pública para ser destinado a áreas verdes, recreacionales (parques, plazas, plazoletas) y equipamiento y de la construcción de equipamiento comunitario público y demás normas aquí establecidas o de mayor jerarquía que le sean aplicables para el efecto; así mismo, se garantizarán las áreas destinadas a zonas verdes recreacionales de uso común privado que complementarán los requerimientos de la comunidad en este aspecto.</p> <p>Garantizar la sana mezcla de usos, cumpliendo con las distancias de seguridad o los retiros de aislamiento requeridos y evitar así impactos negativos sobre la población del entorno</p>
<b>ARTÍCULO 302°. Participación de la vivienda de interés social. PAG 155</b>	Estabilidad Social	<p>De conformidad con el artículo 92 de la Ley 388 de 1997, La vivienda de interés social se constituye en prioridad para el logro de la integración espacial y social por lo tanto, se establecen en el territorio porcentajes de participación obligatoria de vivienda de interés social tipos 1 y 2, así:</p> <input type="checkbox"/> En zonas con tratamiento de desarrollo en suelo de expansión: 20% del suelo a desarrollar. <input type="checkbox"/> En zonas con tratamiento de desarrollo en suelo urbano: 20% del suelo a desarrollar. <input type="checkbox"/> En zonas con tratamiento de renovación: 10% del

		<p>suelo a renovar.</p> <p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/> En zonas con tratamiento de redesarrollo-segundo grupo 10% del suelo a redesarrollar.</p> <p>Lo anterior sin perjuicio de que este tipo de programas se localicen en otros sectores de la ciudad de acuerdo con la norma general y usos del suelo</p>
<p><b>ARTÍCULO 303°:</b> <b>Criterios para el desarrollo de vivienda urbana.</b></p>	<p>Estabilidad Social Complejidad Compacidad Eficiencia</p>	<p>Garantizar la integralidad de los proyectos urbanísticos, la heterogeneidad de la población y de las actividades compatibles con la vivienda, atención a las condiciones especiales de la población en situación de discapacidad para que se revierta el fenómeno de la segregación socio espacial y la especialización en el uso del suelo. El barrio es la unidad socio-espacial y el espacio público como estructurante debe garantizar la libre circulación y disfrute. En los nuevos desarrollos se deben estimular otras alternativas de seguridad y control diferentes al cerramiento.</p> <p>Las condiciones del entorno deben garantizar localización apropiada para el asentamiento humano, valoración del patrimonio cultural y equilibrio entre atributos urbanos y densidades, acorde con la capacidad instalada del respectivo polígono.</p> <p>Las condiciones de la vivienda como espacio privado de la familia deben garantizar privacidad, acceso, seguridad estructural de la edificación, seguridad jurídica de la tenencia y calidad locativa en condiciones apropiadas de saneamiento básico, iluminación, ventilación y áreas disponibles en función del número de personas y cuartos y, en las formas de habitar. Consolidar el proceso de desarrollo progresivo para permitir el acceso de la población de menores ingresos a una solución de vivienda, respaldando la iniciativa de organizaciones comunitarias, sociales, privadas y públicas. Los estándares y obligaciones para la Vivienda de Interés Social (VIS) tendrán un manejo diferencial, sin detrimento de la calidad, acorde con los procesos y tratamientos en los cuales se genera: Desarrollo de suelo urbano y de expansión, redesarrollo, renovación, consolidación y mejoramiento integral.</p> <p>El estándar de loteo para nuevos desarrollos de vivienda de interés social en tipologías unifamiliar y bifamiliar, deberá garantizar en el mediano y largo plazo la densificación hasta la tipología trifamiliar</p>
<p><b>ARTICULO 323°.</b> <b>Distribución equitativa de las cargas, PAG 162</b></p>	<p>Eficiencia</p>	<p>Las cargas locales, incluirán entre otros componentes las cesiones y la realización de obras públicas correspondientes a redes secundarias y domiciliarias de servicios públicos de acueducto, alcantarillado, energía y teléfonos, así como las cesiones para parques y zonas verdes, vías vehiculares y peatonales y para la dotación de los equipamientos comunitarios</p>
<p><b>ARTÍCULO 324°.</b> <b>Áreas de cesión pública y obligaciones especiales en suelos urbano y de expansión. PAG 163</b></p>	<p>Eficiencia</p>	<p>Con el objeto de lograr un equilibrio armónico en la distribución espacial de la ciudad, las nuevas actuaciones constructivas y urbanísticas, ampliaciones y modificaciones que generen nuevas destinaciones, deberán disponer de áreas de cesión obligatoria y obligaciones especiales, acordes con la densidad</p>

