

12 de abril de 2015

<http://app.eltiempo.com/colombia/medellin/obras-de-parques-del-rio-en-medellin/15555115>

Así será Parques del Río, el nuevo ícono de Medellín

Esta semana comenzaron las obras de la primera fase, que costarán 161.000 millones de pesos.

La revolución urbana del río

El más ambicioso proyecto de infraestructura que haya acometido la ciudad de Medellín desde la construcción del metro empezó a cobrar vida esta semana. Se llama Parques del Río, **una apuesta urbanística que espera convertir 19,8 kilómetros de vías en un enorme espacio verde** que atraviesa la ciudad de sur a norte.

Serán 327,5 hectáreas las que se intervendrán en ambos costados del río Medellín, desde Ancón Sur Caldas hasta los talleres del metro, en el municipio de Bello. **Los trabajos impactarán a 9 comunas de las 16 que tiene la capital antioqueña y 48 barrios.**

Hacia el futuro, reconectaría los municipios del valle de Aburrá: Bello, Sabaneta, Envigado, La Estrella, Caldas, Itagüí, Barbosa, Girardota y Copacabana. ([Lea aquí:Caos vehicular en Medellín por el comienzo de obras en Parques del Río](#))

Todo ello costará cerca de 4,3 billones de pesos, valor superior al presupuesto total de la ciudad este año. Una vez termine la construcción, habrá 15 años más de operación para el recaudo de peajes, mantenimiento y administración del parque.

La obra está dividida en ocho tramos, que tardarán 10 años en terminarse e incluyen 34 kilómetros de senderos peatonales, 32 kilómetros de ciclorrutas y 1,6 metros cuadrados de espacio público. Si todo sale como está presupuestado, **Parques del Río incidirá en la vida de 161.000 estudiantes de 17 centros educativos ubicados en el área de influencia del proyecto.** ([Vea también: Conozca el proyecto Parques del Río, desarrollado en Medellín](#))

La obra no significa cortar la circulación de vehículos que hoy transitan por la autopista Sur, la vía de acceso y transporte de mercancías más importante de la capita; los 144 kilómetros por carril que existen se duplicarán al final de las obras, solo que quedarán soterradas a 9 metros de profundidad, por debajo del parque.

“Es un proyecto para reconectar a la ciudad, que históricamente ha estado dividida por el río –explicó Antonio Vargas, gerente del proyecto–. Pero es más para que la gente disfrute el afluente y el espacio público y reclame la recuperación del caudal. Mejor dicho: que se convierta en el nuevo ícono de la ciudad”.

Parques del Río genera además una oportunidad para revitalizar la ciudad. Según el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) aprobado en el 2014 por el Concejo, **alrededor de esta iniciativa se concibieron los proyectos de renovación urbana que se harán durante los próximos 12 años y que generarán 22 millones de metros cuadrados de área construida para vivienda** gracias a ello.

[Arranca primera etapa](#)

Parques del Río está dividido en ocho tramos, que a su vez se dividen en dos etapas: una en cada costado del afluente. El miércoles comenzó la primera etapa del tramo 3 (al lado occidental del cauce), justo en el centro del trazado. ([En fotos: Inician las obras del proyecto Parques del Río en Medellín](#))

Se espera que a finales de este año quede lista esta primera etapa, a cargo del consorcio Guinovart Obras y Servicios Hispania S. A. –del grupo OHL, firma que estuvo al frente de megaproyectos como la vía M 30 de Madrid o la autopista de la Prosperidad en el Magdalena–. El costo de esta primera etapa asciende a 161.300 millones de pesos que aporta la Alcaldía, sin endeudamiento.

Está previsto que a finales del 2015 se abra la licitación para intervenir el costado oriental del río, cuya superficie, además de tener áreas verdes, será habilitada para hospedar eventos como el desfile de silletteros, durante la Feria de las Flores, entre otros.

Esta primera etapa comienza en la biblioteca Piloto, atraviesa el barrio Conquistadores y termina en la calle 30, justo donde se encuentra la estación Industriales de Metroplús. Ahí se están construyendo 322.681 metros cuadrados de espacio público, 392 metros de vías soterradas o subterráneas, 520 metros en rampas, 1.812 vías a nivel. Es decir, de los 16,2 kilómetros por carril que hoy existen se pasará a 23,7 kilómetros por carril: 46 por ciento más.

