

# 28 KM DE PARQUE LINEAR: planejamento integrado, instrumentos e tensões na implementação do projeto Parques do Rio Medellín

*28 KM DE PARQUE LINEAR: planificación integrada, instrumentos y tensiones en la implementación del proyecto de Parques del Río Medellín.*

*28 KM LINEAR PARK: integrated planning, instruments and tensions in the implementation of the Medellín River Parks project.*

## MONTANDON, DANIEL TODTMANN

*Professor Doutor na Universidade Nove de Julho (UNINOVE). Doutor e Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP). Arquiteto e urbanista pela Universidade Estadual Paulista (Unesp). E-mail: danielmtm@uninove.br*

## FORTES, FELIPE FARINA BORGES

*Mestre em Cidades Inteligentes e Sustentáveis pela Universidade Nove de Julho (UNINOVE). Arquiteto e urbanista pelo Centro Universitário Senac. E-mail: felipefortes@gmail.com*

### RESUMO

O Rio Medellín estrutura o Vale do Aburrá como eixo de mobilidade, infraestrutura e conexão metropolitana. Com o objetivo de reconfigurar a relação entre cidade, mobilidade e espaço público de forma articulada à melhoria ambiental e à obtenção de ganhos em sustentabilidade, foi instituído o Projeto Urbano Parques do Rio Medellín, concebido como intervenção linear de aproximadamente 28 km ao longo do corredor fluvial. Este artigo analisa o projeto a partir de suas estratégias de planejamento, instrumentos urbanísticos e arranjos institucionais adotados, buscando compreender de que maneira esses elementos viabilizaram sua implementação e quais limites e tensões emergem desse processo. O estudo adota abordagem qualitativa de caráter analítico, baseada em análise documental de instrumentos metropolitanos e municipais, elaboração de mapas-síntese e observação direta da etapa implantada no Setor Médio 3. Os resultados indicam que o projeto combina robustez normativa, integração setorial entre mobilidade, meio ambiente e espaço público e gestão participativa. Contudo, sua materialização ocorre de forma territorialmente concentrada e condicionada por capacidades institucionais e financeiras localizadas, evidenciando a distância entre a totalidade planejada e a transformação seletiva no território. O trabalho contribui para o debate sobre grandes projetos urbanos em escala metropolitana, destacando tanto seus potenciais quanto seus condicionantes estruturais.

PALAVRAS-CHAVE: Medellín; Projeto urbano; Espaço público; Planejamento metropolitano; Planejamento urbano.

### RESUMEN

El río Medellín estructura el Valle de Aburrá como eje de movilidad, infraestructura y conexión metropolitana. Con el objetivo de reconfigurar la relación entre ciudad, movilidad y espacio público de manera articulada con la mejora ambiental y la obtención de beneficios en sostenibilidad, se instituyó el Proyecto Urbano Parques del Río Medellín, concebido como una intervención lineal de aproximadamente 28 km a lo largo del corredor fluvial. Este artículo analiza el proyecto a partir de sus estrategias de planificación, instrumentos urbanísticos y arreglos institucionales adoptados, con el fin de comprender de qué manera estos elementos viabilizaron su implementación y cuáles son los límites y tensiones que emergen de este proceso. El estudio adopta un enfoque cualitativo de carácter analítico, basado en el análisis documental de instrumentos metropolitanos y municipales, la elaboración de mapas síntesis y la observación directa de la etapa ejecutada en el Sector Medio 3. Los resultados indican que el proyecto combina solidez normativa, integración sectorial entre movilidad, medio ambiente y espacio público y gestión participativa. No obstante, su materialización ocurre de forma territorialmente concentrada y condicionada por capacidades institucionales y financieras localizadas, lo que evidencia la distancia entre la totalidad planificada y la transformación selectiva del territorio. El trabajo contribuye al debate sobre grandes proyectos urbanos a escala metropolitana, destacando tanto sus potencialidades como sus condicionantes estructurales.

PALABRAS CLAVES: Medellín; Proyecto urbano; Espacio público; Planificación metropolitana; Planificación urbana.

### ABSTRACT

The Medellín River structures the Aburrá Valley as an axis of mobility, infrastructure, and metropolitan connectivity. With the aim of reconfiguring the relationship between the city, mobility, and public space in articulation with environmental improvement and the achievement of sustainability gains, the Medellín River Parks Urban Project was established, conceived as a linear intervention of approximately 28 km along the fluvial corridor. This article analyzes the project based on its planning strategies, urban planning instruments, and institutional arrangements, seeking to understand how these elements enabled its implementation and what limits and tensions emerge from this process. The study adopts a qualitative analytical approach, based on documentary analysis of metropolitan and municipal instruments, the production of synthesis maps, and direct observation of the implemented phase in Middle Sector 3. The results indicate that the project combines regulatory robustness,



REVISTA  
**PROJETAR**

Projeto e Percepção do Ambiente  
v.11, n.2, maio de 2026

*sectoral integration between mobility, environment, and public space, and participatory governance. However, its materialization occurs in a territorially concentrated manner and is conditioned by localized institutional and financial capacities, revealing the gap between the planned totality and selective territorial transformation. The paper contributes to the debate on large-scale metropolitan urban projects, highlighting both their potential and their structural constraints.*

**KEYWORDS:** Medellín; Urban project; Public space; Metropolitan planning; Urban planning.

Recebido em: 09/07/2025

Aceito em: 13/04/2016

## 1 INTRODUÇÃO

A cidade de Medellín, capital do Departamento de Antioquia, na Colômbia, consolidou-se ao longo do século XX como um dos principais polos industriais do país, experimentando um intenso processo de urbanização associado à transição da vida rural para a urbana (Sepúlveda, 2021), à industrialização têxtil e à expansão da infraestrutura de transporte ao longo do Rio Medellín (Jabba, 2013). Esse crescimento, particularmente acelerado entre as décadas de 1930 e 1950, estruturou o vale como eixo produtivo, mas também produziu profundas desigualdades socioespaciais e uma progressiva degradação ambiental e urbanística do principal curso d'água da região.

Sob um modelo de desenvolvimento urbano que privilegiava os interesses das oligarquias locais, em detrimento dos interesses da coletividade (Almeida & Campos, 2022), a canalização e retificação do rio (González Escobar, 2007), combinadas à implantação de vias expressas em ambas as margens, reforçaram sua função como infraestrutura econômica, ao mesmo tempo em que consolidaram barreiras físicas, ambientais e simbólicas entre a população e o espaço fluvial (Bullaro, 2021). Ao longo da segunda metade do século XX, esse modelo contribuiu para a ocupação desordenada das áreas mais altas do Vale do Aburrá (Lacava, 2020), a fragmentação territorial, a obsolescência de antigas áreas industriais e a precarização do espaço público, em um contexto de rápida urbanização e limitada capacidade estatal de resposta às demandas sociais (Antonucci & Bueno, 2018).

