

# VIII Seminario

*La Sostenibilidad un Punto de Encuentro*

*Estrategias para una Ciudad Sostenible*

## Reto urbano del siglo XXI: ciudades para todos

Prof. José Fernando Jiménez M.  
Departamento de Geociencias y Medio Ambiente  
Universidad Nacional de Colombia– Facultad de Minas



INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA  
COLEGIO MAYOR  
DE ANTIOQUIA



Alcaldía de Medellín  
**Cuenta con vos**

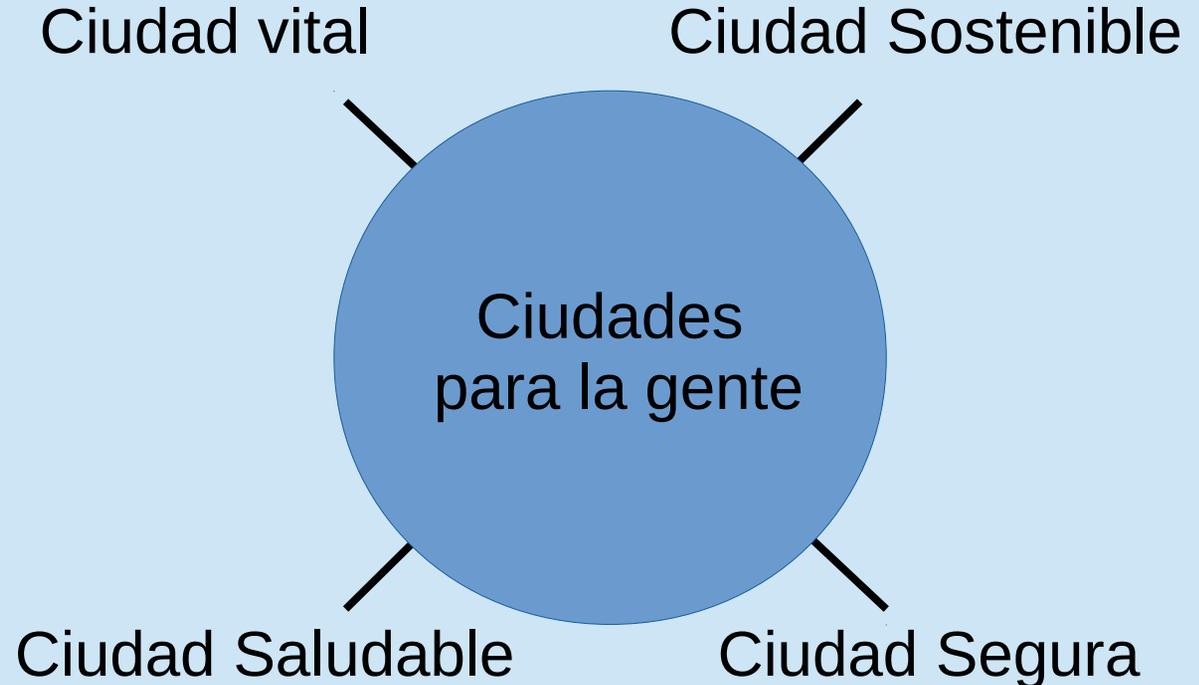
# Las ciudades para la gente



“Los gobiernos deben urgir a sus arquitectos y urbanistas para que incorporen la caminata en sus propuestas y así convertirlo en una política pública , capaz de contribuir al desarrollo de las **ciudades vitales , sostenibles, sanas y seguras**. También es necesario reforzar la función social del espacio público como un lugar de encuentro, una herramienta vital en pos de lograr una ciudad sostenible y una comunidad abierta y democrática”

