



**“De Medellín y el Movimiento Moderno. Una historia urbana (1948-1988)”**

**ELIZABETH GIRALDO GIRALDO**

**Director:**

**ARQ. ALEJANDRO SUÁREZ PAREYÓN**

**PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN URBANISMO**

**2010**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

**“De Medellín y el Movimiento Moderno. Una historia urbana (1948-1988)”**

**Tesis que para obtener el grado de Maestra en Urbanismo presenta:**

**ELIZABETH GIRALDO GIRALDO**

**PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN URBANISMO**

**2010**

**Director de Tesis:**

**ARQ. ALEJANDRO SUAREZ PAREYÓN**

**Sinodales:**

**DR. JOSÉ ÁNGEL CAMPOS SALGADO**

**DR. VICTOR MANUEL DELGADILLO POLANCO**

**DRA. JOHANA LOZOYA MECKES**

**ARQ. GUSTAVO ROMERO FERNÁNDEZ**

# **CONTENIDO**

## **ABREVIATURAS**

## **INTRODUCCIÓN**

### **La cuestión del Centro**

### **Una referencia necesaria**

## **PRIMERA PARTE. Sobre el Movimiento Moderno y América Latina**

### **1. Movimiento Moderno**

#### 1.1 Orígenes

#### 1.2 Sobre el progreso, el individuo y la ciudad

#### 1.3 La Carta de Atenas o la Carta del Hombre

#### 1.4 De la quinta función urbana al Corazón de la Ciudad

#### 1.5 Sobre José Luis Sert y Paul Lester Wiener

##### 1.5.1 José Luis Sert

##### 1.5.2 Paul Leste Wiener

### **2. América Latina y las ciudades productivas**

#### 2.1 Rasgos de una explosión urbana

#### 2.2 El apogeo del urbanismo racionalista

#### 2.3 Propuestas de los CIAM en Latinoamérica. Los trabajos de la Town Planning Associates.

#### 2.4 Los CIAM en Colombia

##### 2.4.1 Bogotá

##### 2.4.2 Cali

## **SEGUNDA PARTE. El Caso de Medellín**

### **1. Introducción a la historia de Medellín, antecedentes del Plan Piloto**

#### 1.1. Medellín, urbanismo y modernidad

1.1.2 El discurso: entre la utopía y los hechos

1.1.3 Algunas consecuencias del discurso progresista

1.1.4 Fisionomía del discurso

1.1.5 Medellín futuro.

1.1.6 Modelos a seguir

### **2. El Plan Piloto**

#### 2.1 La propuesta

2.1.1 Zonificación

2.1.2 Circulación

2.1.3 Centro Cívico

## **TERCERA PARTE. Intervenciones en el Centro de Medellín.**

### **1. Aproximaciones teóricas**

### **2. Centro de Medellín, observaciones de una habitante.**

### **3. Relaciones con el pasado.**

### **4. Los Lugares**

#### 4.1 La Plaza

4.1.1 El alba

4.1.2 El día

4.1.3 La noche

#### 4.2 El Centro Cívico

4.2.1 Medellín en grande

4.2.2 La adopción del Centro Cívico

4.3 La calle

**CONCLUSIONES**

**BIBLIOGRAFÍA**

## **ABREVIATURAS**

CIAM	Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna
INVAL	Instituto de Valorización (Medellín)
ITM	Instituto Tecnológico Metropolitano (Medellín)
MOMO	Movimiento Moderno
PAEP	Programa de Apoyo a Estudiantes de Posgrado
TPA	Town Planning Associates
UNAL	Universidad Nacional de Colombia
UPB	Universidad Pontificia Bolivariana

## INTRODUCCIÓN

Desde que comenzó el proceso de industrialización, destaca mucho más el carácter novedoso de las aportaciones realizadas por cada una de las diferentes generaciones que el parecido que aquéllas hayan podido tener con todo lo sucedido anteriormente. Sin embargo, en lo que respecta a una gran parte del mundo y de las vivencias humanas, el pasado sigue conservando la misma autoridad de siempre y, por tanto, la historia o la experiencia, en el sentido auténtico que hoy está anticuado, continúa funcionando en dichos ámbitos del mismo modo que lo hacía en tiempos de nuestros antepasados<sup>1</sup>

La pregunta por la espacialidad urbana, por comprender el sentido de sus transformaciones, surge de una experiencia vivida de ese mismo espacio, de la observación y cuestionamiento por el tiempo transcurrido en la ciudad, sus actores y acciones incidentes. Este trabajo de investigación se afina en el cuestionamiento de la ciudad propia, la ciudad a la que se pertenece y de la cual se posee un nivel de conocimiento relacionado con la experiencia y con el habitar cotidiano. Medellín inquieta por su continuo cambio, por la superposición y choque de formas y gentes en un aparente orden. Muchas de las respuestas de su transformación se encuentran en la historia de un siglo, el XX, en el que se determinaron las decisiones más trascendentales para la conformación de la ciudad modernizada. Por esta ruta la disciplina histórica se confirma como una herramienta de reconocimiento de ese pasado que aún pesa sobre la ciudad, la investigación histórica dota de sentido el presente al hacerlo comprensible como un conocimiento colectivo, también llamado memoria, cuyo objetivo es vincular la continuidad del tiempo con el entendimiento actual y futuro de la ciudad.

De tal manera que este trabajo nace con un propósito implícito de vincular dos formas disciplinares que han estado presentes en el estudio de las ciudades, pero no necesariamente se han unido de una manera crítica con

---

<sup>1</sup> HOBBSAWM Eric. *Sobre la historia* Ed. Biblioteca de bolsillo. Barcelona. 1997. Págs. 40-41

fines propositivos y de mejoramiento de las condiciones urbanas: la historia y el urbanismo. Aclaro, por la razón obvia de mi formación, antes que querer centrar la mirada sobre la disciplina histórica o reivindicarla como tal, en este texto se busca mejor la reivindicación del tiempo en la complejidad de su estructura, es decir la noción de continuidad que hace parte de él y por tanto de las formas vivas que en él transcurrimos.

El estudio del Plan Piloto<sup>2</sup> diseñado para Medellín entre 1948 y 1950 por los técnicos del CIAM José Luis Sert y Paul Lester Wiener<sup>3</sup>, surge entonces con la idea de entender las consecuencias y las condiciones de unas acciones de planificación que provocaron una ruptura sin precedentes en el espacio urbano de Medellín. La modernización definitiva de la ciudad se da a través de la implementación de este anteproyecto en un periodo de 40 años, sin duda hasta hoy se sigue realizando pero acotamos el tiempo de estudio desde la contratación del Plan en 1948 y la entrega de los edificios del Centro Administrativo la Alpujarra en 1988, tiempo en el que la ciudad atravesó por fuertes cambios culturales y sociales a la par que se iba revolucionando su espacio físico tanto por la acción del Estado a través de la planificación como por la urbanización pirata de los nuevos pobladores urbanos. En este trabajo se intenta comprender tanto la dimensión cultural como la de planificación en ese período de tiempo azaroso y lleno de novedades para Medellín.

Este texto muestra también una revisión al Plan Piloto en su estructura como documento, propuestas, discursos e ideas, además de su vinculación

---

<sup>2</sup> Los Planes Piloto fueron parte de la metodología adoptada por el MOMO para planificar las ciudades, por medio de estos se hacía aplicación de la Carta de Atenas y de la Grille de los CIAM. Los Planes Piloto eran en sí el producto creativo de un análisis previo sobre las condiciones generales de la ciudad, estos precedían al Plan Regular que consistía en la ejecución al detalle sobre los lineamientos establecidos por el Plan Piloto. En cuanto a la Grille o Reticula, diseñada durante el Congreso de Bérgamo de 1949, consiste en un instrumento urbanístico ordenador por medio del cual se miden las cuatro funciones básicas de la ciudad definidas por los CIAM (habitar, trabajar, cultivar el cuerpo y el espíritu y circular) en relación a otros temas de injerencia sobre cada una de ellas como el ambiente, la ocupación del terreno, el volumen construido, la legislación, las influencias económicas y sociales, la financiación, entre otros. La Reticula se crea como “un instrumento para pensar” e imponer un orden sobre el desorden que significaban las ciudades.

<sup>3</sup> En el año de 1945 los dos técnicos, junto con Paul Shulz, conformaron una sociedad bajo el nombre de Town Planning Associates con sede en la ciudad de Nueva York, desde la cual realizaron múltiples propuestas especialmente en Suramérica, entre sus proyectos para el continente se cuenta la Ciudad de los Motores en Brasil, Chimbote y Lima en Perú, Tumaco, Cali, Medellín y Bogotá en Colombia y la Habana en Cuba.

con dos fenómenos históricos que permiten su mayor comprensión, el primero son los antecedentes de planeación que se dieron en la ciudad anteriores al Plan, que muestran una tradición en la idealización e intervención de la ciudad. El segundo, una reflexión sobre los postulados del Movimiento Moderno a través de los CIAM que fueron la base para el Plan y se mezclaron con las formas locales de pensar la ciudad.

Entre las múltiples acciones propuestas y realizadas de acuerdo al Plan Piloto se ha seleccionado el área central como lugar del análisis, pues se considera que es en ella en la que se dan las consecuencias más graves de la imposición del urbanismo modernizador. Las áreas centrales al ser las partes más antiguas de las ciudades se problematizan y debaten desde el pensamiento del Movimiento Moderno, gran parte del proyecto de las urbes modernas consistía en la desarticulación y destrucción de los centros históricos como lugares caducos, para imponer nuevos centros, los Centros Cívicos, que dentro de la lógica del Movimiento serían los llamados a representar el espíritu de la nueva época, como lugares de reconocimiento colectivo y encuentro comunitario. Pero para ello era necesario acabar con los antiguos centros, sinónimo de desorden, caos y obsolescencia.

De acuerdo con esto el Movimiento Moderno hace una propuesta de desvinculación de todo tiempo pasado y de proyección unívoca hacia el futuro, dejando esta dimensión mocha y coja, concepción temporal que se ha traducido en las ciudades, ejecutándose una triada infalible entre capitalismo, intervención urbana e ignorancia histórica, en el sentido de experiencia que le da Hobsbawm, para la implantación de un modelo incuestionable de ciudad.

La formulación de este tipo de planes a mediados del siglo XX no es excepcional para Medellín, para el mismo momento se están diseñando o realizando proyectos similares o cercanos en ciudades colombianas como Bogotá, Cali y Tumaco, estas dos últimas bajo la dirección de los mismos Sert y Wiener, igualmente pasa en otras ciudades latinoamericanas como Lima, Cusco, la Habana, Buenos Aires donde se están constituyendo planes piloto o ejecutando grandes obras guiadas por el urbanismo racionalista, es el mismo momento de la construcción de la nueva ciudad de Brasilia, realizada absolutamente bajo las ideas del Movimiento Moderno. Hablamos de un contexto de gran efervescencia urbana, de

modernización de las herramientas de planeación y de grandes inversiones de los países para la transformación física. Esto se da en un contexto de explosión urbana y demográfica, las ciudades latinoamericanas atraviesan por un momento álgido de crecimiento descontrolado por la constante migración campo-ciudad y el considerable aumento de la población, en unas condiciones extremas de desigualdad e inequidad.

Mirar el proceso latinoamericano en conexión con la ciudad de Medellín, hace parte también de la investigación con el fin de entender procesos regionales que poseen un sentido compartido y que incluso se vinculan con fenómenos internacionales como el Movimiento Moderno.

Este trabajo se ubica entonces en lo temático, en la historia de las áreas centrales, en lo temporal en la convulsionada segunda mitad del siglo XX, en lo geográfico en la región latinoamericana con acercamiento a profundidad al proceso medellinense, en lo crítico a la confrontación con los postulados del Movimiento Moderno y en lo propositivo a incluir de manera más integral la dimensión temporal de las ciudades, pues planear no sólo significa prever para el futuro, también requiere conocer el pasado e interpretar el presente.

### **La cuestión del Centro**

Antes de continuar es necesario apuntar los motivos que encaminaron definitivamente la investigación hacia la problemática del centro y no a otras actuaciones también realizadas bajo los mismos preceptos como fueron el Plan Vial o los contados modelos de vivienda aplicados en distintas áreas de Medellín o el fortalecimiento de un área metropolitana, todos ellos con profundas consecuencias en la conformación espacial de la ciudad actual y en la manera en que hoy sus habitantes nos relacionamos con ese entorno.

Más allá de la necesidad metodológica de generar límites investigativos y definir el bien conocido “objeto de estudio”, existen otros intereses que impulsaron tal decisión. El primero surge al interior de la investigación misma, pues a medida que se avanzaba en el análisis del Plan Piloto y en el estudio del Movimiento Moderno al mismo tiempo se vislumbraba la importancia que guardó la definición de los Centros Cívicos en los proyectos modernizantes, desde su origen fue lugar de constantes debates al interior de los CIAM, motivo de publicación de textos y no gratuitamente

se estipula como tema neural para el VIII CIAM, la problemática que planteaban las partes antiguas de la ciudad y el deseo de generar nuevos centros hace parte de los orígenes de esta época del Movimiento Moderno.

Por otro lado, luego de comparar los distintos planes y acercarse a sus procesos propios, termina por ser Medellín la única ciudad en la que se lleva a cabo tal iniciativa. Este hecho tan importante no puede pasar desapercibido, sobrepasando la curiosidad histórica, es un interrogante que sigue abierto sobre las particularidades de Medellín en relación a su espacio construido, la manera en que se relacionan las esferas de poder con las maneras no oficiales de hacer ciudad y que habla en último término de una efectividad evidente en planificación, notoria incluso en el presente donde Medellín se ha llegado a convertir en un paradigma en desarrollo urbano.<sup>4</sup>

Existe también un contexto proclive para este tipo de disertaciones, el centro tradicional de las ciudades ocupa hoy un lugar protagónico, sea para ser estudiado, catalogado, protegido, intervenido e incluso explotado comercialmente, hace parte de las agendas de personajes de distinta índole, de tal forma que tanto académicos como inversionistas, sin dejar atrás a los planificadores, tienen para el presente una atención común sobre este pedazo de ciudad, sin embargo los intereses no son comunes, de allí que las polémicas, discusiones y oposiciones estén a la orden del día.

Dentro de las múltiples discusiones al respecto esta por supuesto la definición de esos centros, tanto en la palabra como en lo físico, donde desde una perspectiva dialéctica estas dos definiciones cumplen una función indiscutible en tanto de ello depende la vida de manifestaciones urbanas<sup>5</sup> de toda índole que por contar con la mala suerte de no entrar en

---

<sup>4</sup> Innovaciones en transporte como el *Metrocable*, líneas de teleféricos que cuelgan y se encaraman sobre las empinadas laderas de Medellín o las políticas del redundantemente llamado “Urbanismo Social”, han virado los ojos hacia el fenómeno urbano que significa hoy Medellín, donde la vara mágica de los proyectos urbanos han logrado que la ciudad pase, según la oficialidad “de la oscuridad a la esperanza”. Llegando a convertirse incluso en un modelo replicable. Analizar esta realidad a escasos 6 años de su puesta en marcha es aún prematuro para llegar a conclusiones, sin embargo los más recientes incrementos de violencia, las cifras de pobreza y desigualdad generan duda, y no necesariamente habla mal de las políticas urbanas sino de su excesiva publicidad.

<sup>5</sup> Aquí tienen lugar desde las arquitecturas menores o boyantes de tiempos pasados, hasta las prácticas comunes y corrientes de todo habitante urbano, sin dejar a un lado los espacios públicos o comunitarios, las plazas, parques, rincones, esquinas, callejones,

un perímetro determinado o no poseer cierta normatividad están condenadas al abandono paulatino o a la definitiva desaparición.

De esta manera, según el panorama contemporáneo, el tema de las áreas más antiguas de la ciudad está íntimamente relacionado con las problemáticas del patrimonio, otro tema de vanguardia en el que también convergen los fines más desinteresados en pro del espacio colectivo como las tácticas mercantiles más devoradas aprovechadas del boom patrimonial.

Este trabajo no aborda el tema del patrimonio de manera central, sin embargo por lo expuesto anteriormente se harán comentarios necesarios. Por otro lado, ya que se hace más propio para los fines de esta investigación, sí se habla sobre la dimensión temporal de las ciudades, de Medellín. Esto de múltiples formas, la más obvia el trabajo histórico que implica una revisión en el tiempo; la contemplación del significado del tiempo y de lo histórico para el MOMO traducido en el Plan Piloto y por último el énfasis sobre la forma en que se concibe el tiempo para intervenir las ciudades.

Hablamos aquí más de la historia de los centros, que de los centros históricos, a los cuales el de Medellín no pertenece según las declaratorias, todo lo contrario hace parte del resto de los centros “comunes” que aunque no posean el adjetivo “histórico” si poseen una historia. No es pues esta la búsqueda de un reconocimiento en términos de lo que se entiende comúnmente como *patrimonio* (cercano al monumento histórico estudiado por Françoise Choay en su texto “Alegoría del Patrimonio”) ni incluso en una acepción mucho más amplia y reciente de *bien cultural* sobre el centro de Medellín, aun cuando alberga edificaciones con distintos niveles de declaratoria y muchísimas, sino infinitas, expresiones culturales plausibles de ser catalogadas, defendidas e incluso financiadas como parte del decoro urbano.

Se busca más comprender desde el trabajo histórico la transformación en el tiempo del centro de la ciudad tomando como factor principal, (no porque sea el único, pero frente al tema que nos atañe de la transformación planificada del entorno físico en áreas centrales ha sido el

---

meandros, intersticios, obras de artes, trazos, biografías, en fin todo aquello que conforma la vitalidad urbana.

de mayores recursos de todo tipo, desde la capacidad monetaria hasta el manejo de la fuerza pública, pasando por el dominio de los medios de comunicación para imponer su modelo), la acción del Estado mediante las prácticas de planificación urbana.

Para dimensionar la materialización del Plan Piloto se seleccionaron tres proyectos que se ejecutaron en el área central, con ellos se puede entender la imposición del modelo moderno sobre la ciudad antigua: La destrucción de la antigua Plaza de Mercados y sus alrededores, la apertura de la Avenida Oriental que rompe la traza colonial y la construcción del Centro Cívico hoy Centro Administrativo La Alpujarra, son las acciones por las cuales se materializa un modelo de ciudad que reniega de ciertas prácticas culturales populares, implementa un proyecto vial que racionaliza el espacio en términos de velocidad y eficiencia y construye un nuevo centro que supuestamente representa la civilidad y la civilización moderna, que por ello termina siendo la representación opresiva del poder institucional y estatal.

### **Una referencia necesaria**

El estudio del Plan Piloto de Medellín como generalidad suscitó la necesidad de vincularlo con otras iniciativas de investigación cercanas al mismo. En el proceso de búsqueda de información sobre el tema, para lo cual fue vital contar con el apoyo económico del PAEP que me permitió viajar a Colombia y consultar archivos y bibliotecas de Bogotá y Medellín, resalta el hallazgo de documentos, específicamente tesis doctorales o de maestría muy recientes, interesados en comprender también el contexto y las ideas que llegan al país por medio de los planes piloto de Wiener y Sert, señalando toda la relevancia que guardan en la modernización de la planificación urbana en Colombia. Tal estado del arte, ciertamente superficial hasta el momento, de los estudios sobre el efecto de la Town Planning Associates no es un objetivo específico de la investigación pero si es necesario señalar su importancia en tanto existe una búsqueda común, desde distintas perspectivas, que habla de un campo de estudio por explorar y de alto interés académico. Además de sus aportes para entender los procesos particulares en ciudades como Bogotá o Cali.

Haré referencia a tres tesis que desde distintas maneras hablan de José Luis Sert y Paul Lester Wiener<sup>6</sup>. Tienen en común los trabajos el énfasis en la ausencia de investigaciones al respecto y el llamado a seguir indagando sobre las consecuencias del urbanismo moderno en las ciudades colombianas, sin embargo ahora en el 2010 contar con este conjunto de aportes es un gran avance para introducir una discusión que debe ser permanente sobre los modelos de planificación. Ahora, lo que sí se sigue requiriendo es trascender la etapa descriptiva de la investigación (necesaria por cierto y esta tesis también hace uso de ella), de la cual los tres trabajos son un especial aporte en la recopilación de información específica y detallada sobre los Planes Pilotos, para llegar a concebir una injerencia en el tiempo del Movimiento Moderno hablando de los proyectos construidos, como de la permanencia de las ideas. De alguna u otra manera este trabajo intenta hacer ese seguimiento para el caso de Medellín.

En este sentido cabe distinguir también la diferencia que hace Medellín en Colombia, y más aún en América Latina, pues es allí donde se lograr llegar a un desarrollo tangible del Plan Piloto y se aplican numerosas de sus iniciativas, como lo refiere Schnitter: “En Brasil, el plan para Ciudad de los Motores no llegó a realizarse; en Perú la ciudad de Chimbote, tampoco se materializó; en Lima su labor de asesoría para el Plan Piloto nunca fue

---

<sup>6</sup> Los trabajos referenciados son el de Patricia Schnitter Castellanos titulado “José Luis Sert y Colombia. De la Carta de Atenas a una Carta del Hábitat” presentado en el 2002 para la obtención del título de Doctorado en el Departamento de Composición Arquitectónica de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, publicado posteriormente por la UPB y el Área Metropolitana, este trabajo se centra en una primera parte en el detalle de los Planos Pilotos diseñados por la TPA para Colombia y la aplicación de la Carta de Atenas por medio de ellos, en una segunda parte habla del regreso a Medellín del ya veterano urbanista José Luis Sert en el año de 1977, momento en que se da una revisión a las ideas del Plan Piloto de la ciudad, aciertos y errores. La autora realiza un valioso aporte al mostrar la evolución en el pensamiento del autor y su autocrítica, sin embargo para los fines de este trabajo se hará uso casi exclusivamente de la primera parte por la inclusión de información muy precisa sobre el trabajo de los dos urbanistas. El segundo trabajo es el de Carlos Eduardo Hernández “Las ideas modernas del Plan para Bogotá en 1950. El trabajo de Le Corbusier, Wiener y Sert”, presentado para obtener el título de Maestría en Urbanismo en la Universidad Nacional de Colombia Sede Bogotá, publicado en el 2004 por el Instituto Distrital de Cultura y Turismo de la Alcaldía Mayor de Bogotá, este trabajo analiza ampliamente los aportes de Le Corbusier para el Plan Piloto de Bogotá y los de Wiener y Sert para el Plan Regulador, comparando los saltos ideológicos que van de uno a otro. La tercera tesis “El Plan Piloto de Cali. Del modelo de ciudad moderna a la ciudad real 1949-1959” fue presentada de igual manera para el título de Maestría de la UNAL, en el año 2006, detalla sobre el proceso caleño de planificación, las propuestas del Plan Piloto y explica en la lógica de la historia de la ciudad los impedimentos para su ejecución.

contratada; en Venezuela, las dos nuevas ciudades en la región del Orinoco son poblaciones de menor escala; por último, en Cuba la Revolución de 1959 truncó el proyecto del Plan Regional y Metropolitano de la Habana”<sup>7</sup>

Por esta misma razón se hace aún más necesario valorar y criticar el proceso de la ciudad Medellín, pues tan solo el hecho de ser la única ciudad que consigue construir el Centro Cívico tal como lo dispone el Plan Piloto, exige considerar sus consecuencias, la manera en qué se desarrolló y por supuesto lo que significó en términos culturales y territoriales para los pobladores de la ciudad. Una construcción de esta magnitud no pasa sin dejar graves huellas en la configuración social y espacial de una urbe.

### **Contenido**

El siguiente texto está dividido en tres partes, la primera de ellas es una reflexión teórica sobre el Movimiento Moderno, su fundamentación ideológica, principales ideas y principios, así mismo se hace un análisis de dos textos fundacionales de los CIAM como son la *Carta de Atenas* y el *Corazón de la ciudad*, con el objetivo de precisar la concepción de centro urbano propia del Movimiento. En esta primera parte también se hace un recorrido por la aplicación del urbanismo racionalista en América Latina, enmarcándolo en el proceso de explosión urbana y demográfica del continente. Así mismo se hace alusión a los Planes Piloto diseñados por la TPA con mayor énfasis en los casos colombianos.

En la segunda parte se adentra en el caso de Medellín, se inicia con una mirada a los antecedentes de intervención urbana e instauración del principio de orden antes del la contratación del Plan Piloto. A continuación se analiza la propuesta general del Plan Piloto para Medellín, desglosada en Zonificación, Circulación y Centro Cívico.

La tercera y última parte inicia con una reflexión teórica sobre la centralidad urbana y luego se extiende sobre tres proyectos urbanos que se plantean en el Plan Piloto para el centro de la ciudad y que efectivamente se realizan, el seguimiento de la implementación de estas

---

<sup>7</sup> SCHNITTER Castellanos, Patricia *José Luis Sert y Colombia. De la Carta de Atenas a una Carta del Hábitat* 2. Ed. Universidad Pontificia Bolivariana, Área Metropolitana del Valle del Aburrá. Medellín. 2007. Pág. 134

iniciativas se hace a la par con un recorrido por las transformaciones de la ciudad de Medellín en un lapso de 40 años.

## **PRIMERA PARTE. Sobre el Movimiento Moderno y América Latina**

### **1. Movimiento Moderno**

Abarcar el tema del Movimiento Moderno se convierte en una tarea amplia y compleja, la injerencia de sus postulados es rotunda, sus defensores y detractores están al día, es comentario obligado para hablar sobre la historia de la ciudad del siglo XX. De allí que sea un riesgo reproducir aportaciones ya realizadas, que no necesariamente lleven a un enriquecimiento del trabajo de investigación.

De acuerdo a esto antes que realizar una historia del Movimiento Moderno, aunque será necesario señalar algunos hechos históricos, se intentará abstraer las ideas más importantes que posteriormente tuvieron una incidencia en el Plan Piloto para Medellín. De igual forma es importante abrirle un espacio a las formulaciones técnicas que hace el Movimiento, las cuales son finalmente la consolidación de lo que mediante el discurso e idealización del individuo y la sociedad moderna se proclamó.

Por último se debe advertir que las referencias en este texto, salvo algunas excepciones, se limitan a los postulados que se hacen sobre urbanismo y diseño urbano por el Movimiento Moderno. No desentendemos aquí la ineludible relación entre arquitectura y ciudad, donde necesariamente una acción arquitectónica tiene consecuencias sobre la ciudad y viceversa, conformando un continuum o una ruptura espacial. Sin embargo al ser el objeto de estudio un plan urbano se hace necesario acotar los temas y ponerle límites, para poder sustraer del universo de ideas del funcionalismo las propias para la comprensión del Plan Piloto. En cualquier caso también se advierte que los principios generales se traducen tanto en la arquitectura como en la ciudad, sólo que acá ahondaremos en las consecuencias urbanas.

Surgen en primera instancia dos señalamientos. El primero, la existencia de una gran cantidad de literatura que se ha producido sobre el Movimiento Moderno tanto para alabarlo y justificarlo, como para realizar una crítica profunda, situación que lleva a una búsqueda de síntesis de información. En segundo lugar, para comprender el Movimiento Moderno no nos podemos limitar a sus orígenes y manifestaciones técnicas explícitas, es necesario además comprender qué se ha reproducido en prácticas posteriores y contemporáneas de planeación, que no

necesariamente se proclaman adheridas a esta forma de intervención urbana para llevar a lo concreto las partes más relevantes de su propuesta.

Para superar el primer señalamiento se ha decidido tomar dos textos base, ya clásicos ambos, que por su lugar en el pensamiento urbano-arquitectónico y por la categoría de los autores que los realizan, se puede lograr un diálogo coherente que lleve a abarcar las líneas gruesas del Movimiento Moderno. El libro “El urbanismo. Utopías y realidades” de Françoise Choay, aporta elementos históricos y teóricos suficientes para ubicar al urbanismo racionalista de manera crítica en una lógica de herencias discursivas y realidades político-económicas que lo justifican. Por otro lado el texto “Espacio, tiempo y arquitectura” de Sigfried Giedion, da la pauta sobre el pensamiento que prepondera dentro del Movimiento, del cual el autor fue miembro activo, y defiende como la manifestación máxima de los tiempos modernos.

Ambos textos tienen en común que hacen uso de la investigación histórica para la comprensión de sus objetos, sin embargo sus propósitos se distancian y muestran como la metodología histórica puede ser usada para distintos fines. Para Giedion es justificar y demostrar desde lo histórico la paulatina consolidación de un nuevo espíritu de época del cual el Movimiento Moderno es el detentor, el portador *real y verdadero* de las necesidades de la nueva ciudad industrializada, además de alertar sobre el eminente peligro de desaparición de la ciudad como creación del hombre, de no atender a las propuestas que desde allí se yerguen<sup>8</sup>.

Por el contrario el texto de Choay apunta a una comprensión del urbanismo progresista como el que más se acomoda al sistema económico preponderante por su propuesta de eficiencia, logrando con ello vincular los deseos de producción económica con una ciudad que se planifica también como ciudad productiva.

En cuanto al segundo señalamiento, haciendo uso del recorrido previo, se llegará a un compendio general de ideas vigentes hasta hoy en la forma de planear las ciudades, como una herencia del Movimiento Moderno, que sigue en vigor en la medida que las ciudades siguen siendo pensadas para

---

<sup>8</sup> Para llegar a esta idea fue de suma importancia el curso impartido por la Dra. Johanna Lozoya, pues es ella quien llama la atención sobre la acción publicitaria que realiza Giedion al Movimiento Moderno y a su gran amigo Le Corbusier.

el mejoramiento de la productividad y otras características propias de esta línea de pensamiento y de acción sobre la ciudad.

### 1.1 Orígenes

De acuerdo a los dos autores que son apoyo para este análisis, tenemos dos maneras de proponer un génesis particular respecto a los propósitos que se plantean y lo que cada uno quiere demostrar.

Para Choay, en un sentido realmente crítico, hay una conexión entre las corrientes del urbanismo del siglo XX y las primeras reflexiones y propuestas urbanas del siglo XIX, a partir de la crisis de la ciudad industrial en Europa. Para la autora estas ideas decimonónicas, catalogadas como preurbanismo, bajo los modelos progresista y culturalista son el comienzo de la búsqueda del orden en las ciudades y tendrán continuidad justamente en el siglo XX. Para el caso del Movimiento Moderno sus raíces se encuentran en el preurbanismo progresista, constituyéndose posteriormente como el urbanismo progresista, que de igual forma puede ser llamado racionalista o funcionalista, ambas características propias de este tipo de urbanismo.

Comprendemos como es a partir de una industrialización descontrolada y sus consecuencias sobre la unidad urbana, que surgen los llamados de atención sobre “Lo que se entiende como un desorden, llama a su antítesis, el orden. Del mismo modo, se va a oponer a este seudodesorden de la ciudad industrial, una serie de propuestas de ordenaciones urbanas libremente fraguadas a escala imaginativa. Como quiera que este tipo de formulación no puede dar una forma práctica a sus dudas sobre la sociedad, se sitúa dentro de la dimensión de la utopía; se orienta pues, en dos direcciones fundamentales del tiempo: el pasado y el futuro, y adopta dos aspectos, el nostálgico y el progresivo”<sup>9</sup>

Cada una de estas direcciones comprende la ciudad de maneras diametralmente opuestas y así mismo las soluciones necesarias para contrarrestar el peligro que representa para el hombre la nueva condición de las ciudades. La línea nostálgica, la culturalista, parte del peligro que corre el colectivo humano y siente la pérdida de la unidad orgánica que caracterizaba a la ciudad antigua, de allí que su preocupación se centre en

---

<sup>9</sup> CHOAY Françoise *El urbanismo. Utopías y realidades* Ed. Lumen. Barcelona. 1970. Págs. 19-20

la reversión del tiempo, en la añoranza de la ciudad medieval, mostrando para la autora una ineficacia a la hora de afrontar los problemas de la época.

En un sentido contrario se plantea el modelo progresista, pues su preocupación no es el colectivo sino el individuo el que se encuentra en peligro con en la ciudad industrial desordenada. El siguiente párrafo resume de manera categórica la base del pensamiento progresista que se encontrará igualmente en su heredero del siglo XX, el Movimiento Moderno:

Cuando fundan sus críticas de la gran ciudad industrial en el escándalo del individuo 'alienado', y cuando se proponen como objetivo un hombre perfecto, lo hacen en nombre de la concepción del individuo humano tipo, independiente de todas la contingencias y de todas las diferencias de lugares y de tiempo, y que se puede definir por sus necesidades tipo científicamente deducibles. Un cierto racionalismo, la ciencia y la técnica deben permitir resolver los problemas planteados por la relación de los hombres con el mundo y de los hombres entre sí. Este pensamiento optimista se orienta hacia el porvenir y está dominado por la idea de progreso. La revolución industrial es el acontecimiento histórico clave que posibilitará el devenir humano y promoverá su bienestar. Estas premisas ideológicas son las que nos permiten llamar progresista al modelo al que aspiran.

Dicho modelo puede deducirse a priori y a partir únicamente de las 'propiedades' del hombre-tipo.<sup>10</sup>

Es a partir de estas primeras aportaciones que se propicia el pensamiento racionalista, que se diferencia justamente por su tipificación del hombre, confianza plena en el progreso y por la creencia en la técnica y la ciencia como herramientas que ayudarán a la salvación de la ciudad. Todas estas, parte sustancial de lo que es el Movimiento Moderno y como veremos más adelante son la base para sus postulados.