		poblacional y las necesidades de la comunidad, las cuales deberán cumplir ciertas condiciones para su adecuado funcionamiento, bajo el criterio fundamental que la población debe gozar de un adecuado espacio público y una equilibrada red de equipamientos para su realización como ser humano.
<b>Las áreas de cesiones públicas</b>	Eficiencia	<p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/> Las requeridas para vías públicas, tanto vehiculares como peatonales, que estén dentro del lote incluidas en los proyectos viales aprobados por el Departamento Administrativo de Planeación, así como las que permitan la vinculación plena del inmueble a la malla urbana y que hagan posible la continuidad del desarrollo vial del municipio; éstas deberán cumplir con lo establecido sobre el sistema vial y la movilidad y las demás normas que rigen para las actuaciones urbanísticas, redes de servicios públicos y las demás normas de diseño y construcción de los componentes del espacio público.</p> <p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/> Zonas verdes, parques o plazoletas de uso público, con el amoblamiento y la dotación que los mismos requieren.</p> <p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/> Suelo apto para la dotación y construcción de equipamiento, de acuerdo con los criterios establecidos para tal fin.</p> <p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/> Construcción de equipamiento público, en metros cuadrados de acuerdo con el número de destinaciones, uso y tipo de urbanización o edificación.</p>
<b>ARTÍCULO 325°. Sobre la obligación de cesión gratuita de áreas para zonas verdes recreacionales y equipamientos. PAG 163</b>	Eficiencia Compacidad Complejidad Estabilidad Social	<p>El derecho a urbanizar y construir con miras a la densificación del territorio genera obligaciones urbanísticas que el interesado debe asumir, toda vez que la población lo requiere para su desarrollo y calidad de vida. <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/> Cumplir con las áreas de cesión obligatoria para zonas verdes recreacionales y equipamientos dentro de los ámbitos de reparto correspondientes, de acuerdo con lo establecido en el presente plan.</p> <p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/> Que la cesión resultante contribuya a la consolidación del sistema de espacio público y equipamiento de la ciudad.</p> <p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/> Aumentar el indicador de espacio público por habitante aproximándolo al establecido por el Documento Colombia 2019, en el cual se establece para el horizonte de largo plazo un estándar de 10 metros cuadrados de espacio público por habitante.</p> <p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/> Mantener el indicador al año 2006 de equipamiento de ciudad de 5,17 m2 por habitante</p> <p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/> Cuantificar las áreas a ceder para zonas verdes recreacionales y equipamientos considerando el número de habitantes por vivienda El indicador promedio de número de habitantes por vivienda será el establecido por la Encuesta de Calidad de Vida del año inmediatamente anterior. Su modificación y ajustes se realizarán anualmente de acuerdo con los resultados actualizados de dicha encuesta.</p> <p>El suelo de cesión destinado a la construcción de equipamientos básicos que se requieran de acuerdo con</p>