Además, se espera que esta primera etapa genere 3.000 empleos directos y un número superior de indirectos.

[De dónde sale la plata](#)

Los recursos para la obra salieron de un fondo llamado Medellín, Ciudad para la Vida, dinero que resultó de la venta de la empresa de telefonía UNE a la multinacional Millicom.

“Esos dineros se invirtieron en la obra pública actual. El resto, unos 4 billones de pesos, se hará con diferentes fuentes de recursos, para lo cual se está haciendo una estructuración financiera”, dijo Juan Pablo López, director técnico del proyecto.

Como es un plan a largo plazo que aún no ha resuelto todos los detalles financieros para los siguientes tramos, hay preocupación entre algunos sectores por posibles sobrecostos y porque la fuente de recursos para los próximos tramos aún es incierta.

En primer lugar, porque cuanto más se demore la ejecución, los costos se incrementarán. Además, el valor de las intervenciones puede variar, según los cambios que cada alcalde haga.

En segundo lugar, según Luis Fernando González, director de la Escuela de Hábitat de la Universidad Nacional, de Medellín, “no se ha dado a conocer la información de detalle sobre cómo sería la intervención y qué imprevistos puedan presentarse con respecto a las afectaciones de redes de servicios públicos que van debajo de las vías”.

Las obras no han estado exentas de polémicas y protestas. Desde el ojo ciudadano, la inversión es onerosa frente a otras necesidades de la ciudad, y los 10 años de trabajos les parecen demasiado para una movilidad ya caótica.

Aun así, **de acuerdo con un estudio hecho por Gallup a 400 paisas, el 89 por ciento de los encuestados dijo que con el proyecto es posible devolverle la vida al río y el 85 por ciento, que le gustaba el proyecto.** El 58 por ciento de los consultados señaló estar dispuesto a contribuir durante la construcción cambiando el carro privado por otro medio de transporte, a cambiar su horario para no contribuir con la congestión (55) e incluso a aceptar el pico y placa durante la ejecución (50).

“Le apostamos a que la gente lo acepte cada vez más, por sus impactos positivos –aclaró Vargas–. La autopista es la que mayores niveles de ruido y emisiones contaminantes tiene. Además se solucionaría un problema sensible, que son los malos olores por los vertimientos en las aguas del Medellín”.

La unión de dos ‘bandas’ de ciudad

Lejos de tener la suerte del río Sena, de Francia, o del Rhin, de Alemania, el río Medellín ha estado a la sombra de la ciudad.

A espaldas de la gloria de una ciudad que se jacta de su legado industrial y de su innovación, pero que hasta hoy no ha mirado de frente a su más importante afluente para que deje ser una división y se convierta en el punto de encuentro entre el oriente y el occidente del valle de Aburrá.

“El río es la cicatriz de la ciudad. Donde nadie permanece, donde hay vida. La idea con Parques del Río es recuperarlo. Aprender a estar cerca de él”, asegura Juan Pablo López, director técnico del proyecto.

Por décadas, la expansión de la ciudad obvió su afluente más vistoso: unas aguas que recorren más de 100 kilómetros y que hoy no albergan vida ni respiran, tiene un índice de 2 puntos en su oxígeno disuelto, cuando el mínimo internacional es en promedio de 4.

“El río era considerado un enemigo por sus inundaciones y dividía a la ciudad en dos ‘bandas’: de un lado, la oriental, donde estaban el poder y el comercio; la ‘Otrabanda’, al occidente, que correspondía a los antiguos poblados de Belén, Robledo y la América”, relata Reinaldo Spitaletta, investigador urbano y magíster en Historia.

Solo hasta 1950, luego de que fue canalizado en la década del cuarenta, el río recibió el boom de barrios obreros que se levantaron a la par de las industrias, como la fábrica de Tejcóndor, al oeste del valle.

Más allá de las divisiones de estratos, **el río sigue siendo el límite más evidente de Medellín**, porque solo puede cruzarse a través de puentes vehiculares.

De completarse el plan diseñado con Parques del Río, por primera vez en la historia reciente de la ciudad las dos bandas se conectarían para los peatones y biciusuarios.