*Cities for people.*  
*Jan Gehl*

# La fórmula de Jan Gehl a propósito de las *Ciudades para la gente*:



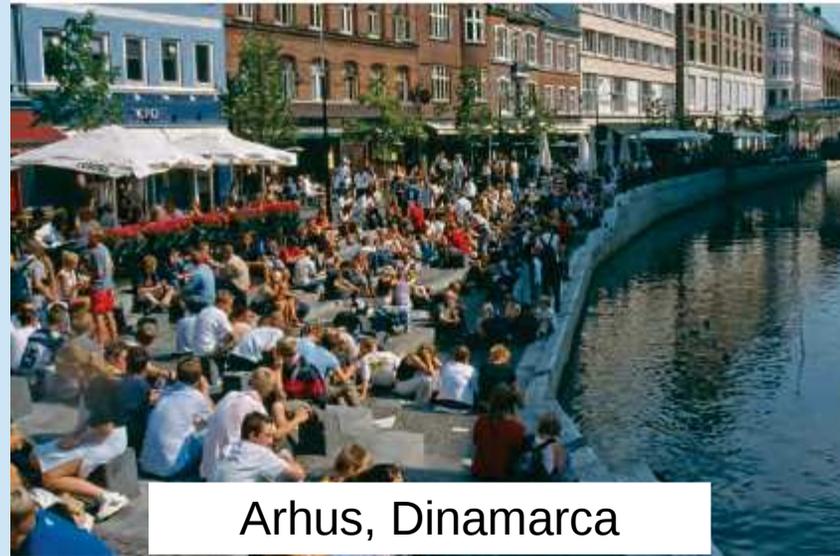
“Nos estamos dando cuenta que si más gente camina y usa la bicicleta, tienes una ciudad más viva, habitable, atractiva, segura, sostenible y saludable”

Jan Gehl, arquitecto y urbanista

# La ciudad vital



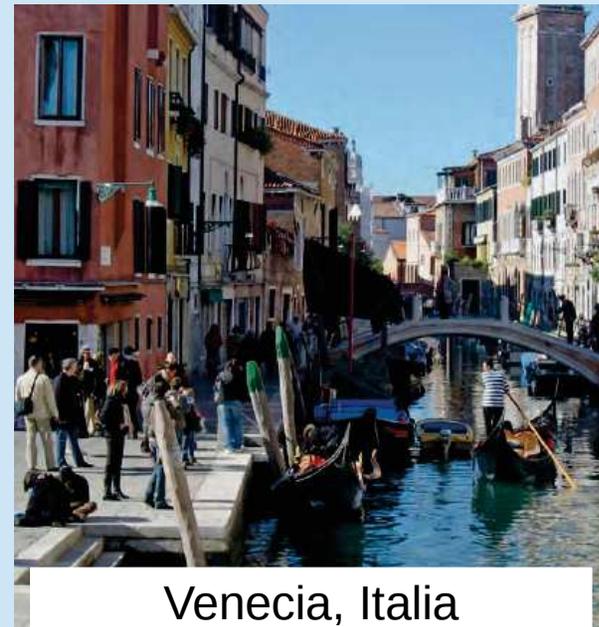
Marrakech, Marruecos  
Marrakech, Marruecos



Arhus, Dinamarca



Escena urbana, China



Venecia, Italia

“La fórmula parecería ser: ‘cuanto más fácil sea usar el espacio urbano, cuanto más bienvenida se sienta la gente, más vital será el lugar’” *Cities for people*

# Ir al trabajo en la ciudad de Copenhagen:

37% usa bicicleta

26% manejan carro

32% utiliza el transporte público

5% camina



Hacer a la gente visible en los procesos de planeamiento

*Gehl Architects*



Antes



Después

Times Square – New York, USA



Antes



Después

New Road en Brighton, costa sur de Inglaterra



1954



En la actualidad

Calle Stroget – Copenhagen, Dinamarca



Más que “ciudades inteligentes”, preferimos las “ciudades incluyentes”  
Las “ciudades para la gente” requieren inteligencia y  
-por supuesto- mucho más...

Acuerdo 48 DE 2014

“ Por medio del cual se revisa y ajusta el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín”

## **MARCO ESTRATÉGICO**

### **Artículo 5. Principios rectores del Plan de Ordenamiento Territorial**

1. El derecho a la ciudad.
2. La Sostenibilidad.
3. La equidad social y territorial.
4. La resiliencia territorial.
5. La competitividad territorial y económica.
6. La identidad.
7. Un enfoque de género.
8. La Protección a Moradores.
9. La Ruralidad Sostenible.
10. La corresponsabilidad.
11. Una Ciudad Saludable.
12. La Seguridad Territorial.
13. La eficacia administrativa.
14. La Eficiencia Administrativa.
15. La Solidaridad Social y Territorial.
16. La Participación Interinstitucional.
17. La Participación Ciudadana.
18. La Persistencia.