En cuanto a las aportaciones de Giedion vislumbramos un interés distinto, puesto que su investigación esta parcializada justamente en el reconocimiento de una nueva tradición en emergencia, distinta a todo lo precedente en la medida que está viviendo una época radicalmente distinta:

(...) Brotan nuevos elementos: una interpretación hasta ahora desconocida de espacio interior y exterior, una capacidad de dominar distintos niveles,

---

<sup>10</sup> Ibid. Pág. 21

por encima o por debajo del suelo por el influjo del automóvil que obliga a incorporar el movimiento como parte integrante de la concepción arquitectónica. Todo esto nos ilustra sobre la que hemos denominado concepción espacio-temporal contemporánea, que constituye la columna vertebral de la tradición en desarrollo. Nos encontramos ahora en la convulsión de un periodo formativo. Podemos esperar numerosas desviaciones. Más las grandes directrices ya están trazadas<sup>11</sup>

Es especialmente curiosa la conciencia sobre la nueva tradición, la que no se le reconoce con la modestia de *una* nueva corriente sino con el énfasis de verdad, de *la* corriente. Que desde su aparición ya toma los visos de una tradición, el autor se muestra espectador de ese nacimiento, particularidad que no puede pasar alto, pues el hecho de otorgarle la condición de tradición al Movimiento Moderno y equipararlo con las otras tradiciones surgidas en distintos momentos de la historia de la ciudad, termina por fundamentarlo, con el cientificismo histórico, como la forma en que ésta época ha sido prefigurada a hacer sus ciudades.

Con esta manifestación leemos una característica de lo moderno, que se señala así mismo como tal, donde el reconocimiento no deviene por la lectura de generaciones futuras que lo validan o desdeñan y le dan sentido, sino desde su origen mismo se pertenece a él.

## 1.2 Sobre el progreso, el individuo y la ciudad

El Movimiento Moderno como buen hijo de su época detendrá las categorías y formas del discurso que caracterizan el sistema económico actual. La época moderna en su estructura más básica, incluso oficial, ofrece una lectura del mundo, de la sociedad y de la gente, que se muestra con tintes universales, por lo menos esa es una de sus búsquedas. Dentro de su configuración existe una partícula que es la base de la producción y las relaciones sociales, el individuo, de existencia reciente y paralela al proceso de consolidación económica capitalista. Es con la consolidación en el tiempo del concepto de individuo que se puede pensar en la acumulación de capital, en la competencia por el ascenso en una sociedad vertical que vierte sobre cada individuo la responsabilidad de su vida, para

---

<sup>11</sup>GIEDION Sigfred *Espacio Tiempo y Arquitectura* Ed.Científico Médica. Barcelona.1968. Pág. XXIX

bien o para mal, en la modernidad mal entendida, el individuo se labra a sí mismo y a su entorno.

Y esta categoría social, el individuo, que nace en Occidente se hará extensiva al resto del mundo de distintos modos, sea por medio del colonialismo económico, de la proliferación de la noción de ciudadano en el modelo democrático o, para el caso del estudio, del diseño de un modelo de ciudad que se basa en la experiencia del individuo universal como unidad fundamental. En la mayoría de los casos, los tres fenómenos se presentarán al unísono, como es el caso de la traspolación de la ciudad funcional a Medellín y a otras ciudades latinoamericanas, que se hace coherente en el momento de consolidación del capitalismo industrial y del afianzamiento del poder estatal democrático.

La presencia de esta categoría en los dos textos de referencia se da aludiendo a la misma figura pero bajo un valor distinto, para el análisis de Choay será la imposición del individuo-tipo, para Giedion la maravillosa concepción del hombre universal, de lo humano.

Este hombre universal que se intenta satisfacer por medio de la arquitectura y la urbanística, se le propone bajo los más *desinteresados* postulados democráticos, una humanidad que nos abarca a todos de manera totalitaria, donde lo humano responde a unos cánones predeterminados que deberán ser implantados, frente a esta determinación, cualquier iniciativa que se salga irá en contra de una integridad inventada, universal, no diversa “(...) No es solamente una obra de ingeniería al servicio de la población, en general, lo que se necesita –calles, vías de gran tráfico, parques, alcantarillado, acueductos, etc.- sino obras que hagan posible, a cada uno de los ciudadanos, una vida realmente humana. El punto focal de la fase en la época actual es el ciudadano-individuo, y la relación recíproca de sus actividades con la vida urbana en su conjunto.”<sup>12</sup>

Desde otro punto, Choay hace la alerta sobre lo que esconde ese hombre universal, esa pretensión de humanidad:

(...) el hombre, idéntico en todas las latitudes y en el seno de todas las culturas, es definido por Le Corbusier ‘como suma de constantes psicofisiológicas reconocidas e inventariadas por gentes competentes (biólogos, médicos, físicos y químicos, sociólogos y poetas)’

---

<sup>12</sup> Ibid. Pág. 754

Esta imagen del hombre-tipo inspira la Carta de Atenas que analiza las necesidades humanas y universales dentro del marco de cuatro grandes funciones: habitar, trabajar, circular y cultivar el cuerpo y el espíritu. Tal es la base de que debe permitir determinar a priori, con toda certeza, lo que Gropius llama 'el tipo ideal de establecimiento humano'. Este tipo se aplicará, idénticamente, a través de un espacio planetario homogéneo, cuyas determinaciones topográficas se niegan. La independencia con relación no resulta sólo, como en el siglo XIX, de la certeza de poseer la verdad de una forma válida, sino también de las nuevas posibilidades técnicas: ha nacido 'la arquitectura del *bulldozer*', que nivela las montañas y llena los valles.<sup>13</sup>

Esta tipificación del hombre es lo que le permite al Movimiento Moderno aplicarse en cualquier latitud de la tierra, como de hecho sucedió. Es la reducción del ser a unas funciones básicas, que de por sí tampoco son un consenso cultural generalizado, también son impuestas o adoptadas a partir de las categorías de cuerpo, salud y salubridad que desde la medicina y la ciencia Occidental se han formulado. Por otro lado no sólo se asume una idealidad del cuerpo y sus funciones sino de la vida del hombre en general, las relaciones con el trabajo, la familia y con el conjunto social.

### 1.3 La Carta de Atenas o la Carta del Hombre

La Carta de Atenas abre todas las puertas al urbanismo moderno. Es una respuesta al actual caos de las ciudades. Puesta en manos de la autoridad, detallada, comentada, iluminada por una explicación suficiente, es el instrumento por el cual será enderezado el destino de las ciudades.<sup>14</sup>

La búsqueda de un deber ser social e individual en la ciudad, incita la formulación de lo que llegaría a ser un paradigma en la planificación urbana, la Carta de Atenas<sup>15</sup>, la cual se iría perfeccionando e incluso

---

<sup>13</sup> CHOAY Françoise. OPCIT. Pág. 44.

<sup>14</sup> LE CORBUSIER. *La Carta de Atenas* Discurso preliminar de Jean Giraudoux. Ed. Contemporánea. Buenos Aires. 1957. Pág. 30.

<sup>15</sup> La Carta de Atenas fue el resultado del IV CIAM realizado en el año de 1933 a bordo del barco Patris II en un recorrido de dos semanas entre Marsella y Atenas, el tema central del Congreso fue "la Ciudad Funcional" y contó con la participación de los más renombrados técnicos del Movimiento, entre ellos por supuesto Le Corbusier quien realizaría unas de las declaraciones más importantes sobre la ciudad moderna luego recopiladas en su versión personal sobre la Carta de Atenas en el año de 1943. Otros personajes como Sert, Giedion y Van Eesteren igualmente hicieron sus aportaciones discursivas y técnicas. Durante el Congreso fueron analizadas 33 ciudades, en las que se diagnóstica el mismo problema y se define una solución común: "Era necesario analizar

debatiendo en el transcurso de los CIAM. La preocupación por las cada vez más decadentes condiciones urbanas y el deseo de formular un nuevo modelo lleva a este conjunto de hombres a promulgar una “receta” basada en unas estrategias básicas para recuperar al “hombre” y a la “civilización” de la ruina paulatina que se han visto llevados por la una época mecanizada y descontrolada. En este sentido la Carta de Atenas no sólo debe ser leída como una formulación técnica de la ciudad, también como una resolución antropológica sobre la vida urbana. Cuyos ejes principales fueron la condición biológica, presente en las definiciones de asoleamiento, aireamiento e iluminación de los espacios, y la condición social basada en la reconciliación entre lo individual y lo colectivo.

Tales condiciones serían llevadas a cabo mediante las bastante difundidas funciones urbanas dentro de las que operó en lo técnico el Movimiento Moderno, punto de partida para la Zonificación, a saber: vivienda, trabajo, recreación y circulación, añadiéndole un quinto, que hace parte central de esta investigación, el Centro Cívico.

El tema de la “Ciudad Funcional”, que recoge los conceptos de los elementos funcionales en la ciudad, aparece como tema de discusión inmediatamente después del CIAM de Bruselas celebrado en 1930, luego de la propuesta realizada por el arquitecto Cornelis van Eesteren, quién de acuerdo a su actuaciones como jefe del Departamento de Trabajos Públicos de Ámsterdam, define una nueva orientación para el diseño de la ciudad, la Ciudad Funcional, basado en el análisis de datos estadísticos como demografía, economía y otros temas técnicos, los cuales serían suficientes para definir el desarrollo adecuado para una ciudad, en este caso Ámsterdam, que serían aplicados posteriormente en ciudades de todo

---

ciudades de toda categoría, discutir su estado presente, confrontarlas una con otra para enterarse de si era una enfermedad única la que las afectaba bajo diferentes apariencias. Ver, por fin, si algo real, algo eficaz, puede ser hecho, de ser emprendido. Proponer, para el mal, el remedio. Y como medida de las medidas a tomarse, elegir lo que es incontestable: el hombre, la escala humana, sus relaciones indisociables del ambiente: la regla que lleva a la armonía. Esta regla: la ley del sol y el respeto a las condiciones de la naturaleza” Ver: LE CORBUSIER. OPCIT. Pág. 31 Con estas ideas la Carta de Atenas se erige como el “patrimonio común” del urbanismo racionalista, las aportaciones posteriores del CIAM variarían y girarían alrededor de los preceptos básicos de “la Ciudad Funcional”. Ver también: MUMFORD Eric *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960* Press paperback edition, Massachusetts, 2002, ESPINOSA Restrepo León Darío. Traductor. “El discurso del CIAM sobre el urbanismo, 1928-1960” En: Revista Bitácora No. 11. UNAL-Sede Bogotá. 2007, HOFER Andreas. *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*. El Áncora Editores/Corporación La Candelaria. Bogotá 2003.

el mundo donde trabajaron técnicos del CIAM o sus lineamientos fueron bien recibidos.

His investigations- de van Eesteren- began by identifying local industrial plants and ascertaining the numbers of workers employed in them. From these data, the necessary amount of housing and transportation infrastructure required could then be derived. The bulk of the work lay in the collection statistic, but to display the results, analytic plan were prepared at uniform scales, coded in three colors. These plans indentified areas of workplaces, housing, and recreational spaces, and showed major transportation routes<sup>16</sup>

Con estos primeros postulados, y las posteriores discusiones realizadas al interior de los integrantes de los CIAM, se inicia el propósito de sistematización de la ciudad, acogidos por los distintos representantes de cada país como la base de análisis y proyección. Sin llegar al detalle, a las condiciones de vida cotidiana, se generan planos tricolores que simplifican la vida en la ciudad, sin mencionar la forma en que sus habitantes se relacionan, interactúan entre ellos, siempre partiendo de las relaciones de producción. Se disminuye la función del poblador a la de trabajador, cuyas funciones se ven reducidas y manipuladas, bajo el “citizen” que maquinalmente deberá satisfacer su existencia entre la zona de trabajo, la zona de recreación, la zona en la que habita y la forma de llegar a una y otra. Sin albergar formas diversas del habitar, sin considerar la opinión de ese individuo sobre su entorno, sólo es una cifra más en el compendio estadístico, en el diagrama urbano.

Con esta esquematización de las funciones del hombre extendidas a la proyección urbana, existe también una búsqueda de conciliación con las autoridades administrativas y políticas de la ciudad. *La Carta de Atenas* es un instrumento que nace desde el pensamiento urbano-arquitectónico pero que debe ser entregado al control público del crecimiento urbano, como herramienta de planificación son las autoridades quienes la deben aplicar y llevar a cabo, es el Estado el encargado de subsanar las condiciones catastróficas y llevar la batuta del orden urbano.

La Carta debe ser colocada sobre la mesa de la autoridad, tanto en los municipios como en los consejos de Estado. No es la obra de un individuo sino la conclusión a que ha llegado una selección de constructores

---

<sup>16</sup> MUMFORD Eric, *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960* Press paperback edition, Massachusetts, 2002. Pág. 60

apasionadamente adictos al nuevo arte de construir, es decir armados de la certidumbre de que **La casa de los hombres** (...) debe ser reconsiderada, la casa de los hombres, refugio decente y amigable de la vida con sus alegrías y sus reveses, asiento del hogar, receptáculo de las potencias individuales y colectivas que están latentes en cada uno de nosotros, célula-clave de una sociedad organizada en la armonía.<sup>17</sup>

De esta manera se nos presenta un proyecto social que se realiza a través de la obra urbana y arquitectónica, cuyo nido es esa célula, la vivienda con un *hombre feliz* a su interior que terminará por aportar a la armonía general de la sociedad. En *La Carta* se repite constantemente la alusión al peligro que representa el individuo insatisfecho al interior de un complejo social, se habla sobre la necesidad de componer un proyecto al cual el individuo pertenezca y evitar de tal manera vicios espirituales, ingraticudes e incluso rebeldía:

Un ritmo furioso, unido a una descorazonante caducidad, desorganiza las condiciones de vida, oponiéndose al acuerdo entre las necesidades fundamentales.

Las viviendas albergan mal las familias, corrompen la vida íntima, y el desconocimiento de las necesidades vitales, tanto físicas como morales, da sus frutos envenenados, enfermedad, decadencia, rebeldía.

El mal es universal y se expresa, en la ciudad, por un amontonamiento que las empuja al desorden, y en los campos, por el abandono de numerosas tierras.<sup>18</sup>

En este sentido la transformación urbana hacia el modernismo es útil incluso para llevar a cabo la unidad estatal, la patria, sembrar en el individuo el respeto, obediencia, hacia el orden establecido, un orgullo fundamentado en el progreso material, tecnológico y así mismo social “Es a causa de este decaimiento progresivo de la satisfacción cotidiana, de la adaptación a las condiciones de una mediocridad sin revancha y a los compromisos de alma y cuerpo que ésta impone, que su espíritu tiende a hurtarse a sus propias cualidades, a sus propias curiosidades, a sustituir

---

<sup>17</sup> LE CORBUSIER. OPCIT. Pág. 30

<sup>18</sup> Ibid. Pág. 48

el sentimiento de deferencia y de gratitud que le inspiraba su patria por una especie de confianzuda connivencia de familia.”<sup>19</sup>

#### 1.4 De la quinta función urbana al corazón de las ciudades

El papel de los centros urbanos en el discurso de los CIAM lo haremos visible en la lectura de dos documentos principales en la historia del MOMO, el primero de ellos ya comentado en el apartado anterior: *La Carta de Atenas*, el segundo: *El Corazón de las ciudades*, cuyo origen se remite a la publicación de los trabajos realizados durante el VIII CIAM, del cual estuvo a cargo José Luis Sert como presidente del Congreso para ese momento.

El primero de ellos lo tomamos como documento fundador en el pensamiento del Movimiento Moderno, en el que no se discute de manera literal el centro urbano pero sí aparece como una preocupación constante en el trascurso de los postulados inscritos en *La Carta de Atenas*, en general la Carta discute el problema de la ciudad antigua en las diferentes escalas de análisis en las que se desarrolla como son “la ciudad y su región”, “habitación”, “recreo”, “trabajo”, “circulación” y una última “patrimonio histórico” que la asumimos como la primera reflexión directa al interior de los CIAM<sup>20</sup> sobre los centros antiguos al ser estos los principales núcleos de patrimonio, entendido a la manera del Movimiento Moderno en cuanto monumento histórico.

---

<sup>19</sup> GIRAUDOUX Jean “Discurso liminar” En: *La Carta de Atenas*. LE CORBUSIER. OPCIT. Pág. 12

<sup>20</sup> Anterior al IV CIAM, los tres Congresos precedentes estuvieron centrados en temas muy específicos sobre preocupaciones generales de la ciudad. El primero de los Congresos se realiza en 1928, año en que se constituyen los CIAM y se lanzan los primeros principios que caracterizarían a este grupo, reunidos “con la intención de buscar la armonización de los elementos presentes en el mundo moderno y volver a colocar a la arquitectura sobre su plano verdadero, que es orden económico y sociológico y por completo al servicio de la persona humana. Es así como la arquitectura escapará a la empresa esterilizante de las Academias.” LE CORBUSIER. OPCIT. Págs. 19-20. A su vez en este primer encuentro se determina la característica fundamental del urbanismo: su orden funcional, encargado de vigilar por las funciones fundamentales: habitar, trabajar y recrearse. El segundo CIAM se llevó a cabo en 1929 en Francfort y su eje temático fue la vivienda. Para el tercer CIAM realizado en Bruselas se discute el problema de la lotificación racional, cuyo objetivo era buscar la mejor disposición de las viviendas en los nuevos desarrollos urbanos, para ese momento se determina la habitación en altura como la solución óptima, dado la posibilidad de alto rendimiento de las superficies libres y el aprovechamiento de las áreas restantes para arborización. Así mismo se lograrían la ventilación y el asoleamiento necesarios para las pretendidas condiciones de salubridad e higiene.

En el segundo documento se aprecia un refinamiento de la función otorgada a los centros urbanos bajo la figura del Centro Cívico, sí para *La Carta de Atenas* se postula el caos y la caducidad de la ciudad antigua, para *El Corazón de la Ciudad* se estipula en orden y forma como deben ser lo nuevos centros, pues en el análisis realizado para el VIII CIAM se concluye que la idea de *centro* debe mantenerse como función urbana más no bajo las formas y manifestaciones antiguas, a excepción de unas cuantas arquitecturas, la ciudad moderna requería un nuevo lugar para desplegar las relaciones sociales pertinentes con la época.

La manera en que se plantea la necesidad de transformar, destruir, la ciudad antigua es una sumatoria de criterios que van desde lo biológico, hasta lo histórico, pasando por lo psicológico y lo social. En primera instancia, la preocupación primaria de llevar a los antiguos núcleos urbanos las condiciones de higiene es la razón principal para su desaparición, pues de acuerdo a las normas de salubridad y verdor prescritas por la lógica modernista los antiguos centros estaban lejos de cumplir con ellas:

El primer deber del urbanismo es el ponerse de acuerdo con las necesidades fundamentales del hombre. La salud de cada uno depende en gran parte de su sometimiento a las “condiciones de naturaleza”. El sol, que preside a todo crecimiento, debería entrar al interior de cada vivienda para derramar en ella los rayos cuya ausencia marchita la vida.

El aire, cuya calidad se asegura con la presencia de verdor, debería ser puro, desprovisto de tantos polvos inertes como de gases nocivos, El espacio, en fin, debería ser dispensado con amplitud. No olvidemos que la sensación de espacio es de orden psicológico y que la estrechez de las calles, el estrangulamiento de los patios, crean una atmosfera tan malsana para el cuerpo como deprimente para el espíritu.

El 4to Congreso CIAM, reunido en Atenas, ha establecido este postulado. **El sol, el verdor, el espacio, son las tres materias primas del urbanismo** La adhesión a este postulado permite juzgar las cosas existentes y apreciar las nuevas posiciones de un punto de vista realmente humano.<sup>21</sup>

Esta humanización del espacio vista como una intervención sanitaria lleva consecuentemente a satanizar los antiguos emplazamientos, en tanto su morfología (por manzanas, de inmuebles alineados a lo largo de las calles,

---

<sup>21</sup> LE CORBUSIER. OPCIT. Pág. 53

con escaso asoleamiento para la mayoría de las casas) en una valoración *biologista*, desfavorece las posibilidades de asoleamiento y ventilación en el transcurso del día. Por el contrario, la propuesta de edificaciones en altura, orientadas según lo movimientos solares, rodeadas de amplias zonas verdes, asegurarían el bienestar físico y espiritual del hombre. La concepción de un urbanismo defensor del *sol, el verdor y el espacio*, tiene por tanto una consecuencia sobre la morfología de la ciudad, la traducción sobre el espacio urbano de unas exigencias limitadas de *humanidad* lleva a la implantación de formas restringidas, catalogadas como óptimas para el logro de un bienestar esquematizado.

Por otro lado, una visión decadente de la historia y de la época del maquinismo, desemboca así mismo en la caducidad de la ciudad antigua. Presumir un ahistoricismo en el MOMO no sería suficiente para comprender la concepción general de ciudad que le corresponde, todo lo contrario, hay una reflexión sobre el tiempo y la historia de los conglomerados urbanos, pero que concluye en su inevitable autodestrucción amenos de ser intervenidos por las manos del arquitecto y del urbanista modernos, quienes finalmente salvaguardarán la existencia histórica de las ciudad bajo las necesidad modernas de vida.

La historia está inscrita en los trazados y las arquitecturas de las ciudades; lo que subsiste forma el hilo conductor que, junto con los textos y los documentos gráficos, permite figurarse las sucesivas imágenes del pasado.

(...) La ciudad era de forma incierta, más comúnmente en medio círculo o en círculo. Si se trataba de una ciudad de colonización, se le organizaba como un campamento, sobre ejes en ángulo recto, y rodeada de empalizadas rectilíneas. Todo se ordenaba según la proporción, la jerarquía y la conveniencia. Las rutas que arrancaban desde las puertas del recinto huían oblicuamente hacia lejanas metas.

La gente se apeñuscaba allí, encontrando, según el grado de civilización, una dosis variable de bienestar. Aquí, reglas profundamente humanas dictaban la elección de las disposiciones, allá, arbitrarias sujeciones daban nacimiento a injusticias flagrantes.

Sobrevino la era del maquinismo. A una medida milenaria y que pudo haberse creído inmutable, se añadió una medida nueva, en plena evolución, todavía de los vehículos mecánicos.<sup>22</sup>

En la concepción del tiempo de la ciudad se lee por un lado el fatídico caos a causa del crecimiento desbordado y la pérdida de las calidades de la ciudad antigua por la introducción del transporte mecánico, por el otro, un sentido de evolución y cambio lineal inherente a la ciudad, que para cada momento histórico posee ciertas formas acordes que se dan lugar la una a la otra. En ambas direcciones se justifica la intervención del urbanismo modernista, como evolución de la ciudad en ese momento histórico y como solución a los daños acumulados.

La necesidad de cambio lleva a la pregunta por lo que debe ser conservado y que no, en la *Carta de Atenas* se estipula una definición de patrimonio afín con la concepción general de ciudad y de su planificación. Ya hemos dicho sobre el criterio higienista al momento de evaluar a las partes antiguas, en este sentido arrasar era la solución para acabar con todo aquello que amenazara la salud pública, sin miramientos o nostalgias derribar es la acción principal. Ahora, en el momento de encontrarse con algún inmueble de valor, de carácter sentimental o histórico, se deberá determinar si tiene derecho a seguir *vivo*, pues dentro de esta lógica la antigüedad no es razón suficiente para mantener ciertos patrimonios, está encasillado en la expresión plástica de la obra y su función de rememoración estilística:

La muerte que perdona a ningún ser viviente, ataca también a las obras de los hombres. Entre los testimonios del pasado, hay que saber reconocer y discriminar cuáles están aún vivientes.

No todo lo que es pasado tiene derecho, por definición, a la perennidad; conviene elegir con sensatez lo que debe ser respetado.

Si los intereses de la ciudad están lastimados por la persistencia de ciertas presencias insignes, majestuosas, de una era concluida, se buscará la solución capaz de conciliar dos puntos de vista opuestos:

En los casos en que se presenten construcciones repetidas en numerosos ejemplares, se conservarán algunos como documentación, se abatirán las otras;

---

<sup>22</sup> Ibid. Pág. 46

En otros casos, se podrán aislar sólo la parte que constituye un valor real o un recuerdo; el resto se modificará útilmente.<sup>23</sup>

Existe de este modo una permisibilidad para la destrucción y se conservará aquello que hable de la genialidad del hombre, la misma genialidad que se concluye posee el urbanista moderno para determinar el valor del pasado, basado en la forma, no en la representación, quedará la forma construida como un documento no como una experiencia cultural con sentido colectivo. No es de extrañarse que hasta el día de hoy este tipo de conservación del patrimonio se mantenga vigente, cuando las mismas prácticas de planificación se siguen aplicando hasta el presente.

En *El Corazón de las ciudades*, el paso a seguir fue dar la solución sobre los centros ante la pérdida de la ciudad antigua. Para el VIII CIAM se realiza una discusión teórica y técnica del Centro Cívico<sup>24</sup>, se analizaron y presentaron distintos proyectos entre los cuales se incluyeron los casos de Medellín y de Bogotá como ejemplos de posible realización. Las aportaciones y el interés de José Luis Sert sobre el centro urbano son el impulso para discutir el papel que debían jugar como lugares neurálgicos para la armonía espacial y social en la configuración de la ciudad moderna.

En el compendio de textos incluidos en la publicación destacamos tres que tienen que ver con actores influyentes en el desarrollo de este trabajo investigativo, el primero de ellos José Luis Sert por el papel que cumple en la definición de los Centros Cívicos y por supuesto su labor de urbanista en el proyecto de Plan Piloto para Medellín, así mismo Paul Lester Wiener, aunque con menos protagonismo, realizó su aporte. Por último Sigfred

---

<sup>23</sup> Ibid. Pág. 111

<sup>24</sup> El Movimiento Moderno al concebir una forma de ciudad, un modelo, incluso una utopía, debía dar solución ante un problema, en muchos sentidos creado por ellos mismos, de cómo aportarle a esa ciudad ideada la histórica función del centro: “Los CIAM creen que las ciudades modernas, como las de ayer, deben tener un corazón o núcleo. El urbanismo Humanista que preconizan los CIAM, cree necesaria la planificación de los sectores centrales de nuestras ciudades y el desarrollo de nuevos centros, donde la vida urbana de hoy cree lugares de reunión (valiéndose de los medios modernos) que corresponden a la eterna necesidad de facilitar el intercambio de ideas en un marco urbanístico-arquitectónico, que rivalice en dignidad y belleza con los antiguos corazones de las grandes ciudades de otros tiempos.” Ver: SERT José Luis [et. al]. *El Corazón de la ciudad*. Prologo. Hoepli, S. L. Barcelona. 1955. Pág. VI

Giedion también escribe sobre el tema, lo consideramos relevante en tanto vemos su función ideológica, desde la investigación histórica, en la conformación de los CIAM.

Para Sert la principal preocupación radicaba en la pérdida de la vida comunitaria ante la continua descentralización del núcleo antiguo a causa de un crecimiento desproporcionado sobre las vías de salida del mismo, de manera preocupante para el autor la calle comercial estaba sustituyendo el centro comunitario, visto como lugar de encuentro público y de discusión, así mismo se lee una peligrosidad en la aparición de nuevos medios de comunicación, como la televisión y la radio, que amenazaban con acabar con la *naturaleza* pública del ser humano. En este sentido debían recomponerse nuevos centros que representaran tanto la vida cívica como los logros técnicos en arquitectura y urbanismo.

Las propuestas son cuidadosas en ambos sentidos, la idealización de la vida pública-política, como medio privilegiado para el progreso social se expresa en espacios amplios al interior de los Centros Cívicos para el encuentro público o masivo, al igual que la construcción de otras edificaciones con el mismo fin de encuentro y propagación de la cultura como museos, bibliotecas, salas de conciertos, entre otras. Se presume que al integrar de manera centralizada estas nuevas funciones urbanas se rescataría la capacidad de convocatoria milenaria que han tenido los centros urbanos, pero ahora con miras a fortalecer el modelo democrático.

La tendencia general irá encaminada a la resurrección de las plazas públicas y a la creación de zonas destinadas a los peatones. (...) Los planos de los centros comunales deben expresar claramente esta separación entre la circulación pedestre y la automovilística; esto implica dos proporciones diferentes (...). La diferencia de proporciones quedará también expresada en la distinta altura de los edificios. Muchos de ellos serán de dos o tres plantas, con escaleras, y cubrirán grandes extensiones de terreno. (...) Existirán también edificios altos, que serán la expresión del uso del ascensor. Todas las alturas intermedias podrán fácilmente omitirse. Este contraste entre lo alto y lo bajo, entre las torres erguidas y los patios, entre los espacios abiertos y los cerrados, darán variación y animación a los Corazones. (...) Estas formas podrán ser la expresión de nuestra cultura, de nuestros conocimientos técnicos y, por encima de todo, de un nuevo sistema de vida. Edificios administrativos, museos, bibliotecas públicas, teatros, salas de concierto, centros de recreo, áreas destinadas al comercio y al

deporte, parques, paseos y plazas, centros turísticos, hoteles, salas de exposición y conferencias, etc., son elementos que deben formar parte de estos centros de la comunidad.<sup>25</sup>

A estos centros para la comunidad les corresponde por lo tanto una formalidad arquitectónica y urbana, que es la que lleva finalmente al impulso y estímulo de las relaciones sociales pretendidas. El diseño armonioso daría solución a aquellas condiciones necesarias para el desarrollo de la vida social en las condiciones que la modernidad exige. La concepción de Centro Cívico según Sert es una actualización de la función urbana, ligada íntimamente a un esteticismo de moda y a la innovación tecnológica que no dejaba de deslumbrar a los técnicos del momento.

La concepción unívoca de la sociedad y la confianza en la obra física, conjugadas, darían lugar a una concepción de centralidad arraigada en los valores perfectibles de civismo en miras a un progreso social.

La presentación que realiza Giedion se hace hacia este mismo sentido, pero su fundamentación no estaría ya en el esnobismo arquitectónico sino en una visión conservadora de la historia, que justificaría desde la revisión de las ciudades del pasado la construcción de estas nuevas centralidades, de nuevos corazones para la sociedad moderna. Su postura muestra como desde la Grecia clásica el espacio central, el ágora, cumplió un papel preponderante para el debate de la cuestión pública, una admiración hacia la forma de vida urbana de la antigua Grecia lleva a suponerla como el modelo ideal para los centros.

Desde el democrático tipo de vida que halló expresión en el siglo V antes de Jesucristo, nunca como entonces ha prodigado tan amoroso cuidado a los lugares de pública reunión ni se les ha dedicado tanto espacio. Ni tampoco el lugar donde los ciudadanos tomaban sus decisiones ha dominado nunca la estructura física y moral de la ciudad con tanta efectividad como en el ágora de las ciudades griegas de aquel tiempo.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> SERT José Luis "Centros para la vida de la comunidad" En: El Corazón de la ciudad. Hoepli, S. L. Barcelona. 1955. Pág. 11-12

<sup>26</sup> GIEDION Sigfred. "Precedentes históricos" En: El Corazón de la ciudad. Hoepli, S. L. Barcelona. 1955. Pág. 19

Hemos hablado acá sobre la concepción del Hombre universal propia del Movimiento Moderno, definido desde lo biológico y lo social como unívoco, presente en todas las latitudes. Pues esta idea de Hombre posee también una historia, que es la historia magnificada del Occidente europeo y en esta lógica es Grecia justamente el lugar del principal esplendor del pensamiento y la ciudad. Ese pasado clásico en sus rasgos principales de vida pública en democracia se hace extensivo al resto del mundo, suponiendo ese pasado perteneciente a todas las culturas a las que pudiera llegar el concepto de ciudad modernista. Se concluye de esta manera la existencia de una necesidad de vida pública al estilo griego, supuestamente presente en todos los seres humanos quienes sólo necesitarían un espacio adecuado, cercano al ágora, para realizarse como agentes dentro del sistema democrático.

(...) Limitémonos a averiguar qué es lo que palpita en el hombre simple y desnudo y necesita ser expresado y tomar forma. Preguntémonos solamente qué hay en el hombre simple y desnudo, que no es un símbolo sino cada uno de nosotros.

Al igual que las plantas, las agrupaciones humanas requieren ciertas condiciones para crecer y desarrollarse, si bien la vida de la comunidad humana depende de condiciones mucho más complejas que la de las plantas.<sup>27</sup>

Y la creación de ese espacio, de las condiciones físicas, le correspondería a los nuevos artistas, arquitectos, quienes al saber leer el surgimiento de una nueva época concebirían las formas propicias para esa vida pública.

El texto de Paul Lester Wiener por su parte, es evidencia del pensamiento propio de la generación nacida a finales del siglo XIX o comienzos del XX, que asiste a las dos guerras mundiales, a la subida de los poderes totalitaristas y al terrible término de todo ello con la explosión de la bomba atómica, con justa razón percibe el nacimiento de una nueva era, la era atómica. En ese momento revolucionario de la historia del mundo es cuando estos arquitectos y urbanistas hacen sus propuestas, donde la función del Centro Cívico debía corresponder con este nuevo episodio en el que las condiciones técnicas, biológicas e ideológicas del hombre se han transformado abruptamente. Sobre esto señala Wiener:

---

<sup>27</sup> Ibid. Pág. 18

Si queremos traducir nuestras observaciones sobre la nueva era atómica en términos de urbanística, es decir, en los proyectos de las futuras ciudades, debemos ante todo facilitar la creación de mayores y más numerosos lugares de reunión colectiva, porque en el futuro, los hombres gozarán de más tiempo libre y de mayor independencia de la que fuera de desear.<sup>28</sup>

De nuevo vemos aparecer esa confianza en el progreso social, del cual el Movimiento Moderno es protagonista al ser el encargado de realizar los espacios en los que se desarrollaría la nueva era de los hombres.