Quienes van a pie podrían caminar cerca de 34 kilómetros de senderos y se podrían recorrer en bicicleta otros 32 kilómetros. Los estudiantes de 17 universidades que se encuentran al borde del río o en zonas cercanas serían los principales beneficiados. Así se privilegiaría el uso de transporte no motorizado, lo que mejoraría, según la administración municipal, la calidad del aire y ruido de este sector, el de mayores índices de contaminación.

También conectaría a los cerros tutelares Nutibara, La Asomadera y El Volador con el río.

La unión de tres grandes

Con la autorización de la Alcaldía, y amparado en el artículo 440 del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), se dio vida a la empresa MEI, que integran la Alcaldía de Medellín, Empresas Públicas de Medellín (EPM) e Interconexión Eléctrica S. A. (ISA), una compañía de Sistemas de Infraestructura Lineal.

Esta nueva entidad, que está a punto de formalizarse, tendrá a su cargo la administración de todo lo concerniente a la obra. El grupo ya viene trabajando. “Imagínese tener un socio como EPM, una de las empresas más reconocidas de servicios públicos; ISA, con el potencial administrativo y la capacidad financiera que tiene, y el apoyo de la Alcaldía. Yo visualizo esta empresa no solo para este, sino para otros proyectos de desarrollo urbano”, expresó Antonio Vargas del Valle, gerente de Parques del Río, quien no descarta que modelos similares sean implantados en otras iniciativas de la misma envergadura en el resto del país.

El directivo explicó, además, que las funciones de este nuevo organismo abarcan la operación, financiación, recaudo, licitación y entrega de la obra. “Se vuelve casi la dueña de la obra”.

Entre los detalles que faltan por finiquitar está el porcentaje de participación de cada empresa, pues todavía está en etapa de análisis de los estudios técnicos y legales necesarios. Lo que sí dejó en claro Vargas es que los tres entes estarán sentados en la misma mesa a la hora de tomar decisiones.

MEI aportará 4,3 billones de pesos y, según cifras del Banco Mundial, generará aproximadamente 62.000 empleos.

Del mismo modo, está en curso la estructuración financiera en cabeza de Bancolombia, Aecom y Steer Davies.

Parques del Río: una idea concebida hace más de 50 años

Pedro Nel Gómez

En 1942, el maestro plasmó su imaginario en un bosquejo llamado ‘Esquema para los grandes jardines de la ciudad’, donde propone lagos, teatros y otras zonas de espacio público en el río.

Juan Wolf, años 40

El arquitecto también hizo un plano donde mostraba una transformación urbana en el tramo entre Itagüí y El Poblado. Allí, planteaba espacios para ciclistas, caballos y vías.

Plan Piloto 1950

Este proyecto introdujo otro tipo de parque, de forma lineal, que planteaba construir vías o corredores verdes que articularan a las laderas y se conectaran con áreas verdes propuestas.

Estudio básico Plan Vial

A finales de los 60, se propuso un concepto de sistema arterial del río como un ‘corredor multimodal de transporte’, con un sistema de puentes con enlaces de trébol.

Plan Movilidad 2007

Se planteó la estrategia concreta de intercambios viales sobre el corredor del Río, con la incorporación de capitales privados para crear un ambiente atractivo para inversionistas y usuarios.

Plan director Bio 2030

En este proyecto del 2011 se planteó un imaginario de intervenciones sobre el río para uso público, con un componente ambiental y urbanístico que se articulara con el área metropolitana.

Aprobación del Pot 2014

Con la aprobación del POT en octubre del 2014, mediante el acuerdo 48 se dio vía libre a la construcción de Parques del Río, una megaobra de 328 hectáreas por intervenir.

2015, comienza la obra

El miércoles 8 de abril del 2015 se iniciaron las obras del primer tramo de Parques del Río, sobre la avenida Regional, entre San Juan y la calle 33. Esta primera parte estaría lista en 11 meses.

POT: ¿el amarre de las obras?

Borde, ladera y río. Esos son los tres focos del nuevo ordenamiento territorial de Medellín, que ya no tiene más suelo para crecer por ser un valle estrecho, saturado de altos edificios.

Sin rumbo para la expansión, con el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial –aprobado en octubre del 2014– Medellín decidió crecer hacia adentro, en donde por décadas la ciudad no se concentró: el río. Allí están las áreas donde se podrán renovar las edificaciones y las estrategias de espacio público que se conectarán con las laderas y que evitarán seguir ejerciendo más presión urbanística sobre los bordes.