Acuerdo 48 DE 2014

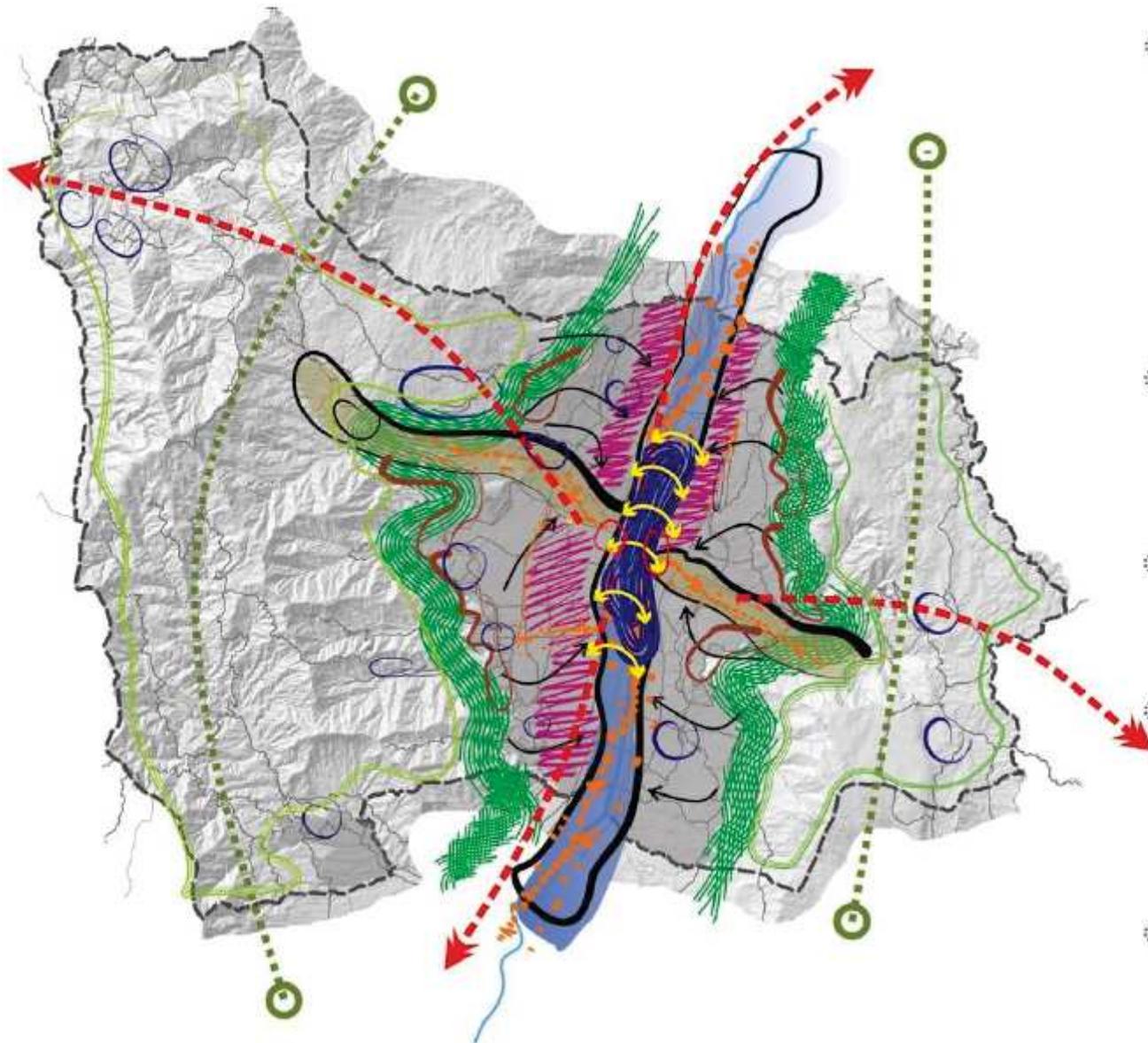
“ Por medio del cual se revisa y ajusta el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín”