A partir dos anos 1990, diante do agravamento da violência urbana e do colapso de áreas centrais e periféricas, Medellín passou a adotar um conjunto de políticas de reestruturação urbana ancoradas na valorização do espaço público, na atuação integrada entre setores e na articulação entre escalas de governo (Antonucci & Bueno, 2018). Esse processo foi impulsionado por importantes avanços institucionais e normativos no ordenamento territorial colombiano<sup>1</sup>, que consolidaram o espaço público como elemento estruturante da política urbana e criaram condições para intervenções de maior complexidade territorial (Arteagra, 2021).

Nesse contexto, o chamado Urbanismo Social emergiu como estratégia de enfrentamento das desigualdades urbanas (Moreira & Andrade, 2023). Esse modelo, inicialmente orientado à urbanização de territórios vulneráveis por meio de Projetos Urbanos Integrals (PUIs)<sup>2</sup> (Meninato & Marinic, 2024), busca superar as carências urbanas, promover a colaboração entre os setores público e privado, criar um ambiente urbano inclusivo e sustentável, e incentivar a participação popular em todas as etapas de concepção e implantação de projetos urbanos (Bedin & Dias, 2021).

A consolidação dessa estratégia produziu uma cultura institucional de intervenção integrada no planejamento urbano de Medellín, que, ao longo da primeira década do século XXI, ampliou seu escopo para além das áreas periféricas, incorporando outros territórios estratégicos da cidade formal e da escala metropolitana (Antonucci & Bueno, 2018). Nesse momento, destacou-se a necessidade de requalificação das zonas industriais obsoletas ao longo do rio (Calderón, 2017).

É nesse movimento de ampliação do escopo do Urbanismo Social que se insere o projeto urbano Parques do Rio Medellín, instituído em 2013 pela Área Metropolitana do Vale do Aburrá, com extensão de aproximadamente 28 km, atravessando diversos municípios (AMVA, 2013). Concebido como um grande projeto urbano de caráter ambiental, urbanístico e de mobilidade, o Parques do Rio propõe a reconversão de uma infraestrutura viária e hidráulica em eixo estruturador de espaços públicos, articulando instrumentos metropolitanos, municipais e setoriais.

Ainda que seja um projeto urbano mais recente e menos explorado que o PUI Nororiental, a intervenção simboliza a continuidade da transformação urbana iniciada no início do século XXI com o Urbanismo Social,

suscitando questões relevantes quanto aos seus processos de implementação, à sua governança multinível, à seletividade territorial de suas etapas iniciais e à distância entre seus objetivos declarados e seus efeitos concretos sobre o território e a vida urbana.

Em particular, a concentração das primeiras intervenções no setor central da cidade, os elevados custos de implantação e a dependência de arranjos institucionais complexos colocam desafios à efetivação do projeto como política urbana integrada de alcance metropolitano.

Diante disso, este artigo analisa o projeto Parques do Rio Medellín a partir de suas estratégias de planejamento, instrumentos e arranjos institucionais, buscando compreender de que maneira esses elementos viabilizaram sua implementação e quais limites e tensões emergem desse processo. O estudo examina aspectos políticos, institucionais, arquitetônico-urbanísticos, socioambientais, fundiários e econômico-financeiros, com o objetivo de contribuir para o debate sobre grandes projetos urbanos na América Latina, destacando tanto seus potenciais quanto suas contradições enquanto referência analítica para outras realidades metropolitanas.

## 2 MATERIAIS E MÉTODOS

Este estudo adota uma abordagem qualitativa de caráter analítico-interpretativo, orientada à análise do projeto urbano Parques do Rio Medellín enquanto um grande projeto urbano de reestruturação territorial. A investigação fundamenta-se no referencial metodológico proposto por Vainer, Oliveira e Junior (2012) para o estudo de grandes projetos urbanos, que compreende a articulação entre dimensões políticas, institucionais, arquitetônico-urbanísticas, socioambientais, fundiárias e econômico-financeiras.

O corpus analítico foi composto por documentos oficiais de planejamento e gestão urbana, em escala metropolitana e municipal, e por literatura acadêmica pertinente, priorizando materiais diretamente vinculados às etapas de concepção, institucionalização e implantação do projeto. O tratamento do material documental foi realizado por meio de análise qualitativa assistida pelo software *Taguette*, possibilitando a codificação dos conteúdos segundo os eixos analíticos definidos.