Los principios generales que guiaron la idealización de estos centros como fueron la aplicación de la técnica moderna en la construcción y en el estilo arquitectónico; la implementación de principios biólogos con la incorporación de áreas verdes y los criterios de asoleamiento y ventilación; la idealización y esquematización de las formas públicas en las que el hombre se debe desenvolver; la concepción lineal de la historia con la apología a la ciudad clásica y la sensación de estar presenciando una era completamente distinta, son los que luego veremos repetidos indiscriminada en todos los Centros Cívicos planteados para Sur América.

## 1.5 Sobre José Luis Sert y Paul Lester Wiener

### 1.5.1 José Luis Sert

El arquitecto catalán nació en Barcelona en el año de 1902. Termina sus estudios en la Escuela Técnica Superiores de Arquitectura en 1929. Su labor como arquitecto y urbanistas es amplia y prolífica, estando en España introdujo el pensamiento del Movimiento Moderno a partir de sus trabajos con Le Corbusier, sin embargo la gran parte de su obra se llevó a cabo desde la ciudad norteamericana de Nueva York a causa del exilio efectuado por el gobierno franquista, el arquitecto llegaría a Estados Unidos en 1939. Él al igual que muchos otros intelectuales, artistas y académicos, al huir de los distintos gobiernos de ultra derecha en Europa encontraron refugio en Nueva York, haciendo de la ciudad el nuevo lugar de las artes, la crítica y de alta producción intelectual, se encontró allí por lo tanto un medio propicio para las disertaciones y acciones dentro del Movimiento Moderno. Así mismo Sert logra establecer su oficina Town

---

<sup>28</sup> WIENER Paul Lester “Nuevas tendencias influirán la idea del Corazón. En: El Corazón de la ciudad. Hoepli, S. L. Barcelona. 1955. Pág. 85

Planning Associates en conjunto con Wiener, con la cual realizaron un amplio trabajo de diseño urbano para Suramérica.

Su labor como miembro del los CIAM incluyó también una labor teórica, con la cual elabora distintos textos como *Nueve puntos sobre la monumentalidad* realizado en compañía de Sigfred Giedeon y Fernand Léger. *Can our cities Survive?* publicado en 1943 es un importante aporte a las bases del funcionalismo. Su insistencia sobre los Centros Cívicos es otra contribución a la historia de los CIAM, tema del VIII Congreso y de la publicación *El Corazón de las ciudades*, realizada mientras fue presidente de los CIAM, cargo que ocupó entre 1947-1956.

Luego de un largo período radicado en Estados Unidos, vuelve a Barcelona donde muere en 1983.<sup>29</sup>

### 1.5.2 Paul Lester Wiener

Con un perfil más modesto dentro de los CIAM la vida como arquitecto y urbanista de Wiener se desarrollaría de igual manera desde Estados Unidos donde también realizó actividades de docencia en distintas universidades, de sus escritos se conoce el realizado para *El Corazón de la ciudad* titulado “Nuevas tendencias influenciarán la idea del Corazón”. Wiener nació en Leipzig Alemania en 1895, se graduó como arquitecto en 1921 en la Real academia de Viena y realizó estudios de posgrado en Academia Kunstgewerbe de Berlín en 1922. Se radicó definitivamente en Estados Unidos a partir de 1931. Murió en 1967<sup>30</sup>

## 2. América Latina y las ciudades productivas

Si bien es necesario ser prudente sobre los límites y las diferencias que posee el MOMO al interior de su historia y de sus integrantes, como es el

---

<sup>29</sup> Sobre la vida de José Luis Sert ver: ZABALBEASCOA Anatxu “Sert en Nueva York. La modernidad humanizada” En: Arquitectura Viva. No. 53. Marzo-Abril. 1997. COSTA Xavier “La inflexión moderna. Centenario de José Luis Sert” En: Arquitectura Viva. No. 53. Marzo-Abril. 1997. HERNÁNDEZ Rodríguez, Carlos Eduardo. *Las ideas modernas del Plan para Bogotá en 1950. El trabajo de Le Corbusier, Wiener y Sert.* Alcaldía Mayor de Bogotá. Instituto de Cultura y Turismo-Observatorio de Cultura Urbana. Bogotá. 2004.

<sup>30</sup> Sobre Paul Lester Wiener ver: HERNÁNDEZ Rodríguez, Carlos Eduardo. *Las ideas modernas del Plan para Bogotá en 1950. El trabajo de Le Corbusier, Wiener y Sert.* Alcaldía Mayor de Bogotá. Instituto de Cultura y Turismo-Observatorio de Cultura Urbana. Bogotá. 2004. MUMFORD Eric. *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960* Press paperback edition, Massachusetts, 2002.

caso de Le Corbusier y Sert, acuñamos que este modelo de ciudad con sus leves variantes para cada caso de acuerdo al ceñimiento más estricto o no a la Carta de Atenas, o quizás con las posteriores flexibilizaciones de los esquemas, en general reproduce una ciudad determinada y prefigurada en términos económicos, en distintos sentidos, pero apuntando hacia este fin único.

Una dimensión de este carácter económico, la más evidente, sería la correspondencia del funcionalismo con el modelo económico capitalista, podemos afirmar que esta forma de urbanismo se acomoda bastante bien con los fines del capital sobre el territorio urbano, aún cuando aboga por lo público, en tanto no pelea con la división de clases sobre los usos del suelo, todo lo contrario lo promueve como una tipología residencial diferenciada por ingresos económicos. Propone además, controlada eso sí, una especulación del suelo a partir de crecimientos controlados y de cuantiosa inversión por parte del sector privado. Es un urbanismo además al servicio de la industrialización, define gran parte de sus diseños de acuerdo a esta actividad como una característica sine qua non de la ciudad moderna, la ciudad sirve para el lucro.

El tiempo, en términos de ahorro y fluidez, sería otro factor determinante en este prototipo urbano, allí se instala toda proyección vial encargada de conectar de la manera más rápida y sin obstáculos las distintas zonas, que se comportan como ínsulas autosuficientes interconectadas por amplias y veloces avenidas para automóviles, que son en última instancia el medio transporte facilitador de este modo de vida.

A su vez se instaure un modelo de sujeto, el individuo reducido a las cuatro funciones básicas de la ciudad. Leemos acá lo económico como racionalización del ser, donde no hay lugar al gasto de energía en otras actividades que no estén preconcebidas en los limitados recursos urbanos dispuestos, incluso el disfrute “el cultivo del cuerpo y del espíritu” está medido por una disciplina casi militar, que no alberga manifestaciones diversas, alcohólicas, voluptuosas, derrochadoras. Un nuevo puritanismo revestido del más moderno discurso urbano, que como veremos más adelante se acomoda muy bien con los modelos políticos dictatoriales del sur del continente.

Se da paso ahora a dar una mirada por un período en el que se define una nueva época histórica para América Latina, caracterizada por la

consolidación del sistema de producción capitalista a través de la industrialización o de la producción agrícola para el mercado mundial y la paralela pero desproporcionada explosión urbana, y de allí la constitución de sociedades complejas que divagan entre el desarrollo económico, la acumulación de capital, el crecimiento urbano, la desigualdad y la pobreza. En este contexto se mirarán algunos de los proyectos urbanos, que bajo las consignas racionalistas y funcionalistas se propusieron para otras ciudades del continente, mostrando con ello el alcance del Movimiento Moderno por un lado y la continuidad de la unidad latinoamericana por el otro.

## 2.1 Rasgos de una explosión urbana

Para América Latina resalta la existencia de múltiples interpretaciones sobre sus condiciones de urbanización. En términos generales es notoria la evidencia común de un cambio rotundo en la fisonomía de la sociedad reflejada en las ciudades, sin embargo las posturas de acuerdo a las disciplinas y los campos de investigación de los autores, el proceso de sobredensificación de los asentamientos urbanos posee interpretaciones múltiples.

En la visión de José Luis Romero en su ya clásico estudio “Latinoamérica: las ciudades y las ideas” se plantea la desaparición paulatina de la ciudad formal, compacta, frente a un crecimiento desmesurado que lleva a una crisis de los valores urbanos precedentes, en base a esto la ruptura se plantea en términos de escisión de la sociedad establecida. Para el autor esta nueva condición de las ciudades, la urbe, trajo consigo múltiples problemáticas para sus habitantes; uno de los más incidentes, la desaparición paulatina de los modos tradicionales de socialización y de jerarquización social. Lo cual llevó a la pérdida de cohesión entre los habitantes de la ciudad y al resquebrajamiento de la comunidad, teniendo por efecto el encapsulamiento de las élites y el desbordamiento sin control de los sectores más pobres.

Se constituyó de este modo un grupo sólido y cada vez más aislado, tanto física como simbólicamente, de los acontecimientos externos. Por el otro lado se encontraba una marea de seres en su gran mayoría de origen campesinos, pobres, luchando en contra de ese estado de anomia en el que estaban sumidos.

Por otro lado existen otros aportes como el de Alan Gilbert que centra la mirada en las transformaciones económicas y sociales que llevaron a un incremento de la población paralelamente en todos los países latinoamericanos. El autor basa su análisis en la homogeneidad que posee el continente como región, evidenciado aún más por un proceso de cambio de una región rural a una región urbana.

Esta transformación de América Latina se define en tres causas principales según Gilbert: Desplome de los índices de mortalidad; Incremento de la fertilidad; Empobrecimiento del campo – Fortalecimiento de la ciudad como una oportunidad económica. Vemos como la introducción de la medicina moderna al mejorar las condiciones generales de vida lleva a un incremento de la población al igual que a un mayor índice de esperanza de vida, este fenómeno referido como la “explosión demográfica” trae consigo dos circunstancias principales. La primera de ellas la imposibilidad de los países de atender dignamente a la totalidad de la población ante la insuficiencia de infraestructura básica como vivienda, salud, educación y trabajo, la segunda, la migración masiva del campo a la ciudad precisamente en búsqueda de esas condiciones. “Aunque deficientes las condiciones de la vida no eran peores que en el campo y, a diferencia de la situación real, el crecimiento económico mejora gradualmente la calidad de vida de las urbes” <sup>31</sup>

Gilbert señala además las razones principales para que el desarrollo urbano en el continente se diera de manera pareja y se llegara a la explosión urbana y demográfica en un periodo simultáneo en las ciudades capitales en un primer momento y poco después en ciudades intermedias. Simultaneidad que se mantiene hasta el presente. Entre las razones dadas por el autor se expone cómo en la actualidad todos los países forman parte del sistema de producción internacional, lo que ha tenido como consecuencia la industrialización, la inversión extranjera, la necesidad de adaptación tecnológica y la presencia de prácticas culturales ajenas.

Segundo, los países presentan un patrón de desarrollo parecido caracterizado primero por la dependencia económica hacia la exportación de productos mineros y agrícolas. Seguido por un período de industrialización que se inicia alrededor de 1930, el cual se presenta con una dinámica común de industrialización por sustitución que se extiende

---

<sup>31</sup> GILBERT Alan. *La ciudad latinoamericana* Ed. Siglo XXI. 1997. Pág. 47

hasta la década de los setenta, de un gran auge económico. Por último desde la década de los ochenta la gran afectación económica que recae en toda la región debido a la deuda externa.

En épocas más recientes la internacionalización del gasto de los consumidores, lleva a la producción de espacios y arquitecturas homogenizadoras en las distintas ciudades, nuevas construcciones ligadas más con las tendencias extranjeras que con la producción local del espacio.

La relación entre desarrollo económico- crecimiento urbano es una de las principales ideas que fundamenta el autor, donde una correspondencia indisoluble entre estos dos fenómenos, dados en una fase intensa entre 1940-1980, se caracteriza por el mejoramiento de la calidad de vida en gran parte de la población, especialmente en las áreas urbanas. En este contexto las actividades en la ciudad fueron más lucrativas que las rurales y la industrialización se convirtió en un foco de empleo significativo. Esta alza en las economías nacionales se mantiene hasta la década de los ochenta que se inicia el reverso económico debido a la deuda externa.

Las condiciones materiales que ofrecía la ciudad fue la principal razón para la migración al interior de los territorios nacionales, el autor encuentra una relación causal en las imágenes opuestas de una ciudad llamativa y un campo poco prometedor; en las promesas que presentaba la ciudad frente a un campo cada vez más incompetente en términos de servicios, trabajo, ingresos, entre otros: “Más que la pobreza en las zonas rurales la desigualdad entre el nivel de vida del campo y la de la ciudad ha sido la causa esencial de la migración”. Migración que cada vez más se vio en aumento por las facilidades de transporte al interior de los países. Esta gran oleada de migraciones genera redes de migrantes que fácilmente se adaptan a la vida citadina.

El análisis presentado Gilbert es valioso en la medida que explica de manera sintética un fenómeno complejo de escala regional, sin embargo se hace evidente la necesidad de ampliar la mirada y contemplar otros tipos de situaciones presentes en esta transición, enmarcadas no solamente en los procesos económicos y pertenecientes a un nivel más íntimo de las vidas de los habitantes urbanos. Propuestas como las de Rafael López Rangel en “Las ciudades latinoamericanas” abarcan este periodo de azarosa urbanización en sus dimensiones simbólicas y culturales, lo que

abre una perspectiva más cercana a la experiencia urbana en términos sensibles y de memoria.

La “crisis urbana” no sólo es el deterioro de las condiciones materiales de vida de millones de seres que habitamos en las ciudades. No sólo son déficit de vivienda y equipamiento. No sólo es la segregación espacial. Es también crisis de identidad por la pérdida de esa memoria colectiva que, por mucho tiempo se mantenía en las calles, casas y edificios en donde nos reconocíamos como miembros de una colectividad. Es, en su conjunto, crisis de la cultura material de nuestras sociedades.<sup>32</sup>

Con este encabezado pasamos a otro elemento importante dentro de un posible análisis de la transformación urbana que se da para estos años. Sí Romero nos habla en un inicio del desbordamiento de las ciudades compactas y la pérdida de los valores urbanos, López Rangel se refiere a la pérdida simbólica de un entorno protagónico en las realizaciones de la cultura, como una realización de la cultura misma. En este sentido la problemática urbana no recae meramente en los aspectos cuantitativos o estadísticos, se habla de la pérdida del territorio como espacialidad de los colectivos, del encuentro indisoluble entre grupos humanos y su entorno.

Al analizar las intervenciones reguladas de la ciudad bajo esta óptica, se consolida una crítica a aquellas que se conforman con la aparente solución de las necesidades básicas y la cultura como creación se deja a un lado, siendo ésta la base fundamental para transformar un entorno que por definición le pertenece a los habitantes en términos de producción cultural. De este modo hablamos de la ciudad como parte del conjunto de objetos de la cultura por tanto estas no sólo funcionan sino que significan. Así a la producción urbano-edificatoria se le otorga un significado ideológico y expresa formas de concebir el hábitat.

Por tanto para entender la historia de la Ciudad de América Latina no basta con la descripción de las formas edificatorias es necesario conocer los complejos materiales-ideológicos, por tanto su historia social. El autor además hace énfasis la disciplina histórica para coadyuvar a comprender el problema mismo desde su origen.

## 2.2 El apogeo del urbanismo racionalista

---

<sup>32</sup> LOPEZ RANGEL Rafael. *Las ciudades latinoamericanas*. 1989. Pág. 23.

En este contexto qué va desde los florecimientos urbanos más significativos para las décadas del veinte y del treinta en ciudades como Buenos Aires o Ciudad de México, hasta la explosión demográfica que toca a ciudades secundarias en las década del cincuenta y el sesenta, se emplazan las prácticas del urbanismo racionalista que posee distintas expresiones en el continente al igual que diferentes exponentes. El protagonismo de los CIAM acá es relevante para los casos ya señalados al interior de Colombia así mismo para ciudades como la Habana, Cusco y Buenos Aires o de nueva existencia como Brasilia, todas ellas intervenidas, creadas o pensadas en un Plan Piloto, inspirado en la Carta de Atenas.

También existen otras intervenciones no necesariamente relacionadas con los CIAM pero sí con esa concepción positivista de la ciudad que se mueve entre la vanidad del arquitecto urbanista y las expresiones físicas de la exclusión social propia de la ciudad latinoamericana, en línea de pensamiento pertenecen al mencionado “urbanismo progresista” detalladamente estudiado por Choay.

En América Latina son múltiples los casos relacionados con las propuestas urbanas en Medellín estudiadas en la tercera parte del texto como son la apertura de grandes vías en áreas centrales, el nuevo papel de los antiguos centros urbanos y la aparición de los Centro Cívicos en el sentido funcionalista. Todas estas acciones de algún modo modificaron las relaciones espaciales de las ciudades latinoamericanas, en menor o mayor grado se llevaron a cabo en un gran número de ciudades, con consecuencias similares.

La Avenida 20 de Noviembre o el Eje Central Lázaro Cárdenas en México, la Avenida Sol en Cusco, La Avenida Urdaneta en Caracas, la Avenida Oriental en Medellín, en ciertas características las Carreras 13 y 7ma en Bogotá y como precedente casi inmediato las avenidas Central y de Mayo, en Río de Janeiro y de Buenos Aires respectivamente, mostraron una nueva forma de disponer los servicios urbanos y propiciaron la aparición de una tipología arquitectónica distinta. Estas Avenidas se formulan como ingresos muchas veces majestuosos, amplios y de privilegio del tráfico rodado hacia las áreas centrales, que poco a poco se fueron llenando de edificios en altura, marcando con ello una tendencia común.

La situación de los centros urbanos igualmente es compartida, su deterioro se generaliza en el continente en distintos niveles, la incidencia

de la urbanización desbordada que desequilibra la relación de la periferia con la centralidad reúne a muchas ciudades, Gutiérrez afirma al respecto “La relación de los centros históricos de las ciudades con las nuevas urbanizaciones barriales, no es pues común en América. En Caracas desaparece el centro histórico, en Lima pierde su consistencia de núcleo vital, en Buenos Aires continúa siendo una referencia totalizadora de la ciudad, pero pierde su condición residencial, en Montevideo tiende a diluirse y en Quito mantiene su fuerte vitalidad aun a costa de un rápido de turgurización.”<sup>33</sup>

La superpoblación en las condiciones de exclusión que se dio en América Latina se tradujo en nuestras ciudades en una pérdida de fortaleza del centro en muchos sentidos sumando además las visiones y las actuaciones modernizadoras que desdeñaron de la ciudad antigua e intentaron suprimirla. De tal manera que el deterioro del centro es proporcional a la marginalidad de la periferia, tanto por el crecimiento de barrios empobrecidos como por la aparición de zonas de élite buscando escapar del desequilibrio social cada vez más evidente.

Los valores de historicidad y tradición acuñados a los centros, además de los de espacialidad pública y comunitaria, se llega a perder en tanto no tiene ese significado para los miles y a veces millones de nuevos habitantes de los núcleos urbanos, porque para ellos no cumple tal destino en la medida que la ciudad no los acoge por el contrario los rechaza y se ven en la necesidad de crear a fuerza de luchas, organizaciones y reivindicación “realidades autónomas”. Al mismo tiempo se asiste a una negación de estos mismos valores y la imposición de otros en las soluciones de urbanismo, llegando a eliminar lugares vivos en los centros, como fue el caso de Medellín.

En cuanto los nuevos Centros Cívicos de posible relación con Medellín contamos con el caso de la ciudad de Brasilia, que por supuesto posee otra magnitud de desarrollo, pero en ambas ciudades se lleva a cabo el pretendido Centro Cívico.

2.3 Propuestas de los CIAM en Latinoamérica. Los trabajos de la Town Planning Associates.

---

<sup>33</sup> GUTIÉRREZ Ramón. *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Ediciones Cátedra. Madrid. 1ra Ed. 1984 4ta 2002. Pág. 662

Los Planes Piloto diseñados por la TPA, en general son la expresión de la Carta de Atenas sobre el territorio urbano, de tal manera que las distintas propuestas incluyeron la definición de la circulación, zonificación por funciones y Centro Cívico, más o menos adaptados a las condiciones topográficas de cada lugar.

Los dos proyectos iniciales realizados por la TPA en la región son el de Ciudad de los Motores en Brasil diseñado entre 1943 y 1947 y el de Chimbote, Perú, hecho entre 1947 y 1948. Ambos proyectos corresponden a ciudades de nueva fundación, que de acuerdo a proyectos económicos estratégicos para cada país, se hacía necesario la construcción de nuevos conglomerados.<sup>34</sup>

Es así como la Ciudad de los Motores surge con la idea de construir una ciudad industrial, cercana a la ciudad de Río de Janeiro, para un total de 25000 habitantes, la ciudad estaría comunicada por medio de un ferrocarril a unas fábricas de motores de aviación y tractores. El decaimiento de esta industria luego de la Segunda Guerra Mundial lleva al cierre de las fábricas y al abandono del proyecto. La propuesta de los urbanistas “(...) procuró dejar intactas las colinas llenas de vegetación, concentrando la construcción en las partes llanas, En conjunto, el proyecto traduce las doctrinas de los primero CIAM con bloques extensos paralelos a la orientación más favorable y separación de circulación de peatones y rodada”<sup>35</sup>

En cuanto a Chimbote su suerte sería similar pues el proyecto es abandonado y se termina en el momento que las autoridades peruanas suspenden el pago de los honorarios a los urbanistas. La intención de construir esta nueva ciudad portuaria correspondía con el auge minero que para aquellos años se presentaba hacia el norte del Perú. El proyecto de Chimbote según las fuentes consultadas se distanciaba un poco de los rígidos esquemas de la Carta de Atenas, al reemplazar las Unidades Vecinales y las supermanzanas por una relación más cercana de la vivienda con el espacio exterior. Sin embargo consideramos, como se ha mencionado, los distanciamientos son sutiles y se sigue manteniendo la

---

<sup>34</sup> Sobre Chimbote y Ciudad de los Motores Ver: HOFER Andreas “Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina”. El Áncora Editores/Corporación La Candelaria. Bogotá 2003, FREIXA Jaume *Josep Ll. Sert*. Ed. Gustavo Gili. España. 1979.

<sup>35</sup> FREIXA Jaume *Josep Ll. Sert*. Ed. Gustavo Gili. España. 1979. Pág. 58

misma lógica de la Carta de Atenas, muestra de ello son las propuestas inmediatamente posteriores realizadas para Cali y Medellín o incluso la de la Habana realizada unos años más tarde, se sigue imponiendo la ciudad funcional.

Entrando a la materia de los Planes Piloto realizados por la TPA para ciudades ya existentes, el primero en realizarse es el de Lima. Para aquel momento la capital peruana estaba en pleno auge de crecimiento poblacional (entre 1940 y 1961 pasa de 645.172 a 1.845.910) especialmente hacia las áreas periféricas, este comportamiento llevó a una pronta tugurización del centro y una alta segregación socio-espacial. El Plan diseñado para Lima nunca fue contratado y de la propuesta original poco se sabe, en documentación de la Alcaldía de Medellín se obtuvo información que señala el desarrollo de un plan por parte de los mismos técnicos peruanos, del cual se encontró una copia en la biblioteca de urbanismo de la Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá. En este proyecto es notoria la adopción de criterios del urbanismo funcionalista como la definición de zonas por funciones, al igual que la definición de áreas verdes pero yendo un poco más allá al proponer áreas de cultivo. Este Plan también contemplaba la noción de unidad vecinal llamadas células o unidades de barrio, así como la construcción de un Centro Administrativo que fuera de carácter nacional<sup>36</sup>.

Luego del paso de Wiener y Sert por Perú, sus planes posteriores serían los realizados para Colombia, de los cuales hablaremos más adelante.

La última de sus propuestas en la región fue la de la Habana, entre 1955 y 1958, con una población cercana al millón de habitantes. Al igual que muchos de estos planes su realización nunca se efectuó, pero esta vez por razones muy particulares de la historia de Cuba: la entrada de la Revolución. En el momento que es contratado el Plan, Cuba estaba bajo la dictadura de Batista, quien en una gran alianza con los inversionistas estadounidenses estaban haciendo de la isla, especialmente de su capital, un centro de recreación y turismo para las oleadas de turistas norteamericanos en busca de las bondades del clima caribeño. La construcción de casinos, cabarets y amplias áreas de comercio se apoderó de la Habana, todo bajo la mayor permisibilidad y ayuda del gobierno en turno. La contratación de Wiener y Sert se hace con el propósito de

---

<sup>36</sup> Sobre Lima Ver: GUTIÉRREZ Ramón. OPCIT.

cambiarle la imagen monumental neoclásica y revitalizarla con la arquitectura contemporánea. El Plan para la Habana en el texto “Transformación urbana en Cuba. La Habana” se interpreta como:

(...) una visión coherente de la forma urbana compuesta por el sistema vial, el sistema verde y la cualificación de la trama de hábitat mediante la aplicación de los esquemas tipológicos racionalistas y condicionada a las características locales (...) Sin embargo, la realidad muestra la falsedad de estas proposiciones –el mito de la regeneración social lograda por medio de la coherencia urbana- y la esencia verídica del plan: extensión de la ciudad de la ciudad a lo largo de la costa –terrenos libres para la organización de los repartos exclusivos-; sistema vial estudiado en función del vehículo individual; magnificación del comercio y de los centros burocráticos (disfrazados de centros culturales y sociales) en proximidad a las zonas turísticas-residenciales; expulsión del proletariado del centro al remodelar el casco histórico y convertirlo en un nuevo foco de usufructo territorial(...) <sup>37</sup>

La réplica de La Carta de Atenas sobre la ciudad de la Habana es olvidada cuando llega la Revolución, las prioridades de la Isla pasan a ser otras y otro el destino de la Habana.

#### 2.4 Los CIAM en Colombia

Ahora daremos paso a mirar el caso colombiano, específicamente Bogotá y Cali, donde también se dieron los intentos de planeación funcionalista con personajes como Wiener, Sert y Le Corbusier. En ambas ciudades los Planes Piloto tuvieron poco éxito para su implementación, dando muestra de los múltiples factores que incidieron en el desarrollo de un Plan de este tipo en el contexto colombiano, además de confirmar las particularidades de Medellín en un proceso que fue común a las tres principales ciudades del país.

Dada la necesidad de entablar conexiones entre los fenómenos urbanos sucedidos para la época de estudio en las ciudades colombianas y los hechos nacionales, se da inicio a un recorrido general por la caracterización histórica de Colombia, y a una corta reflexión entre la constante relación ciudad-Estado. Que para el caso colombiano esta mediada por políticas estatales que acaban por determinar las actuaciones

---

<sup>37</sup> *Transformación urbana en Cuba: La Habana*. Textos elaborados por el equipo de redacción de arquitectura. Universidad de la Habana. Escuela de Arquitectura. Ed. G. Gili. Barcelona. 1974. Pág. 68

urbanas, por los acontecimientos políticos y económicos que traen consecuencias tangibles sobre el devenir de las ciudades y por supuesto circunstancias que afectan a todo el país como el crecimiento demográfico, las condiciones del campo y la violencia característica y permanente de la historia colombiana, entre otros.

Colombia al igual que el resto de los países latinoamericanos aparece como entidad territorial a partir de unidades administrativas existentes desde la colonia y por las posteriores guerras independistas del siglo XIX que terminaron por definir el mapa geopolítico de la región. Como sede del Virreinato de la Nueva Granada, con capital en Santa Fe de Bogotá ubicada en el centro del país, se bosqueja el primer territorio que luego se llamará Colombia y tendría una historia propia, particular, pero en muchos rasgos compartida con países hermanos como Venezuela, Ecuador y Bolivia.

Quizás la mayor particularidad de la historia colombiana se centra en las cruentas guerras padecidas por la población desde la fundación de la República hasta nuestros días, desde las guerras decimonónicas por la definición de la orientación que debía seguir el recién inventado país, pasando por los constantes enfrentamientos entre Conservadores y Liberales durante los siglos XIX y XX, que llegaron a su punto más terrible en la década de 1950 del pasado siglo que le costó al pueblo innumerable número de víctimas, entre asesinatos, torturas, desapariciones y desplazamientos <sup>38</sup>. Se continúa luego con la cruenta guerra del narcotráfico esencialmente urbana que durante los 70 y 80 masacró a una generación completa al servicio de los capos de las mafias colombianas. Y hasta el presente se continúa en una guerra al parecer sin fin entre guerrillas, al presente desvirtuadas y al servicio del tráfico de drogas, grupos paramilitares, surgidos por iniciativa estatal que se convirtieron en el tercer brazo armado colombiano con prácticas bélicas de las más

---

<sup>38</sup> Este período de guerra es conocido dentro de la historiografía nacional como la época de La Violencia, años de sangrienta lucha bipartidista entre los dos partidos tradicionales Conservador y Liberal. Este período significó para el país la muerte y desaparición de miles, en sus grandes mayorías campesinas, que durante casi 10 años mantuvieron un fuerte enfrentamiento y provocó una intensa migración hacia las ciudades, saturadas e incapaces de recibir de manera adecuada a los nuevos habitantes. Para el caso de Medellín y otras ciudades especialmente la capital Bogotá, esta migración significó la aparición de una periferia empobrecida, marcada por un crecimiento irregular y la desatención del Estado

inhumanas y devastadoras para los pobladores del campo colombiano y por último las fuerzas militares cada vez más numerosas y con mayor autonomía y poder para actuar en muchos casos por fuera de la justicia.

Hace parte también de la conformación de Colombia, en relación a su territorio, la consolidación de centros de poder urbanos que administran y dirigen los poderes locales. La consolidación de estas ciudades ha dado como resultado la supremacía de las áreas urbanas sobre las rurales, en términos de decisión política, distribución de los ingresos nacionales, calidad de vida, infraestructura, entre otros. Colombia suele interpretarse por esta situación como un país de ciudades, concentraciones que albergan el mayor porcentaje de población, de servicios y por tanto de oportunidades para la mayoría de sus pobladores.

Desde la época virreinal para este territorio se presentaban graves problemáticas en cuanto a comunicación y transporte, dada su topografía agreste y escarpada, que durante toda su historia fue un condicionante para su posible conformación como país, que aún hoy sigue siendo una limitante para la consolidación de la unidad estatal, dando como resultado el crecimiento económico desigual por regiones y la aparición de áreas predominantes en las que se concentra el poder económico, político y cultural del país: “Ocupaban las culturas prehispánicas de Colombia un territorio de complejísima geografía y muy difícil intercomunicación, circunstancia que gravitó sobre el desarrollo de la nueva sociedad -la republicana- y que ha seguido gravitando sobre el desarrollo moderno de Colombia”<sup>39</sup>.

Es necesario decir que también hace parte de esta situación la negligencia de los gobiernos que no han podido ni han tenido la voluntad política para propiciar un crecimiento equitativo del país, que pudiera llevar a una Colombia con menos diferencias en acceso a la educación, a la riqueza y a la movilización política.

Esta condición en su conformación social y espacial, ha llevado también a que se configuren regiones muy definidas, pequeñas patrias, en muchos casos correspondientes con la división política del país. En ellas, debido las distancias geográficas y al crecimiento aislado, se han arraigado

---

<sup>39</sup> JARAMILLO Uribe Jaime. “Etapas y sentido de la historia de Colombia”. En: Colombia hoy Siglo XXI editores. Bogotá. 1978. Pág.17

acentos, costumbres, tradiciones, historias particulares, que hacen de Colombia un país heterogéneo, diverso y en muchos casos fragmentado. Vale decir que la unidad nacional sólo ha sido posible en tiempos más recientes por la aparición de una figura como la del actual presidente Álvaro Uribe Vélez, que con la promesa de un país libre de guerrillas, por medio de cuantiosas inversiones en las fuerzas militares, ha generado un alto grado de credibilidad entre la población, quienes guiados por el fanático deseo de seguridad han encontrado en él un salvador, un caudillo en el cual creer.

En términos económicos Colombia, en correspondencia con el resto de América Latina, una vez conformado el territorio nacional, asume su papel como exportador de materias primas, que para el siglo XIX se basaba fundamentalmente en las quinas y el añil. Sólo hasta comienzos del siglo XX, con un mayor desarrollo del agro el país logra ganar una mejor posición en la economía mundial con la exportación de café, que se convirtió en el producto nacional por excelencia. Con la incipiente industrialización de la década de los 20 se inicia en Colombia la primera etapa de sustitución de importaciones, en medio de una paz corta que se logró en el país con la república conservadora. Pero sólo hasta mediados del siglo XX se da una autonomía de la industria nacional paralela al fenómeno de explosión demográfica que lleva al protagonismo definitivo de las ciudades en la economía del país.

Luego de un período de franco crecimiento económico y aumento de la calidad de vida para un buen porcentaje de la población durante la década de los 60 y 70, momento en el que se afianzó un mercado interno bajo el modelo proteccionista, el país entró en una aguda crisis social a causa del narcotráfico, que lo desestabilizó en todas sus dimensiones, al iniciarse una guerra frontal contra el narcotráfico, entre ellos el capo más buscado Pablo Escobar. Para los ochenta Colombia entra en un período de violencia indescriptible, focalizada en las ciudades, que llevó a un deterioro de las relaciones de sus pobladores, enfrentamientos armados en las calles, toques de queda, atentados y otros actos de violencia tanto por parte del estado como del narcotráfico armado.

Para el presente Colombia vive nuevamente otra guerra, con la supuesta intención de exterminar a las guerrillas y al narcotráfico, enfrentamientos armados han producido oleadas de desplazados contados por millones,

repetiendo la historia llegan a las ciudades en condiciones de marginalidad, situación similar a la guerra de la Violencia de los años cincuenta que alimentó la explosión demográfica en las ciudades, exigiendo hoy de las intervenciones urbanas mayores niveles de inclusión social para poder subsanar la pobreza creciente en las ciudades.