### El Derecho a la Ciudad:

...la posibilidad de instaurar el sentido de “**ciudad para todos**”, la vida digna y el auto reconocimiento de cada uno como parte de ella. Un desarrollo territorial garante de los derechos individuales y colectivos, el desarrollo humano integral, la dignidad humana, el acceso a los recursos, bienes y servicios de la ciudad para que sea ésta el escenario de encuentro, sin ninguna discriminación, para la construcción de la vida colectiva.



# Modelo de ordenamiento territorial para Medellín POT-2014



- 1**

Una municipalidad que aporta a la consolidación de un territorio metropolitano integrado e interconectado

  - Reconocer la ampliación del área de funcionamiento espacial metropolitana ejecutando los proyectos estratégicos.
  - Concretar un sistema ecológico estructurante metropolitano e implementar al cinturón verde.
  - Un municipio articulado por la estructura ecológica principal, el sistema interconectado centralidades y de transporte público. Una ciudad compacta, continua y diversa.
  - Incorporar mecanismos de actuación coordinada de gestión del riesgo y mitigación y adaptación al cambio climático.
  - Priorizar las áreas de intervención estratégica. Convertir el sistema espacio público en el elemento estructurante del territorio articulado al sistema de centralidades.
  - Consolidar un modelo de movilidad que priorice al peatón y un sistema de transporte integrado multimodal.
  - Refinar e implementar un sistema integrado de reparto equitativo de cargas y beneficios y sus instrumentos.
- 2**

Una área rural integrada al espacio metropolitano, que recoge funciones de protección ecológica, abastecimiento alimentario, regulación hidrológica y admite procesos regulados y focalizados de urbanización.

  - Implementar las Unidades de Planificación Rural, atendiendo la excesiva fragmentación y ocupación del territorio rural.
  - Establecer la política de sostenibilidad de los suelos rurales configurando el sistema de riego equitativo y los suelos urbanos.
  - Consolidar una "Huerta Metropolitana" como red de espacios y comunidades de agricultores.
- 3**

Un borde rural diverso que articula las dinámicas urbano-rurales

  - Consolidación de un sistema de parques de borde, desincentivando la expansión, controlando la suburbanización y protegiendo las áreas de valor paisajístico y ambiental.
  - Mejoramiento integral de barrios prioritario en las áreas en condiciones de riesgo alto y mayor vulnerabilidad.
- 4**