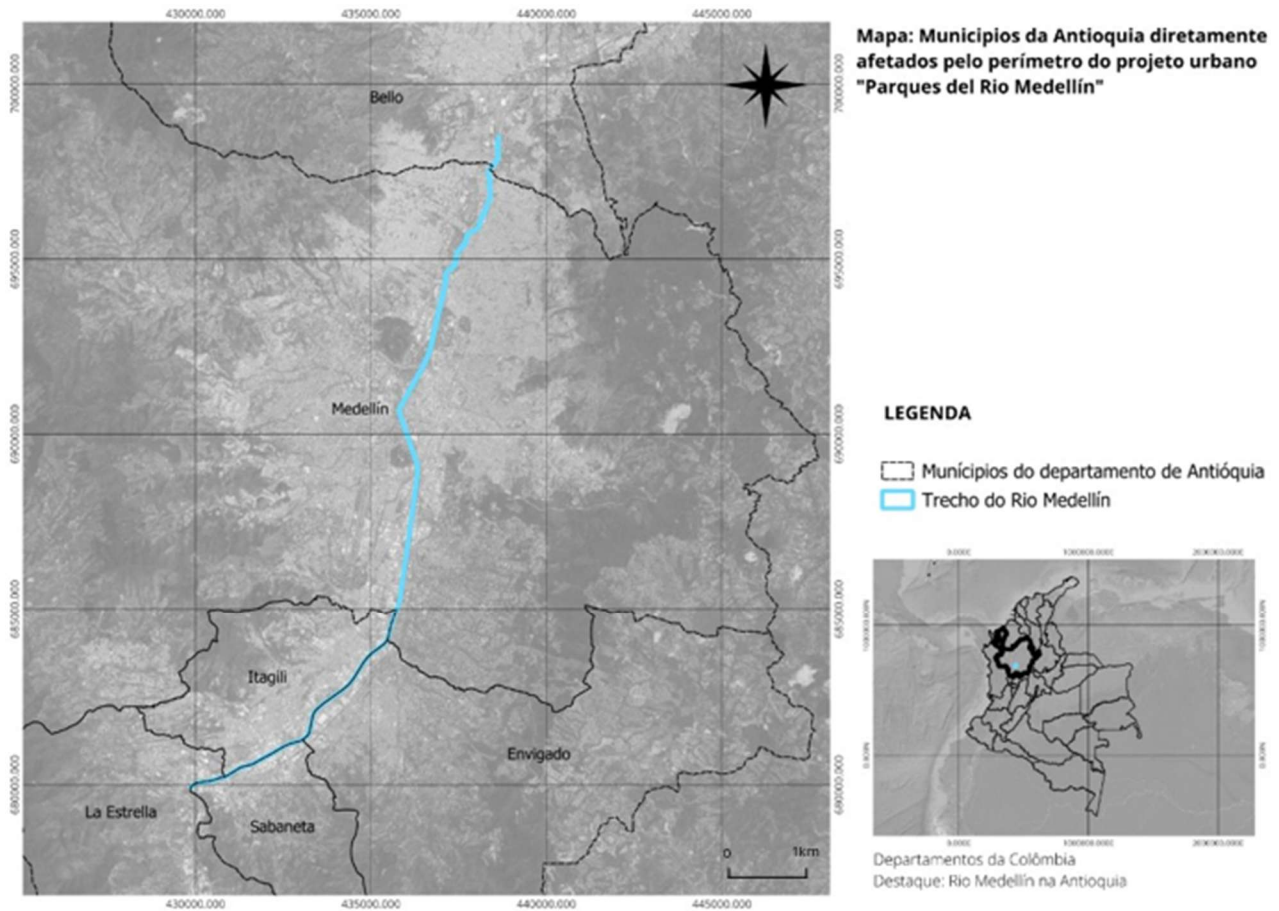
Complementarmente, foram elaborados mapas-síntese por meio de geoprocessamento (QGIS), relacionando setorização, etapas de implantação e instrumentos urbanísticos, e realizada observação direta, a partir de visitas de campo entre 6 e 16 de julho de 2024, com registros fotográficos utilizados como suporte empírico à análise.

## 3 O PROJETO URBANO PARQUES DO RIO MEDELLÍN

O projeto urbano Parques do Rio Medellín insere-se no Departamento de Antioquia, no âmbito da Área Metropolitana do Vale do Aburrá (AMVA), ao longo do corredor fluvial do Rio Medellín, envolvendo diretamente seis municípios, conforme Figura 1, e articulando-se a uma infraestrutura regional de mobilidade e serviços. Trata-se de um projeto de grande escala, com aproximadamente 28,1 km de extensão linear e 4,23 km<sup>2</sup> de área (AMVA, 2013), dos quais 3,28 km<sup>2</sup> situam-se no município de Medellín (Alcaldía de Medellín, 2015).

Sua estrutura territorial corresponde a uma “espinha dorsal” metropolitana. Além de conectar bairros e municípios, o corredor concentra redes de serviços essenciais, recebe contribuições hídricas (52 córregos) e cumpre funções ecológicas (corredor biológico para centenas de espécies vegetais e dezenas de espécies de aves), com população lindeira estimada em 1,2 milhão de habitantes e área de influência direta que abrange dezenas de bairros (Valle, Presentación: Parque del Río Medellín, 2014).

Figura 1: Municípios da Antioquia diretamente afetados pelo perímetro do projeto urbano Parques do Rio Medellín



Fonte: elaborada pelos autores.

Essa combinação de escala, funcionalidade logística e econômica e complexidade da infraestrutura condiciona o projeto desde sua concepção, considerando que qualquer transformação no eixo fluvial demanda coordenação multinível (metropolitana e municipal), compatibilização com a mobilidade regional e manejo de externalidades socioambientais. Por isso, o Parques do Rio deve ser entendido como um grande projeto urbano de reorganização de um corredor metropolitano, cujo objetivo principal ultrapassa a mera qualificação paisagística do rio.

### **Inserção Política**

A institucionalização do Parques do Rio está diretamente vinculada ao papel coordenador da AMVA, que, no âmbito do planejamento e gestão territorial, disciplina a atuação metropolitana por meio de instrumentos normativos e diretrizes de ordenamento (Pereira, 2024). O projeto foi formalmente declarado "fato metropolitano"<sup>3</sup> pela Junta Metropolitana, por meio do Acordo Metropolitano nº 22 de 2013, ao qual se incorporam o plano de setorização e o respectivo Documento Técnico de Suporte (AMVA, 2013).

No próprio acordo, a afirmação de que a intervenção "supera uma administração municipal" opera em duas chaves, referentes à temporalidade longa da implantação, que exige continuidade política, e à escala territorial, que transcende o perímetro municipal ao atravessar diversos municípios. No plano da governança, a coordenação do projeto se dá em parceria entre a Junta Metropolitana e o Município de Medellín, com protagonismo operacional da Empresa de Desenvolvimento Urbano (EDU), responsável por projetos urbanos na cidade (Pereira, 2024).

Essa arquitetura institucional é central para entender como o projeto se viabiliza e, ao mesmo tempo, como se produzem assimetrias decisórias no interior da metrópole. A presença de instrumentos metropolitanos fornece legitimidade e coerência territorial, já os instrumentos municipais (como se verá adiante) oferecem capacidade de implementação e execução, sobretudo no município núcleo.