#### 2.4.1 Bogotá

Como capital del País, Bogotá pasa por condiciones similares de urbanización junto con otras capitales Latinoamericanas. Ser los centros de la administración nacional aumenta el juego de intereses públicos y privados sobre el crecimiento urbano, a la vez se convierten en los principales focos de migración interna al poseer la imagen más que cualquier otra ciudad dentro de los países de albergar mayores posibilidades de trabajo y de calidad de vida. Las capitales son también los principales centros de demanda de justicia social, que para Bogotá está marcado por los acontecimientos del 9 de abril de 1948 más conocido como el bogotazo, día en el que explota la grave tensión social por las diferencias bipartidista con el magnicidio del caudillo liberal Jorge Eliécer Gaitán, hecho que desemboca en una guerra generalizada en todo el territorio nacional.

Sin embargo las condiciones propias de Colombia en cuanto a su economía, realidad cultural y las relaciones entre la entidad estatal y la sociedad, llevan a unos matices distintos de la presencia de Bogotá en el ámbito nacional y su proceso particular de modernización y desarrollo urbano.

El profesor e investigador Juan Carlos del Castillo en su texto “ Bogotá, el tránsito de la ciudad moderna 1920-1950” sostiene que Bogotá incorpora tardíamente los modelos modernizantes de ciudad, debido especialmente a la lenta integración de la capital al modelo económico internacional respecto a otras capitales como Buenos Aires o Ciudad de México. Por otro lado, la fuerte fragmentación nacional llevó a que los poderíos locales o regionales pusieran todo el tiempo en duda el protagonismo de Bogotá como entidad rectora o ejemplar del proyecto estatal. Los intereses regionales representados en el Congreso llegaron a ser mucho más fuertes que los poderes capitalinos: “La ‘ciudad primada’ y la ‘capitalidad’ fueron conceptos relativamente controvertidos y en cierto sentido repudiados por algunos dirigentes en otras ciudades y regiones colombianas. A lo largo de

la historia se puso en cuestión la consolidación del papel de Bogotá como capital del país y su representación de la nación. Es probable que esto explique una cierta inhibición de pensar a Bogotá desde unas dimensiones distintas. (...)”<sup>40</sup>

Estas circunstancias llevaron a una lenta adopción de un pensamiento urbano modernizador que reflejara un modelo integral de ciudad. De esta manera Bogotá mantuvo el esquema colonial de ciudad hasta bien entrado el Siglo XX, en los parámetros de la ciudad antigua se incorporaron las primeras intervenciones modernas como edificios públicos o oficinas privadas, sin alterar la ciudad consolidada hasta el siglo XIX. A esto el mismo autor acuña:

Se podrá replicar que esta hipótesis tiene un viso arbitrario y que desconoce los esfuerzos de modernización de la primera mitad de siglo: los registrados en la década del veinte, o los avances de la ciudad en la década del treinta promovidos por la celebración de IV Centenario, o las realizaciones e ideas que se proponen en los años cuarenta y los nuevos proyectos modernos que se plantean a propósito de la IX Conferencia Panamericana. A esta réplica hay que señalarle, que con muy contadas excepciones, la imagen de Bogotá en la política urbana ha sido reducida a la ciudad que crece incontrolablemente sin posibilidad de ser pensada y conducida dentro de un proyecto voluntario (...)”<sup>41</sup>

La ausencia de un pensamiento integral y de políticas concisas sobre la urbe para su modernización y a su vez de punta de lanza nacional, hacen parte de la tardanza de la capital colombiana de incorporar prácticas de planificación modernas o intervenciones puntuales, en la mayoría de los casos desastrosas, ya presentes desde años anteriores en otras ciudades, entre las que podemos mencionar las obras realizadas desde finales del Siglo XIX en Río de Janeiro bajo la coordinación de Francisco Pereira Passos que incluyó la apertura de túneles a través de la desigual topografía de la ciudad costera hecho transformador de su crecimiento futuro, un fuerte programa de higienización y saneamiento, además de la apertura de grandes avenidas en el área central<sup>42</sup>. También son relevantes

---

<sup>40</sup> DEL CASTILLO Daza, Juan Carlos. Bogotá. *El tránsito a ciudad moderna 1920-1950*. Universidad Nacional de Colombia-Sede Bogotá. Facultad de Artes. Bogotá D.C. 2003. Pág. 12

<sup>41</sup> Ibid.

<sup>42</sup> Ver: GUTIÉRREZ, Ramón. OPCIT

las grandes reformas urbanas realizadas en Ciudad de México durante el porfiriato, la época de la dictadura del “orden y el progreso” que transformó gran parte de la ciudad central con las obras en la Avenida Reforma, la incorporación de una arquitectura afrancesada en las nuevas colonias burguesas como la Roma o en la renovación en otras como la Juárez, además de la remodelación o apertura de calles como 16 de Septiembre o 5 de mayo.<sup>43</sup>

Los planes modernizadores no llegarían a Bogotá hasta el año de 1949. Con una situación bien excepcional al ser planteado el Plan Piloto por Le Corbusier y el posterior Plan Regulador por los la TPA encabezada por José Luis Sert y Paul Lester Wiener.

La contratación del Plan Piloto a Le Corbusier nace por la iniciativa de las élites intelectuales de la capital, un año después de ser contratados los planes piloto para Cali y Medellín. La propuesta del polémico arquitecto se basó en la implementación de la Carta Atenas, el producto final corresponde por lo tanto al tratamiento por zonificación, la determinación de la jerarquización vial y la propuesta de centro cívico.

El Plan Piloto de Le Corbusier a diferencia de los realizados por TPA, que solo lo refieren someramente, incluye una propuesta en las distintas escalas de planeamiento, así se formula el Plan Regional, el Plan Metropolitano, el Plan Urbano y el Centro Cívico. Dentro del Plan Urbano se determina la función del habitar en el centro de la ciudad, esto implicaba una sobredensificación de esta área a través de la construcción de altas edificaciones además de una transformación radical de la traza urbana pasando de las manzanas coloniales a la supermanzana del planteamiento moderno. Las zonas industriales, trabajar, se ubican a las afueras de la ciudad de acuerdo a las redes ferroviarias. Por su lado, las zonas recreativas estaban integradas en un sistema jerarquizado de equipamientos, cuyo principal ente era el Centro Cívico.<sup>44</sup>

Por su parte el Centro Cívico implicaba “(...) la demolición de una gran área del centro histórico de la ciudad, con excepción de algunos edificios

---

<sup>43</sup> Ver: GRUZINSKI Serge. *La ciudad de México una historia*. Fondo de Cultura Económica. Primera edición en español. Ciudad de México. 2004. Primera edición en francés 1996

<sup>44</sup> DEL CASTILLO Daza Dir., URREA Tatiana [et al.]. *Bogotá años 50, el inicio de la metrópoli*. Cuaderno de Urbanismo y Arquitectura. Facultad de Artes. Universidad Nacional de Colombia-Sede Bogotá. Bogotá 2008

históricos, con lo cual la plaza de Bolívar se triplicaba en tamaño y resultaría flanqueada por edificios en altura con planta libre en el primer piso”<sup>45</sup>

El Plan Piloto es clara la implementación del modelo de ciudad de los CIAM de la preguerra cuyo más ferviente expositor fue Le Corbusier. Por el contrario la etapa de Plan Regulador implicó una posición más moderada sobre los preceptos funcionalistas, Sert y Wiener debatirían las propuestas del Plan Piloto para intentar rescatar ciertos rasgos particulares de Bogotá en los desarrollos futuros, sin embargo como hemos dicho antes estas variaciones del modelo general no son profundas y terminan siendo esencialmente de carácter formal, como proponer para el Centro Cívico grandes edificaciones con patios centrales que rememorarán las antiguas casas de patio coloniales, pero para lograrlo estas últimas necesariamente debían ser derribadas y poder construir en los lotes resultantes.

Con cierto entusiasmo Hernández señala sobre el Plan Regulador “El suelo bogotano adquiere protagonismo y sus particularidades se tornan tema de planeación de la ciudad. La creciente demanda de suelo por las clases obreras y medias genera propuestas que acomodan a contextos tecnológicos y económicos posibles. Las unidades de habitación son reemplazadas por barrios de densidad y ocupación de suelo que favorecen planteamientos en retículas y tipologías cercanas a las producidas por la trama española”<sup>46</sup>indudablemente hay diferencias entre los autores para cada momento del Plan de Bogotá, la del Plan Regulador está caracterizada por la flexibilización y el llamado que hace Sert a mirar otros parámetros de la ciudad y más de la arquitectura:

(...) De otra parte la mayoría de los arquitectos modernos se han dado perfecta cuenta de que ya se ha acabado (iniciada alrededor de 1920) de la arquitectura racional, cuya única preocupación era la de limpiar de anticuellas las casas y expresar la función práctica. Hoy se tiende decididamente hacia una mayor libertad plástica, hacia un vocabulario arquitectónico más completo. (...) La necesidad de lo superfluo es tan vieja como la humanidad. Ya es hora de reconocer abiertamente este hecho y

---

<sup>45</sup> Ibid. Pág. 56

<sup>46</sup> HERNÁNDEZ Rodríguez, Carlos Eduardo. *Las ideas modernas del Plan para Bogotá en 1950. El trabajo de Le Corbusier, Wiener y Sert*. Alcaldía Mayor de Bogotá. Instituto de Cultura y Turismo-Observatorio de Cultura Urbana. Bogotá. 2004. Pág. 154

poner fin a aquellas actitudes engañosas que tratan de encontrar una justificación funcional a elementos que son francamente superfluos (...) <sup>47</sup>

Aún cuando esta postura intenta ser “más real” con las formas culturales no renuncia a las características profundas del Movimiento, entre ellas la omnipresencia del arquitecto-urbanista que designa y diseña el futuro. Los debates, rupturas y distancias que toma el Plan Regulador sobre el Plan Piloto, ciertamente contribuyen a comprender la transformación en el pensamiento de los CIAM, en unos límites inamovibles pero que hablan de distintos matices del pensamiento. El Plan Regulador fue entregado en 1953 en medio de un escepticismo generalizado que estaba presente desde la entrega del Plan Piloto, la idea, bastante justificada, de un proyecto zafado de la realidad y descontextualizado se propagó entre académicos y políticos impidiendo una aceptación positiva del proyecto. A esta circunstancia se le suman “(...) los eventos de inestabilidad política que llevaron a que el 13 de junio de 1953, el general Gustavo Rojas Pinilla diera un golpe militar y asumiera la presidencia del país.” <sup>48</sup>

En estas circunstancias el Plan Regulador nunca contó con una intensión política para realizarse, los cambios acaecidos en el país traían nuevos intereses políticos e inmobiliarios sobre Bogotá. Pese a esto, la necesidad creada de tener un plan moderno se consolidó y se instauró un nuevo panorama de planificación física basado en formulaciones generales sobre la ciudad

#### 2.4.2 Cali

La ciudad de Cali <sup>49</sup> al igual que Bogotá y Medellín había pasado por distintos intentos de planificación anteriores a la concertación de los servicios de la TPA, la contratación inmediatamente anterior de Karl

---

<sup>47</sup> SERT José Luis “Centros para la vida de la comunidad” En: El Corazón de la ciudad. Hoepli, S. L. Barcelona. 1955

<sup>48</sup> DEL CASTILLO Daza Dir., URREA Tatiana [et al.]. *Ibíd.* Pág. 58

<sup>49</sup> Desde los procesos de industrialización de la primera mitad del Siglo XX Cali, ubicada al sur de Colombia en el Valle del Cauca, ha ocupado un lugar principal en la economía del país, su ubicación estratégica con salida directa al Puerto de Buenaventura el más importante sobre el Pacífico Colombiano y el estar rodeada de una de las región más fértiles del país, hicieron posible un rápido desarrollo económico basado en la explotación de la caña de azúcar y en la inversión industrial. Ver: ESPINOSA Restrepo León Darío. *El Plan Piloto de Cali. Del modelo de ciudad moderna a la ciudad real 1949-1959.* Tesis realizada para obtener el grado de Maestro. UNAL. 2006

Brunner para la realización del Plano Futuro de Cali en el año de 1947 es el principal precedente, sin embargo un descontento general sobre las propuestas de Brunner llevaron a su pronto archivamiento, los intereses de desarrollos urbanos particulares y de inversionistas en la naciente industria caleña fueron el principal motivo para su descarte como modelo de crecimiento urbano. Una suerte semejante correría la propuesta de Plan Piloto elaborada por la TPA.

El proyecto de Cali es contratado en marzo de 1949, para ese entonces la ciudad contaba con 180000 habitantes, al igual que en Medellín el trabajo consistía en la realización de un análisis de las condiciones generales de la ciudad que debía ser hecho por la Oficina del Plano de Cali de acuerdo a los esquemas del CIAM. Posteriormente se daría lugar al anteproyecto o Plan Piloto por parte de la oficina extranjera, de allí se crearía el Plan Director y posteriormente la etapa de ejecución en un Plano Regulador, estas dos fases tendrían la posibilidad de ser contratadas a la TPA.

De manera semejante al resto de Planes Piloto elaborados por Wiener y Sert, la propuesta entregada para Cali estaba compuesta por el mismo esquema de Región, Zonificación por funciones, circulación y Centro Cívico. En cuanto a Región, Cali presentaba unas características excepcionales por su ubicación geográfica, por lo que pudo contar rápidamente con una conformación regional cercana a la existente en Estados Unidos, de allí el particular énfasis de los urbanistas en reforzar las comunicaciones y la administración global del Valle del Cauca.<sup>50</sup>

Las áreas residenciales por su lado se definen hacia el sur de la ciudad, siguiendo el modelo de unidades vecinales las cuales a su vez contarían con los centros de servicios sociales, correspondientes a la función de cultivo del cuerpo y el espíritu, que deberían conformar una red estratégicamente distribuidos en la ciudad. La definición de las zonas de trabajo se haría hacia el norte, aprovechando las líneas férreas y viales ya existentes, esta ubicación favorecía un crecimiento de la industria sin alterar el orden del núcleo urbano central. De igual forma la propuesta de circulación se guiaría por el trazado ya existente del ferrocarril, además de proponer una vialidad norte-sur, que sería la principal conexión al interior del conjunto urbano. Esta definición de la vialidad y por tanto del

---

<sup>50</sup> Ver: SCHNITTER Patricia. OPCIT.

crecimiento urbano daba como resultado una ciudad lineal, que se mantenía al margen de los terrenos inundables al oriente de la ciudad.<sup>51</sup>

En cuanto al Centro Cívico, al igual que en Medellín, se propone una extensión del antiguo centro urbano hacia el sur, lo que implicaba un conjunto de nuevas edificaciones con fines gubernamentales y recreativos, como biblioteca, museo y teatro, a diferencia de Medellín al interior del Centro Cívico se propone una gran zona comercial. El desarrollo del Centro Cívico implicaba la desaparición de gran parte de la ciudad antigua, compartiendo la misma situación con las propuestas para Medellín y Bogotá.

Al Plan de Cali, en el momento de llegar a la etapa posterior de ejecución, le sucedería lo mismo que al de Bogotá, su pronto olvido a causa de un descontento generalizado. Desde la contratación de los servicios de Wiener y Sert existieron múltiples tropiezos para el buen término del contrato, como lo señala Espinosa, la inexistencia de una oficina con funciones claras de planificación, la ausencia de información consolidada sobre la ciudad, además del impredecible ambiente político por el que pasaba el país en ese momento, entorpecieron la tarea de los urbanistas. De tal manera para cuando es entregado el Plan Piloto en septiembre de 1950, éste contaba con pocas posibilidades de ser aplicado.

Luego de su entrega, el futuro del Plan Piloto parecía incierto. No existía una verdadera oficina del Plan Regulador, la que existía no contaba con un director oficial, la situación política del Municipio era confusa y no existía un interés de las clases políticas por llevarlo a cabo. Sin embargo, (...) el Plan fue adoptado oficialmente por decreto 518 del 13 de octubre de 1950. (...) a partir de este momento comenzaría una etapa de incertidumbre en la cual la opinión pública sabía que el proyecto estaba en manos de la administración, pero desconocía sus propuestas.<sup>52</sup>

Luego de hacerse público el Plan, en el año de 1951, los principales opositores a su realización pertenecían al sector industrial, no así de los terratenientes, pues importantes compañías extranjeras poseían terrenos para uso industrial hacia zonas definidas como residenciales dentro del Plan Piloto. Sin embargo, con el transcurso de los años y la paulatina revisión de los planteamiento del Plan de Wiener y Sert, que sería

---

<sup>51</sup> Ibid.

<sup>52</sup> ESPINOSA Restrepo León Darío. OPCIT. Pág. 117

reajustado para 1953 bajo una nueva normativa flexible frente al crecimiento residencial, el rompimiento total con la idea de ciudad modelada por ellos vendría con la supremacía de los intereses de los sectores más acaudalados, poseedores de amplios terrenos de inundación hacia el oriente de la ciudad pero que al ser desecados posibilitaban su urbanización a un costo menor respecto a los terrenos definidos por el Plan Piloto, con esta acción se redefinió un nuevo desarrollo urbano caracterizado por una grave segregación socio-espacial.

La expansión lineal propuesta por el Plan Piloto de Wiener y Sert fue finalmente avasallada por una nueva expansión de forma radial. Los nuevos terrenos recuperados al río, fueron testigos de la aparición de un gran número de barrios tanto legales como ilegales (...)

Hacia el oriente, se expandiría la ciudad no formal, la de los excluidos en términos socio-espaciales, la de los asentamientos con carencia de servicios y equipamientos urbanos.<sup>53</sup>

Con esto cerramos el capítulo dedicado a América Latina y otras ciudades colombianas. En este recorrido lo que podemos ver es la imposibilidad en la mayoría de las ciudades de ejecutar un plan completo, las disputas por el modelo, la oposición política y los intereses económicos de toda índole, además de su irrealidad frente a los contextos propios de cada lugar, superaron a estas intenciones totalizantes de ciudad. Lo que sí fue posible fueron las intervenciones puntuales que paulatinamente modernizaron y cambiaron la fisionomía a las distintas ciudades latinoamericanas. Queda pendiente para futuras investigaciones mirar más al detalle las consecuencias y las maneras en que se llevan a cabo tales obras.

---

<sup>53</sup> Ibid. Págs. 197-198

## **SEGUNDA PARTE. El Caso de Medellín**

Para este apartado se realiza un análisis integrado por fuentes primarias<sup>54</sup> y fuentes secundarias, con el propósito de comprender la fisionomía del pensamiento, discurso e idea de ciudad que se manifiesta en el Plan Piloto. Proyecto que no se llevó a cabo en su totalidad pero que en sí mismo es muestra de un período de la historia de las ciudades, de la planificación y por supuesto del urbanismo; la introducción de las ideas funcionalistas sobre la ciudad, la reivindicación del progreso como confianza ciega en el bienestar futuro y la consagración del urbanista como el llamado a salvar del caos a las actuales y futuras ciudades, son algunos de las pautas que están presentes en la manera de pensar y hacer ciudad por el urbanismo funcionalista.

La definición de una forma de crecimiento de la ciudad, su caracterización y disposición para el futuro evidencian una imagen de ciudad, un ideal de urbe, que no sólo se queda en la concepción de una espacialidad, también está arraigada allí una idea de hombre: el ciudadano, una idea de sociedad: civilizada y progresista, una idea de ciudad: ordenada y funcional.

Este plan además de instaurar una forma de hacer urbanismo, vigente hasta el presente en algunos de sus rasgos principales (como la importancia del tráfico rodado en la jerarquía y morfología de las ciudades) también propició transformaciones fundamentales en la configuración de Medellín. Se ha dicho que su desarrollo total no fue posible por problemas de costos, por cambios en las condiciones de la ciudad entre una época a otra y por supuesto, la razón principal, la inviabilidad de un proyecto de este tipo ante las realidades urbanas de una ciudad, que al igual que sus pares latinoamericanos, tienden a la entropía constante. Sin embargo los

---

<sup>54</sup> El conjunto de fuentes primarias que sirven de apoyo para la elaboración de la investigación consisten principalmente en un grupo de documentos oficiales ubicados entre 1948 y 1987, en su gran mayoría actas de la Junta de Valorización Municipal en los que se hace relación de decisiones sobre el Plan Piloto, contrataciones, opiniones y posturas del gobierno. En menor medida se trabajan Acuerdos del Concejo Municipal y discursos públicos sobre el Plano. Por otro lado también son de mucha importancia investigaciones y estudios contratados por la Alcaldía y sus distintas dependencias para el desarrollo de los tres proyectos objeto de análisis en este trabajo, estos son desde luego los documentos más recientes por la lenta ejecución de dichos proyectos.

proyectos que se llevaron a cabo fueron suficientes para el cambio físico de la ciudad, para su modernización a todo costo.

De ahí que la tercera parte de este texto se centre en analizar tres proyectos propuestos para el centro de la ciudad como derroteros para su radical conversión, según las pretensiones del Plan y de los intereses de las autoridades locales en lograrlo a todo costo. Para este apartado me centraré en lo discursivo y en las generalidades del Plan como propuesta de ciudad, relacionado obviamente con tendencias e ideas mundiales y regionales, además de su vinculación con los múltiples intentos de ordenamiento de la ciudad de Medellín desde finales del Siglo XIX.

De esta manera hablamos de dos vías de compresión del lugar que ocupa el Plan Piloto en el transcurso de la planeación de la ciudad. La primera de ellas temporal, ligada a las distintas formas en que el principio de orden ha sido instaurado o se ha intentado instaurar en la ciudad, partiendo de las normativas republicanas que muestran las primeras iniciativas de regulación y con ello de modernización y progreso de la ciudad, pasando por los planes higienistas de comienzos del siglo XX o los planos futuros, derroteros inflexibles del crecimiento de la ciudad. Por esta vía entendemos como las formas de planificación para el ordenamiento no son nuevas para Medellín, como tampoco las iniciativas de traer modelos extranjeros o incluso contratar técnicos foráneos para pensar la ciudad o parte de ella.

La segunda vía, tema del primer apartado, nos muestra la relación vital que tiene el Plan con movimientos mundiales, como el Moderno en este caso y sus postulados a través de los CIAM. Al igual está comprometido con los cambios urbanos del continente latinoamericano, en el sentido de región que guarda una unidad histórica reconocible y que de allí atraviesa fenómenos urbanos semejantes y conectados, como fue la introducción del planeación racionalista en casi todas las ciudades principales del continente.

## **1. Introducción a la historia de Medellín, antecedentes del Plan Piloto**

Para comprender el significado del periodo de estudio para la ciudad de Medellín es necesario vincularlo con el devenir histórico de la misma, este proceso de cambio es entendible cuando se le mira como parte de una transformación que llega a la ciudad desde finales del siglo XIX, relacionada con la búsqueda de la modernización material y espiritual de

la ciudad. Aún cuando la época de estudio marca una ruptura social y de composición urbana, también es un continuum de muchas de las ideas que se generaron desde comienzos del siglo XX, donde el Plan de Wiener y Sert es el más significativo en términos de intervenciones urbanas, vinculado con la ciudad que se sueña e idealiza desde la primera mitad del siglo XX, pero que sus principales consecuencias no se darían hasta el inicio de la segunda mitad del siglo.

### 1.1 Medellín, urbanismo y modernidad

Históricamente Medellín, localizada en el estrecho valle del Río Aburrá, ha crecido alrededor del centro tradicional. Desde la colonia hasta el presente éste ha sido un espacio de identificación entre la población, a pesar de los grandes cambios que ha sufrido. El Parque Berrío, ubicado en lo que fuera antes el centro administrativo colonial y para el presente lugar de una de las estaciones más imponentes del sistema de masivo de transporte Metro, fue el epicentro desde donde se generaron los principales cambios de la ciudad y es en sí mismo una mixtura de espacios y arquitecturas que hablan de los momentos históricos que marcaron distintos rumbos para Medellín. El Parque Berrío, ubicado en el corazón del Centro, es la muestra más representativa de la historia urbana de Medellín y por tanto de las ideas que han liderado la ciudad, en él se pueden ver los rastros que permanecen de épocas pasadas, que una tras otra han intentado suplantarse.

Medellín<sup>55</sup> desde su fundación ha pasado por distintos momentos de transformación y renovación urbana. De la ciudad colonial nada queda, de la ciudad republicana algunos rezagos se pueden encontrar especialmente en el centro histórico y comercial, igualmente la arquitectura moderna de comienzos de siglo XX cada vez es más escasa y hoy se vive una carrera

---

<sup>55</sup> La villa de Nuestra Señora de la Candelaria de Medellín es fundada en el año de 1675, con el propósito de concentrar y poder ejercer un mayor control político, religioso y militar sobre la población dispersa hasta entonces en el Valle del Río Aburrá. Igualmente la constitución del pequeño poblado en Villa estuvo relacionada con los intereses de la élite aristocrática de la antigua capital de la Provincia de Antioquia, Santa Fe de Antioquia, quienes además de poseer convenientemente extensas tierras en el Valle, estaban inquietos por el paulatino decaimiento económico de la vieja capital a causa del agotamiento de las minas cercanas, las cuales eran su principal actividad económica. Ver: BOTERO Herrera, Fernando. *Medellín 1890-1959. Historia urbana y juego de intereses*. Ed. U de A. Medellín. 1996

estrepitosa de nuevas construcciones que cada día le cambian la imagen a la ciudad.

Leer la historia de la arquitectura y del complejo urbano medellinense es encontrar un collage de propuestas: así, en la era republicana se dio un salto enorme en la construcción de nuevas edificaciones que arrasaron con las construcciones coloniales pretendiendo escapar de un pasado hispánico aún latente en la sociedad; de igual forma, llegado el siglo XX, se inició una tarea consciente de introducción de una nueva arquitectura con tintes modernos, con un nuevo trazado urbano que hasta el momento seguía restringido a la configuración colonial. Posteriormente finalizando la primera mitad del siglo XX hasta hoy, se presenta otra etapa de planeación pautada por el fortalecimiento de la red vial, donde la ciudad ha estado definida principalmente por la innovación en transporte y la apertura de nuevas vías de gran dimensión que determinan su morfología

Sin embargo esta constante renovación, guiada posiblemente por la tendencia constante hacia lo nuevo de la sociedad medellinense, se ha dado de manera dispar. Por lo que se puede hablar de una ciudad heterogénea que aun con esa marcha acelerada hacia al cambio conserva algunos hitos arquitectónicos que han sobrevivido como fragmentos dispersos en distintos lados de la ciudad especialmente en el centro y en los barrios más tradicionales. Aquí y allá se encuentran rastros materiales de las iniciativas de ciudad que se soñaron e idearon, superpuestas unas con otras, dando lugar hoy a una ciudad de contrastes que no para de renovarse.

### *Medellín moderna*

Entre los distintos momentos que propiciaron las dinámicas y reformas urbanas, la transición del siglo XIX al XX es el periodo en el que la ciudad entra en un proceso consciente de modernización. Los continuos viajes de personajes de la élite a Europa y Estados Unidos estimularon la introducción de ideas y modelos que, conjugados con una industrialización naciente y vigorosa, permitieron una notable transformación en la apariencia de la ciudad.

La búsqueda de la modernización significó además un enfrentamiento entre prácticas tradicionales y los nuevos hábitos que querían ser instaurados. Hablamos de una época de contrastes, entre utopías y

realidades, entre idealidades pretendidas por la élite y una sociedad que apenas comenzaba a acostumbrarse a ser urbana. La demolición de edificaciones, la aparición de nuevos espacios higienizados y aireados, más la aplicación de una intensa campaña de civismo, dieron a la ciudad una gran renovación, quizás la más significativa, en su historia, así como lo expone el historiador Fernando Botero: “Durante el período entre 1890 y 1950 se hizo, a nuestro modo de ver, el mayor esfuerzo realizado para hacer de Medellín una ciudad moderna y transformar su aspecto pueblerino. También coincide dicho periodo con el proceso de industrialización, que comenzó a afectar la conformación del casco urbano (...)”<sup>56</sup>

Particularmente el caso de urbanización de Medellín en esta primera etapa no responde a una previa industrialización incontrolada como es el caso europeo o una “urbanización sin industrialización” como es la lectura que se ha hecho de la ciudad latinoamericana para estos años. La urbanización de Medellín en esta época responde más bien a una sintonía entre una industrialización naciente y una voluntad transformadora por parte de la élite.

Medellín a diferencia de Bogotá y otras capitales latinoamericanas en la misma época, no sufrió una explosión urbana<sup>57</sup>, esta vendría luego de los años cincuenta con la época de la Violencia bipartidista que provocó una caudalosa migración del campo a la ciudad. Sin embargo Medellín comenzó a presentar unos primeros síntomas de insalubridad que alarmaron a la clase dirigente, quienes rápidamente iniciaron un proceso de limpieza e implementación de servicios públicos básicos y con ello los primeros pasos para la urbanización.

---

<sup>56</sup> Ibid. Pág. 169.

<sup>57</sup> Entendemos aquí “explosión urbana de acuerdo con José Luis Romero, como el proceso de alta inmigración a las ciudades y de crecimiento vegetativo de su población, que trae consigo una súper población y funda unas nuevas dinámicas urbanas en contraposición de la sociedad normatizada “La explosión urbana modificó la fisonomía de las ciudades. Se quejaron de ello quienes la disfrutaron antes, apacibles y sosegadas, pero sobre todo, con una infraestructura suficiente para el número de habitantes. Los invasores la desfiguraron e hicieron de ellas unos monstruos sociales que revistieron además, por los mismo años, los caracteres inhumanos que les prestó del desarrollo técnico” Ver. ROMERO José Luis. *Las ciudades y las ideas*. Ed. Universidad de Antioquia. Medellín. 1999. Pág. 398

### *La búsqueda del cambio y la diferenciación*

En estos primeros años del siglo XX los habitantes más distinguidos salieron a las calles olvidando los antiguos atavíos, la moda se constituyó en una cuestión aún más importante, las mujeres al igual que los hombres, gracias a sus posibilidades económicas y de miras al exterior, se vistieron con atuendos extranjeros, el comportamiento dejó de ser pueblerino.

Temprano en la mañana mujeres de clase alta salían vestidas sencillamente, sin mucha ostentación en joyas como era lo mejor visto, con sombrero que adornaba su cabellera y que iba a tono con sus zapatos y bolso, esto en contraste con la mujer que aún vestía el atuendo campesino, de un negro absoluto si era mayor de vivos colores si era joven, un pañolón en la cabeza bajo el sombrero, pies descalzos, y para ostentar, un diente de oro, que sería su mayor lujo.

Estos personajes se encontraban en la ciudad, los primeros, conscientes de los cambios, los segundos aún imbuidos en una vida rural representaban la presencia de un no lejano estado pueblerino, que era el que precisamente se quería negar, en la medida en que obstaculizaba la entrada a la ciudad moderna, la ciudad civilizada, la ciudad futura<sup>58</sup>.

En la ciudad bajo el ojo crítico de las elites, poseedoras del poder político y económico, se empezó una batalla contra esos encuentros muchas veces no deseados entre las dos esferas, la rural y la urbana, donde se benefició siempre el aspecto urbano, lo que dio como resultado un tira y afloje entre las dos realidades que marcó un camino desigual, no lineal hacia la constitución urbana, la cual tuvo que atravesar infinitas dificultades. Para la elite eran tropezones hacia la civilización que empezaron a ser contrarrestados desde el discurso, la cuna del espíritu reformador y progresista de estos primeros años de la elite en la ciudad. Pero la elite no fue siempre igual, por el contrario se dio una ruptura en la mentalidad que la caracterizaba y también en quienes la conformaban

---

<sup>58</sup> Aunque las élites se transformaron así mismas y a la ciudad, no es posible hablar de un cambio radical, hablamos mejor de una transición, en la que las élites siguieron conservando características tradicionalistas como fue una fe católica arraigada en la mayoría de la población. Es más, las correcciones al comportamiento se hicieron también desde una moralidad católica con evidentes consecuencias sobre la concepción del sujeto aún restringido a los preceptos de la religión a pesar de la evidente transformación social.

La sociedad medellinense durante el siglo XIX estuvo altamente ligada al linaje, por lo que el apellido jugaba un papel muy importante. Este se convirtió muchas veces en la tarjeta de presentación social, el nombre funcionaba como una forma de distinción y reconocimiento grupal.

El proceso de industrialización, junto con el enriquecimiento de provincianos por medio del oro y el comercio, hizo que la elite como grupo se transformara, dejara de ser tan compacto y que ingresaran en él otros personajes, no tan linajudos, pero con dinero suficiente para tomarse un lugar en la alta sociedad medellinense, formar parte activa de esta y enrolarse en el proyecto progresista en la ciudad.

La sociedad cambió y la economía se diversificó, produciendo una acumulación de capital no sólo en un selecto grupo, también en otros núcleos sociales. Este fue un proceso lento y tuvo como una de sus principales consecuencias la conformación de una nueva clase dirigente, situación que de igual manera respondió a un proceso de transformación en occidente: la consolidación de la sociedad burguesa y de la modernización como una realidad social.

Los cambios que Medellín tuvo en su configuración espacial, primero de villa a pueblo grande, luego de pueblo grande a ciudad, fueron de la mano del crecimiento económico y del cambio de la elite que al igual que la ciudad se transformó y creció. Por esto el vuelco hacia la industria fue un importante factor de enriquecimiento y al mismo tiempo de cambio en el paisaje urbano; ciudad, elites, y economía, entrelazadas, correspondiéndose la una con la otra, son los ingredientes de una transformación, un giro que dejaría atrás para siempre la tranquilidad de la antigua Villa.