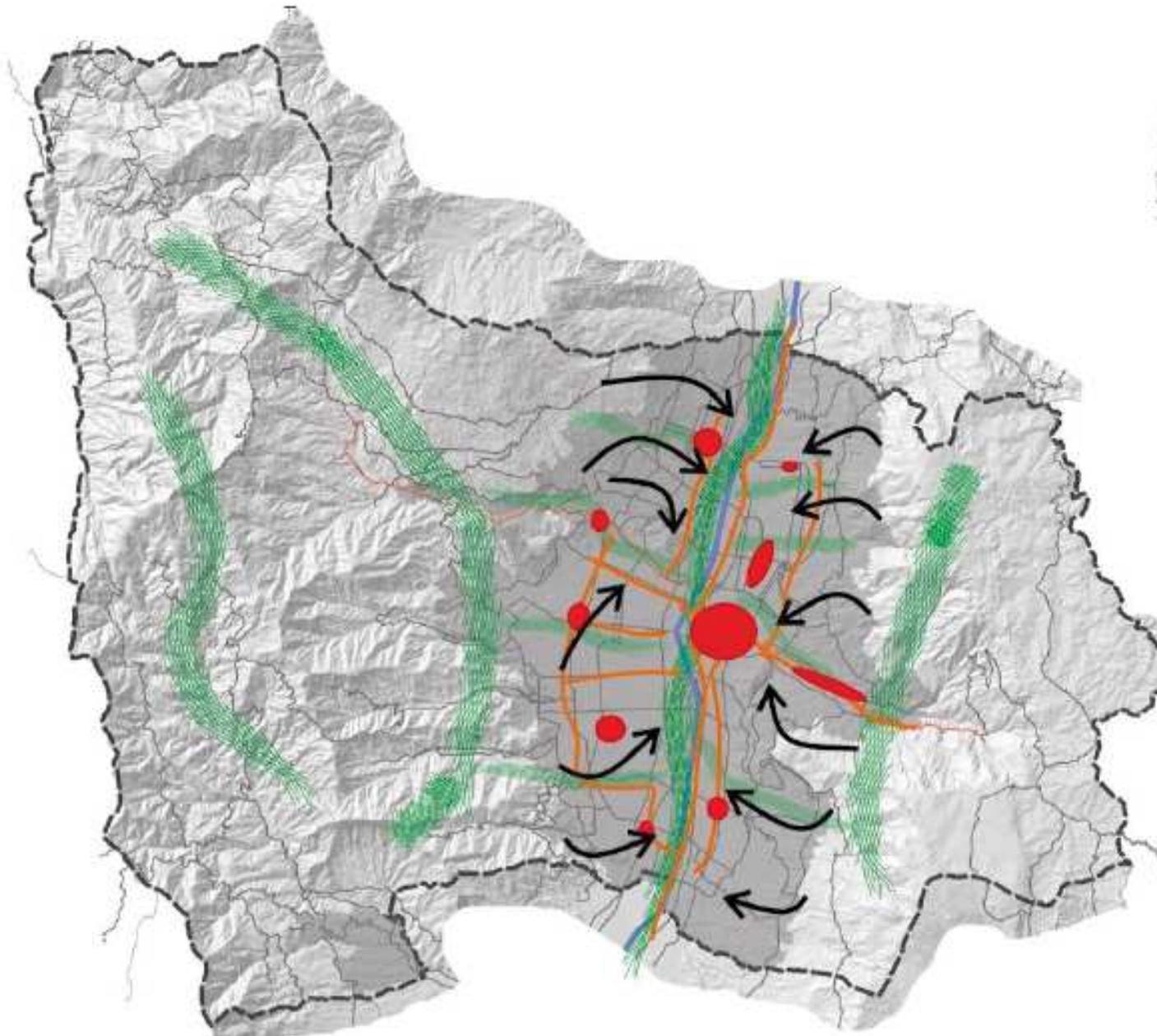
Unas zonas de media ladera heterogéneas, identificadas de acuerdo a la capacidad de soporte con mixtura actividades en las centralidades emergentes.

  - Implementar corredores urbanos sostenibles como mecanismos de desarrollo orientado al transporte (TOD) para promover la densificación sobre los nuevos corredores de transporte público (SITM).
  - Regular la mixtura de usos a partir de la mitigación de impactos sociales, ambientales y urbanísticos.
  - Cualificar las centralidades tradicionales y nuevas para promover la compacidad urbana, con la proximidad de los lugares de habitación, trabajo y los servicios urbanos entre sí.
- 5**

Un corredor del río Aburrá que garantiza la conectividad longitudinal metropolitana, epicentro del espacio público metropolitano que concentra las mayores densidades urbanas y es escenario de diversidad social y económica.

  - Ejecutar el Parque Botánico del Río como oportunidad de restituir valores ambientales y urbanísticos sobre el corredor y fortalecer las infraestructuras urbanas de soporte sobre el corredor longitudinal mejorando la cualificación espacial y funcional.
  - Implementar Macro-proyectos de renovación para orientar la densificación.