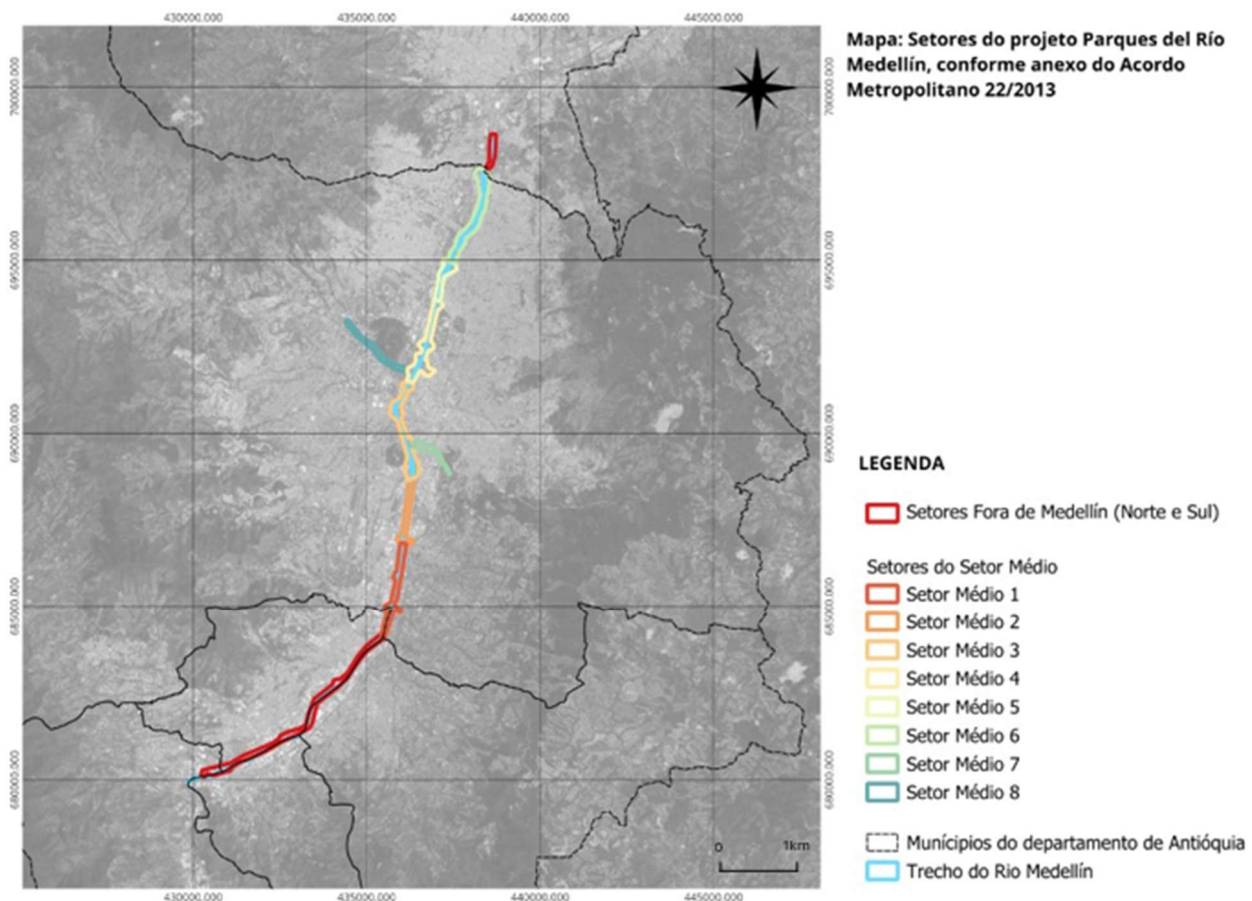
### Instrumentos urbanísticos e setorização: do corredor metropolitano ao detalhe municipal

O desenho de implementação do Parques do Rio combina instrumentos urbanísticos, planejamento urbano e apoio na regulação federal, metropolitana e municipal. Ainda na etapa preparatória, em 2012, o Município de Medellín (por meio do Departamento de Planejamento Administrativo) e a EDU firmaram um Contrato Interadministrativo voltado à estruturação técnica, jurídica e financeira e aos estudos e desenhos do então denominado *Parque Vial del Río* (Alcaldía de Medellín, 2015). No mesmo ano, realizou-se Concurso Público Internacional, que, além de selecionar soluções urbanísticas, funcionou como mecanismo de legitimação e ampliação do debate sobre a relação cidade-rio (Bullaro, 2021).

No plano territorial, a setorização definida no âmbito do Acordo Metropolitano estabelece uma faixa de abrangência da intervenção correspondente a 60 metros de afastamento em cada margem do rio. Essa delimitação prevê expansões pontuais em trechos estratégicos que integram zonas verdes residuais, interseções viárias, áreas urbanizadas e conexões com sistemas naturais adjacentes. A extensão total do corredor é dividida em três grandes setores: Sul (7,2 km), Médio (19,8 km) e Norte (1,1 km) (AMVA, 2013). O Setor Médio, conforme Figura 2, está integralmente contido nos limites municipais de Medellín (Alcaldía de Medellín, 2015).

Essa estruturação por setores organiza o faseamento da implantação do projeto, conforme estabelecido no Documento Técnico de Suporte (AMVA, 2013).

Figura 2: Setores do projeto Parques do Rio Medellín, conforme anexo do Acordo Metropolitano 22/2013