		la población que habitará el área de planeamiento, deberá ser estable
<b>ARTÍCULO 327°. De las opciones para cumplir con la obligación de cesión gratuita en los desarrollos urbanísticos y constructivos para áreas verdes, recreacionales y equipamientos no sujetos a plan parcial, PAG 165</b>	<b>Eficiencia</b>	<p><b>1. En Suelo</b></p> <p>a) En el sitio donde se desarrolla el proyecto, siempre y cuando el área a ceder haga parte, coincida y contribuya a concretar el sistema de espacio público y equipamiento definido en el presente plan y en los planos a los que se refieren los artículos siguientes.</p> <p>b) En el suelo para Espacio Público y Equipamiento definidos en el plano en donde se definen los inmuebles para este uso en los ámbitos de reparto.</p> <p><b>2. En Dinero.</b></p> <p>Cuando en el inmueble a desarrollar no existan áreas que estén incluidas en el plano en donde se señalen los espacios públicos prioritarios para cumplir con la obligación de cesión, la compensación de la obligación se hará en dinero y la destinación de éstos recursos se realizará de acuerdo con lo establecido en el Artículo <b>“Destinación de los dineros producto de compensación de obligaciones de cesión”</b></p> <p>Parte de los recursos obtenidos por este concepto se destinará a generar nuevos espacios públicos con criterio de equidad en los sitios en donde se determine según lo señalado en el artículo <b>“Facultades para reglamentar ámbitos de reparto”</b> siendo obligatoria la inversión de un porcentaje de lo recaudado en el ámbito de reparto en donde se genera la obligación. Los dineros restantes se invertirán en las zonas de la ciudad que, de acuerdo con estudios técnicos, se encuentren más deficitadas y en las que se estén desarrollando procesos de regularización y legalización. El Alcalde en uso de las facultades otorgadas en el artículo <b>“Facultades para reglamentar ámbitos de reparto”</b>, reglamentará los porcentajes de dicha compensación. Igualmente en los ámbitos de reparto se tendrá como finalidad principal que parte de los recursos obtenidos por éste concepto se destinarán a la creación y dotación de espacio público con criterio de equidad, siendo obligatoria la inversión de un porcentaje de lo recaudado en el ámbito que genere la obligación. Los dineros restantes se invertirán en las zonas de la ciudad que, de acuerdo con estudios técnicos, se encuentren más deficitadas y en las que se estén desarrollando procesos de</p>
<b>ARTÍCULO 330°.</b>	Compacidad	Con base en el plano general de zonas verdes recreativas y para equipamientos al que se refiere el artículo <b>“Facultades para reglamentar ámbitos de reparto”</b> , la Administración Municipal, máximo cada año elaborará un plano en donde se establezcan los espacios públicos de ejecución prioritaria en cada ámbito de reparto, en los cuales se cumplirá con la obligación de cesión gratuita.
<b>ARTÍCULO 332°. De la opción de</b>	Compacidad	Construirá o adecuará equipamientos de conformidad con las prioridades señaladas por el Departamento

<p><b>cumplimiento de la construcción de equipamientos y su cesión</b></p>		<p>Administrativo de Planeación y preferentemente en inmuebles localizados dentro de los ámbitos de reparto. Estas áreas deberán estar localizadas en terrenos de propiedad del Municipio o deberán ser cedidos gratuitamente a éste ente territorial una vez construidos. La obligación se pagará en dinero cuando la cuantía de ésta, en forma individual no contribuya a la construcción de espacios de representatividad para la ciudad. La obligación de cesión correspondiente a la construcción de equipamientos se determina en un metro cuadrado por vivienda en desarrollos residenciales localizados en las zonas 1 a 4 y 6, en las zonas 5 de El Poblado se construirá un metro cuadrado por cada 100 metros cuadrados construidos en vivienda. Para otros usos diferentes a vivienda se construirá en equipamientos el 1% del área total .</p>
--	--	---

**ANEXO 4. ENCUESTA**

1. Cuántas personas viven en esta vivienda:_____
2. ¿Cuál es el parentesco? A)PAREJA SIN HIJOS _____ B)PAREJA CON HIJOS _____ C)PERSONA SOLA _____ D)GRUPO DE AMIGOS _____ E)OTROS, QUIENES: _____ _____ —
3. ¿En qué barrios dentro de Medellín vivió antes de llegar a Laureles?_____
4. Si vivió por fuera de Medellín, anote por favor el lugar: _____ —
5. Esta vivienda es: Propia_____Arrendada_____
6. El lugar de estudio de las personas de esta casa esta: A) Cerca del barrio_____(Que se pueda ir caminando) B) Lejos del barrio_____(Que se tenga que usar transporte de motor)
7. El lugar de Trabajo de las personas de esta vivienda esta: A) Cerca del barrio_____(Que se pueda ir caminando) B) Lejos del barrio_____(Que se tenga que usar transporte de motor)
8. En qué lugares usted y su familia se encuentran con otros residentes del barrio para conversar:_____
_____
—
9. ¿Por qué viven en este barrio?_____
_____
—
10. ¿Qué no le gusta del barrio?_____
_____
—

## **ANEXO 5. SOLICITUD DE INFORMACION SOLICITADA A TESORERIA MUNICIPAL**

Medellín, Junio 30 de 2010

Secretaria de Hacienda

Secretario de Hacienda

**IVAN MAURICIO PEREZ**

Ciudad.