Es gracias a la acumulación de capital, a la industrialización y a la aparición de una clase burguesa como se puede hablar de una reinterpretación de la unidad urbana. El caso medellinense con sus propias condiciones encuentra allí, en la transformación de la economía, condiciones propicias para el surgimiento de un ideal de modernización. Modernización que es impensable sin unas circunstancias económicas dadas y a su vez la economía basada en la acumulación de capital no es factible sin la redefinición del sujeto y su posibilidad de escalar socialmente, las dos condiciones presentes en el proceso de modernización.

La industrialización, la nueva economía, tuvo consecuencias definitivas sobre las ciudades, precisamente al definirse un urbanismo en beneficio de la producción, además de abrirse campos a las formas societales propias de la era industrial: “Cuando los problemas de conjunto han emergido con el nombre de urbanismo se le ha subordinado a la organización general de la industria, la ciudad atacada por arriba y por abajo, se acomoda a la empresa industrial (...)”<sup>59</sup>

Con los años la modernización penetró y la elite adquirió formas de comportamiento, de una manera muy consciente tomó nuevas percepciones del entorno físico y de sí mismos. La ciudad en crecimiento fue el escenario de tal despliegue de nuevas ideas, de un discurso que en algunas ocasiones descansó en las letras; se diseñó, se creó, se pensó la ciudad, la cual muchas veces no correspondió con la realidad, pero si existió como tal en las mentes de estos hombres y mujeres.

#### 1.1.2 El discurso: entre la utopía y los hechos

Teniendo cierta claridad de lo que era la elite medellinense y al mismo tiempo una concepción aproximada de esta primera mitad del siglo XX, se puede profundizar más en el discurso de la elite, al cual ya se le ha hecho referencia antes: Nos estamos refiriendo a un discurso progresista que quería transformar la estructura de la ciudad, transformar sus habitantes. De un discurso que diferenció a Medellín de sí misma en cuanto al tiempo pasado, que abrió un espacio distinto de interpretación de la ciudad y de la sociedad.

Las intenciones y los proyectos que se realizaron respecto a la ciudad no se aplicaron en su totalidad, pero en esta reflexión la búsqueda no es encontrar que tan viable fue el proyecto o que tanto de lo que se pensó para la ciudad se efectuó, por el contrario el análisis recae en el discurso como una realidad en sí misma, que abrió otra dimensión sobre la ciudad. Que creó una ciudad que fácticamente no existió tal cual como fue pensada, pero si existió como una posibilidad, como un alimento de un sueño futuro.

Es necesario decir que aunque la ciudad no funcionó como se pretendía, debido a la presencia de comportamientos y prácticas indeseadas, una

---

<sup>59</sup> LEFEBVRE Henri. *El derecho a la ciudad*. Alianza Editorial. Barcelona. 1974. Pág.97.

resistencia desde abajo, la posibilidad de que sucediera fue un impulso social, una búsqueda que tuvo consecuencias constatables en Medellín.

Leonardo Benevolo hace referencia a esta condición utópica, característica del proceso de modernización, que se propicia por la negación de la realidad que debe ser intervenida: “La idea de un plano unitario, de un modelo ideal, distinto y en contrapuesto a la realidad; en rigor, es esa época se vuelve a coquetear con una imagen geométrica de la ciudad, tan uniforme y regular como deforme e irregular es el conglomerado existente”<sup>60</sup>

### 1.1.3 Algunas consecuencias del discurso progresista

La relación elite-ciudad fue inherente y estuvo intermediada por el discurso que la elite tenía sobre la urbe. Las apreciaciones sobre Medellín crearon una noción de ciudad, crearon una imagen de ciudad, que tal vez no era exacta, pero predominó en el pensamiento de la época. Se tenía una concepción positiva sobre la ciudad, se creía en el mejoramiento progresivo de la misma, en un estado civilizado de Medellín, que cada vez contrastaba más con su pasado.

Este discurso tuvo dos grandes consecuencias en Medellín: su transformación física y la aparición de una ciudad imaginada, pensada, escrita; a la par que se construían calles, edificios, se creaba en las letras una ciudad que querían habitar, que era ordenada, limpia y cívica. Son ciudades paralelas, correspondientes la una a la otra. Estamos hablando de una ciudad que nació a partir del discurso y que al mismo tiempo promovió la construcción de la urbe.

Querer vivir en una ciudad mejor fue el objetivo y la invasión de un positivismo acérrimo en la élite, fue la clave para impulsar la creación de una nueva ciudad y especialmente establecer otra actitud frente a ella como centro económico, como una ciudad adelantada y progresista.

### 1.1.4 Fisionomía del discurso

---

<sup>60</sup> BENEVOLO Leonardo. *Orígenes del urbanismo moderno*. Celeste Ediciones. Madrid. 1992. Pág.169.

El impulso discursivo tuvo dos puntos claves, eran los dos frentes que harían de Medellín una gran ciudad; urbanismo y civismo, estos dos temas fueron el centro de las discusiones y los principales propósitos para el desarrollo de la ciudad. Tener esta dupla en pleno funcionamiento garantizaba a Medellín, según la élite, un futuro como ciudad armónica y organizada.

Se podrían tomar como el espíritu y el cuerpo de la ciudad, la idea de alcanzar una mejoría en los dos sentidos, era el principal objetivo de las elites y de la formulación del proyecto modernizador. Se necesitaban nuevos espacios donde desplegar el nuevo ritmo y al mismo tiempo una nueva conciencia. Urbanismo y civismo constituyen gran parte de lo que fue el proyecto, el ideal, de hacer de Medellín una gran ciudad.

### *Civismo*

El civismo representaba muchos de los anhelos del proyecto, relacionados con el comportamiento, las ideas, los pensamientos; la anhelada búsqueda de la modernidad estaba íntimamente ligada con una profunda mirada cívica de la ciudad.

El civismo se constituyó en una conciencia individual que se manifestaba en todos los campos de la vida urbana. Pensar en una transformación en la representación de la ciudad, los habitantes, los lugares, era hablar de civismo, pero también lo era construir, limpiar, hacer obras de beneficencia. Significaba una transformación material y moral.

Los hombres cívicos eran aquellos que superaban el egoísmo individual para trabajar por la ciudad y mantener el dinamismo, la transformación a la cual eran llamados como hijos de su época. Comportarse cívicamente era manifestar el espíritu de cooperativismo, los nuevos esquemas pedían al ciudadano pensar en la ciudad y esto iba desde no escupir en la calles hasta pintar adecuadamente las fachadas de las casas.

El civismo perfiló una forma de comportamiento y de vivir la ciudad. La búsqueda para alcanzar una “educación cívica” fue uno de los principales objetivos en el proyecto progresista. Para esto vigilar, señalar y desprestigiar a quienes no respondían a ese ideal de hombre cívico fueron unas de las armas que sirvieron para erradicar comportamientos indeseados e implementar las nuevas formas de comportamiento. Para los

ideólogos de este progreso no podía haber una convivencia entre lo que se estaba logrando a nivel material con lo que para ellos eran formas incivilizadas de comportamiento, relacionadas casi todas con el carácter rural de la mayoría de sus pobladores. Se trataba de un ideal de sujeto que se quería para la ciudad en crecimiento, un hombre civilizado, correcto y limpio.

### *Urbanismo*

La propuesta del urbanismo por obvias razones fue mucho más tangible, el peso de la obra construida era una evidencia palpable del progreso que se estaba alcanzando. Era la primera muestra de los resultados positivos, del esfuerzo, de la inversión.

Los planteamientos modernos en cuanto al urbanismo estaban basados esencialmente en la higiene, belleza y confort. La búsqueda de un equilibrio entre las tres era la pretensión de los nuevos urbanistas<sup>61</sup>. Influenciados por la tendencia haussmaniana de concepción de los espacios, la cual tenía tres ideas claves: embellecimiento, higiene e interés del comercio.

Se insistió arduamente en la higiene como primer factor civilizador, la mugre, el desaseo, no cabían en la ciudad y una conciencia profiláctica se adentró en el pensamiento de la época. Donde los desperdicios humanos, los animales, las aguas negras, debían esconderse y crear la infraestructura necesaria para que esas molestias no perturbaran el correcto funcionamiento de la ciudad.

La regulación urbana en este periodo se dio principalmente desde el Concejo Municipal ya que la oficina de planeación no entró en funcionamiento hasta la década del sesenta. El concejo como ente regulador hizo grandes aportes en la dotación de servicios públicos y en la definición de políticas sanitarias.

---

<sup>61</sup> Dado que la carrera de arquitectura no existió en la ciudad hasta la década del 40 y la formación en urbanismo no se dio hasta mucho más tarde, la ciudad fue construida especialmente por ingenieros civiles provenientes de la Facultad de Minas de Medellín. También arquitectos y urbanistas extranjeros tuvieron mucha influencia en la ciudad como Charle Carré que construyó importantes edificios como la Catedral Metropolitana, al igual que el arquitecto Agustín Gooverts quién diseñó el edificio de la Gobernación Departamental. Como urbanistas fue importante la participación de Paul Wiener y José Luis Sert que realizaron el Plan Regulador en la mitad del siglo XX, objeto de estudio de esta investigación.

### 1.1.5 Medellín futuro.

Acabar con los espacios infectos fue una meta propuesta dentro del proyecto, como una garantía de civilización y de la construcción de una ciudad progresista. Para tal fin se hizo necesaria la formulación de un plano guía en la ciudad que orientara precisamente el crecimiento de la ciudad de acuerdo a los postulados modernos, con la creación de espacios limpios, aireados, donde edificios y calles estarían en armonía respecto a la concepción de ciudad para la época.

Formular la ciudad de manera efectiva fue uno de los grandes intereses de la elite, una ciudad sin diseño tendía al caos, mientras que el *cityplanning* era una iniciativa hacia la creación de la ciudad idealizada, la ciudad soñada. El plano de Medellín futuro fue aprobado en 1913 y designaba las áreas de crecimiento con un nuevo trazado urbano, este proyecto generó una gran confianza en la élite pero su realización exacta era imposible, dado su carácter estático y limitante frente a una sociedad dinámica en transformación. Este plano se constituyó en una imagen del futuro congelada que desconocía otras realidades sociales, sin embargo algo se hizo de sus propuestas y marcó la primera pauta de la planeación urbana en Medellín.

La regulación urbana fue una intensa búsqueda, aún más con un crecimiento cada vez más acelerado. Pero aún con la insistencia en esta necesidad nunca se pudo llegar a un fin favorable, ya que ningún plan regulador pudo aplicarse a cabalidad, situación que Botero resume así “(...) las influencias privadas lograron imponerse sobre el interés de lo público y, a su vez, el poder público, las instituciones políticas que decidieron acerca de la ciudad, estaban dominadas por esos mismos intereses privados. Este círculo vicioso se entiende al estudiar las innumerables excepciones a las normas de regulación urbana, que su vez eran en ese momento bastante débiles” <sup>62</sup>

### 1.1.6 Modelos a seguir

*“Hay un proverbio popular muy conocido que dice: “Dime con quién andas y te diré quién eres”. Este proverbio podría también interpretarse así:*

---

<sup>62</sup> BOTERO Fernando. *Medellín 1908-1948. Historia urbana y juego de intereses*. Ed. Universidad de Antioquia Medellín, 1996 Pág.124.

*Muéstrame tu ciudad y te diré cuales son los fines culturales de tu pueblo.  
Tan ajustado a la verdad el uno como el otro*<sup>63</sup>

El surgimiento de una elite que cada vez miraba más hacia el exterior, que abría su mente más allá del pequeño Valle fue crucial en el despliegue del discurso y de los modelos que querían aplicarse en la ciudad. Continuos viajes a Estados Unidos y Europa sirvieron para alimentar el sueño de Medellín como una gran ciudad.

Visitar otras ciudades servía de inspiración para proyectos posibles en Medellín. Además la necesidad de una infraestructura urbana fue cada vez más urgente, y la aplicación e interpretación de modelos extranjeros fue una constante en la ciudad. Los modelos de otros lugares, como Washington o París, sirvieron de apoyo a las elites para idear la ciudad y su funcionamiento, como administrarla y como invertir en ella. Ejemplos de otros hemisferios alimentaron el espíritu de estos hombres. Medellín estaba en la sintonía de lo que pasaba en el resto del mundo, en su debida proporción, pero la intención era aplicar en Medellín todas las medidas que ayudaran en su progreso.

La búsqueda de la vida moderna en la ciudad fue uno los pilares en el objetivo de la elites. Porque la búsqueda no se quedaba en vivir en unas condiciones favorables de vida, sino en modernizarse. Era necesario transformar lo que habían heredado del pasado y entrar a un nuevo estado civilizatorio que involucraba desde la forma de pensamiento hasta las acciones urbanas. No discutiremos hasta qué punto se logró o no ser modernos, pero si diremos que la necesidad de cambio, y la experiencia vertiginosa de éste fue muy sentida en la ciudad.

Las intervenciones posteriores son herederas de esa visión de ciudad de los primeros años del Siglo XX, la contratación del Plan Piloto responde a esta lógica progresista jalonada por las esferas más altas de la sociedad medellinense. Sin embargo la adopción del Plan se encuentra en una bisagra que vincula ese deseo de modernización, en el sentido moral y físico, al de una modernidad efectiva, como momento histórico y forma urbana

## **2. El Plan Piloto**

---

<sup>63</sup> Discurso sobre la oficina del Plan Regulador, creada para la implantación del Plano Piloto. AHM, Fondo Alcaldía Tomo 85. 1949

Hacia enero de 1948, para ese momento Medellín contaba con aproximadamente 300.000 habitantes, la Oficina de Valorización mediante su Junta decide concluir la urgente tarea de canalización del Río Aburrá, cuyas problemáticas eran vistas como una barrera para el desarrollo urbano de la emergente urbe, sin embargo lo que era una necesidad prioritaria de desecación y rectificación del caprichoso Río dio lugar a la empresa de transformación urbana con mayor impacto en la configuración actual de la ciudad, en tanto la introdujo en una corriente irreversible de modernización.

Para el mismo momento la Oficina de Valorización también discute la exigencia de crear una oficina independiente para la planificación de la ciudad, que hasta el momento estaba bajo su encargo. Ambas ideas se materializan con la contratación de dos técnicos extranjeros para asesorar el Plan Piloto<sup>64</sup> y con la creación de la oficina del Plano Regulador conformada por personal lugareño, las dos acciones van de la mano en la instauración de una nueva época en términos de intervención urbana, juntas inauguran una vía distinta en la planificación caracterizada por la racionalización de los componentes urbanos y la profesionalización de sus técnicos.

En mayo del año mencionado (1948) ya se habían realizado conversaciones con los urbanistas José Luis Sert y Paul Lester Wiener, quienes se encontraban en Colombia para realizar el Plan de reconstrucción de la incendiada ciudad de Tumaco, al sur del país. La estadía de los dos urbanistas fue aprovechada por distintas administraciones municipales, de tal manera que concluyendo el primer semestre de 1948 no solo contaban con el contrato para Tumaco, también con la promesa de otros dos en las ciudades de Cali y Medellín, se incluye también en la lista la posterior realización del Plan Regulador de Bogotá basado en el Plan Piloto diseñado por Le Corbusier.

---

<sup>64</sup> La iniciativa de adoptar planes reguladores, como lo señala Rodrigo Cortés, también hace parte de un proceso nacional, con motor en la capital colombiana, en el que mediante la campaña realizada por profesionales de la ingeniería y la arquitectura, cada vez con mayor influencia en el panorama público, se logra establecer la Ley 88 de 1947, que estipula la obligatoriedad de adoptar planes reguladores en ciudades con determinados recursos y número de habitantes. Ver “Del urbanismo a la planeación en Bogotá (1900-1990)”. Trabajo para sustentar la promoción a la categoría de profesor asociado. UNAL. Bogotá. 1995. Este hecho reafirma la paulatina profesionalización de la planificación urbana, tema que se ampliará más adelante.

Prontamente el alcalde en turno recibe una propuesta para la contratación de los servicios de Sert y Wiener, en la cual se explica de manera somera la forma en que opera la formulación de un plan de esta magnitud, las facetas necesarias y la participación de cada una de las partes en su materialización, propuesta que es analizada por los dirigentes locales, prestos a recibir las nuevas ideas en urbanismo, a las cuales se acogen rápidamente, no así a los técnicos, pues la desconfianza ya sabida de los antioqueños para los negocios se hizo ver e inmediatamente la Junta de Valorización propondría una comisión de viaje para investigar a los dos desconocidos extranjeros.

El informe de visita realizado por el ingeniero Ruiz, comisionado para enterarse de las acciones en el continente de Sert y Wiener, muestra por un lado la información obtenida sobre los dos técnicos, por el otro, es una revisión al estado del urbanismo en la región, donde los diferentes países paralelamente se integraban a los procesos de racionalización de la ciudad, incorporando los planteamientos funcionalistas en distintas dosis.

Sobresale también en este informe como la mayoría de los desarrollos urbanos están siendo realizados por oficinas de urbanismo sin la existencia aún de un Plan Director. La situación general del continente interesa a los funcionarios locales de allí que se proponga enviar a ingenieros a estudiar afuera, específicamente al Uruguay. Vemos como la unidad histórica que caracteriza a nuestros países no solo responde a una predisposición heredada por el pasado (de opresión) en común, sino también por la intensión e interés evidente por un aprendizaje compartido, que adicionalmente llega a ser estimulado por este hecho vinculante que fue la oficina TPA y sus planes conjuntos para América Latina.

La especial atención sobre el urbanismo y el control sobre el desarrollo urbano caracteriza a esta época en particular, específicamente en el hemisferio occidental, dado el momento de transición en el que se ve avocado, gracias a una irreversible urbanización y definitivo establecimiento de los centros de poder en las ciudades. En el caso específico de Europa la reconstrucción de los centros urbanos luego de los desastres ocasionados por la Segunda Guerra Mundial es un detonante para las intervenciones e inversiones urbanas, en las que las ideas del Movimiento Moderno calaron profundamente por la practicidad de sus construcciones, la posibilidad de construcción rápida gracias a la

aplicación de tecnologías y materiales reproducibles con gran facilidad (concreto y acero), la simplicidad de las formas y funcionalización excesiva de los espacios que catapultaron a esta línea del urbanismo.

Por otro lado el mismo José Luis Sert en su artículo ya comentado *Centros para la vida de la comunidad* llama la atención sobre otros factores que llevan a propagar los postulados del CIAM, como fue el ingreso de países de regiones tradicionalmente pobres y agrícolas al sistema de producción industrial, al igual que la innovación en comunicaciones que posibilitaron conectar cada vez más y a mayor velocidad distintos lugares del mundo. La flexibilidad de los principios de MOMO, que no es más que la universalización de un prototipo tipificado, permitió la integración de un modelo netamente europeo y nacido para las problemáticas europeas a otras regiones del mundo, pero no precisamente porque se ajustara a sus particularidades locales, por el contrario, cada vez más distintos lugares del mundo se acoplaban al modelo social característico del sistema económico capitalista, y de allí a una de las ramas del urbanismo nacida en su seno, el funcionalismo.

En este contexto emerge y se fortalece la idea del plano regulador<sup>65</sup> como herramienta insustituible para el crecimiento urbano, el mismo MOMO y sus precursores se encargarían de publicitarlo, en Medellín a razón de una tradición en planificación trazada desde finales del siglo XIX y a un marcado interés por los procesos extranjeros (cercano al esnobismo) se estipula al plano director como la única manera posible de direccionar los futuros desarrollos urbanos, relacionados en su gran mayoría con obras físicas. La exposición de motivos realizada en la Junta de Valorización sobre la necesidad de poseer un Plano regulador es bastante dicente en este sentido:

#### Exposición de motivos

La primera necesidad de Medellín en un Plano regulador completo, elaborado siguiendo las normas generales dadas en el proyecto que se presenta. Sin este plano no es posible definir vías troncales, planes de pavimentación y de ensanches, parques y jardines, acueducto, alcantarillado, redes telefónicas y eléctricas, obra de defensa de las

---

<sup>65</sup> Acá el concepto de *plano regulador* hace alusión a la jerga propia de la administración local, más no al ya mencionado Plano Regulador parte de la estrategia de planificación propia de los CIAM.

quebradas y río Medellín, planear racionalmente los servicios públicos. Sin el plano regulador la Oficina de Valorización no puede operar eficientemente, las obras no obedecen a un estudio racional y la marcha de la ciudad es caótica influenciada casi exclusivamente por intereses creados.

(...)

Sin el plano regulador la ciudad se desarrolla caprichosamente, con perjuicio del confort, economía y condiciones de salubridad.

La elaboración de un plano regulador es una obra muy compleja, apenas lograda en muy pocas ciudades del mundo. Para esta tarea es necesario el concurso de muchos expertos en distintos ramos: arquitectos, ingenieros expertos en vías, en puentes, en pavimentación, en obras hidráulicas y sanitarias, geólogos, agrónomos, electricistas y economistas. Esta es la razón de por qué hemos puesto varias comisiones técnicas, expertas en los distintos ramos.

No es posible elaborar un plano piloto, sin un estudio a fondo de las condiciones ambientales, las posibilidades económicas de la población, un estudio catastral de las propiedades y una serie de investigaciones preliminares dispendiosas, más en una ciudad que carece de estadísticas completas. Además, no basta elaborar el plano piloto, sino que es necesario imponerlo por la persuasión en la sociedad, mediante una propaganda y defensa permanente, que sólo pueden hacer elementos de la localidad, vinculados al plano de la ciudad por lazos de paternidad.

El plano regulador solo será posible si se aprovechan las fuerzas técnicas disponibles. Es necesario estimular al profesional nuestro, de otra manera la universidad no cumple con la misión que le corresponde.

La elaboración de un plano regulador de una ciudad requiere muchas condiciones, que sólo pueden lograrse armonizando intereses encontrados. Requiere técnica, experiencia, paciente labor, y grandes conocimientos de sociología y sobre todo una extraordinaria sensibilidad social.<sup>66</sup>

Bajo estos preceptos se da lugar a la contratación de los servicios de los técnicos foráneos quienes se encargarían de dar los lineamientos y las soluciones generales, de supervisar además la primera fase de realización del análisis y diagnóstico de la situación urbana. Dentro del contrato, que no se celebraría hasta junio de 1950 a causa de la guerra fratricida en la

---

<sup>66</sup> Junta de Valorización Acta No. 35. AHM. Fondo INVAL. Tomo 16 Folios 2580-2581. 18 de mayo 1948

que entra el país y paraliza la administración pública, se contempla también la futura posibilidad de volver a contar con la ayuda de los urbanistas para asesorar a la Oficina del Plano Regulador en la ejecución del Plano Piloto.

Se conjuga con el Plan Piloto las ansias de una ciudad por modernizarse e incorporar en ella todas las trazas del progreso físico y moral que exigía la propagación del sistema de producción capitalista para la conformación de las ciudades con las ideas universalizantes y atractivas de un Movimiento que prometía la urbe del futuro en acciones del presente.

## 2.1 La propuesta

La propuesta presentada por los urbanistas consta de un documento sencillo, reducido, con apartados en inglés y en español. El cuerpo del texto está constituido por tres volúmenes, el primero de ellos integra la etapa de análisis, que por lo demás es bastante escueto y técnico, sobre dos temas vectores: la geografía física y la geografía humana de la ciudad, donde lo físico incluye datos existentes ya en la administración municipal como el clima, lluvias, humedad, vientos y temperatura, entre otros. En esta primera parte también se agrega un estudio sobre el Río Aburrá como elemento de suma relevancia para los urbanistas en la determinación de la geomorfología del Valle y como consecuencia en los diseños a realizar.

Para el tema de la población se consignan un conjunto de estadísticas poblacionales de carácter general como composición racial, factores de salud y educación, composición de las familias, densidad. En este apartado se hace interesante una pequeña introducción histórica de la ciudad señalada como “la historia de la gente”, en la que con una breve reseña se pretendió hablar sobre el carácter de la región y sus pobladores, reseña que por lo demás muestra los tintes segregacionistas del discurso de élite elaborado alrededor del poderío de la raza paisa, su poder de transformación del entorno y la habilidad para generar riqueza, texto que no podemos pasar por alto en la medida que queremos resaltar el amalgamamiento de las ideas extranjeras sobre ciudad con las preconcepciones y mentalidades locales.

Existe un tercer volumen de la propuesta en la que se muestra cómo enseñar a las personas a usar el plan para su correcto desarrollo, texto

que lamentablemente no se pudo encontrar en ningún archivo o biblioteca de la ciudad, se espera que futuras pesquisas puedan dar con su paradero.

Este conjunto de textos acompañan y describen la real propuesta del Plan, un conjunto de planos que desde una mirada histórica, urbana y de habitación de la ciudad, señalan el camino de la destrucción paulatina de la misma, su cirugía e intervención desconsiderada. Los planos están divididos en usos, comunicaciones, áreas residenciales, áreas industriales, áreas verdes, actuales y futuras y centro cívico. Son estos planos la gran propuesta y donde se muestra la verdad urbana que quería ser implantada.

El Plan Piloto presentado es el primer paso para el posterior Plan Regulador, definido como la segunda fase del proyecto, el cual debería ser desarrollado por la Oficina del Plan Regulador, creada para tal propósito y que estaría integrada en su totalidad por técnicos locales. De tal modo que lo entregado por los urbanistas consistió en un“(…) ante proyecto, y la determinación del criterio general y la dirección que debe seguirse. Es, propiamente dicho la fase más creativa del Plan Regulador. El Plan Piloto determina, en líneas generales, una solución tomando en cuenta las condiciones particulares de la ciudad. El Plan Piloto determina también la línea de acción que debe seguirse para el Plan Regulador”<sup>67</sup>

A través de este Plan Piloto se intentó instaurar un modelo prototípico de ciudad, que lejos de responder a las realidades propias más allá de los condicionantes físicos responde a los ideales de ciudad que promueve el Movimiento Moderno, negando las condiciones locales de vida y socialización.

Para poder mirar más a fondo la propuesta que se realiza en esta “fase creativa” se hace imprescindible realizar un recorrido por el planteamiento general del Plan Piloto y poder comprender de una manera más concreta el modelo de ciudad concebido y desde allí concluir el papel que desempeñó la nueva formulación sobre el centro urbano, tema final de este trabajo investigativo. La necesidad de construir un Centro Cívico, la definición del centro comercial y de negocios y la introducción de vías rápidas en lo que era el antiguo centro, posee un lógica arraigada a un concepto general de

---

<sup>67</sup> WIENER Paul Lester and SERT José Luis. *Report Pilot Plan Medellin*. 1950. Biblioteca Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín. Sin paginación.

ciudad, donde cada propuesta de renovación urbana cumple un lugar en la modernización de la misma.

A continuación se da inicio al análisis del Plan, específicamente del Volumen II, en tres apartados consustanciales, que resumen de manera general la propuesta del Plan Piloto, el primero comunicaciones, el segundo usos del terreno y por último el centro cívico al cual los mismos autores dedican un enunciado aparte. En el texto original se describen los planos que contienen las vías de comunicación y los usos del terreno, vivienda, zonas industriales, verdes y recreación.

Por otro lado, siguiendo la concepción de ciudad dispersa que se plantea en los CIAM, los autores hacen una propuesta de región sin precedentes para la ciudad, que busca finalmente la descentralización del conglomerado urbano del Municipio de Medellín y aprovechar el Valle del Aburrá en su conjunto para la dispersión de actividades por zonificación. De esta manera se define una ciudad lineal que de manera tangencial pasa por el centro urbano, donde el sistema de circulación afecta a todos los municipios circundantes y se concibe la multiplicidad de centros.

Choay nos hace referencia a esta condición del urbanismo progresista, en el que la ciudad tradicional desaparece, se le fragmenta y dispersa:

Si, en lugar de analizar los elementos, se considera el modelo progresista en tanto que conjunto, nos damos cuenta de que, en oposición a la ciudad occidental tradicional y al centro de las grandes ciudades industriales, no constituye una solución densa, masiva y más o menos orgánica, sino que propone un asentamiento estallado, atomizado: en la mayoría de los casos, los barrios, comunas o falanges son autosuficientes y pueden yuxtaponerse indefinidamente, sin que su conjunción produzca una entidad de naturaleza diferentes. Existe un espacio libre previo a las unidades que en él están diseminadas; un espacio que abunda en zonas verdes y en vacíos que excluyen una atmósfera propiamente urbana. El concepto clásico de ciudad se diluye, en tanto aparece el de ciudad-campo (...).<sup>68</sup>

Así que antes de dar inicio al análisis de las propuestas de zonificación, circulación y centro cívico, se hace importante dedicar un apartado a la reflexión sobre región, pues esta iniciativa como muchas otras del Plan efectivamente se ejecutó y hoy en día la ciudad de Medellín es el centro de

---

<sup>68</sup> CHOAY Françoise OPCIT. Pág. 25

la unidad administrativa “Área Metropolitana”<sup>69</sup> que abarca los 10 municipios del Valle del Aburrá y mucho más trascendente que esto, debido al crecimiento incontrolable de las distintas cabeceras municipales especialmente la de Medellín, se ha conformado una ciudad continua, en la que los límites territoriales se difuminan ante la fuerza del uso y comunicación de los habitantes.

La principal preocupación de los técnicos surge al advertir la ausencia de una región en el sentido Europeo o Norteamericano, donde la estrecha relación entre ciudades era una realidad gracias a las altas inversiones en infraestructura vial y donde efectivamente, especialmente en Norteamérica, se había instaurado una cultura del automóvil. Esta facilidad en las comunicaciones realza la pretensión de circulación continua que busca el proyecto moderno, en donde se genera una gran ciudad de redes extensas que se consolida en la región más inmediata para superarla y llega a abarcar el país entero, donde se confunde lo urbano con lo rural y lo rural con lo urbano, y es justamente la red vial o ferroviaria la que lo permite.

Pero el caso latinoamericano ofrecía otro panorama (incluso hasta el presente Colombia sigue presentando graves problemáticas para la comunicación interna por el abandono del Estado de regiones enteras y las dificultades que presenta el territorio), el contacto y las comunicaciones se ejercían con zonas del país mucho más alejadas que la propia región. Esta situación los autores la explican por el uso de los medios fluvial y aéreo, los cuales no permiten la aparición de una región continua, por el contrario provocan las comunicaciones intermitentes.

En cuanto al caso específico del Valle del Aburrá, se definen los límites del Valle para proponer la región más cercana, partiendo del municipio de Caldas hacia el sur, terminando en el Municipio de Copacabana hacia el Norte. Una vez definidos estos límites se proponen planos generales de comunicación que permitirían el flujo entre las distintas cabeceras municipales y la posibilidad de una propuesta trascendental como fue la definición de la Zona Industrial en las estribaciones de los municipios de

---

<sup>69</sup> Unidad administrativa encargada de mediar los problemas de planeación física, social y económica de los municipios ubicados en el Valle del Aburrá, lo cuales son de sur a norte Caldas, La Estrella, Sabaneta, Itagüi, Envigado, Medellín, Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa.

Medellín, Envigado y Sabaneta, decisión que cambia la configuración del Valle y la relación entre las unidades administrativas.

Por último es relevante señalar que la propuesta más importante que se realiza en el Plan a nivel de Área Metropolitana fue la disposición del tratamiento del Río Aburrá, pues este se constituyó en la arteria de comunicación en el Valle, además de ser concebido como el principal vínculo paisajístico y delimitante de las distintas zonas de actividades. Para los urbanistas el tratamiento sobre el río constituía el problema más importante del Área Metropolitana, especialmente en lo referente a canalización, desecación y prevención de inundaciones que para la época agobiaban a la población y cohibían el crecimiento de la ciudad hacia las bellas orillas del río.

### 2.1.1 Zonificación

Al igual que en los otros esquemas presentados para cada función urbana, se realiza un diagnóstico que es la muestra más evidente de cómo se concibe la ciudad y sus problemáticas. Para el caso de la forma en que se emplazan las actividades sobre el territorio se puede leer un total desconcierto ante la realidad de los medellinenses, desconcierto que se alimenta de la relación dialéctica orden-desorden, donde ellos son quienes van instaurar la organización correcta.

La siguiente cita nos muestra la lectura que los urbanistas hicieron para la ciudad y su área:

El plano del Área Metropolitana muestra claramente las malas condiciones del uso de la tierra a lo largo de las riberas del río, y las áreas que están sometidas a inundaciones. La ruta del Ferrocarril está afectada también por estas consideraciones, y como en la mayoría de tales casos, está detenido a lo largo de esta vía.

La industria está regada por completo en el Áreas Metropolitana. Ningún criterio consistente se ha seguido para su localización. En muchas ciudades sin planeamiento, se han agrupado a lo largo de las carreteras principales. En Medellín, éste no es el caso.

En los tiempos pasados, no se han tomado a consideración los vientos prevalecientes para escoger los sitios de la industria. El humo los gases, el ruido y los peligros del tráfico, han invadido las áreas residenciales vecinas.

Las zonas mixtas prevalecen, y se levanta toda clase de industria, comercio, y diferentes tipos de edificios residenciales, sin un plan lógico. El uso de la tierra actual muestra también una falta de continuidad en el desarrollo de la ciudad. Los especuladores han construido en cualquier esquina del valle, sin tener en cuenta el uso propio o el costo que resultaría si estos servicios fueran suministrados por la Municipalidad.<sup>70</sup>

El panorama no puede ser más desconsolador y de acuerdo a la visión predominante justificaba de una manera evidente su intervención, no quedaba duda sobre la necesidad de intervenir la ciudad, de realizarle el tratamiento quirúrgico. Para la realización de la propuesta se tuvo “como base establecer el uso futuro de las tierras en el Área Metropolitana, la clasificación de acuerdo a las cuatro funciones básicas del urbanismo. Estas cuatro funciones establecidas como estándar internacionales por el C.I.A.M. son: Habitar, trabajar, recreación (cultivar el cuerpo y el espíritu) y circular (transporte).”<sup>71</sup>

La definición de cada una de las zonas se hizo bajo criterios especialmente topográficos y climatológicos, con el propósito de segregación de funciones y la eliminación de las áreas de uso mixto, las que en síntesis caracterizaban a la ciudad completa.