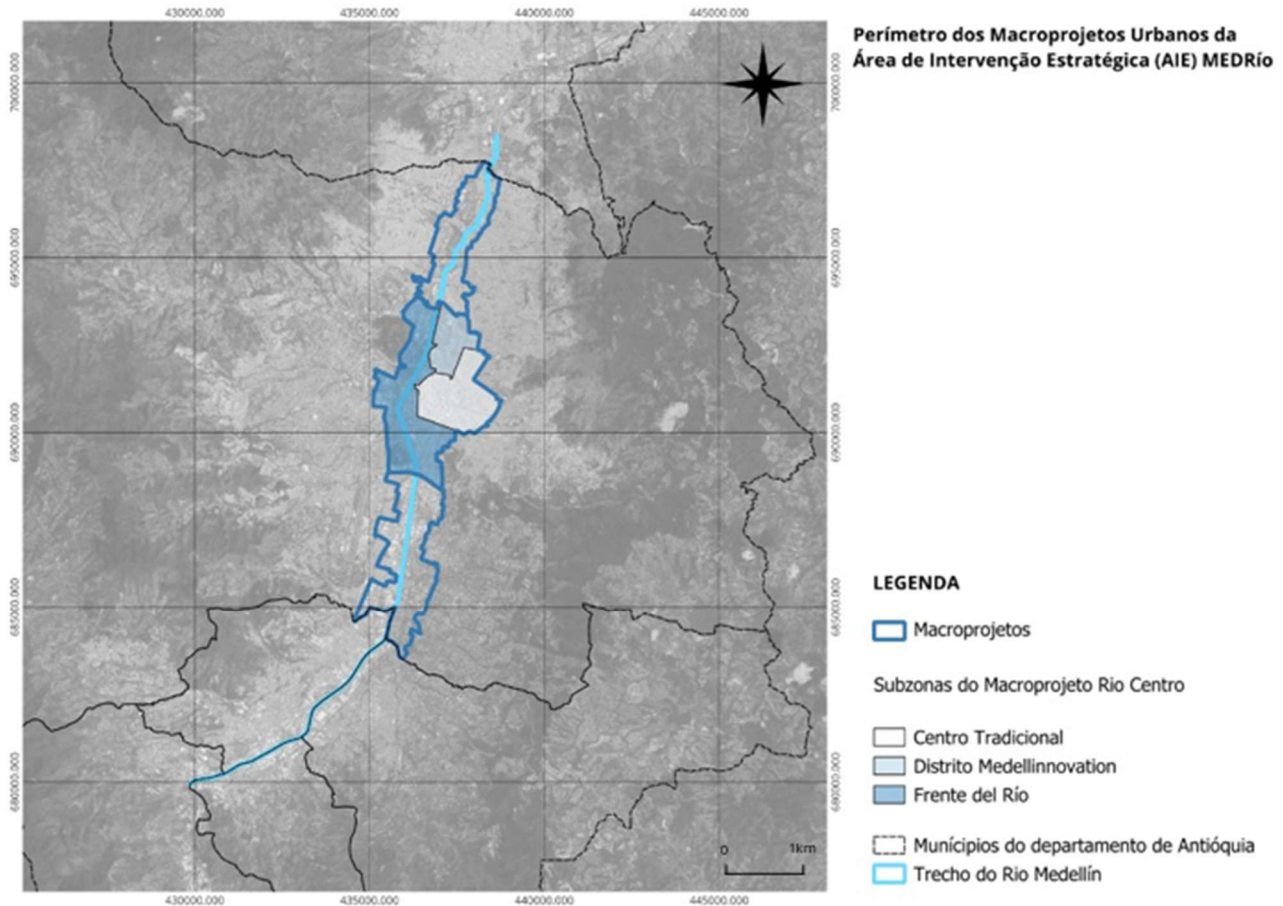


Fonte: elaborada pelos autores.

No âmbito municipal, a operacionalização do projeto se ancora no Plano de Ordenamento Territorial (POT) de Medellín de 2014, por meio da delimitação da Área de Intervenção Estratégica (AIE) MEDRío. Por sua vez, a AIE MEDRío é executada através dos Macroprojetos Urbanos Rio Sul, Rio Centro e Rio Norte (Pereira, 2024). Diferentemente da faixa-base de 60 metros definida no acordo metropolitano, a AIE MEDRío amplia o

recorte territorial da intervenção, conforme Figura 3, incorporando áreas adicionais destinadas à ativação urbana e reestruturação do entorno (AMVA, 2013).

Figura 3: Perímetro dos Macroprojetos Urbanos da Área de Intervenção Estratégica (AIE) MEDRío



Fonte: elaborada pelos autores.

Esse arranjo institucional evidencia a articulação entre instrumentos metropolitanos e municipais no processo de implementação do projeto (Antonucci e Bueno, 2018).

### **Etapas e cronologia**

Conforme estabelecido na estrutura de setorização apresentada, o projeto foi concebido para implantação por etapas, organizadas em setores e subsetores (AMVA, 2013). A primeira etapa foi inaugurada em 2020 e corresponde ao Setor Médio 3, localizado no município de Medellín (Bullaro, 2021).

Essa etapa integra a subzona *Frente del Río* do Macroprojeto Rio Centro e compreende dois segmentos implantados em margens opostas do rio, denominados setores A e B e demonstrados na Figura 4. Na margem ocidental, referente ao Setor A, a intervenção se desenvolve entre a Biblioteca Pública Piloto e a Estação Industriales do Sistema Metroplús<sup>4</sup>, ao longo da Autopista Sul. Na margem oriental, referente ao Setor B, entre a mesma estação e a ponte Horacio Toro, ao longo da Avenida Regional (Alcaldía de Medellín, 2015).

Figura 4: Primeira etapa implantada (Setores A, na margem ocidental, e B, na margem oriental)



Fonte: Alcaldía de Medellín (2015)<sup>5</sup>.

A implantação envolveu o rebaixamento das vias expressas Autopista Sur e Avenida Regional, com a construção de túneis para manutenção do tráfego veicular e a liberação da cota superficial para implantação do parque e de conexões transversais por meio de passarelas (Antonucci & Bueno, 2018). Essa solução permitiu reorganizar a relação entre mobilidade e espaço público no trecho central do corredor fluvial.

A concentração inicial das obras nesse trecho decorre de sua inserção no Macroprojeto Rio Centro, instrumento previsto no Plano de Ordenamento Territorial de Medellín (2014), que estabelece essa área como território prioritário de transformação urbana (Pereira, 2024), demonstra que, embora o projeto seja formulado como corredor metropolitano contínuo, sua materialização ocorre de forma seletiva e territorialmente concentrada.

### ***Integração Multinível***

A consolidação do Parques do Rio Medellín resulta da articulação entre integração vertical, envolvendo instâncias metropolitanas e municipais, e integração horizontal, por meio da mobilização de diferentes atores sociais e institucionais (Antonucci & Bueno, 2018).

No plano participativo, entre 2013 e 2014 foram realizados dezenas de reuniões com a Junta Administrativa Local, oficinas de imaginários urbanos, mesas de trabalho interinstitucionais, stands informativos em espaços públicos e eventos de grande escala voltados à divulgação e discussão da proposta. Essas atividades envolveram representantes comunitários, organizações sociais, entidades ambientais e instituições acadêmicas, ampliando o debate público sobre a requalificação do eixo fluvial (Valle, Presentación: Parque del Río Medellín, 2014).

O Concurso Público Internacional de 2012 também contribuiu para inserir o projeto na agenda urbana da cidade, funcionando como mecanismo de visibilidade e debate sobre a relação entre Medellín e o rio (Bullaro, 2021).

De acordo com levantamento realizado pelo Departamento Administrativo de Planejamento, a pesquisa aplicada ao término do processo indicou elevado índice de aceitação do projeto entre os respondentes<sup>6</sup>. A participação, nesse contexto, alinhou-se à tradição do Urbanismo Social em Medellín, que associa transformação física e mobilização comunitária (Moreira & Andrade, 2023).

### **Desenho Urbano e Integração Setorial**

Do ponto de vista urbanístico, o Parques do Rio Medellín articula diretrizes de qualificação do espaço público, reestruturação da mobilidade e recomposição ambiental do eixo fluvial. O projeto busca reaproximar a população do rio, convertendo uma infraestrutura historicamente associada à circulação veicular em espaço de permanência, convivência e integração urbana (Antonucci & Bueno, 2018).

