



Estrategias de fortalecimiento y difusión del conocimiento en temas del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), derecho al territorio y al agua desde la mesa interbarrial de desconectados en su línea de comunicaciones hacia la población de las comunas tres y ocho de la ciudad de Medellín.

En la Comuna 8 la prioridad es la Mitigación del Riesgo, no un monorriel

Mesa de Desplazados Comuna 8  
Mesa de Vivienda y Servicios Públicos Domiciliarios Comuna 8



Fuente: Mesa interbarrial de desconectados

Esta fue una de las conclusiones a las que llegó la “Audiencia Comunitaria: monorriel y mitigación del riesgo en el marco del ordenamiento territorial de Medellín” realizada el 12 de octubre de 2013 en el colegio Joaquín Vallejo de la comuna 8 donde asistieron aproximadamente 400 personas para llevar a cabo este ejercicio político de participación comunitaria. Luego de escuchar a la gerente de la EDU por más de 45 minutos hablando sobre el Cinturón Verde, sin mostrar específicamente cuáles son los avances que tiene la Administración y las acciones que implementarán en el tema de mitigación del riesgo en la comuna 8, diferentes líderes y organizaciones comunitarias se pronunciaron frente al posible despilfarro de dinero que pueda tener la construcción de un monorriel que no se necesita para la comuna sino más bien para transportar turistas, y plantearon la necesidad de mayor inversión social en la gestión del riesgo, que es la principal prioridad de este territorio y de esta comunidad.

La gran preocupación como comunidades es que todo el trazado por donde se tiene pensado construir el monorriel es por donde precisamente el Acuerdo 46/2006 ó POT de Medellín determina las “zonas de alto riesgo”, y bajo este estigma no se ha logrado que nuestras viviendas puedan acceder a un mejoramiento u obtener servicios públicos domiciliarios de manera digna y formal; vaya contradicción de la municipalidad.

La Universidad Eafit nos planteó que han venido estudiando la movilidad en la comuna y que los estudios demuestran que la mayoría de los habitantes hacen uso del sistema de transporte como colectivos y buses, y que deberían mirarse miniestructuras que favorecen la conexión y ubicación de vías y calles alternas entre los barrios que facilitan el desplazamiento, tanto del peatón como del vehículo. Y nos pregunta en la Audiencia: Si ustedes tuvieran recursos para invertir en proyectos

que respondieran a las dificultades de movilidad, ¿Cuál es la prioridad y en qué concentrarían estos recursos?

La mitigación del riesgo es lo más importante y urgente en la comuna 8, sin embargo no encontramos ni un solo peso en el presupuesto aprobado en el Cinturón Verde para este fin. Por otro lado, en el PDM 2012-2015 solamente se tienen destinados 34.800 millones para gestión del riesgo, que realmente es una suma pírrica, a sabiendas de las carencias estructurales que tiene la ciudad en temas de amenaza y riesgo sobre todo en la ladera oriental, en las comunas 1, 3 y 8, y donde por ejemplo sólo en la comuna 8 se encuentran 3.500 viviendas afectadas por algún tipo de riesgo.

Desde las comunidades

Llevamos años pidiendo a Planeación Municipal los estudios de riesgos ya realizados de Llanaditas, Golondrinas, El Pacífico, Altos de la Torre, Villatina La Torre, Esfuerzos de Paz 1 y 2 y Unión de Cristo y esta es la hora que no los conocemos, nos mandan de un lugar a otro y no son capaces de invertir en la impresión de dichos estudios para que la comunidad los analice y los pueda estudiar, ¿Será que de alguna forma benefician a la población allí asentada?

Necesitamos la socialización de dichos estudios de manera prioritaria

para empezar a debatir y proponer alternativas frente al modelo de ocupación de la comuna, y cómo y dónde quedarán ubicadas las viviendas.

Es necesario retomar la experiencia PRIMED (Programa de Mejoramiento de Barrios Subnormales de Medellín), realizada en los años 90's donde la gestión del riesgo fue el eje estructurante y fundamental de la intervención, ya que esto permite avanzar en la consolidación de una Vivienda Digna para la población, y permite procesos de titulación y legalización, enmarcado dentro de la propuesta de Mejoramiento Integral de Barrios. Para nosotros la intervención de mitigación del riesgo debe contemplar la cobertura de acueducto y alcantarillado, canalización de aguas lluvias y sucias, muros de contención y rehabilitación, pavimentación de senderos y escalas (el verdadero camino de la vida digna), reforzamiento estructural de las viviendas y construcción de caminos peatonales y barandas para evitar caídas.

Es por eso que las organizaciones convocantes a dicha Audiencia exigimos a la Administración Municipal la realización de una Consulta Previa, donde se tome en cuenta el consentimiento de la población en un real ejercicio participativo. En esa medida

proponemos unas "Votaciones Populares", en todos los barrios y asentamientos de las partes altas, donde haya un tarjetón y la comunidad señale con una X si quieren o no el monorriel. A lo cual la Administración respondió que estamos en una democracia representativa y por lo tanto el alcalde tiene unos proyectos estratégicos que no son negociables, ya que la ciudadanía al escogerlo depositó su voto de confianza en sus propuestas y por lo tanto no podría estar haciendo "consultas previas" ante cualquier proyecto.