Este sería el amarre para que próximas alcaldías continúen con la propuesta de Parques del Río. “El proyecto es la columna vertebral para cumplir con el POT. Lo que vayan a hacer en la zona del río tendrá que tener las condiciones que ya establecimos”, aseguró Juan Manuel Patiño, subdirector de Planeación Territorial del Departamento de Planeación de Medellín.

Sin embargo, según Luis Fernando González, director de la Escuela de Hábitat de la Universidad Nacional, los polígonos de renovación urbana no son los mismos sobre los que se ejecutan las obras del parque y podrían plantearse otras alternativas para aprovecharlos.

Para la Veeduría del Plan de Desarrollo, este nuevo POT se concentró en los proyectos bandera de la administración actual, como la intervención del río y el Cinturón Verde, y no en propuestas alternas de las comunidades.

La Alcaldía, por su parte, insiste en que el POT se socializó y construyó con más de 60.000 habitantes de las 16 comunas.

Cinco dudas frecuentes de los ciudadanos

No se trata solo de trancones o de un par de árboles caídos. Con el inicio de las obras, las críticas y dudas sobre el proyecto de Parques del Río se han alzado desde distintos frentes: academia, veedurías ciudadanas y expertos ambientales. Para algunos no hay certezas técnicas ni de planeación para asegurar que la obra tendrá continuidad en los próximos años. Así responde la Alcaldía.

¿Por qué la administración le dio prioridad a este proyecto sobre otros como el tranvía por la calle 80 o más inversión social?

Es la columna vertebral para que el nuevo POT se pueda materializar. La ciudad no puede seguir creciendo en las laderas.

También quedó contemplado en el Plan de Gobierno y la inversión se aprobó en el Fondo Medellín Ciudad para la Vida.

Si el próximo alcalde decidiera no hacer Parques del Río, ¿hay garantías para que la obra siga?

El POT les exige a los próximos alcaldes que hagan sus inversiones de acuerdo con los usos del suelo. Podrán priorizar sus propias apuestas, pero las inversiones de crecimiento que se quieran hacer en el río tendrán que pasar por el parque. La creación de MEI es otra garantía.

¿El proyecto endeuda a la ciudad?

No. La estructuración de Parques del Río es totalmente pública. La primera fase se construye con recursos propios y el resto del proyecto se financia con el modelo de inversión y gestión del suelo a cargo de la empresa MEI, que construirá y administrará la obra.

¿Qué garantía tiene la ciudad de que el parque no será un foco de inseguridad?

El parque tendrá un manual de operación. Además, tener un operador directo de todo el parque trae más garantías, porque habrá un responsable. Nos estamos asesorando con la compañía que opera el Central Park, de Nueva York.

¿Cuánto dura la obra? ¿Por qué se habla de 25 años?

Las obras durarán 10 años. Eso no significa que habrá obras durante una década, sino que esta infraestructura se podrá ir ejecutando de manera progresiva por este tiempo. Se habla de 25 porque es la duración total de la inversión, que también contempla el periodo de administración del parque y las vías soterradas.

Proyectos similares alrededor del mundo

1. Parque lineal Río Madrid, España

Seis billones de euros costó este proyecto para recuperar 120 hectáreas de terreno por medio del soterramiento de las vías vehiculares ubicadas en el centro de Madrid. La obra, hecha entre el 2006 y el 2011, se destaca por la desaparición de una barrera entre dos riberas del río Manzanares.

2. Río Cheonggyecheon, Seúl, Corea del Sur

Entre el 2003 y el 2005, en Seúl, se derribó la autopista de dos niveles que sepultaba el río, para dar paso a un parque de 6 km de largo. Costó US \$ 380 millones.

3. Parque Renato Poblete, Chile

El 21 de enero de este año se inauguró el ‘Mapocho Navegable’, un área de 22 hectáreas junto al río. Costó 28 millones de dólares y la construcción tardó casi 3 años.

4. Porto Maravilha, Brasil

Río de Janeiro interviene, desde el 2012, 5 millones de metros cuadrados para revitalizar Porto Maravilha, por 3.700 millones de dólares. Para financiarlo, la alcaldía creó certificados para permitir mayor altura de edificios. Lo recaudado por su venta a privados es para obras.

EL TIEMPO