Na primeira etapa implantada, consolidou-se um sistema de espaços públicos com áreas de permanência, ciclovias, percursos de pedestres e equipamentos de lazer, promovendo novas conexões transversais entre as margens oriental e ocidental da cidade (Alcaldía de Medellín, 2015).

Figura 5: Registro Fotográfico – Conexões transversais entre as margens de Medellín na primeira etapa implantada do projeto



Fonte: Ministério do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Colômbia/Divulgação<sup>7</sup>.

O desenho incorpora estratégias de conforto ambiental e mitigação climática, como arborização intensiva, estruturas sombreadas, marquises e soluções arquitetônicas permeáveis, sem alterar substancialmente o perfil hidráulico do rio (Bullaro, 2021).

Figura 6: Registro Fotográfico – Demonstração de marquises e soluções arquitetônicas permeáveis



Fonte: Ministério do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Colômbia/Divulgação<sup>8</sup>.

Figura 7: Registro Fotográfico – Marquises



Fonte: registrada pelos autores.

O eixo mais decisivo da intervenção é o da mobilidade. Conforme já mencionado, o projeto prevê o rebaixamento das vias expressas Autopista Sur e Avenida Regional, com manutenção dos fluxos veiculares por meio de túneis subterrâneos e liberação da superfície para uso público. Essa solução reposiciona a infraestrutura viária como suporte à qualificação urbana, revertendo a lógica anterior que consolidava o rio como barreira física e simbólica (Alzate, 2022).

Figura 8: Demonstração gráfica das vias rebaixadas e parques na cota zero



Fonte: Alcaldía de Medellín (2015)<sup>9</sup>

Paralelamente, o componente ambiental estrutura o corredor como elemento ecológico metropolitano, integrando áreas vegetais e fortalecendo sua função como corredor biológico urbano (AMVA, 2013). Ao ampliar a permeabilidade do solo e qualificar o ambiente urbano adjacente, o projeto busca responder à histórica dificuldade de travessia e fragmentação associada ao eixo fluvial (ALZATE, 2022).

Figura 9: Preservação da vegetação ciliar nas margens do rio, com passarela de transposição ao fundo



Fonte: registrada pelos autores.

Figura 10: Deck e mirantes de contemplação sobre o Rio Aburrá



Fonte: registrada pelos autores.

### **Custos e financiamento**

A implementação do projeto Parques do Rio Medellín envolve investimentos públicos elevados, compatíveis com sua escala metropolitana e com a complexidade técnica das intervenções previstas.

No âmbito da estruturação inicial do projeto, o Contrato Interadministrativo nº 4600043683, firmado entre o Departamento Administrativo de Planejamento (DAP) e a Empresa de Desenvolvimento Urbano, destinou 5,7 milhões de dólares à realização de estudos técnicos, jurídicos e financeiros e à elaboração dos projetos urbanísticos e executivos (Valle, Presentación: Parque del Río Medellín, 2014).

O projeto se insere em um contexto mais amplo de investimentos superiores a 1 bilhão de dólares realizados pelo Município de Medellín, por meio das Empresas Públicas de Medellín, na recuperação do rio. A primeira etapa implantada, correspondente aos setores A e B do Setor Médio 3, foi financiada majoritariamente por recursos públicos municipais, especialmente por meio do *Fondo Medellín para la Vida* e dos aportes das empresas públicas do município (Alcaldía de Medellín, 2015). A magnitude dos investimentos relaciona-se diretamente às intervenções estruturais realizadas, incluindo o rebaixamento das vias expressas e a construção de túneis urbanos.

Para as etapas subseqüentes, prevê-se a utilização de parcerias público-privadas como mecanismo de viabilização financeira (Antonucci & Bueno, 2018), indicando que a continuidade do projeto depende da atração de capital privado e da sustentabilidade fiscal de longo prazo.

#### 4 DA ESTRUTURA METROPOLITANA À EXECUÇÃO CONCENTRADA

A materialização do Parques do Rio Medellín evidencia que a transição do planejamento à execução não ocorreu de forma homogênea ao longo do corredor metropolitano. Embora estruturado como intervenção contínua de 28 km, o projeto se concretiza inicialmente apenas em um trecho específico do Setor Médio, no município de Medellín, conforme apresentado.

A escolha do Setor Médio 3 como primeira etapa implantada está associada à existência de instrumentos municipais já consolidados – notadamente a AIE e o Macroprojeto, previstos no Plano de Ordenamento Territorial de Medellín - que oferecem maior capacidade normativa, técnica e administrativa para viabilizar a efetiva implantação de intervenções de alta complexidade. A execução inicial no município núcleo evidencia que, ainda que o projeto possua reconhecimento formal como fato metropolitano, sua viabilização depende de capacidades institucionais localizadas.

Do ponto de vista territorial, enquanto o plano metropolitano projeta um corredor integrado ao longo de diversos municípios, a materialização inicial se restringe a uma área central, integralmente localizada no município de Medellín, dotada de maior infraestrutura instalada, maior acessibilidade e maior visibilidade urbana. Essa dinâmica sugere que a implementação do projeto responde a critérios de viabilidade técnica e política que não são uniformemente distribuídos no território metropolitano.

O componente financeiro constitui outro condicionante relevante. A primeira etapa foi executada majoritariamente com recursos públicos municipais, em especial por meio do *Fondo Medellín para la Vida* e das empresas públicas. A magnitude dos investimentos, necessária para viabilizar o rebaixamento das vias expressas e a construção de túneis urbanos, estabelece um patamar elevado de custo por trecho implantado. A continuidade das etapas subseqüentes, condicionada à estruturação de parcerias público-privadas, introduz variáveis adicionais relacionadas à atratividade econômica e à sustentabilidade financeira de longo prazo.

Nesse contexto, o arranjo institucional multinível, envolvendo AMVA, Município de Medellín e EDU, opera simultaneamente como fator de viabilização e como elemento de assimetria. A formalização do projeto como intervenção metropolitana confere coerência territorial e respaldo político, contudo, a capacidade efetiva de execução concentra-se no município que já dispõe, historicamente, de instrumentos urbanísticos regulamentados no âmbito da legislação local de ordenamento territorial, empresas públicas responsáveis por toda gestão e operação da intervenção, além de capacidade fiscal. Essa condição revela uma tensão entre a (ampla) escala de planejamento e a (reduzida) escala de implementação.