# Modelo de Ordenamiento Territorial POT-Medellín



## La ciudad vital [2]



Escena callejera – Belén Miravalle, Medellín



Escena callejera – Belén Nogal, Medellín

## La ciudad vital [2]



Parques del río, Medellín

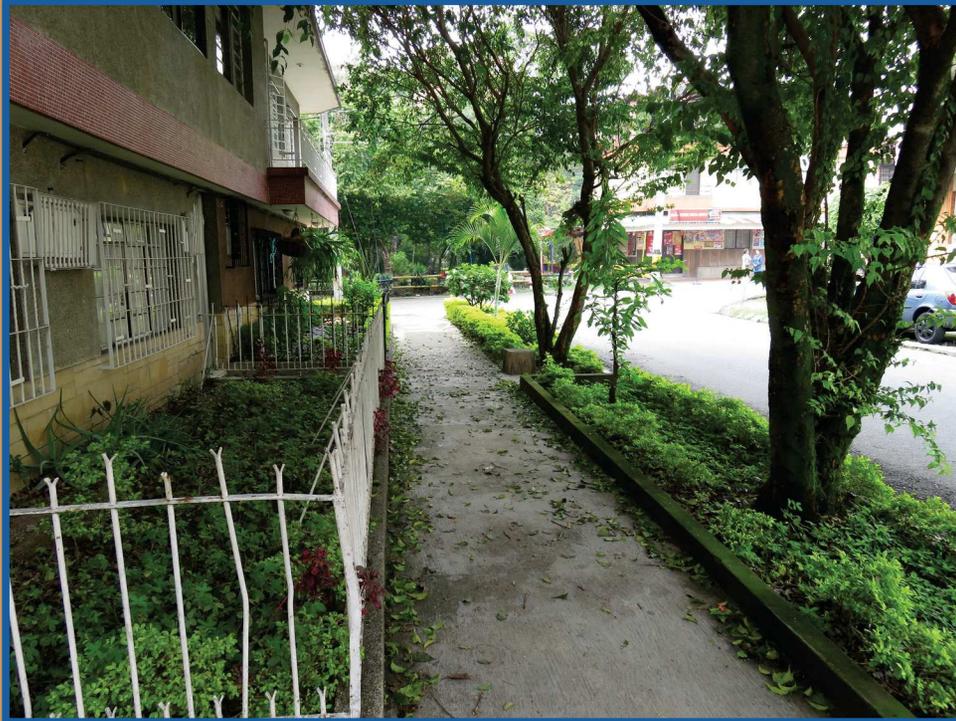


Parque de los deseos, Medellín

“Vale la pena recordar también que, casi siempre, un metro cuadrado pegado a la casa es más útil y es más usado que diez metros cuadrados a la vuelta de la esquina”