### *La residencia*

El uso residencial se planteó extenderlo intensamente hacia el Occidente del Valle, que para aquellos años tenía una baja urbanización aún cuando ofrecía grandes extensiones de terrenos planos privilegiados para la construcción. El crecimiento hacia esta zona se determinó por medio de dos avenidas principales, San Juan (Calle 44) y Colombia (Calle 50), que se extienden desde el centro hacia el Occidente.

Para el Occidente de Medellín se llega a una propuesta que definiría una lógica de crecimiento que efectivamente se realiza y sorprende ver la coincidencia que guarda la propuesta de 1950 con los desarrollos posteriores; acciones como las canalizaciones de las quebradas, la aparición de la zona deportiva, la construcción de los ejes viales principales y por supuesto la construcción de una de las áreas

---

<sup>70</sup> WIENER Y SERT. OPCIT

<sup>71</sup> Ibid.

residenciales más extensas de la ciudad, son muestra del alto grado de ejecución del Plan Piloto.

Esta área se planteó bajo un crecimiento modular de unidades vecinales que contaba cada una con su centro de servicios, comercial, puesto de salud y otros servicios como escuela y áreas deportivas. De igual forma se crearon distintos prototipos de unidad vecinal de acuerdo a las condiciones del terreno y una en especial diseñada para las clases más altas para casas de campo. De estas unidades solo se tuvo acceso a un modelo, el de terreno plano, ubicado en el archivo de la Oficina de Planeación Municipal de Medellín, y sólo se sabe de la existencia de las otras por referencias hechas por los mismos autores.

Resalta además la mirada estrecha de los técnicos al enfrentar la realidad social de la ciudad, evidente en el apartado referente a las viviendas de autoconstrucción, que albergaban en su gran mayoría población campesina desplazada a causa de la Violencia, lo toman como un problema de orden físico plausible de ser solucionado a través de la norma, desconociendo la realidad económica y social de una gran población que no poseía otras posibilidades de obtención de la vivienda: “Uno de los principales inconvenientes, y un ejemplo sobresaliente del mal uso de la tierra, son los barrios insalubres que se han desarrollado sobre las elevadas laderas del lado Este de la ciudad. Hace falta una utilización propia en la mayoría de estos desarrollos, los cuales son una demostración de la especulación sin control; esto muestra la falta de leyes de zonificación, y de una política sobre edificación. Espléndidos sitios residenciales, se han sacrificado de esa manera.”<sup>72</sup>

### *El trabajo*

Para la implementación de esta función dentro de la ciudad se le divide en dos categorías: industrial y comercial. Para la industria, que bajo ningún motivo debe estar cerca de las áreas residenciales y si lo está excepcionalmente, deberá ser acordonada por franjas verdes, se destina el costado sur oriental del río, donde para ese momento existían unas primeras fábricas. El sitio es escogido por la prelación de los vientos, ubicación estratégica cerca al Río Medellín y la futura construcción de su

---

<sup>72</sup> Ibid.

red vial, además de la cercanía de la Avenida Medellín-El Poblado, la más importante en la vinculación entre la parte sur y el centro de la ciudad.

De igual manera se determinan otras dos zonas industriales menores, una en el Municipio de Bello en el norte y hacia el sur en el Municipio de Itagüi, las cuales deberían contar con un correcto aislamiento verde. Es bueno aclarar sin embargo que las tres áreas de industria restringidas por el Plan ya tenían indicios de crecimiento de tal actividad antes de la propuesta, Municipios como Bello e Itagüi se erigieron como nodos industriales desde muy temprano en el siglo XX, especialmente con la industria textil, la más importante de la región, lo que muestra ya unas líneas claras de crecimiento de la ciudad y no la total ausencia de lógica que leen los arquitectos.

En cuanto a las áreas comerciales, se definen dos tipos, la primera de manera densa en el centro de la ciudad, queriendo provocar con ello la eliminación de cualquier otra actividad en este lugar, es así como los usos residenciales se eliminan categóricamente. Esta propuesta de monofuncionalidad es quizás la de mayor consecuencia en la conformación tradicional de la ciudad pues es la que precisamente anula y destruye la ciudad antigua con sus usos y formas, a este tema se le dará mayor extensión más adelante. La otra forma de uso comercial se propone a los largo de las vías principales que separan las unidades vecinales, presentándose como fajas intermedias entre el alto flujo vehicular y el interior residencial mucho más tranquilo.

### *La Recreación y los Servicios sociales*

La propuesta de parques y zonas verdes es una de las más importantes y valiosas del Plan al ser estas las fronteras entre las distintas zonas y la que finalmente proveería a Medellín de una nueva imagen urbana; la ciudad que crece entre el verde controlado. La sola intención de hacer un gran parque público en las riberas del río hubiese significado una gran transformación de la ciudad, sin embargo el gran verde que se propuso no fue posible ante la necesidad de suelo para construcción de la ciudad y por supuesto su alta rentabilidad.

Por otro lado la idea de construir parques lineales en las quebradas como una estrategia para generar espacio público y contener las continuas erosiones a causa de los desbordamientos, se ha implementado en la

última década por la administración municipal como una gran novedad en el diseño urbano, sin embargo su propuesta ya cuenta con más de 60 años.

En cuanto a los servicios sociales el diagnóstico realizado evidencia por un lado el crecimiento orgánico de la ciudad bajo unos preceptos que escapan a la eficiencia y por el otro el escándalo que esto significa para los urbanistas:

Los servicios educacionales y otros servicios sociales están regados por la ciudad sin ningún plan lógico. Están amontonados en algunos lugares y en otros hay una falta total de ellos. Como conjunto estos servicios son insuficientes y las actual edificaciones que ocupan son inadecuadas en la mayoría de los casos. Los hospitales y los cementerios, que una vez estuvieron localizados en las periferias de la ciudad, deberían removerse ahora, si es posible. Esto se aplica también especialmente a la Estación del Ferrocarril, Mercado y Feria, cuya remoción de la localización es un “deber” en cualquier planeamiento serio de la ciudad.<sup>73</sup>

Lo que se propone trata de vincular áreas verdes, servicios sociales y unidades residenciales, donde cada unidad vecinal tendría su dotación de servicios tales como escuela elemental, guardería, pequeña iglesia, clínica de emergencia, y campos deportivos, además que cada unidad o cada dos contarían con sus servicios comerciales. Al mismo tiempo el grupo de unidades que conforman un distrito, división administrativa que ellos proponen, tendría otros servicios como escuela secundaria, sucursal de biblioteca pública, club, piscina, en fin una serie de equipamientos que muestran un orden rotundo en la distribución del suelo, en las actividades de los habitantes y además un presupuesto alto sin ningún tipo de vicio administrativo. Todas estas iniciativas debían desembocar en un cambio rotundo en los hábitos urbanos al evitar en el ciudadano que habita su distrito la necesidad de usar otro sitio de la ciudad, pues todo estaría abastecido en su lugar de residencia.

Se distribuyen también otros servicios nuevos, generales para la ciudad como el Teatro Municipal, la Biblioteca, museos, los cuales se agruparían en el Centro Cívico.

### 2.1.2 Circulación

---

<sup>73</sup> Ibid.

Sin duda la concepción más radical e innovadora sobre la ciudad del MOMO se refiere al asunto vial, pues es gracias a la innovación en transporte, específicamente al diseño racionalizador del flujo vehicular, que se puede hablar de una ciudad moderna, pertinente con las especificaciones de los nuevos tiempos. El sentido de fluidez y continuo cambio, eliminación del caos, permea los diseños de las nuevas urbes y es a partir de la transformación del complejo de comunicaciones que se puede lograr, se trata de plasmar sobre un pizarrón en blanco líneas continuas, carriles, estacionamientos, que proporcionen los atributos de velocidad y orden, superponiéndose de manera indiscriminada sobre las viejas trazas de ciudades vivas o sobre los territorios inermes de las ciudades nuevas.

A esto que el diagnóstico realizado en el Plan Piloto sobre el conjunto de vías de la ciudad sea tan diciente al respecto de lo desorientada que estaba Medellín a nivel de planeación, muestra su ineficiencia frente a las nuevas exigencias del tráfico automotriz y por ende su atraso general:

El uso de la tierra es algo íntimamente unido a las comunicaciones. Si uno de ellos presenta desorden y falta de coordinación, da como resultado el desorden del otro. Los factores más importantes que aparecen a primera vista, examinando el plan de comunicaciones, son:

a). La falta de un sistema clasificado de carreteras y calles; no hay vías arteriales de tráfico que merezcan ese nombre. Algunas partes de las calles viejas, han sido ampliadas en un esfuerzo para mejorar las condiciones de tráfico, pero esta ampliación generalmente termina en una intersección angosta y muy congestionada, donde el tráfico se vuelve a embotellar. Otras grandes avenidas no conducen a ninguna parte, como la que conecta la Plazuela Nutibara con el Hospital San Vicente de Paul. Algunas de ellas, pueden ser paseos agradable como el que seguiría el curso de la cubierta quebrada Santa Elena, etc. Esta tímida tentativa no ha resuelto el verdadero problema del tráfico.

b). Aun cuando se ha proyectado nuevas avenidas, el antiguo modelo colonial de la cuadra aun persiste. Las viejas calles son naturalmente estrechas y se interceptan unas con otras a cada 100 metros. En consecuencia, ellas no pueden cumplir con los requisitos de tráfico mecanizado.

(...)

f). Otro punto de interés en el sistema existente de comunicaciones, es la falta de tráfico directo que corra a lo largo del Río en dirección Norte-Sur. Ya habíamos tratado de este punto al comentar las comunicaciones existentes en el Área Metropolitana.

g). Otro defecto obvio del sistema actual de calles es la falta de espacios para estacionamiento, especialmente en las áreas centrales. Los estacionamientos son pocos y no han sido localizados de acuerdo a un plan. (...)

h). Las líneas de buses pueden correr solamente a lo largo de unas calles principales, (tales como Cundinamarca, Carabobo, Junín) y se concentran alrededor del área de Mercado, donde se forma un verdadero embotellamiento. La falta de conexión entre las calles que conducen a las áreas suburbanas y las edificaciones regadas en el lado Oeste del Río, hacen difícil el establecimiento de cualquier sistema de buses. No hay carreteras apropiadas para las laderas del Este de la ciudad, como se había visto anteriormente, lo que deja estas partes pobremente servidas.

i) Los problemas relativos al Ferrocarril han sido descritos cuando se comentó las comunicaciones del Área Metropolitana. El equipo del Ferrocarril y la carrilera son anticuados y están en malas condiciones, y cuando se construya los malecones del Río, habrá necesidad de mover la carrilera. Las condiciones actuales son muy malas y la erosión de las riberas del Río, ha tumbado de vez en cuando secciones de la carrilera. La estación del Ferrocarril y los depósitos que ocupan la parte más central de la ciudad están en desuso.

(...)

Los puentes que atraviesan el Río Medellín son primitivos y estrechos, como el puente Guayaquil, o las estructuras temporales hechas con malos materiales como lo que atraviesan la quebrada Santa Elena o de la Carretera al Mar, etc. El único intento de un puente moderno es el de la calle San Juan, del cual se ha hecho solo una parte. El sistema propuesto de hoja de trébol planeado para este puente, es muy complicado y costoso. Además, se ha escogido un terreno muy insuficiente para el desarrollo.<sup>74</sup>

La incipiente estructura vial de la recién inaugurada urbe contrastaba bastante con los pretenciosos postulados del CIAM, su situación se resume en una serie de desaciertos urgidos de ser corregidos, por medio de un

---

<sup>74</sup> Ibid.

complejo diseño basado principalmente en la introducción de amplias vías de alta velocidad que comunicaran de manera tangencial al centro antiguo, propuesto como la zona comercial más importante de la Ciudad, con los nuevos distritos de vivienda y el resto de los municipios del Área Metropolitana.

Para el diseño fue determinante también la separación absoluta entre los peatones y los automóviles, por ningún motivo las dos circulaciones debían cruzarse, a esto que el diseño del nuevo Centro Cívico fuera una ínsula verde salteada por edificios, rodeada de grandes avenidas en su exterior y exclusiva para los peatones en su interior. La misma idea se repite en el antiguo centro que es rodeado de un anillo vial de alto tráfico, desviando la circulación Norte-Sur, la más incidente en la congestión del área central, al mismo tiempo hacia dentro se dispone de un tráfico lento limitado al abastecimiento de los negocios. De igual manera los distritos de vivienda están separados entre sí con grandes vías que restringen la velocidad al interior de los mismos.

El Plan vial está acompañado de una importante propuesta en parques, especialmente en el corredor del Río, el cual aparte de absorber buena cantidad del tráfico del centro y conectar el valle, ofrecía una gran franja verde en el borde oriental conectada con el Centro Cívico, lo que exigía cambiar la ruta del ferrocarril. De esta idea, opuesto a lo ideado por los técnicos del CIAM no se realiza el parque, por el contrario se construye otra vía paralela al Río que terminó por fragmentar aún más la relación entre sus dos lados.

Otra iniciativa que se logró ejecutar de acuerdo a lo estipulado por el Plan Piloto, fue la extensión de las avenidas Colombia y San Juan hacia el borde Occidental del río como principales corredores viales entre las dos bandas, además de determinar la ubicación y forma de los distritos de vivienda en ambos lados. Hacia el Occidente se propone también una gran vía rápida que vincula tangencialmente los distritos y atraviesa las avenidas principales ubicadas oriente-occidente, hoy conocida como Avenida 80.

### 2.1.3 Centro Cívico

La intervención que se propone realizar para el centro no sólo lo fue la más drástica en cuanto reorganización del espacio, sino también la más

importante y de la que dependían las demás transformaciones. La fuerza que ejerce el centro sobre las costumbres, hábitos y la apropiación de los lugares, no pasó por alto y se tenía por sabido que sin cambiar la parte más antigua de la ciudad sería imposible lograr el resto.

De ahí que la organización y redistribución de los lugares y usos antes ubicados en el centro, fue la propuesta más contundente y la que definitivamente puso a Medellín entre la lista de ciudad modernas, lo que significó en detrimento de su población, la desaparición de una gran número de lugares con historia, cargados de valiosos referentes culturales.

El antiguo centro representaba todo aquello que se quería eliminar: era el nodo de la congestión vehicular; la mayor mixtura de actividades de la ciudad; el área más densamente poblada; lugar de una renovación edilicia desenfrenada, mal realizada que estaba acabando con las calidades de la ciudad antigua.

Para su mejoramiento se propone como base fundamental sacar el antiguo mercado de Cisneros y la Estación del Ferrocarril de Antioquia, con estas dos intervenciones se garantizaba el primera paso para la instauración del nuevo orden. De allí se deprendían otras acciones como sacar también la terminal de buses, la feria de ganado y las ventas mayoristas.

A la par que se propone la destrucción paulatina del antiguo centro se propone un nuevo Centro Cívico que realmente muestre el carácter progresista de la población medellinense:

El área central de la ciudad con sus edificios comerciales de negocios y cívicos, ha sido estudiada cuidadosamente y debería ser especialmente bien diseñada, pues es la parte más congestionada de la ciudad y el sector representativo del orgullo cívico y emprendedor.

Medellín ha dado amplias pruebas de este espíritu de empuje. Sus fábricas y rápido crecimiento son prueba de esto, pero como otras ciudades que también han crecido rápidamente no tienen definido un centro que personificaría este empuje de los antioqueños. Además, el aspecto planeado del centro es de especial importancia porque la primera impresión que recibe un visitante es una vista desde el aire, y si el centro de la ciudad de Medellín llega a ser un ejemplo sobresaliente, enmarcado en la belleza natural de los alrededores, dará mayor crédito a la ciudad y su gente.

Teniendo en cuenta esta consideración hemos planeado una extensión del centro existente de la ciudad en el sitio ahora ocupado por la antigua estación del ferrocarril, los patios y los depósitos.<sup>75</sup>

Se conjuga acá de manera singular las dos posiciones que queremos resaltar, por un lado las ansias de modernización característica de los dirigentes locales, con las formas más impositivas del urbanismo, justificándose el uno al otro, fusionados para hacer de Medellín la ciudad de la autoridad.

De manera enfática el nuevo rostro para Medellín debía renunciar a sus formas urbanas antiguas, que significaban de múltiples maneras, como fue el centro de la ciudad y dos de sus lugares más representativos: la Estación del Ferrocarril de Antioquia y la Antigua Plaza de Cisneros. La visión de ciudad, la del plano, que poseían los autores del Plan los limitaba a ver dos funciones que por una preconcepción utilitaria debían salir, el mercado y la estación deberían de estar en otro sitio, sin alcanzar a dimensionar las consecuencias sociales y económicas de tal acción.

El nuevo centro concebido, que le daría su lugar a Medellín como ciudad emprendedora, moderna y progresista, se destina para la última fase del Plan, momento en el que ya deberían estar trasladados la Estación del Ferrocarril a la nueva terminal propuesta en el lado occidental del Río Aburrá en inmediaciones de la antigua Escuela de Agronomía (hoy Campus El Volador de la Universidad Nacional de Colombia), al igual que el Mercado Central a un área contigua a la de la Estación. Para la primera fase del Plan debería estar arreglado y limpio el terreno, lo que implicaba la urgente relocalización de los dos lugares mencionados, sin embargo la realidad de la ciudad llevó a otras circunstancias que serán analizadas más adelante en la tercera parte.

El desarrollo previsto por los urbanistas concebía una amplia zona desde la orilla del Río Aburrá hasta la carrera Cundinamarca hacia el Oriente, en donde se ubicarían los nuevos e imponentes edificios públicos, además de construirse nuevas y modernas edificaciones para la oferta en cultura y recreación, el conjunto debía estar inmerso en grandes parques públicos y contar con una plaza para eventos públicos. Para el mismo terreno se prevé: “El terreno restante, el cual aumentaría, de seguro, enormemente de

---

<sup>75</sup> Ibid.

valor, podría ser vendido entonces o dejado a largos plazos a empresas privadas. Esta tierra estaría zonificada especialmente de manera que presentara grandes ventajas para edificios de negocios y comerciales, muy altos. Los sitios para los edificios más altos, estarán enteramente rodeados por terreno abierto, mirando hacia los parques, teniendo luz, aire, y vista excepcional lo que daría una garantía única de valores estables.”<sup>76</sup>

A parte de que se puede leer la típica concepción del MOMO de mega manzanas, edificios en altura y de imponente vegetación, también se lee la concepción de una especulación controlada sobre el suelo que en ningún sentido excluye la inversión privada en el mejoramiento de la ciudad y aprovecha el proceso de valorización para lograr altos ingresos para la administración municipal, en otras palabras la capitalización de los terrenos públicos abiertos al mercado inmobiliario.

El desarrollo imaginado ofrecía la belleza y un esquema adecuado, para lograr la ciudad que se discute en los CIAM, se estipula en la Carta de Atenas y se intenta construir para Medellín.

Durante el periodo en que son llevadas a cabo los proyectos propuestos por el Plano Piloto la ciudad pasó por drásticas transformaciones culturales y físicas, la pequeña ciudad industrial de comienzos del siglo XX pasa a ser una de las principales ciudades de Colombia y padece con ello problemas generalizados en el territorio nacional como la explosión demográfica y la asidua migración del campo a la ciudad debido a la cruenta guerra que se presentaba en áreas rurales en los años cuarentas y cincuentas, mencionada en apartados anteriores.

Entre las décadas del cincuenta y el ochenta bajo los planteamientos del Plan de Wiener y Sert se da prioridad al desarrollo vial y a la reconfiguración del Centro Histórico disgregando gran parte de lo que era la ciudad planteada en la primera mitad del siglo XX, supeditada a una mentalidad racionalista del espacio, en detrimento de otras necesidades sociales.

---

<sup>76</sup> Ibid.

### **TERCERA PARTE. Intervenciones en el Centro de Medellín.**

En este último apartado el interés se centra en rastrear las consecuencias directas del Plan Piloto sobre el Centro de la ciudad de Medellín, y con esta excusa comprender la transformación en el tiempo de tres lugares, vitales en la conformación histórica del Centro, que emergieron o desaparecieron a raíz de los postulados modernos.

Para llegar a estos tres lugares considero necesario realizar previamente una reflexión alrededor de conceptualizaciones generales como patrimonio y centralidad en la realidad particular de la ciudad de Medellín. Es pertinente iniciar una reflexión teórica que alimente los análisis empíricos realizados, que en este caso se remiten a la observación del centro de la ciudad y a los conocimientos históricos que como investigadora de y en la ciudad puedo llegar a tener.

Se quiere perfilar de este modo tres niveles de comprensión de la ciudad, como partes de un todo investigativo que vincula en primera instancia la experiencia personal del centro como aproximación inicial a un problema empírico que se transforma en un objeto de estudio. Segundo, el conocimiento histórico presente y futuro de la ciudad por medio de la investigación y la lectura de fuentes secundarias que alimentan un análisis más concienzudo y depurado de ese espacio urbano en concreto. Por último, mejor simultáneamente, se presenta la necesidad de aterrizar y dotar de sentido teórico los fenómenos que desde lo perceptual o lo histórico pueda realizar sobre el tema de estudio.

Con estas líneas discursivas pretendo dar la pauta de tres partes gruesas que integran este apartado, la condensación teórica para vincular procesos locales con reflexiones que se han dado desde distintos áreas del pensamiento para explicarlos, la observación como primer cuestionamiento sobre la realidad tangible y la investigación histórica como entendimiento de la temporalidad de la ciudad.

#### **1. Aproximaciones teóricas**

La preocupación por la noción de centralidad reside más en la aplicación de una metodología que sirva para el estudio de los llamados centros, en lugar de encontrar un consenso conceptual. Por supuesto hay definiciones que pueden llegar a ser compartidas hasta ciertos límites pero que no

necesariamente llevan a pautas para la investigación o a una mirada mucho más profunda y útil para componer sentidos sobre un caso específico.

Fernando Carrión señala la centralidad por un lado “como equidistancia nacida de una relación que viene de la concentración, la intensidad y la variedad de las funciones centrales” y por otro “como la acumulación de valor de historia, que no es otra cosa que la noción de antigüedad que tiene un espacio específico de la ciudad”<sup>77</sup>, ambas afirmaciones valiosas que le servirán de pie para realizar su reflexión sobre la existencia de las policentralidades urbanas como característica de las ciudades contemporáneas.

El autor identifica tres centralidades, *la fundacional* que nace con la función “civilizatoria” de la conquista y la colonia, que un momento fue la ciudad toda y en la contemporaneidad posee la concentración más alta de historia de todo el conjunto urbano. *La funcional* que surge en la ciudad expansiva ante la necesidad de albergar funciones centrales principalmente comerciales y administrativas, para este momento ya existe una pluricentralidad. *La temática* que cumple con la vinculación con la ciudad global, por lo que mantiene mayor relación *interurbana* que *intraurbana*.

Cada una de estas centralidades se puede presentar en simultáneo y en distinto número en una misma ciudad. Sin embargo la propuesta de Carrión tiene dos limitantes, la primera, el hecho de reconocer la existencia de múltiples centralidades no necesariamente lleva a ver los niveles que dentro de una misma centralidad puedan existir, la división hecha por el autor aun cuando reconoce la posibilidad de la pluricentralidad como coexistencia de distintos centros en una misma estructura urbana, no hace señalamientos de la pluralidad que puede estar albergada en una sola centralidad, que en el caso de Medellín, de acuerdo a las tipologías dadas, alberga tanto la carga histórica del centro fundacional, como las actividades funcionales de comercio y administración, así como las iniciativas de espacios globalizantes que se añaden al centro tradicional.

---

<sup>77</sup> CARRIÓN Fernando. *Policentralidad: esencia de la ciudad plural*. En: Centro H, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos. No. 2. Dic. 2008.

Por otro lado el autor limita la posibilidad de crear centralidad a los poderes instituidos, provengan desde lo público o lo privado, sin mencionar la referencia jerárquica que guarda el espacio central para los habitantes como lugar de reconocimiento de la cultura y las tradiciones. El centro no sólo guarda una importancia impositiva desde arriba, existe una apropiación desde abajo que el uso y las lógicas particulares de los habitantes urbanos otorgan a esa espacialidad, quienes construyen sus propios relatos y relaciones con el entorno, que cuestionan, interpelan y transforman.

La propuesta metodológica hecha por Manuel Castells, por otro lado, no se desgasta en el encasillamiento o tipologización de los centros, él llama la atención sobre la necesidad de mirar los distintos niveles de análisis que comparte un solo centro y la relación entre ellos, aunque sí realiza un recorrido por las distintas escuelas o disciplinas que han trabajado la problemática del centro, pero con la intención de resaltar el peligro metodológico de encasillarse en una de ellas.

De acuerdo al autor existen cuatro niveles preponderantes en los centros, que interactúan entre ellos, que bajo propósitos de investigación debemos “Asegurarnos de que existe la debida vía de conexión entre cada noción de *centro* en los diferentes niveles y su más o menos mediatizada expresión espacial. O más concretamente, mostrar con respecto a nuestro propio “desguace” analítico de la estructura urbana, el sentido exacto de las formas espaciales consideradas como centros de una aglomeración”<sup>78</sup>, de este modo la noción de centro y sus componentes dependen más de las características particulares de los objetos de estudio que a pretensiones unificantes bajo una sola definición.

El centro se debe definir refiriéndose a la estructura urbana específica, y establecer de acuerdo a los niveles respecto a la centralidad y la relación entre ellos. El autor define el nivel económico, el político-institucional, el ideológico y el centro como medio social. Que en este caso en particular sirven de apoyo para comprender el proceso de transformación de la ciudad de Medellín, las definiciones del autor para cada uno de los niveles las resumo a continuación para luego seguir con la realidad del centro de

---

<sup>78</sup> CASTELLS Manuel. *La Cuestión urbana*. Ed. Siglo XXI. México DF. Primera en español 1974. Pág.267.

Medellín, en la que la interrelación de los distintos niveles ha generado unas formas particulares de ciudad.

El nivel económico en la centralidad se define “como la organización espacial de los puntos clave en que se desarrollan las diferentes fases del proceso de intercambio entre los procesos de producción y de consumo (entendido este como equivalente a organización social) es una aglomeración urbana”<sup>79</sup>, hablamos de una configuración urbana que para la ciudad de Medellín expresa espacialmente la economía en función del capital y las consecuencias que esto conlleva.

Para el nivel político institucional “La centralidad política se define mejor por el establecimiento de formas urbanas, cuya lógica es servir de relevo a los procesos internos de aparato institucional: son los nudos correspondientes a la estructura institucional del espacio urbano”<sup>80</sup> esta afirmación nos sirve para ver en el centro de Medellín de manera drástica en que el poder institucional ha generado rupturas y segregaciones en el proceso de transformación del centro.

Por otro lado aparece lo ideológico donde “una ciudad” no es únicamente un conjunto funcional capaz de dirigir y administrar su expansión; es también “una *estructura simbólica*”, un conjunto de signos que facilita y permite el establecimiento de contactos entre sociedad y espacio, y la apertura de ámbitos de relación entre naturaleza y cultura”<sup>81</sup>, nivel que he interpretado en mi caso de estudio como el poder de resistencia de los habitantes ante la agresividad de los poderes económicos y políticos en la destrucción de la ciudad espontánea y libremente apropiada.

Por último está el nivel del centro como medio social en el que “Hay un campo connotado por el tema del centro urbano y que está articulado con las diferentes instancias sociales; es decir el centro como “medio de acción y de interacción” o, si se prefiere, la articulación con la estructura urbana de los diferentes *modos de relaciones sociales*”<sup>82</sup> donde dicha interacción se lee en la heterogeneidad de las ocupaciones del centro, que se dan en choque, contradicción y muchas veces lucha por la posibilidad de apropiarse del centro.

---

<sup>79</sup> Ibid. Pág. 267

<sup>80</sup> OPCIT Pág. 268

<sup>81</sup> OPCIT Pág. 269

<sup>82</sup> OPCIT Pág. 270

## **2. Centro Medellín, observaciones de una habitante.**

Para hablar del centro de Medellín se debe partir de dos aclaraciones, la primera, no podemos hablar de un solo centro homogéneo, por el contrario es necesario hablar de un lugar heterogéneo, que desde la arquitectura, el tipo de ocupaciones, las relaciones sociales que allí se manifiestan, hasta el tejido urbano, está cargado de distintos sentidos, perceptible para todo aquel que lo recorra. La segunda, íntimamente relacionada con la primera, es la existencia de una fuerza de apropiación de habitantes, visitantes y transeúntes mucho más imponente que las distintas iniciativas de descentralización, de zonificación, de limpieza (tanto física como social) y de fraccionamiento que se han dado en la ciudad desde la entrada en rigor de la economía en función del capital.

De acuerdo a estas pautas pienso se puede hacer una lectura más comprensiva de un centro hasta hoy sumamente dinámico, de día y de noche, que sobrevive a las amputaciones de la modernización gracias a la acción cotidiana de un gran número de medellinenses, especialmente de los sectores bajo- medio y medio que siguen reconociendo el centro como lugar jerárquico dentro de la ciudad.

La heterogeneidad del centro se lee en la cohabitación de los poderes gubernamentales, representado por las imponentes arquitecturas oficiales, al igual que los poderes económicos, presentes con las grandes oficinas de bancos y empresas de servicios. El sector terciario es quizás el de mayor ocupación, la gran maquinaria de la moda que se materializa en Medellín desde su histórica posición como ciudad textilera de Colombia, inunda el centro de almacenes, pasajes comerciales, centros comerciales, que día a día se renuevan y constantemente le cambian la imagen al antiguo centro cada vez más contemporáneo.

El dinamismo económico del centro se desborda también sobre aceras y calles, específicamente en el área occidental, donde vendedores de todo tipo aprovechan las oleadas de personas que diariamente “bajan”<sup>83</sup> al centro a la búsqueda de nuevas y mejores ofertas. Debido al comercio, el día del centro es mucho más masivo que la noche, sin embargo la soledad

---

<sup>83</sup> Es de llamar la atención sobre esta forma de designar de los medellinenses el hecho de ir al centro. Por su topografía el estrecho Valle mantiene su crecimiento especialmente hacia las laderas que circundan al río, lo que dentro del imaginario de sus habitantes implicar bajar hasta la planicie, ubicación del centro y sitio fundacional de la ciudad.

no aqueja a un centro nocturno, que moviliza otro tipo de visitantes. Prostíbulos, bares, cines, centros culturales, salas de teatro, hacen su presencia en el centro para mantenerlo vivo, o mejor ebrio, y lo siguen perpetuando como lugar de bohemia, juvenil o vieja. El centro llama en la noche a los habitantes nocturnos, que desde los relatos adolescentes de Fernando Vallejo, se evidencia la tradición de un centro oscuro, que se opone al iluminado centro comercial del día.

La presencia de parques y plazas en el centro son otro detonante de apropiación, qué desde sus sucesivas apariciones en los distintos momentos de la ciudad no han dejado de ser parte fundamental para los ocupantes. Algunos en nombre de próceres de la patria, de santos y de santas, otros como símbolos del poderío de la región se hacen llamar Luz o Paz y Libertad, como recordatorio de aquello que adolece el ciudadano colombiano. Cada uno alberga gente distinta, sean ancianos jubilados, jóvenes con nuevas tendencias culturales o grupo étnicos que masivamente acuden al mismo lugar, ocupan ese centro que les significa.

Por otro lado el centro también es un lugar de escenificación de la desigualdad económica y social que caracteriza a la ciudad, con un humor negro los sectores más deprimidos del centro bordean la ciudadela Administrativa La Alpujarra, lugar de los poderes políticos y judiciales de la ciudad y el Departamento. Sectores que albergan a habitantes de la calle, a enajenados por las drogas o sencillamente a pobres que encuentran el inquilinato más barato a un costado del imponente edificio del gobernador.

La conformación del centro tanto en arquitecturas como en los espacios públicos ha sido renovada constantemente, con propósitos de embellecimiento y de exclusión de algunos sectores de la población que están por fuera de las conductas permitidas. Sin embargo los espacios que surgen como medios de control y de cohesión, son desvirtuados e interpretados por los habitantes y ocupantes del centro, que hacen de ellos sus lugares de sociabilidad, comercio, intercambio, negando el condicionamiento que desde la planeación se les quiere dar.

Esta capacidad de intervenir en los espacios, de trastornar la normatividad impuesta, de resistir desde el caos, ha posibilitado que el centro siga siendo un lugar de ocupación heterogénea, de contrastes y riqueza cultural. Estas acciones están dadas tanto en la voluntad colectiva que

rechaza abiertamente las actuaciones del poder municipal como por el cúmulo de actos inconscientes que le dan vida a espacios que nacen con pretensiones homogenizantes.

### **3. Relaciones con el pasado.**

En cuanto al campo de lo histórico, para este apartado, considero relevante analizar las formas de relación de la sociedad medellinense con su pasado y entorno construido durante el siglo XX.

Bajo los objetivos de la investigación, se hace importante interpretar desde las consecutivas intervenciones en el centro y la discursividad alrededor de ello, cuál es la relación manifiesta que se ha establecido con la materialidad urbana en cuanto política pública, y al mismo tiempo cuál es la interacción de la población con los espacios renovados, con los *topos* que son reemplazados o las consecuencias mismas de unas políticas excluyentes que de manera directa han incidido en el deterioro del entorno urbano y en la segregación socio espacial de una porción de la población que vive por fuera del sistema económico preponderante.