A análise da implementação indica, portanto, que o Parques do Rio Medellín apresenta consistência normativa e técnica, mas sua concretização ocorre de forma seletiva e concentrada, condicionada por capacidades institucionais e disponibilidade de recursos. Essa característica não anula os resultados urbanísticos no trecho implantado, mas demonstra o limitado alcance da pretensão metropolitana.

#### 5 CONCLUSÃO

Este artigo analisou o projeto Parques do Rio Medellín como grande projeto urbano de escala metropolitana, estruturado a partir de instrumentos normativos, arranjos institucionais e diretrizes urbanísticas integradas. A investigação evidenciou que o projeto se apoia em uma arquitetura institucional multinível, que articula reconhecimento metropolitano formal e viabilização através de instrumentos urbanísticos legalmente previstos em nível local (Medellín) no âmbito do Plano de Ordenamento Territorial de Medellín, por meio da Área de Intervenção Estratégica (AIE) e macroprojetos urbanos, além de coordenação técnica e operacional pela Empresa de Desenvolvimento Urbano.

Do ponto de vista territorial, a setorização do corredor em três grandes trechos, com desdobramentos específicos no Setor Médio, constitui estratégia operacional que permite organizar temporal e funcionalmente uma intervenção de grande escala. Essa fragmentação planejada viabiliza a gestão de um projeto linear de 28 km, distribuído em diversos municípios, e estabelece parâmetros técnicos para sua implementação progressiva.

No plano urbanístico, o projeto articula mobilidade, qualificação ambiental e espaço público, convertendo uma infraestrutura historicamente orientada ao tráfego veicular em eixo estruturador de convivência urbana. O

rebaixamento das vias expressas, a ampliação da permeabilidade transversal e a incorporação de soluções de conforto ambiental configuram transformação significativa na relação entre cidade e rio, produzindo ganhos concretos no trecho implantado.

Entretanto, a análise da implementação evidencia que a materialização do projeto ocorre de forma territorialmente concentrada e condicionada por capacidades institucionais e financeiras localizadas. A execução inicial no setor central do município núcleo demonstra que, embora o planejamento seja metropolitano, a viabilidade prática depende de instrumentos urbanos consolidados, capacidade institucional à nível local e disponibilidade de recursos públicos municipais. A magnitude dos custos de implantação e a dependência de parcerias público-privadas para as etapas subsequentes indicam que a continuidade do projeto está sujeita a condicionantes econômicos e políticos que extrapolam o desenho técnico original.

Essa condição não compromete a relevância do Parques do Rio Medellín como experiência de reestruturação urbana integrada, mas impõe cautela quanto à sua leitura como modelo integralmente replicável. Neste sentido, a experiência revela tanto a potência quanto os limites dos grandes projetos urbanos contemporâneos.

Assim, o caso de Medellín contribui como referência analítica para o debate sobre intervenções metropolitanas de grande escala na América Latina. Sua experiência evidencia que a integração entre planejamento, desenho urbano, mobilização social e financiamento é condição necessária, mas não suficiente, para garantir materialização equitativa ao longo do território.

Para cidades brasileiras e latino-americanas que enfrentam processos de fragmentação e desigualdade socioespacial, o Parques do Rio constitui menos um modelo a ser replicado e mais um caso a ser compreendido em suas condicionantes e limites.

## REFERÊNCIAS

ALCADÍA DE MEDELLÍN. Parques del Río Medellín. Em: **Cuadernos de ciudad Medellín**, set. 2015. p. 31. Disponível em: [https://mdeurbanlab.com/wp-content/uploads/2021/06/Cuaderno-de-Ciudad-No-3.Parques-del-Rio\\_compressed.pdf](https://mdeurbanlab.com/wp-content/uploads/2021/06/Cuaderno-de-Ciudad-No-3.Parques-del-Rio_compressed.pdf). Acesso em: 21 out. 2024.

ALMEIDA, B. F.; CAMPOS, C. Exôdo rural e o surgimento dos bairros populares de Medellín, Colômbia. **REDD – Revista Espaço de Diálogo e Desconexão**, v. 14, n. 1, p. 13-21, 2022. DOI: <https://doi.org/10.32760/1984-1736/REDD/2022.v14i1.15955>. Acesso em: 21 out. 2024.

ALZATE, A. H. Renaturalización de ríos urbanos en Bogotá: nuevos patrones urbanos que reconcilian ciudades y ecosistemas. **QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme**, p. 76-97, 2022. DOI: <https://doi.org/10.5821/qru.11909>. Acesso em: 21 out. 2024.

AMVA. **Acuerdo Metropolitano nº 22**. Colômbia, 2013. Disponível em: <https://www.metropol.gov.co/acuerdosmetropolitanos/2013/ACUERDO%2022.pdf>. Acesso em: 15 out. 2024.

ANTONUCCI, D.; BUENO, L. A construção do espaço público em Medellín: quinze anos de experiência em políticas, planos e projetos integrados. **Arquitextos**, n. 218.00, 2018, s/p. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/19.218/7022>. Acesso em: 21 out. 2024.

ARTEAGRA, A. Medellín, urban renewal of informal settlements through public space: the case of the North-Eastern Integral Urban Project (PUI). Em: CARRACEDO GARCÍA-VILLALBA, O. (org.) **Resilient Urban Regeneration in Informal Settlements in the Tropics**. Singapore: Springer, 2021. DOI: [https://doi.org/10.1007/978-981-13-7307-7\\_5](https://doi.org/10.1007/978-981-13-7307-7_5). Acesso em: 21 out. 2024.

BEDIN, M.; DIAS, S. Fundamentos arquitetônicos: a importância do urbanismo social como ferramenta para elaboração de políticas públicas. In: SIMPÓSIO DE SUSTENTABILIDADE E CONTEMPORANEIDADE, 8., 2021, Cascavel. **Anais...** Cascavel: FAG, 2021. p. 20. Disponível em: <https://www.fag.edu.br/novo/arquivos/anais/2021/Arquitetura%20-%20Millena%20Fernanda%20Bedin.pdf>. Acesso em: 2 set. 2024.

BULLARO, L. El corredor biótico del Río en Medellín, Colombia. **Ciudad y Territorio Estudios Territoriales**, v. 53, n. 207, p. 181-188, 2021. DOI: <https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.207.11>. Acesso em: 21 out. 2024.

CALDERÓN, E. The endurance of the modernist planning paradigm: the Functional City in contemporary planning in Medellín, Colombia. **Journal of Architecture and Urbanism**, v. 41, n. 3, p. 234-252, 2017. DOI: <https://doi.org/10.3846/20297955.2017.1355280>. Acesso em: 21 out. 2024.