Queremos decirle a la Administración que la concertación no es un regalo que estamos pidiendo, sino una obligación legal que tiene que cumplir, tal y como lo plantea el artículo 4 de ley 388 de 1997:

En ejercicio de las diferentes actividades que conforman la acción urbanística, las administraciones municipales, distritales y metropolitanas deberán fomentar la concertación entre los intereses sociales, económicos y urbanísticos, mediante la participación de los pobladores y sus organizaciones. (...) Esta concertación tendrá por objeto asegurar la eficacia de las políticas públicas respecto de las necesidades y aspiraciones de los diversos sectores de la vida económica y social relacionados con el ordenamiento del

territorio municipal (...).

Proponemos que de los \$160.000 millones de pesos aprobados para infraestructura de movilidad dentro Cinturón Verde, luego de la consulta previa sean redistribuidos de la siguiente manera: \$80.000 millones de pesos se destinen para la mitigación del riesgo que es lo que necesitamos en nuestra comuna y los \$80.000 millones de pesos restantes para la movilidad interbarrial e intersectorial, mejorando la red caminera y la malla vial existente.

Una solución concertada entre Comunidad y Administración debe consolidarse en la definición de un modelo de ordenamiento territorial y los proyectos estratégicos que lo lleven a cabo y en la definición de los costos de inversión que se utilizarán para las intervenciones en la transformación integral de los barrios, evitando la imposición estatal e impidiendo la violación del derecho a la participación efectiva de las comunidades en la toma de decisiones que tengan que ver con el desarrollo de su territorio.

En esa medida como comunidades gestionamos 3.000 millones en las "Jornadas de Vida" para el diseño y la formulación participativa de un programa de Mejoramiento Integral de Barrios en la parte alta de la comuna 8 y propusimos que de ese

dinero 2.200 millones estuvieran destinados a los estudios técnicos y los 800 millones restantes a la estrategia participativa de construcción con las comunidades, donde pudiera ser desarrollado bajo el enfoque de la “Construcción Social del Hábitat” en compañía de la Universidad Nacional y el Plan de Desarrollo Local Comuna 8 (con gran experiencia en dicho proceso).

Sin embargo la EDU de manera autoritaria decide que ellos solos elaborarán la estrategia participativa y que no permitirán ningún otro operador, lo que demuestra una vez más el poco nivel de concertación de esta Administración, que demagógicamente dice “construir participativamente” el macroproyecto Cinturón Verde, pero sólo bajo su enfoque, sin querer escuchar argumentos y planteamientos diferentes; es decir, “participen, pero guiados bajo mi batuta”, poniendo obstáculo a una propuesta de construcción alternativa del desarrollo local, donde de manera autónoma y con la asesoría técnica de la academia nosotros podamos proponer un modelo de ordenamiento territorial en la comuna 8, en el que -no nos cansamos de insistir- la prioridad de la planeación y la intervención en el territorio sea la gestión y mitigación del riesgo.

Citación: -Mesa Interbarrial de desconectados de Moravia. (2015). “En la comuna 8 la prioridad es la mitigación del riesgo, no un monorriel”. Kogoró: Revista de estudiantes de Antropología, No. 7. Medellín, Universidad de Antioquia, Facultad de ciencias sociales y humanas, Departamento de Antropología, noviembre, pp, 68-72

## Las entrañas de Puerto Nuevo en el puente de la madre Laura

En los años 60s se empezó a construir Puerto Nuevo (sector del barrio San Isidro -comuna 4 Aranjuez-), recuerda un habitante que se instaló en 1974 junto a su familia en la franja oriental del río donde hoy pasa la vía regional y se construye el llamado puente madre Laura. “Puerto Nuevo es patrimonio, aquí nosotros nos criamos en las casas hechas arañando barranco, lomas que la tierra era roja. Hicimos alcantarillados con las uñas y ahora epm lo cobra”.

Desde inicios en los 60s y 70s se conoció como un barrio de boleros donde existió entre muchos bares el Grill Argentino. Además iniciaba el basurero municipal en lo que hoy se conoce como morro de Moravia y alrededores, entonces “por la organización comunitaria que se dio, el sacerdote Vicente Mejía –del grupo Golconda Teología de la Liberación- con habitantes en la indigencia conformaron un grupo y empezaron a organizar la recolección de basuras”.

El señor Jorge Bustamante, en 1973 le vendió el Grill al sacerdote Vicente Mejía, y allí surgió la Cooperativa Antioqueña de Recolectores de Subproductos en 1975, siendo “el modelo de empresa que ha subsistido como cooperativa alrededor de Moravia”.

Aquel habitante que trabajo algún tiempo allí al igual que sus vecinos – muchos de Chocó y Urabá- debía tener “olfato de gallinazo” porque “traían desperdicios de los restaurantes y grandes supermercados” de lo cual consumían “pollo, carne y lo que se había pasado un día de la fecha”.



Retrato de Vicente Mejía colgado en la última sede de la Cooperativa

Hoy se levanta la memoria, pues en marzo de 2015 ya se ha desarrollado cerca del 43% del puente Madre Laura, cuyas obras han afectado miles de familias entre propietarios, poseedores e inquilinos. Algunos están en arriendo, otros ya compraron casa, otros gestionan casa y subsidios mediante la naciente Corporación Vicente Mejía (CORVIMED) con la cual han realizado un bazar, así como un teletón provivienda.

Más de 100 familias aún no han llegado a un acuerdo económico con la EDU -entidad encargada de adquisición de predios y de la obra- pues les ofrecen vivienda de interés