Desde la primera modernidad a finales del siglo XIX y comienzo del XX, cuando se inician los primeros proyectos de modernización, higienización y urbanización de la ciudad, se evidencia una dislocación en la mentalidad de la élite dirigente, quienes asumieron el proyecto civilizatorio y progresista rápidamente, vinculado con movimientos internacionales, tema de análisis del segundo apartado. Las intenciones de cambio social necesariamente se tradujo en intervenciones urbanas, un apetito modernizador que ha llevado a la paulatina desaparición de las construcciones y lugares del pasado, algunas veces con el rechazo abierto de la población, otras con una indiferencia o aprobación generalizada, bastante diciente sobre la forma en que los habitantes de Medellín se han relacionado con su entorno construido a través del tiempo.

Hoy el centro de Medellín cuenta con unos cuantos edificios patrimoniales aislados, especialmente iglesias y edificios públicos, que han sido seleccionados como “la memoria” construida de la ciudad. La arquitectura doméstica ha sido aniquilada casi en su totalidad y sólo unos cuantos sectores se han librado del afán constructor.

Es una práctica común y generalizada la anulación de lugares cargados de historia, especialmente aquellos que son manifestación de la cultura popular o son impedimento para los intereses en la renovación urbana. La permanencia de lo poco que hoy se define como patrimonio existe por el respeto a las edificaciones que se refieren a algún poder (religioso, político o económico) que se han logrado mantener por el desinterés durante años como sectores de posible provecho económico, muchas veces el abandono por parte de los inversionistas y dirigentes políticos ha mantenido a salvo un grueso del patrimonio especialmente áreas residenciales.

Sin embargo desde unos años para acá se ha empezado una nueva intervención sobre patrimonio construido y se han planteado políticas de conservación de ciertas arquitecturas especialmente en el centro de la ciudad y pocas veces de conjuntos completos.

Aun con la importancia que se le debe dar a dicho avance es necesario reflexionar y polemizar sobre la memoria que se pretende conservar y la que no y cuáles son los criterios para ello. En este sentido hablamos de la definición de lo que es patrimonio desde la administración municipal y la negación de otras expresiones de la memoria, situación que es una extensión del conflicto entre la planeación que por un lado privilegia ciertas formas físicas y de comportamiento y por el otro desaprueba formas espontáneas de construcción y apropiación de los espacios. Dentro de esta tensión ciudad planeada-ciudad vivida se da por lo tanto una problemática sobre la memoria, en el sentido de lo que debe ser conservado y su incidencia en la constitución del territorio en relación con su pasado.

Si realizamos una mirada a tres espacios concretos que han sido tomados como patrimonio de la ciudad e incluso de la nación, podemos ver cuáles son los rasgos de la memoria que merecen ser conservados y por tanto cual es la idealidad de pasado que se quiere reconstruir y al mismo tiempo generar identidad sobre él. Empezaremos por el Barrio Prado, ubicado hacia el norte del centro tradicional, de especial atención por su extensión y eclecticismo arquitectónico, lugar de vivienda de una clase privilegiada hasta mediados del siglo XX, quienes luego abandonarían el barrio por la aparición de otros como Laureles y posteriormente el Poblado como sectores de mayor prestigio y por fuera de la centralidad.

Seguimos con el palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe ubicado en el corazón de la ciudad, a medio terminar, es también fruto de un abandono,

al ser trasladadas las oficinas de la administración departamental al nuevo Centro Cívico a la Alpujarra. Por último tenemos el edificio Palacio Nacional, antes sitio para los juzgados, que al igual que los otros fue abandonado y luego restaurado para un uso distinto para el cual fue creado deviniendo en centro comercial.

Estos tres espacios, que constituyen un grueso importante del patrimonio arquitectónico de la ciudad, tienen distintos aspectos en común, el primero de ellos son resultado del abandono de uso inicial, segundo cada uno representa un poder: el gobierno, la economía y la justicia y por último su legitimación como lugar de la memoria se basa fundamentalmente en sus características arquitectónicas y no por otros motivos como la representación, significado o apropiación por parte de los sujetos y los colectivos.

Estos tres elementos nos hablan de un patrimonio que pasa por la categoría del monumento histórico y no por la de la apropiación, donde el pasado es valioso en tanto es majestuoso y nos habla del poder.

En la definición del territorio y las territorialidades es fundamental el tipo de relación que se teje con el pasado y tal como lo señala Maria Clara Echeverría en el texto “Ciudad de territorialidades” la planeación es otro actor dentro del territorio y como tal está determinando cuál es el pasado que debemos tener lo medellinenses, basados en rastros dejados por el poder económico y político de la ciudad. Este señalamiento no se hace con el fin de desconocer procesos sino con el objetivo de mirar el pasado también dentro de su heterogeneidad.

Medellín como ciudad diversa con multiplicidad de espacios y habitantes debe realizar una mirada a su pasado, ojalá con impulso desde la administración municipal, que incluya también dicha diversidad. La noción de territorio, del texto “Ciudad de territorialidades”, se lee como resultado de las dinámicas sociales y al mismo tiempo como soporte de estas, en esta misma lógica para comprender las dinámicas sociales del pasado es necesario acoger la expresividad de los espacios en su sentido más complejo en conexión con el universo de ideas y comprensiones que poseen los sujetos sobre el espacio construido.

Esta tarea hoy para hablar de la Medellín de los años cincuenta para atrás es casi un imposible. Sin embargo desde el presente se pueden revalorar

espacialidades diversas que hablen de lo que es la ciudad, donde el patrimonio no se limite a la ruina que debe ser restaurada y trabaje sobre una realidad constante en la que todos estamos inmersos.

Sin embargo la observación también nos habla de la capacidad del habitante de la ciudad para revivir los espacios aún con sus drásticas transformaciones y evidentes intensiones de represión y control. Cabe salvar con esto, la fuerza de la apropiación y las manifestaciones de la cultura, como sumatorias involuntarias de goce de la ciudad, que en muchos casos ha acudido para no dejarla inerte, cuando la planeación ha sido insuficiente en la satisfacción de lugares de disfrute, memoria y reconocimiento de la población.

#### **4. Los Lugares**

En el análisis de la implementación de las políticas urbanas del Plan Piloto sobresale el papel cumplido por las autoridades locales, quienes con el repertorio instrumental e ideológico aportado por la continua modernización de la planificación, inician el proceso quirúrgico para la modernización de Medellín

Proceso en el que se cometieron innumerables atropellos, hostigamientos, uso de la fuerza e imposición de la norma por medio de la policía y el ejército. En este fenómeno se pueden leer varias situaciones que se coordinan para lograr la imposición del modelo de ciudad, la primera de ellas el fortalecimiento de la figura del Estado y su mayor control sobre la población, en el caso del desalojo de la Plaza de Mercado que analizaremos más adelante, se presenta precisamente una pugna entre las dos formas societales, la una en representación del poder popular la otra el poder del Estado, donde este último termina siendo el triunfador.

La otra situación paralela al fortalecimiento del control estatal es el debilitamiento de los mecanismos de economías alternas, por fuera del fisco, pues esta es otra de las batallas que terminará ganando el poder instituido, el control sobre la economía local que lleva así mismo al debilitamiento de las formas populares de ocupación del espacio, mediante la centralización y control de las transacciones económicas.

Lo que hoy llamamos centro tradicional de Medellín está delimitado por las fronteras de la antigua ciudad que de acuerdo a sus crecimientos

progresivos y al sistema económico, se fue fortaleciendo dentro de la estructura urbana, un centro que corresponde con la centralidad geográfica del Valle del Aburrá, pero al mismo tiempo con el espacio de la tradición, las relaciones comerciales y las figuras de poder.

Anterior a las propuestas espaciales y sociales del Plan Piloto, el centro en cuanto a traza urbana, espacios de poder y formas de apropiación, respondía a una suma de intervenciones que tradujeron el momento o los momentos de relaciones socioeconómicas de la ciudad. Sin embargo ninguna había sido tan drástica y cortante con las formas de hacer ciudad precedentes, no se niega aquí las consecuencias de los primeros intentos de planeación republicana o racionalista de años anteriores, pero ninguno de ellos marcó el devenir de la ciudad de una manera tan tajante y ajena a la realidad cultural de la ciudad.

Me atrevo a realizar esta afirmación al notar como la planeación anterior al funcionalismo partía de una combinación entre las tradiciones constructivas y simbólicas de la ciudad y las novedades en cuanto a regulación espacial, mientras que el nuevo urbanismo reniega de esa tradición, de las ocupaciones y las formas de vivir la ciudad.

En años anteriores los dirigentes, políticos y planificadores, sostenían una polémica sobre las consecuencias de los planteamientos que se proponían para la ciudad, interpelaban las nuevas corrientes urbanísticas y las adecuaban de acuerdo a la mentalidad preponderante. Para el caso del Plano Piloto se da una aplicación totalmente importada, que vincula las pretensiones universalistas del urbanismo racionalista, que se pueden leer en las tres espacialidades mencionadas. Por supuesto se dieron algunas discusiones pero totalmente impotentes al no poder revertir el proceso.

## 4.1 La Plaza

### 4.1.1 El alba

La música y las voces ya se hacen gangosas. Y hasta las luces tiritan de frío en el espejo del piso. El día desemboca rejuvenecido en el ronroneo de los vehículos, en el grito matinal de los fogoneros, en las noticias de los diarios recién salidos del horno de las imprentas; en el olor agreste de las frutas acabadas de descargar sobre los andenes; en el pitazo dianero de las fábricas; en la estridencia de las locomotoras invitando a viajar...

Por ahí ambulan algunos borrachos encandilados, buscando a tientas el tren de la noche que se les acaba de fugar y una mujer que estuvo esperando en su muelle sin barcos a un marino nocturno que no llegó, se pierde en el amanecer y se cubre el rostro, como si algo -talvez su antifaz- se le hubiera destrozado. Pero ya todo es inútil o, mejor es útil. El día, fragoso y vital de Guayaquil ha comenzado, sin esperar el sol. Los hombres de trabajo, rasurados y con las fuerzas recobradas, tornan a la forja, y las obreritas pasan hacia las usinas, muy frescas, con las bocas recién untadas de rojo, abiertas, como las rosas, en una sonrisa lustral, viva y consoladora<sup>84</sup>

Hablar de la Plaza de Mercado es hablar así mismo de la Plaza Cisneros, de la Estación Central del Ferrocarril de Antioquia, del Pasaje Sucre, de los edificios Vásquez y Carré, de la calle Carabobo, es hablar del barrio Guayaquil. La historia de la Plaza y la del Barrio se funden en una sola, ésta como corazón del barrio, éste como corazón de Medellín, ambos hablan de una historia que duró poco menos de un siglo, pero que perdura como la referencia más significativa de esa ciudad de la primera mitad del siglo XX.

Un terreno lagunoso, malsano, periférico, ocupado por unas cuantas chozas empobrecidas “Y había música de tiples con aguardiente verdadero, a luz de los candiles en los mesones y tabernas”, propiedad del acaudalado Coroliano Amador, sería el sitio seleccionado por su dueño para construir la moderna Plaza de Mercado cubierta en el sector de Guayaquil (la segunda para la ciudad luego de la Plaza de Flórez inaugurada en 1890 en el barrio Buenos Aires al oriente del centro). Esta iniciativa privada significó una grave descentralización ya que un nuevo foco de reunión, de encuentro político, de intercambio cultural y económico se fue gestando para reemplazar definitivamente a la colonial Plaza Principal, se marcaría con ello un nuevo rumbo para los habitantes de la naciente ciudad pues del imperioso dominio y de la castigadora presencia de la Iglesia de La Candelaria se pasó a la alcahuetería y complicidad de una Plaza de Mercado que propició a sus alrededores las más escandalosas expresiones de la cultura popular.

---

<sup>84</sup> ARAQUE, Arnulfo. “La vida nocturna de Guayaquil” En: “Guayaquil una ciudad dentro de otra”. Alberto Upegui Benítez, Editor. Segunda Edición. ITM. Medellín, 2004. Pág. 273-274. Primera Edición. Ediciones Progreso. Medellín.1957

El novedoso espacio, diseñado por el arquitecto Carlos Carré<sup>85</sup>, inauguró una nueva forma de comercio y desplazó la vieja y pueblerina práctica de realizar el mercado en numerosos toldos ubicados en la Plaza principal, hoy Parque de Berrío.

Hace doscientos años, hace cien años, ¿en dónde quedaba la plaza de mercado de Medellín? ¡Pregunta obvia! Pues quedaba donde quedan las plazas de mercado de todos los pueblos de Antioquia, en la Plaza principal. ¿Cuál es esta en la Villa de la Candelaria? (...). En el amplio aireado y flamante Parque de Berrío, circundado por su moderno surco de elegantes edificios de dos pisos, de grandes balcones y vistosas tejas rojizas.

Los toldos se alineaban, por especialidades, y había una hormigueante profusión de sombreros de Aguadas y de pañolones multicolores. Era la fiesta dominguera de todos los villorrios antioqueños, con su compraventa de alimentos, sus aguardientes y sus complicados negocios de centavos o de miles de pesos.

Pero llegó la época del mercado cubierto, brillantísima expresión del modernismo más acentuado.<sup>86</sup>

Prontamente el aislado paraje se engalanó de nuevas arquitecturas, para dar cabida a lujosas viviendas para una clase boyante entusiasmada con el nuevo desarrollo urbano. Sin embargo el impulso duraría poco en la medida que la Plaza no solo atrajo a los ricachones locales deslumbrados por las manifestaciones del progreso, también provocó la visita o residencia definitiva de todo tipo de gentes que hicieron de la Plaza y sus alrededores el sitio para vivir, comer, beber, bailar, comerciar, traficar. En pocos años los aristocráticos vecinos se vieron desplazados por una turba continua de pueblerinos, bohemios, putas, mendigos y pobres, que fueron

---

<sup>85</sup> Este arquitecto francés llega a Medellín en 1889 al ser contratado para diseñar y construir la catedral episcopal, una enorme construcción en ladrillo cocido de 5000 m<sup>2</sup> considerada una de las obras más importantes de la arquitectura del Siglo XIX en Colombia. El trabajo realizado por el arquitecto para Guayaquil consistió en el trazado y edificación del mercado cubierto, dos edificios de uso comercial, el Vásquez y el Carré, además de algunas viviendas sobre la calle Alhambra. Estas y otras obras realizadas en diferentes partes de la ciudad hacen de Carlos Carré “la principal figura de la arquitectura republicana o ecléctica del siglo XIX en Medellín” Ver: MOLINA Londoño, Luis Fernando *Arquitectura del Valle del Aburrá* en Historia de Medellín. Jorge Orlando Melo Editor. Suramericana de Seguros. Medellín. 1996. Tomo 2.

<sup>86</sup> UPEGUI Benítez, Alberto. “Guayaquil, una ciudad dentro de otra” En: “Guayaquil una ciudad dentro de otra”. Alberto Upegui Benítez, Editor. Segunda Edición. ITM. Medellín, 2004. Pág. 212. Primera Edición. Ediciones Progreso. Medellín. 1957

los dueños *reales* hasta su definitiva muerte a causa del traslado de la Plaza.

De tal manera que en tanto se construyó la Plaza y sus alrededores se consolidaron como el sitio privilegiado para el comercio, para la fiesta, para mendigar, surge a su vez el barrio Guayaquil como un sector mucho más amplio que “se volvió en las memorias de las gentes el lugar de referencia más importante dentro de la ciudad.” Otro detonante, que dio la puntada definitiva al sector como corazón de la ciudad y de todo Antioquia fue la llegada del Ferrocarril en 1914.

La construcción de la Estación Central del Ferrocarril de Antioquia en un lote frontal al de la Plaza le otorgó el carácter definitivo al sector, la innovación en transporte completó el conjunto que desde el inicio marcó una relación especial entre pobladores tradicionales y nuevas personas venidas de todas partes del Departamento hacia la nueva capital cada vez más modernizada. De manera espontánea se conformó un espacio esencialmente popular entre lo pueblerino y lo urbano, entre lo moderno y lo tradicional.

Sobre el Ferrocarril escribiría Horacio Franco:

Es sabido por todos que el Ferrocarril de Antioquia fue la magna empresa de este pueblo a la que las generaciones anteriores, desde 1870, le dedicaron la totalidad de su energía, de su voluntad, de su economía y de su fe. Por eso se ha dicho que en aquella realización, a través de selvas inhóspitas y tremedales asesinos, fue avanzando este pueblo buscando su salida al Río Magdalena y dejando, sin inmutarse, un muerto por cada polín de la ferrovía. Era pues una obra común de la raza y cuando llegó la inauguración de su Estación Central en Medellín, todos los habitantes de Antioquia se hicieron presentes para celebrar el júbilo de aquella victoria en esos tiempos portentosa. De allí que toma el alma colectiva palpita en la Plaza de Cisneros en oleajes constantes que soplan del pasado, altanero y bravío, empujándonos a todos y a todas horas hacia el porvenir indeficiente. He allí por qué todos los que a ella llegan en jornadas de varonía, en manifestaciones reivindicatorias, se sientan misteriosa y espiritualmente contagiados de aquel aliento histórico como si sobre ellos pasara con afán apremiante la recia responsabilidad ancestral. Y esta peculiaridad de que

sitio no ha podido cambiar jamás por otro alguno, porque parece ser ese un canal de desembocaduras necesarias<sup>87</sup>

Lejos de las primeras intenciones de ordenar el comercio y el mercado, la Plaza de Cisneros se definió como un lugar de encuentro, de paso y choque, entre los sectores más pudientes de la población y las bases populares. La Plaza nace en el contexto de admiración propia de una cultura, esa que se autodenomina “raza paisa”, al lograr llevar los avances más tangibles del progreso a la abandonada villa entre cordilleras, lejos del mar, lejos de la Capital. Ya en la segunda parte de este texto hemos hecho referencia a ese mito mezclado entre tradición y modernismo, que fue fuente de muchos versos, canciones y alabanzas, admirador de la fuerza campesina, del arriero y una “verraquera” la cual, según el mito fundado, no solo hizo posible la colonización de tierras y la acumulación de capital durante el siglo XIX sino también de todos los avances modernizadores de la primera mitad del siglo XX, sin embargo paradójicamente el cambio cultural, especialmente político, llevarían a desdeñar de ese pasado de la “raza” con la posterior anulación de ese nicho de la cultura popular que fue la Plaza de Cisneros.

#### 4.1.2 El día

Más de pronto, el berrido de las locomotoras, de los buses y automóviles irrumpieron en el ambiente cuasi aldeano, ensanchado y asfaltando las vías, trastornando las costumbres, derruyendo ranchos para levantar hoteles, almacenes, bares fábricas (...)

Ya nadie nace en Guayaquil. A Guayaquil se va a pasar el día o a pasar la noche, pero no a vivir. Es un lugar de trabajo o una escala o un puerto. Según.

Sin embargo, buceando más a fondo, se encuentra una masa flotante, llegada de todos los puntos, que se ha asimilado a esta atmósfera que, sin haber nacido aquí, ha adquirido una peculiar fisionomía. Es el toquero, el culebrero, el vendedor de menjurjes, el médico especializado en los hondos misterios del Putumayo y que indefectiblemente, para triunfar en otras plazas, tuvo que haber recibido su bautismo de fuego en Guayaquil<sup>88</sup>

---

<sup>87</sup> FRANCO Horacio “La plaza de Cisneros” En: Revista Universidad de Medellín. No. 46. 1985. Pág. 212

<sup>88</sup> ARAQUE, Arnulfo. OPCIT. Pág. 263

En el transcurso de unos cuantos años Guayaquil se afianzó como el epicentro de la vida popular, manteniéndose aún como el lugar de las más grandes transacciones comerciales: guapos<sup>89</sup>, banqueros, campesinos pobres y ricos, se daban cita en medio de la algarabía de “culebreros” que con su retahíla animaban a transeúntes despistados a comprar el último ungüento proveniente de los lugares más recónditos de las selvas colombianas útil para cualquier tipo de dolencia, a la par un anciano señor acompañado de dos loros incitaban a las jovencitas campesinas a leer su suerte, por unos cuantos centavos, escrita en un papelito envuelto que las entrenadas avecitas sacarían de un cajón.

En otro lado de la calle otros parroquianos humildes artistas del lápiz y la tijera ya tienen emplazada su sastrería callejera para reparar cualquier roto o fabricar ropa según los gustos y el presupuesto de los asiduos visitantes. Un poco más allá se ubica un “incendiador de corazones” o “secretario de los enamorados” encargado de escribir cartas de amor entre las jóvenes casaderas y jóvenes analfabetos, urgidos del pedacito de papel para concertar así sus amores y citas clandestinas.

De alguna u otra manera distintos personajes se rebuscaron la vida aprovechando el avispero de gentes que llegaban y salían de Guayaquil, la informalidad se fundió en la vida del sector para caracterizarlo y hacerlo más propio de todos aquellos, cada vez más numerosos, que el *progreso* y la economía establecida iban dejando rezagados.

Los más reconocidos negocios también se levantaron en este sector, la Plaza de Cisneros entre sus infinitas acepciones es sinónimo de trabajo, grandes fortunas se hicieron acá gracias a la entrada y salida de productos. Primero arrieros luego camiones o buses de escalera y por supuesto el

---

<sup>89</sup> Esta figura, inspiradora del personaje principal, Jairo, de la novela “Aire de Tango” del escritor antioqueño Manuel Mejía Vallejo, hace parte íntima de la historia del Barrio. Continuos relatos y crónicas de Guayaquil rememoran a este grupo de hombres dispuestos a dejar la vida en el filo de un cuchillo a causa de peleas muchas veces desproporcionadas, el goce por la sangre y la valentía medida en número de muertos caracterizaron a estos matones que armaban camorra por una mala mirada, por una mujer, por un partido o por el sólo disfrute “-La ley del barrio era que lo más importante era la guapura. El que no fuera guapo, no era hombre. Desde chiquitos, nosotros nos hacíamos sino pelear, tomar trago, enamorar y bregar a sacarle ‘el fuste’ al trabajo. Todos sabíamos algún arte, pero los más trabajadores laborábamos unos tres días al año. ¿Con qué tiempo? Había que levantarse a beber, a beber y a ver quien se creía muy macho, para ‘volar’ el cuchillo con él”. Entrevista realizada al “indio” Julio Restrepo viejo guayaquileño. En: UPEGUI Benitez, Alberto. OPCIT. Pág. 223

Ferrocarril, venían de todos los municipios antioqueños para llenar los amplios depósitos con frutos de la tierra contruidos con ese fin, llevándose a su vez productos manufacturados y cachivaches ofertados por la cada vez más estilizada ciudad. De tal manera que la Plaza se convirtió en la despensa surtida de todo un Departamento y “con muchas posibilidades de ser mucho más importante y más fuerte en su comercio y en sus industrias que la opulenta ciudad iluminada de las flores”.

Tal convergencia de personas también fue un espacio proclive para la práctica política, desde los discursos multitudinarios de reconocidos caudillos políticos hasta la discusión casual acompañada por unos aguardientes en bares y fuentes. Guayaquil y su Plaza de Cisneros se fortalecen como un “ágora popular”, donde el debate es cuestión cotidiana, las personas se organizan espontáneamente y pertenecen a una unidad llamada pueblo, de la que ellos son conscientes y se activan en ese sentido.

De una manera espontánea, por pleno consentimiento popular, por natural determinación sin compromisos, la Plaza de Cisneros de Medellín se fue convirtiendo desde un principio en sitio de convocación multitudinaria que a lo largo de los años ha adquirido en todos los ámbitos de la república, una especie de personería colectiva de la libertad y la justicia. Vibra allí de manera constante un aire cálido de emoción que es casi telúrico y que tiene al mismo tiempo su explicación (...)

Así, pues no es extraño que la atmósfera de aquella plaza que de manera sutil pero real, evoca todos aquellos sentimientos fundamentales, se haya convertido lógica y naturalmente en el ágora popular (...). Aquellos balcones fueron siempre el lugar escogido para que los conductores del pueblo dialogaran con él, con sencillez sus programas y los sometieran a la aprobación de esos gigantesos plebiscitos, para obtener sufragio común. Desde ellos la elocuencia colombiana ha regado por todo el territorio de la patria eco de sus generosas invocaciones y esperanzas.<sup>90</sup>

Pero así como el intercambio mercantil o de ideas políticas hallaron su expresión en el ambiente altanero de la Plaza, también la sexualidad, los vicios, la voluptuosidad se expresaron por estas calles. La prostitución fue una actividad común hasta llegar a convertirse en causa de señalamiento y satanización de sus habitantes, el escandaloso modo de vida de mujeres, desde las más jóvenes hasta las más ancianas, invitando indistintamente a

---

<sup>90</sup> FRANCO Horacio. OPCIT. Pág. 211- 212

hombres a disfrutar del placer de sus carnes espantaron a la conservadora y persignada población medellinense. El Barrio fue lugar de continuos señalamientos, muchos habitantes, especialmente mujeres “encopetadas”, lo veían como un sitio de corrupción y pecado.

Inquilinatos, bares, hoteluchos, pulularon en el sector para albergar a estas mujeres, y uno que otro hombre, que aliviaron los cuerpos de campesinos pobres, de jóvenes bohemios y porque no, de todos aquellos hombres “honrados” que dejaban durmiendo en su casa a su religiosa esposa para ir a disfrutar de las delicias de Guayaquil. La aparición de una zona de tolerancia en Guayaquil marcó su configuración y hasta el día de hoy los residuos que aún quedan del animoso barrio cuentan con la presencia de sus más antiguas moradoras.

Para cuando llegan los afamados urbanistas a hacer el diagnóstico sobre Medellín se encuentran con este paisaje de congestión, un nudo al que llegaban los buses intermunicipales, los Ferrocarriles de Antioquia y de Amagá, se amontonaban las gentes al ocio y al trabajo, cientos de pequeños vendedores de verduras, de cosas usadas y de todo tipo de baratijas se amontonaban en los límites de la Plaza, todo aquello era un desorden evidente.

#### 4.1.3 La noche

Muchas gentes se escuecen cuando oyen hablar de la noche de Guayaquil. Imaginad que es una noche roja, infame como una blasfemia, turbulenta, turbulenta de gritos, rebotante de locura, bañada por la sangre, estigmatizada por todos los vicios. (...)

Pero no. Porque Guayaquil es el barrio más diurno de la ciudad. Es un barrio donde el día se precipita con su taquicardia laboriosa desde mucho antes de la aurora y continua resollando, metiéndose en las sombras, hasta muy entrada la noche. Cuando en la América o Berlín o Manrique o Castilla, o cualquier otro barrio medellinense, la noche ha llegado plena, con sus oraciones, con su sosiego, con su olvido de afanes, en Guayaquil aún forcejea y jadea el aliento cálido del día: aún el hombre trajina y vende y compra. La noche Guayaquilera mide justamente cinco horas: 10 p.m. a 3 a.m.

Sin embargo, ese escaso tiempo, que se abre y se cierra como una flor pentapétala de matices violetas, tiene su aroma propio, y su cáliz hondo, violento y torturado para apurararlo hasta las heces; tiene su humana

dimensión más dolorosa, más fuerte, más frenética, porque la noche de Guayaquil es una noche despierta.<sup>91</sup>

Para la mitad del siglo XX Guayaquil había logrado su momento más álgido de dinamismo social, se constituyó definitivamente en el barrio bajo de la ciudad, el barrio que nunca duerme equiparable con otros muy similares como La Merced en México, el Soho en Londres, el Yosiwara en Tokio y muchos otros en las ciudades diversas que se mueven entre lo prohibido y lo permitido, rincones de la alteridad necesaria en medio de los escenarios más puritanos de las ciudades progresistas y modernizadas, diría Rodrigo Arenas Betancurt el afamado y respetable escultor antioqueño en entrevista realizada por Juan Hoyos al hablar sobre Guayaquil “Lo universal es eso, lo primario de la lucha, el comercio con lo elemental, con la comida, con el sexo, con la compañía con el vicio y donde todo el mundo es todo el mundo y todo el mundo viola la ley”

Es así como al formularse el Plan Piloto en lo que tiene que ver con el tipo de apropiaciones y de habitantes que se quieren para el centro, marcó una diferenciación, basada en la exclusión y expulsión de la apropiación popular y tradicional. Ante los ojos de los urbanistas extranjeros esta forma de habitar era incompatible con un centro moderno. Por lo que la antigua plaza es destruida y abandonada, con la intención de expulsar a sus continuos ocupantes y supuestamente con ellos convertir hacia el orden al resto del barrio Guayaquil. Esta medida al ser aplicada propició un centro de miseria en las ruinas que quedaron y en las manzanas aledañas. Barrios como Barrio Triste o El Sagrado corazón de Jesús, son hoy los receptores de una población excluida, que bajo una intervención mal pensada, disminuyen su calidad de vida, por la negación de su existencia y lugares de habitación. Anular un espacio vivo, generó un engangrenamiento de las áreas circundantes, que hoy en condiciones mínimas sirven de guarida a la población de mayor nivel de exclusión, entre ellos drogadictos, prostitutas, jibaros, habitantes de la calle.

Este lugar ya para el siglo XXI, luego de un largo período de abandono, sufrió una nueva intervención, La Plaza de la Luz, que con un poco de maquillaje intentó ocultar la problemática social latente, que se esconde detrás de los resplandores de la nueva plaza posmoderna, ganadora de

---

<sup>91</sup> ARAQUE, Arnulfo. OPCIT. Pág. 263

premios internacionales, pero de espaldas a una problemática social. Cuya existencia no se da por libre elección, sino por la presión de una sociedad desigual que frustra a sus integrantes.

En el proceso de desaparición y deterioro de la Plaza de Mercado y sus alrededores reconocemos cuatro momentos en este camino largo y conflictivo que termina con la anulación de un espacio vital en las relaciones populares de ocupación del territorio. El primero de ellos la formulación ya referida por el Plan Piloto de la necesidad de que desaparezca dicho sitio desde 1948, el segundo es la tensión de más treinta años entre los vendedores y la autoridad municipal, el tercero que se da de manera simultánea se refiere al progresivo deterioro físico y social del barrio y por último la culminación de su traslado.

La lenta desaparición de este corazón urbano implicó la construcción de una moderna Plaza Mayorista y varias plazas satélites, de una terminal de buses y de ferrocarril y del matadero Municipal en lugares alejados del centro y estratégicos dentro del modelo urbano propuesto por los arquitectos.

En su crónica “De paso por la antigua Plaza de Guayaquil” León Záfir nos muestra una coloquial postura sobre las nuevas plazas satélites que se comienzan a construir desde mediados de la década de 1950 para diezmar la concurrencia sobre el sector de Cisneros, relato que además evidencia la imposibilidad por parte del gobierno local de controlar a la población y de allí su postura cada vez más violenta de acabar con el sitio:

De todas maneras, las plazas satélites que hasta ahora se han construido, si bien es cierto que se han favorecido notablemente a las señoras que acostumbran hacer ellas mismas sus mercados para ver de qué manera orientan mejor la economía del hogar dejando apenas bajo el cuidado de las fórmulas –Dulcineas irremediables de los policías esquineros- la compra de aliños o verduras en el granero de la esquina, lo que es a la Plaza Principal de Guayaquil, antiguo caserón cuajado de leyenda y tradiciones, no le han causado esas placitas el menor daño, ni restado popularidad, ni mermado en sus ventas ni nada de lo que pueda denominarse competencia desleal.

Han servido más bien, esas plazas satélites modernas, levantadas de acuerdo con la técnica arquitectónica de última hora, para hacer más firmes a las gentes paisas, supersticiosas, crédulas y refranistas dieron la sentencia de que “ el que no cuida lo viejo no podrá tener nunca nada nuevo”

y de que “vale más lo seguro que lo dudoso”, etc. Quiere esto significar que el pueblo antioqueño, por demás malicioso, busca la vida y de una extraordinaria inteligencia ingénita, sabe muy bien que las plazas satélites, si bien es verdad que han sido creadas con ánimo de servir mejor los intereses del público, tampoco es menos cierto que tales establecimientos por fuerza de la modernidad tienen que comenzar por la implementación de algunas modas, modernismos y extravagancias, y el pueblo que no traga entero, teniendo en cuenta que las modas se pasan y los usos no, haciéndose el de la oreja mocha, sin menospreciar las plazas nuevas, ha continuado visitando la vieja, pensando sin duda en lo que dice el refranista: “el que no tiene más con su mujer se acuesta”<sup>92</sup>.

La instauración de las políticas formuladas por el Plan Piloto y luego secundadas por el Plan Regulador y la Oficina de Planeación, van en contra del deseo de la población, la desconfianza hacia la autoridad es necesaria ante una agresión evidente, razón por la cual las autoridades locales no la vieron tan fácil en el momento de ejecutar las obras.

La desarticulación del Mercado hacía parte de una proyección de mayor alcance cuyo objetivo era trasladar el centro administrativo de la ciudad a las periferias del centro en vecindad con la antigua plaza. El proyecto de construcción de un Centro Cívico, cuyo propósito fue emplazar un gran conjunto de edificios que albergaran los poderes municipales, gubernamentales y estatales además de museos, biblioteca y teatro, implicó la limpieza de sus alrededores, con ello de la Plaza de Cisneros.

Desde esta formulación se comienza la pelea de vendedores y habitantes del sector contra las autoridades, pues el Mercado de Cisneros significaba la posibilidad de trabajo para miles de desempleados que se daban “al rebusque” en la vieja plaza. Más aún, la gran mayoría de ellos eran vendedores ambulantes que durante años de funcionamiento de la plaza se habían “adosado” al edificio, por lo que el traslado de la Plaza a las periferias de la ciudad implicaba el trabajo de más de 12000 vendedores informales sin garantía alguna por parte del Estado.