FELLOWS, W.; MELO, M. Urbanismo social e desenvolvimento socioespacial: a experiência de Medellín (Colômbia). **ARCHITECTON**, v. 6, n. 9, p. 118-137, 2021. Disponível em: <https://revistas.faculadadedamas.edu.br/index.php/arquitetura/article/view/1585>. Acesso em: 21 set. 2024.

GONZÁLEZ ESCOBAR, L. F. **Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos 1775-1932**. Medellín: Escuela del Hábitat - CEHAP, 2007. Disponível em: <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/70070>. Acesso em: 21 set. 2024.

JABBA, A. S. La reinvenção de Medellín. **Lecturas de economía**, n. 78, p. 185-227, 2013. Disponível em: [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S0120-25962013000100006&lng=en&nrm=iso&tlng=es](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0120-25962013000100006&lng=en&nrm=iso&tlng=es). Acesso em: 21 set. 2024.

LACAVA, L. O papel do município na promoção da segurança cidadã: possíveis lições de Medellín. **Brazilian Journal of Latin American Studies**, v. 19, n. 38, p. 288-312, 2020. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.1676-6288.prolam.2020.170367>.

MENINATO, P.; MARINIC, G. Transforming Medellín: architecture and urban design as agents of social change. **Journal of Architecture and Urbanism**, v. 48, n. 1, p. 83-90, 2024. DOI: <https://doi.org/10.3846/jau.2024.17793>.

MOREIRA, A.; ANDRADE, L. Redução dos homicídios em São Paulo e Medellín: o que diz a literatura? **Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social**, v. 16, n. 2, 2023. DOI: <https://doi.org/10.4322/dilemas.v16.51667>.

PEREIRA, I. A. **Planos parciais e projeto urbano na Colômbia da ideia à execução: o caso de Medellín**. Dissertação (Mestrado). FAU Mackenzie, São Paulo, 2024. Disponível em: <https://dspace.mackenzie.br/handle/10899/38355>. Acesso em: 15 out. 2024.

SEPÚLVEDA, J. C. Introducción a la revitalización urbana y operadores urbanos en la ciudad de Medellín. **Ratio Juris UNAULA**, v. 16, n. 33, p. 379-408, 2021. DOI: <https://doi.org/10.24142/raju.v16n33a3>.

VAINER, C.; OLIVEIRA, F. L.; JUNIOR, P. D. Notas metodológicas sobre a análise de grandes projetos urbanos. Em: CARDOSO, A. L.; COSTA, H. S.; VAINER, C.; OLIVEIRA, F. L. (org.). **Grandes Projetos metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. Disponível em: [https://observatoriodasmegropoles.net.br/arquivos/biblioteca/abook\\_file/livro\\_projetosmetropolitanos.pdf](https://observatoriodasmegropoles.net.br/arquivos/biblioteca/abook_file/livro_projetosmetropolitanos.pdf). Acesso em: 21 out. 2024.

VALLE, A. V. **Presentación: Parque del Río Medellín**. Medellín: Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín, 2014. Disponível em: <https://www.medellincomovamos.org/node/23183>. Acesso em: 21 out. 2024.

## NOTAS

<sup>1</sup> Em 1989, a Lei 9ª criou um marco regulatório para a atuação nas áreas públicas, e em 1991, a Constituição colombiana garantiu a proteção do espaço público, considerando-o prioritário sobre interesses privados, até a Lei 388 de 1997, que o consolidou como elemento central do planejamento territorial (Arteaga, 2021).

<sup>2</sup> O Projeto Urbano Integrado (PUI) é o principal instrumento de efetivação do Urbanismo Social, concebido como uma metodologia de intervenção que articula componentes físicos e sociais por meio da coordenação interinstitucional e notadamente reconhecido como a marca que distingue a gestão específica da cidade de Medellín na primeira década do século XXI, iniciada no governo do prefeito Sergio Fajardo, em 2004 (Fellows & Melo, 2021).

<sup>3</sup> No ordenamento jurídico colombiano, os Fatos Metropolitanos correspondem a fenômenos, dinâmicas ou projetos que impactam simultaneamente dois ou mais municípios de uma mesma área metropolitana, conforme definido pela Lei Municipal nº 1625/2013. Seu reconhecimento formal implica a priorização desses temas na gestão metropolitana e a coordenação intermunicipal para sua implementação. O projeto Parque do Río Medellín foi reconhecido como tal em razão de sua abrangência territorial e relevância urbano-ambiental.

<sup>4</sup> O Metroplús é o sistema de transporte público de média capacidade de Medellín, operado em corredores exclusivos de ônibus do tipo BRT (Bus Rapid Transit), integrado fisicamente e tarifariamente ao sistema Metro, conectando diferentes áreas da cidade e municípios da Área Metropolitana do Vale do Aburrá.

<sup>5</sup> Disponível em [https://mdeurbanlab.com/wp-content/uploads/2021/06/Cuaderno-de-Ciudad-No-3.Parques-del-Rio\\_compressed.pdf](https://mdeurbanlab.com/wp-content/uploads/2021/06/Cuaderno-de-Ciudad-No-3.Parques-del-Rio_compressed.pdf). Acesso em: 21 out. 2024.

<sup>6</sup> A conclusão desse processo, que envolveu dezenas de milhares de pessoas, foi expressa por meio de uma pesquisa aplicada pelo Departamento Administrativo de Planejamento, em maio de 2013, que revelou que 26,8% da população tinha algum conhecimento sobre o projeto, e 88,5% manifestaram uma opinião favorável (Valle, Presentación: Parque del Río Medellín, 2014).

<sup>7</sup> Disponível em <https://www.flickr.com/photos/minambientecolombia/50596743103/sizes/o/>. Acesso em: 21 out. 2024.

<sup>8</sup> Disponível em <https://www.flickr.com/photos/minambientecolombia/50597480546/sizes/o/>. Acesso em: 21 out. 2024.

<sup>9</sup> Disponível em [https://mdeurbanlab.com/wp-content/uploads/2021/06/Cuaderno-de-Ciudad-No-3.Parques-del-Rio\\_compressed.pdf](https://mdeurbanlab.com/wp-content/uploads/2021/06/Cuaderno-de-Ciudad-No-3.Parques-del-Rio_compressed.pdf). Acesso em: 21 out. 2024.

NOTA DO EDITOR (\*): O conteúdo do artigo e as imagens nele publicadas são de responsabilidade dos autores.