Con fundamento en el Artículo 23 de la Constitución Política y en las disposiciones contenidas en el Código Contencioso Administrativo. Con todo respeto, me permito solicitarle la siguiente información que no tiene carácter reservado y que requiero como ciudadana, para cumplir con un ejercicio académico que me encuentro desarrollando en la Universidad Nacional de Colombia.

La información que requiero es la siguiente:

1. Pago por parte de los constructores por las obligaciones urbanísticas en proyectos construidos en el barrio Laureles desde 2000 hasta el 2008.
2. Pago por parte de los constructores por las obligaciones urbanísticas en proyectos construidos en el barrio Las Acacias desde 1999 hasta el 2008
3. Pago por parte de los constructores por las obligaciones urbanísticas en proyectos construidos en el barrio Lorena desde 1999 hasta 2008.

Si esta información no corresponde suministrarla a la secretaria a su cargo, les solicito tal como lo dispone la misma ley, dirigir esta petición a los funcionarios que por el manual de funcionamiento de la Administración Municipal, les corresponda dar respuesta a lo solicitado.

Atentamente,

**GLORIA INES MONTOYA MEJIA**

Calle 59 # 63-20 Autopista Norte- Bloque 24, Oficina 406-01

Teléfono: 4309425

## ANEXO 6. TRATAMIENTO DE CONSOLIDACION

Tercera Parte: **Formulación – Memoria Justificativa**  
 “Medellín Fortalece las Centralidades, Optimiza el Uso del Suelo y  
 Mejora la Habitabilidad de los Asentamientos Humanos”

<b>DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LOS TRATAMIENTOS URBANISTICOS - ACUERDO 46/2006</b>			
<b>TRATAMIENTO</b>	<b>AREA</b>		
	<b>Hectareas</b>	<b>Porcentaje</b>	
<b>CONSOLIDACION</b>	<b>6.919,44</b>	<b>71,60</b>	<b>71,60</b>
Nivel 1	1.629,83		
Nivel 2	3.853,92		
Nivel 3	1.435,69		
<b>MEJORAMIENTO INTEGRAL</b>	<b>864,66</b>	<b>8,95</b>	<b>8,95</b>
<b>REDESARROLLO</b>	<b>1.007,40</b>	<b>10,42</b>	
<b>DESARROLLO</b>	<b>677,50</b>	<b>7,01</b>	
D. Urbano	210,15	2,17	<b>9,03</b>
D. Expansion	467,35	4,84	
<b>RENOVACION</b>	<b>164,65</b>	<b>1,70</b>	
<b>CONSERVACION</b>	<b>30,07</b>	<b>0,31</b>	
<b>Total Suelo Urbano y de Expansion con Asignación de Tratamiento</b>	<b>9.663,72</b>	<b>100,00</b>	<b>86,709</b>
<b>AREAS PARA LA PRESERVACION DE INFRAESTRUCTURAS Y ELEMENTOS DEL SISTEMA ESTRUCTURANTE</b>	<b>1.481,28</b>		<b>13,291</b>
<b>Total Suelo Urbano y de Expansion</b>	<b>11.145,00</b>		

Fuente: Plano de Tratamientos e Intervenciones - Acuerdo 46/2006

---

<sup>i</sup> La cohesión social designa, en sociología, el grado de consenso de los miembros de un grupo social en la percepción de pertenencia a un proyecto o situación común. [es.wikipedia.org/wiki/Cohesi3n\\_social](https://es.wikipedia.org/wiki/Cohesi3n_social)

<sup>ii</sup> En el Documento de Soporte T3cnico, justificaci3n jur3dica para la revisi3n del POT, documento en el que se consignaron todos los temas que fueron revisados en el Acuerdo 046, se deja explicito, que “*Para efecto de la aplicaci3n de las normas que aqu3 se establecen, se entender3 por estructura urbano rural e intraurbana el modelo de ocupaci3n del territorio que fija de manera general la estrategia de localizaci3n y distribuci3n espacial de las actividades , determina las grandes infraestructuras requeridas para soportar estas actividades y establece las caracter3sticas de los sistemas de comunicaci3n vial que garantizan la fluida interacci3n entre aquellas actividades espacialmente separadas*”.