*Cities for people .*

## La ciudad vital [3]

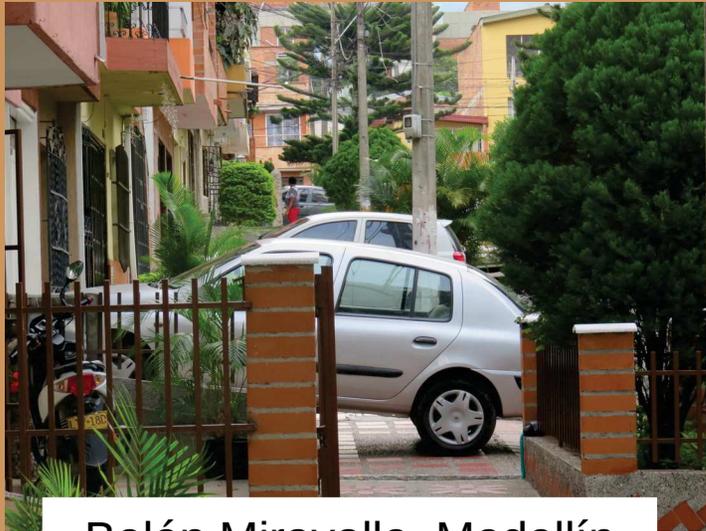


Escenas callejeras – Belén Miravalle, Medellín

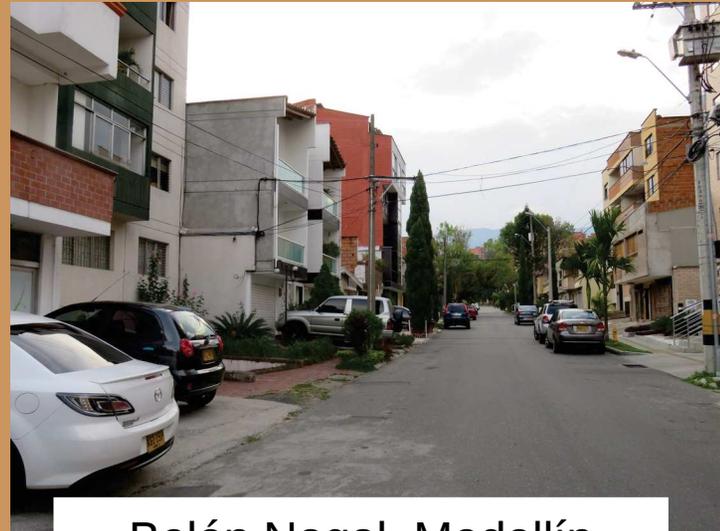
“Los bordes de una ciudad, más precisamente las plantas bajas de los edificios, ejercen una influencia decisiva en la vida urbana”

*Cities for people .*

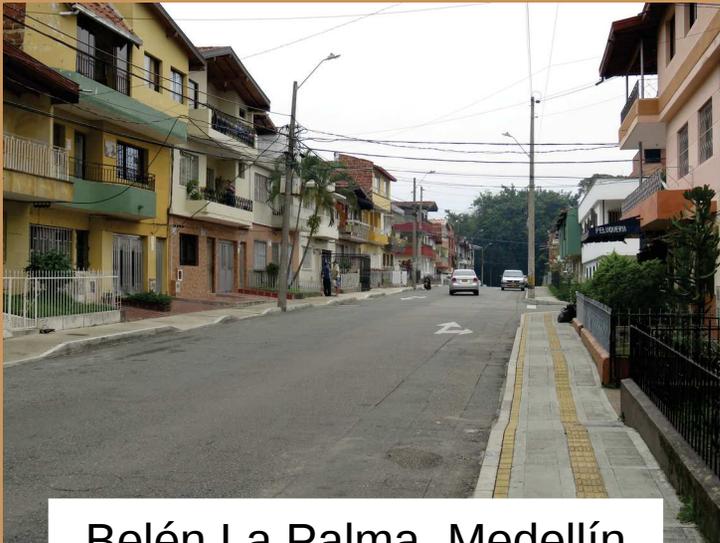
# La ciudad vital [3]



Belén Miravalle, Medellín



Belén Nogal, Medellín



Belén La Palma, Medellín



Belén Miravalle, Medellín

## La ciudad vital [3]



Belén Altamira, Medellín



Belén Altamira, Medellín

“...las plantas bajas se encuentran cerradas y los peatones deben recorrer grandes distancias frente a muros ciegos, de frentes vidriados, oscuros o mamposterías. Se cuentan pocas puertas abiertas y hay pocas oportunidades para entrar en contacto con experiencias significativas, con lo cual no habría razón para caminar por esta zona salvo por una necesidad puntual” *Cities for people*.

# La ciudad segura [1]



Belén - Villa de Aburrá, Medellín



Parque de Belén, Medellín

“Lograr que la gente se sienta segura es crucial si queremos que abrace el espacio urbano. Por lo general, son las personas las que hacen que una ciudad sea más segura y atractiva, tanto en términos de seguridad real como percibida” *Cities for people*.

## La ciudad sustentable [3]



“Los bordes de una ciudad, más precisamente las plantas bajas de los edificios, ejercen una influencia decisiva en la vida urbana”

*Cities for people.*

## La ciudad segura [3]



200 personas/100m<sup>2</sup>



139 bicis/100m<sup>2</sup>



39 motos/100m<sup>2</sup>



5 carros/100m<sup>2</sup>

“Durante todos estos años en que se consolidaba el uso vehicular, el riesgo de accidentes para peatones y usuarios de bicicleta ha sido extremadamente alto, y el miedo a los accidentes más alto todavía”  
*Cities for people.*

# La ciudad sustentable [3]



# La ciudad segura [1]



“Lograr que la gente se sienta segura es crucial si queremos que abrace el espacio urbano. Por lo general, son las personas las que hacen que una ciudad sea más segura y atractiva, tanto en términos de seguridad real como percibida” *Cities for people*.

# ¿Medellín: la ciudad para todos?



Foto: Luz Elena Castro. "Medellin desde las comunas nororientales"