Para ello, el estado mediante atribuciones dadas por los ciudadanos (todos) legaliza y emprende gran cantidad de obras con el fin de llevar a cabo tal “limpieza”. Es así como dan los primeros pasos para montar una planificación, que a pesar del tiempo lleva funcionando como institución, se

---

<sup>92</sup> LEÓN ZAFIR “De paso por la antigua Plaza de Guayaquil” En: Revista Universidad de Medellín. No. 46. 1985. Págs. 222-223

ha distinguido por la ausencia de programas integradores consecuentes, que responda a las necesidades reales de todos los ciudadanos, para mantener un equilibrio, resultante de una planificación integral y no una segregación cada vez más polarizada, benefactora de aquellos sectores, que por sus participación “formal” en la economía exigen para sí la óptima y en muchos casos suntuaria prestación de servicios públicos, en contraste con una precaria y, en muchos casos, ausencia de acueducto, alcantarillado, transporte y vivienda para aquellos sectores que a pesar de participar activamente en la economía, como sector “informal”, no gozan de los servicios que debe suministrar el Estado como administrador y veedor del bienestar ciudadanos<sup>93</sup>

Leemos como el ideal urbano propuesto desde el Plan Piloto puesto en manos de los intereses económicos locales pasa a ser una herramienta de segregación que no sólo implica la construcción de otras formas urbanas sino la materialización de los intereses económicos.

Por otro lado esta oposición e intento de limpieza, propició que se diera una organización de los afectados en sindicatos y cooperativas que sirvieron para suavizar las consecuencias de las decisiones municipales sobre los vendedores y habitantes de la zona, pero nunca se logró revertirlas, solo retardarlas y lograr finalmente la construcción de un mercado minorista en un sector cerca al centro, que los albergara.

A medida que se fueron eliminando las actividades complementarias de la Plaza y sus alrededores se comienza un deterioro que tiene sus consecuencias hasta el día de hoy, con cada actividad que se trasladó se le iba dando muerte a una lugar dinámico que terminó por convertirse en un centro de miseria, de consumo y comercialización indiscriminada de drogas, y un problema que había nacido en las inmediaciones de la Plaza con el paso del tiempo se fue extendiendo a otras partes del centro, convirtiéndose en un peligro latente para la sociedad y la integridad urbana.

Tal deterioro provocado justificaba cada vez más la imperante necesidad de recuperarlo, las acciones de la Planeación Municipal se convirtieron en enfermedad y cura para un problema provocado por ellos mismos. De esta manera se logra convencer a la población medellinense de la necesidad de

---

<sup>93</sup> ORREGO Maria Eugenia. *Guayaquil: Historia del más tradicional sector popular de Medellín*. Medellín. 1986. Pág. vii

eliminar definitivamente el sitio, sin evidenciarse que fueron las mismas autoridades mediante la desatención social o las malas intervenciones las que provocaron el progresivo deterioro del sector, así nos lo refiere el estudio ya citado sobre el barrio Guayaquil: “La justificación que se ha pretendido dar al ciudadano desprevenido con la necesidad apremiante de “recuperar” a Guayaquil ha sido la de ser el foco de contaminación tanto social como física, y sitio de reproducción de antisociales; en una palabra la “escoria” que debe ser arrasada del lugar para defender así los intereses de los ciudadanos.”<sup>94</sup>

Ya con la aprobación social las autoridades dan inicio a un uso desconsiderado de la fuerza para desalojar a los últimos vendedores de la Plaza, entre las tácticas utilizadas se suma el uso de la policía para evitar la labor de las personas, encarcelamientos, multas, desatención sanitaria, incluso incendios provocados, que no hicieron más que agravar el problema, pues en un país con un campo empobrecido y una ciudad que no ofrecía posibilidades laborales, el ambulante se convirtió en una salida para muchas familias pobres provenientes del campo.

Luego de logrado el desalojo total en 1984, el antiguo edificio que albergara el mercado es demolido dejando un vacío urbano, mientras tanto al mismo tiempo se terminaba la construcción del nuevo Centro Cívico, contrastando el poder institucional con la miseria dejada por el traslado de la Plaza, pues sus alrededores siguieron siendo, hasta el día de hoy, uno de los sectores más desprotegidos y segregados de la ciudad.

Vemos con el caso de la Plaza de Cisneros, como se imponen las normas centralistas y excluyentes sobre la ciudad y la sociedad en general, en años más recientes luego de un deplorable abandono se está fortaleciendo como uno de los lugares más apetecidos para la inversión privada pues la Alcaldía ha hecho grandes inversiones para lograr un cambio en la apariencia en un sitio estratégico ubicado en pleno corazón de la ciudad. De la Plaza de Cisneros no queda más que la experiencia.

El día de hoy es irrecuperable la vida del sector, las relaciones entre las personas, las arquitecturas. Sin embargo al mostrar cómo se ha logrado desde la Planeación el resquebrajamiento del tejido urbano, se enciende la

---

<sup>94</sup> ORREGO Maria Eugenia. OPCIT. Pág. iv

alarma sobre formas presentes de intervención de la ciudad que mantienen vigente esta misma visión excluyente sobre los usos y apropiaciones de la misma.

Al fondo, en la enorme Plaza de Cisneros, ya no se oyen los gritos de los vendedores y ha desaparecido el olor a pescado, a legumbres, a frutas podridas. Solamente en un bar donde hay cuatro parroquianos sentados alrededor de una mesa puede oírse una canción de “Los Cuyos”.

Es Guayaquil, el barrio que durante más de medio siglo fue para todos el centro de Medellín, y que ahora está herido de muerte porque su muerte se necesita para dar paso a avenidas, a los puentes y a los edificios para dar albergue a los funcionarios que dentro de algunos meses ocuparán las oficinas de la Alcaldía de Medellín, la Gobernación de Antioquia y el nuevo centro administrativo del Estado<sup>95</sup>.

#### 4.2 El Centro Cívico

El proceso de implementación de esta directriz del Plan Piloto está enmarcado en las particularidades y cambios de los modelos de planificación impuestos en la ciudad. Desde la primera propuesta realizada en 1948 hasta su inauguración en 1988 pasaron todo tipo de sucesos al interior de la administración pública y por supuesto en la ciudad que para ese decenio ya contaba con una población superior al millón y medio de personas.

En muchos sentidos Medellín era otra, lejos había quedado la dicotomía constante de una pequeña ciudad que se volvía urbe, ya había dejado de ser la ciudad que nació entre pesebreras para ser una ciudad consolidada con todas las problemáticas que tal situación conlleva. Desde finales de la década de 1950 la ciudad sufre un proceso importante de secularización, de la mano del crecimiento industrial y de la introducción cada más firme de las formas sociales capitalistas, se asiste a la modernización de la ciudad caracterizada por la consolidación de una clase media interesada y afectada por los acontecimientos mundiales, llevando a la formación de

---

<sup>95</sup> HOYOS Juan José “La última muerte de Guayaquil” En: Revista Universidad de Medellín. No. 46 1985. Págs. 237-238

una sociedad cada vez más urbana y alejada de las prácticas con tintes rurales propias de lugares como Guayaquil.

La década del cincuenta significó para Medellín y para su zona metropolitana un fuerte crecimiento poblacional a causa de la ya mencionada violencia bipartidista, que acentuó una migración constante campo ciudad. Este crecimiento también implicó una fuerte construcción de viviendas tanto legales como ilegales hacia las laderas de la ciudad. Pero aún con el aumento de las políticas gubernamentales para proveer viviendas por medio de entidades como el Instituto de Crédito Territorial los esfuerzos fueron insuficientes para abastecer a la población cada vez más numerosa y sometida a condiciones mínimas de vivienda, población que a su vez estaba totalmente desprotegida en términos de seguridad social y en la gran mayoría de los casos era desempleada. Coupé señala al respecto: “A pesar de estas orientaciones, desde 1950 Medellín evoluciona a un ritmo que no permite resolver los problemas que se presentan por el incremento acelerado de la población, la escasez de empleo y el insuficiente suministro de lotes y/o viviendas con servicios básicos”<sup>96</sup>.

En estas condiciones la ciudad se consolida y crece, entre 1951 y 1961 se crean más de 47 barrios nuevos, marcada por la exclusión principal causa de las problemáticas sociales que dieron pie a las posteriores oleadas de violencia en las décadas del setenta y del ochenta. En términos de planeación se dan otras iniciativas importantes como la adopción del Plan Director en diciembre de 1959 basado en el Plan Piloto, derrotero para el crecimiento urbano, con algunos acomodados se intenta seguir tercamente con el mismo modelo de planificación.

#### 4.2.1 Medellín en grande

En los sesenta y setenta asistimos a una ciudad que a empellones recibe al campesinado violentado en campo, que habita la periferia reproduciendo su rural vida en las hacinadas y empinadas calles de la ladera, pero en oposición a esto al mismo tiempo se vislumbra como una ciudad moderna, que se vive de manera distinta, frenética y diversa.

Ahora, de la mano de dos novelas urbanas se observará como la ciudad ya no es la misma y dos personajes nos la mostrarán, Jorge de “Hojas en el

---

<sup>96</sup> COUPÉ Françoise. OPCIT. Pág. 565

Patio” escrita por Darío Ruiz y Fernando Vallejo hablando de sí mismo en “El fuego secreto”, nos harán recorrer las calles de Medellín, mirar su gente, criticar su sociedad, con el asombro por el cambio de la ciudad de marco. El primero de ellos nos habla de una ciudad que lo ha abandonado, una ciudad en la cual no encuentra lugar, la rapidez de la urbe lo ha dejado atrás, por fuera del nuevo conjunto de reglas, comportamientos y modos, los cuales encuentra inentendibles y muchas veces despreciables. Mientras Vallejo nos muestra una ciudad que crece con él y él crece con la ciudad, un Medellín que lo vio nacer y él la vio nacer a ella, él va con el ritmo de la nueva tonada que emite la mancha impredecible de luces que se apodera del Valle y sus montañas.

La literatura, en este caso la novela, es una fuente de entendimiento y construcción de sentido de esa ciudad vivida, la ciudad que se recorre y se sufre. Aun con su dosis de irrealidad la literatura nos ofrece ese sentir del que escribe, del que habita la ciudad, lo cual es esencial para que nosotros desde el presente nos alimentemos de las figuras que recrea, de sus vivencias, de su existencia y de este modo poder conocer esa urbe íntimamente, más de cerca, un poco más allá de lo que nos ofrece la prensa y los documentos oficiales, siendo estos por supuesto otro canal relevante para el entendimiento de la ciudad, los cuales de manera conjunta nos dan pistas, señas, nos hacen un guiño de su realidad.

En los distintos momentos de la historia del hombre ha existido una relación intrínseca entre sociedad y territorio, el espacio que construimos como colectivo es la materialización de una mentalidad existente, tanto las costumbres como los lugares donde se realizan poseen un peso cultural equivalente, las prácticas sociales llenan de sentido su entorno y al mismo tiempo esos espacios cargados de sentido condicionan a su habitante. El caso de las ciudades no puede ser distinto, ellas en su multiplicidad de espacios abarcan multiplicidad de grupos culturales, una ciudad desde su vivencia, planeación o discurso denota un visión de quien la habita, la ciudad se parece a quien la recrea diariamente; sus rincones, calles, sitios de luz de oscuridad, hacen parte de la suma de experiencias cotidianas e inconscientes de sus habitantes, pero al mismo tiempo a la ciudad también la conforman las acciones concretas y racionales de quienes la construyen y planean.

Es un movimiento sin fin donde en unos momentos afloran con mayor fuerza los hechos construidos, el urbanismo determinante, en otros es la acción involuntaria, la fuerza de lo cotidiano y lo efímero lo que predomina en un espacio tiempo determinado, sin embargo ahí están esas dos fuerzas configuradoras de la ciudad, que se miran, se intervienen y se afectan, en unos momentos los espacios contienen las culturas en otros las culturas contienen los espacios. La construcción del Centro Cívico es muestra del urbanismo más aplastante.

Para este apartado en particular se pretende hablar de esa relación esencial en la ciudad de Medellín en los años sesenta y setenta, ya que para poder hacer una historia de ese momento, de esa ciudad, es importante empezar por comprender cuál era la dinámica entre transformación urbana y transformación cultural, es la sensación de cambio entre los habitantes y la notoria renovación urbana lo que caracteriza ese momento histórico.

Medellín en un corto proceso de masificación urbana deviene en un espacio diverso y algo distante de su existencia pueblerina y parroquial de la primera mitad del siglo XX, con la alta migración del campo a la ciudad a causa de la Violencia o por el ideal de una ciudad llena de oportunidades, se entra en una dinámica distinta, la ciudad se vive diferente, la ciudad la recorren otros, otros anónimos, impropios y lejanos.

En estos años azarosos y de cambio permanente, sucedió una renovación explícita de la ciudad tanto es su estructura física como en la mentalidad de sus habitantes, quienes con asombro asistían a una alteración del tiempo en el que habitaban, distintos sucesos urbanos e históricos contraponían una nueva existencia, la cual podría ser radicalmente opuesta a lo que venía siendo la ciudad, pero al mismo tiempo íntimamente coherente con formas sociales de vieja data, a saber, el afán enriquecedor de los habitantes de esta antigua Villa, que sin importar las nuevas condiciones del mercado o el cambio del producto a comercializar seguían manteniendo el mismo ímpetu de riqueza, de igual forma una moral católica aparentemente desplazada, pero fuertemente arraigada en la mentalidad de los medellinenses, se supo mantener como un adalid de la sociedad Medellínense.

Por lo tanto debemos hablar de una ciudad heterogénea, la cual ciertamente dejó de ser una pequeña ciudad con pretensiones de grandeza

y se constituyó en uno de los principales centros urbanos del país, pero aún así bajo los nuevos cimientos seguía latiendo un pasado no tan lejano que recordaba lo cruda y mojigata que fue, o seguía siendo, como se pregunta Jorge el personaje de “Hojas en el patio”:

(...)qué era en realidad todo lo que el pavimento de las calles había tapado: miles de polvos y eyaculaciones precoces miles y miles de muchachitos que habían muerto sin apellido miles y miles de pobres sirvientas que después de ser violadas debajo de un mango fueron degolladas para preparar el suelo que sostendría los altos edificios miles y miles de sueños rotos de mariposas de frecheros asustados de cucarroncitos de salguitas y azulejos la hoja del tallo de miles de cedros sauces de ceibas de todo lo que constituyó la aurora del mundo, el comienzo de la botánica: ahí como el humus indispensable para que pudieran circular el desvencijado bus los chevroletos los fords el rostro sancochado de delirantes putas y para que sus amigos triunfadores pudieran desplazarse en el tiempo mínimo entre los tres ejes alrededor de los cuales funciona el corazón de la nueva sociedad: la oficina la asociación cristiana de algo y la casa de citas<sup>97</sup>

En Medellín la presencia de una nueva dinámica social se conjugaba con su pasado, cruelmente observado por Darío Ruiz, donde se puede encontrar un aire de incredulidad respecto a la nueva ciudad y sus grandes avenidas, además de manifestar una pesadez por el costo humano que le ha significado llegar donde ha llegado.

*La juventud desafiante, la juventud desafiada.*

- Vos vas mucho a Junín, ¿no es cierto? nunca te había visto.

- A veces si voy, lo que pasa es que no salgo mucho de la casa. Prefiero quedarme en mi estudio oyendo música. O leyendo; ¿ustedes si van mucho, no?

- Si, en especial a la heladería. Es que hay mucho ambiente, mucha gente chévere y a mí estos programas locos me fascinan. Toda esta barra es muy unida, te digo que es como mi propia casa. Uno en la casa ya no tiene donde estar, quien lo entienda, con quien hablar.

---

<sup>97</sup> RUIZ Gómez Darío. *Hojas en el patio*. Fondo Editorial Universidad Eafit. Medellín 2002. Pág. 25

- Si eso es cierto también. Lo que pasa ahora es que es un poco difícil hacer amigos, la ciudad ya es muy grande, muy distinta a lo que fue<sup>98</sup>

Una de las características sobresaliente de estos años de cambio, que se percibe de manera evidente en las obras de Ruiz y Vallejo, es la aparición de una nueva territorialidad basada en el disfrute de la ciudad, por fuera de apropiaciones convencionales como las sagradas, las comerciales o las populosas de marcada fuerza en sectores como Guayaquil. Las nuevas manifestaciones y usos del espacio urbano tienen mayor cercanía con la constitución de un espíritu urbano y con el seguimiento de vanguardias y movimientos extranjeros que introdujeron otras maneras de verse, de hablar y de relacionarse con el resto de la sociedad, manifestaciones que involucraron con mucha más fuerza a la población más joven.

Como resultado el ser joven empezó a ocupar un lugar distinto en el medio, las relaciones filiales se trastocaron y apareció finalmente un espacio para el individuo. El crecimiento urbano vino acompañado por la introducción de nuevas sensibilidades existenciales por fuera de la cohesión social preexistente; con la aparición en Medellín de nuevos lugares de socialización se dieron prácticas distintas en el habitar al margen de las tradicionales o las transmitidas por los padres, por lo que es posible afirmar que con la diversificación de la ciudad aparecen los jóvenes en tanto categoría social, como un universo aparte del mundo adulto, con una espacialidad definida y unas perspectivas de vida cortantes con la tradición heredada:

El lugar se llama Salón y está situado cerca del Parque Bolívar viene a ser una mezcla de panadería y heladería. En la acera, bajo el anuncio en letras verdes de plástico, una infinidad de muchachos melencólicos crean un ambiente de rara ambigüedad. Es lo psicodélico, la estética *underground* de Londres y Nueva York, adaptada a las telas y cortes locales: el reclamo de lo andrógino. Ambiente sorprendente tal vez por lo insólito que resulta comprobar en qué escaso tiempo han cambiado las costumbres de la ciudad, el poder que alcanza ya las diversas clases sociales, el cine, las revistas, la nueva música<sup>99</sup>

Con la nueva constitución urbana se da pie para distintas cercanías con el entorno y gracias a la continua secularización de la vida cotidiana se

---

<sup>98</sup> Ibid. Pág. 67

<sup>99</sup> Ibid. Pág. 61

hacen visibles comportamiento y modos de vida solo posibles en la ciudad grande. De esta manera Medellín se configuró en un lugar de placer, la geografía de la ciudad se marcó por el disfrute y el goce del otro y de la ciudad misma, de la noche. El constreñimiento de una mentalidad católica y juzgadora se diluye poco a poco, ya no se construye la ciudad del diario vivir al ritmo de la parsimonia del desfile religioso, por el contrario se va al ritmo del tango, del aguardiente, la marihuana, la estética norteamericana y las tendencias extranjeras.

Aparece la noche en la ciudad, transgrede los límites del viejo Guayaquil, se construye bajo los designios del placer, síntoma irrevocable de ser urbe, que le da lugar a seres hechos sólo para la noche, una juventud desaforada que se agota en el trasnocho, bajo luces incipientes de reconocidos bares frecuentados por jóvenes de toda índole y procedencia social. La ciudad se funda como un elemento vital, es un ser que se vive hasta el límite ignorando y desafiando la mojigata sociedad, una sociedad escindida que guardaba aún sus manías de provincia superpuestas con un ímpetu de renovación y deseo de transformar el entorno.

Escándalo y oprobio de Medellín, rueda el Studbecker cargado de bellezas\* y cervezas, con alegre complicidad. Un ventarrón de libertad de levanta a su paso. “La cama ambulante” lo han apodado en esta ciudad mendicante de alma ruin, para la que no hay mayor insulto que la ajena felicidad. Todo la hiere todo la ofende, todo la ultraja, nada le complace como no sea el celibato de los curas y la desdicha ajena (...). ¡Pero a quién se lo vienen a decir! A mí que no nací para consecuentar ciudades, la indignación ciudadana me provoca una verdadera embriaguez. “maricas” nos grita Medellín desde una esquina cuando nos ve pasar<sup>100</sup>

Sin embargo en esta renovación social también se les exigía a los más jóvenes asumir la transformación económica y se les llama ser participes de esta. Pero un cambio en los valores de una sociedad, el goce de una nueva libertad recién adquirida también trajo consigo la desadaptación, la desidia y crítica acérrima de la ciudad y la gente que la habita, la renovación en una sociedad también provoca inestabilidad, el suelo seguro de la tradición se va deshaciendo frente a los ojos de los sujetos, que

---

\* Adjetivo designado por Fernando Vallejo a sus conquistas y amoríos, los cuales consistían en muchachos de 17 o 18 años de edad, escolares aún que representaban su mayor debilidad.

<sup>100</sup> VALLEJO Fernando. *El fuego secreto*. ED. Planeta, Bogotá 1987. Pág. 46

buscan a que aferrarse, Jorge, en “Hojas en el patio”, termina por quedar en el vacío, no pudo acomodarse a esa nueva lógica de oficinas y ejecutivos, la transformación de su entorno lo dejó atrás.

La importancia de evocar este personaje reside en su profundo desconsuelo con lo que observa, la ciudad no es la misma y trae para sí solo descontentos y odiosas exigencias, el nuevo ritmo no le gusta, no se acomoda a él y de algún modo añora la pasividad de los años rurales, pero a los cuales tampoco es capaz de volver.

Y entonces sin reato alguno, poner de presente y tajantemente la diferencia que nos separa de la mayoría de nuestros semejantes, la incapacidad estética de asistir a ese espectáculo de vacía convivencia social, donde se exige de nosotros de la cual históricamente carecemos: la luz recalentada, abotagada, de la oficina, el calor concentrado que quiere imponernos sus plúmbeas regiones. Y entre ese calor el pelo enlacado de la muchacha, la mirada con que trata de insinuar que su único sueño es llegar a casarse con un ejecutivo y tener dos muchachitos (...). Y las seis de la tarde y el corazón deshecho como sino hubiera camino posible, como si el incesante atropellarse de la gente, el fastidioso ruido de los vehículos, la cara de los pobres que tratan de subirse en un bus, fuera la señal del fin, el anuncio de que todo se hunde, pero a partir de ese momento vuelve morbosamente el tecleo de la máquina de escribir, el chasquido de los lápices, el sopor de los largos informes: “la posibilidad de crear para el público una nueva imagen de la empresa”.<sup>101</sup>

### *Ellos se mueren y nadie se da cuenta*

La constitución de Medellín en gran ciudad trajo también una situación típica de las urbes, el anonimato. De manera desmesurada los sujetos se fueron diluyendo en medio de la masa innumerable, la vigilancia asidua de los otros se fue desgastando y se pudo disfrutar de una íntima soledad en medio de la gente que discurría por las calles. La expansión urbana trajo consigo el olvido, la ciudad le quedó grande al habitante.

Tal lo hace saber Fernando Vallejo con la muerte de su amigo Jesús Lopera, Chucho Lopera, un marica reconocido de la ciudad, que llevaba una larga lista de los jovencitos que había conquistado, su fama recorría la ciudad a lo largo y a lo ancho “De chisme en chisme, de calle en calle, de barrio en barrio, iba el nombre de Jesús Lopera como un incendio por la

---

<sup>101</sup> RUIZ Gómez Darío. OPCIT. Pág. 187

escandalizada Medellín”, su fama fue posible en una época de reducida vida social, una Medellín con una fuerte vida provinciana.

Con la presentación en sus primeras páginas de Chucho inicia el libro, luego el autor hace un recorrido por la ciudad y de su vida, como si fueran una sola cosa, él ve crecer la ciudad y se ve a él mismo en ella recorriendo el barrio de su niñez, el barrio de su juventud, se ve a él en el escándalo, en la vida de noche y el aguardiente y al mismo tiempo ve una ciudad que lo envuelve, lo acompaña y crítica. Luego de un extenso y nocturno recorrido de cuerpos y calles, de amanecer en bares y moteles, Vallejo nos muestra la muerte de su famoso amigo, de su gran amigo, a quién la ciudad grande absorbió en su dinámica arrolladora, lo llevó al anonimato, al desconocimiento. Su obra parece así un homenaje a este hombre que vivió en la ciudad y luego murió por ella en el silencio, el autor lleva al lector a los largo de la obra entre amoríos y borracheras para que pueda comprender al final lo que llegó a ser Medellín, un lugar donde se vive y muere sin reconocimiento alguno:

Y entre más crecía más era la desmesura de mi amigo Jesús Lopera de abarcarla. Al fin la ciudad lo rebasó, y Chucho se convirtió en un solemne desconocido, en otro más del montón cuando lo apuñalaron. Así la muerte emparejadora vino tan sólo a ponerle sobre el anticipado diploma, su último sello de olvido<sup>102</sup>

### *Y las mujeres también*

Sin lugar a dudas otro hecho trascendental en la escena social medellinense fue el cambio del lugar de la mujer y su aparición en el contexto urbano. La configuración de las ciudades y su apogeo cultural en su gran mayoría está dado por una relectura de los valores fundadores de la sociedades que las habitan, para el caso de las mujeres en Medellín significó una apertura y diversificación de sus relaciones en distintas áreas. El significado social de ser mujer dejó de limitarse a la familia, los hijos y el esposo, mientras la vida académica, los espacio nocturnos y una sexualidad libre le dieron otros horizontes a un gran número de mujeres en la ciudad, especialmente en la población más joven.

Esta nueva posición de la mujer y la existencia abierta de homosexuales en la ciudad son síntomas de una vida mucho más secular y regulada por

---

<sup>102</sup> VALLEJO Fernando. OPCIT. Pág. 182

otras mentalidades, a medida que lo sagrado y religioso pierde territorio en el espacio urbano el cuerpo que lo habita igualmente sufre ese proceso de civilidad y toma valor como medio de placer, reconocimiento propio y existencia secular por fuera de designios divinos o juzgamientos morales.

Porque la noche se alargó y las muchachas comenzaron a salir solas a la calle y a ir solas al cine, y dejaron de tener importancia los crepúsculos y la sopa de plátano a las 6:30 de la tarde, y fue una sensación extraña la manera como silenciosa y rápidamente desapareció aquel ámbito pequeño, estrecho, esa provinciana visión de la vida y del transcurrir de las estrellas, aquellas misas de gallo en el atrio de la Candelaria, aquellas fatigantes procesiones del Corpus en la Metropolitana, las larguísimas y tediosas semanas santas con miles de procesiones y miles de sermones (...) <sup>103</sup>

Darío Ruiz da cuenta de ello, de los nuevos ritmos urbanos ligados estrechamente con la aparición de otras formas de habitar al margen de las sagradas, lo cual no quiere decir que desaparezcan, por el contrario continúan haciendo parte constituyente de la sociedad. Precisamente se habla de un espacio urbano laico cuando permite la convivencia de diferentes territorialidades y desde una concepción plural de la ciudad se da lugar a distintas manifestaciones culturales, por lo tanto cuando hablamos de una transformación urbana en Medellín no es por la desaparición de costumbres sino por su diversificación. Situación que llevó a nuevas geografías corpóreas relacionadas con los diferentes ámbitos de la vida cotidiana, los cuales trastocaron los cánones tradicionales de relaciones entre géneros y trajo mayores posibilidades a la recién estrenada mujer liberal:

Insólitos encuentros para la nueva ciudad; ya las muchachas no necesitan soñar detrás de las paredes de sus casas, no necesitan salir al patio a contemplar la nubes del invierno que se aleja y a imaginar que el héroe que llega de su última epopeya, llegue a su puerta y se escuchen, en las noches, los cascos del caballo en el pavimento, el chasquido de los zamarros y su voz elevándose estremecida de amor en una canción (...) Ahora no, ahora hay cafeterías, hay estaderos, clubes donde el señorío de estas vacas despierta simpatía <sup>104</sup>

Para la década de los ochenta la ciudad luego de un esplendor económico y de transformaciones culturales profundas, entra a una etapa de violencia

---

<sup>103</sup> RUIZ Gómez Darío OPCIT. Pág. 128

<sup>104</sup> *Ibíd.* Pág. 137

atroz, fue la década más violenta en términos de guerra urbana. El espejismo de una ciudad próspera e industrial, modelo nacional en economía, se derrumba ante una realidad cada vez más cruda e innegable: la pobreza extrema en los barrios populares que sirve como caldo de cultivo para el sicariato al servicio de los capos de la mafia. Es la década del cartel de Medellín y del protagonismo político y mediático del que llegara a ser uno de los hombres más buscados por Estados Unidos, Pablo Escobar Gaviria. El terrorismo de Estado y del narcotráfico cambió el ambiente de Medellín, se presenció una guerra sangrienta que dura hasta casi mediados de la década de 1990, que aparentemente termina con el asesinato del capo en 1993.

Terminando la década del setenta y comenzando la del ochenta Colombia asiste a una fuerte represión por parte del Estado, para el que los problemas de la delincuencia común tomaron un segundo plano y se inicia la acción anti-subversiva y contra el narcotráfico:

Ante la expansión de la guerrilla en los campos y el auge de los movimientos estudiantil, campesino y de pobladores, los gobiernos de turno respondieron con políticas orientadas a la represión y a la penalización de la protesta social, al cierre de espacios para participación de sectores de oposición en la vida política, y a la equiparación del militante político de oposición con el delincuente común. Estas políticas obedecían a la doctrina “seguridad nacional” promovida por los Estados Unidos, a la cual se adhirieron gobiernos y ejércitos latinoamericanos<sup>105</sup>

Mientras el Estado ejecutaba su guerra declarada a la oposición, la desatención social crecía en igual magnitud que la violencia del Estado, y es en esa condición que se fortalece la delincuencia y el fenómeno del narcotráfico, en la que se da el montaje de una “moderna industria de la muerte”. La desaparición o muerte de líderes sociales y comunitarios es paralela a la conocida “generación perdida” que se refiere a los miles de jóvenes muertos en la ciudad a causa del sicariato, las guerras entre “combos”, la subsecuente generación de autodefensas, la aparición de milicias populares, un alto número de organizaciones violentas que encuentran un medio proclive para su generación.

---

<sup>105</sup> JARAMILLO Ana María. “Criminalidad y violencia en Medellín, 1948-1990” En: Historia de Medellín. Suramericana de Seguros. Jorge Orlando Melo Dir. Bogotá. 1996. Tomo 2. Pág.554

Es en este momento en que construye e inaugura el Centro Cívico, hoy Ciudadela la Alpujarra.

#### 4.2.2 El proceso de definición del Centro Cívico

El sitio que hoy ocupa la Alpujarra, era lugar de los patios de manejo de la antigua estación del Ferrocarril y parte del edificio principal. Era una frontera de la antigua ciudad, que rozaba entre los límites rurales con los nuevos esplendores de la vida urbana.

Los poderes que posteriormente encontraron lugar en el nuevo Centro Cívico habían sufrido un primer desplazamiento de la plaza colonial hacia la Calle Carabobo uno de los principales corredores del centro: primero la administración municipal sería trasladadas las inmediaciones del Parque Berrío en un edificio anguloso de carácter moderno, luego la Gobernación de Antioquia también sería cambiada de sitio en un edificio melancólico de tendencia ecléctica diagonal al nuevo Edificio del Municipio de Medellín. La justicia también sería emplazada un poco más hacia el sur cerca al barrio Guayaquil. A pesar de provocar un cambio evidente en la conformación espacial los tres traslados tenían en común el eje de la calle Carabobo como cohesionador de las distintas arquitecturas y en ningún momento la Plaza Tradicional quedó en el abandono o en el desuso por dicho traslado.

Esta primera movilización de los poderes tiene en común para los tres edificios, el Municipal, el Departamental y el de Justicia, en pertenecer a arquitecturas innovadoras en la ciudad, pero que seguían respetando el antiguo trazo de las calles y que además continuaban en el corazón del centro sin romper con los antiguos lugares de referencia y tradición.

Hoy en el Centro Cívico, Ciudadela La Alpujarra, reposan los distantes poderes sacados del corazón del centro, para quedar todos acomodados en nuevos edificios modernos en una escala incomoda y subyugante para el ciudadano. La pedantería del poder institucional se traduce en un espacio frío y ajeno, que desde su configuración habla de una burocracia inentendible, de un poder inaccesible.

El largo proceso de definición y realización definitiva del Centro Cívico va de la mano de la implementación del Plan Piloto en general, pues una obra de esta magnitud implicó un largo debate y definición de prioridades por parte de las autoridades locales. En ningún momento se puso en duda la

posibilidad de lograr ejecutar las obras presupuestadas en el ante-proyecto del Plan Piloto, pero si se decide desde muy temprano llevar la ejecución del mismo en un periodo de 50 años al ritmo de los presupuestos públicos.

Para 1950, año de la aprobación del Plan Piloto, se mantenía cierta certeza sobre la posibilidad de realizar en un tiempo corto el Centro Cívico, en cuanto veían este desarrollo como un problema de lotes fáciles de adquirir, no se esperaba para ese entonces la fuerte resistencia que iban a oponer habitantes, comerciantes y usuarios de la Plaza de Mercado, de hecho vieron como primer limitante la ausencia de vías hacia los nuevos lugares designados para las modernas instalaciones de la terminal de buses y Estación del Ferrocarril, en ninguna de las Actas o Acuerdos de estos primeros años, fuente información de esta investigación, se alude siquiera al impacto social y económico que conllevaría la demolición de antiguo mercado.

Finalizando el año de 1950 se define el Programa de Ejecución del Plan Piloto, las decisiones tomadas allí determinaron las etapas a seguir, en reunión con Sert y Wiener se decide la intervención del Río y el diseño del Plan Vial como prioridades para la ciudad, ante la necesidad de recuperar los terrenos cenagosos afectados por el río e instaurar la red vial como soluciones primeras ante el caos imperante en la ciudad. También era preocupación de la administración el recelo generalizado en la población por el congelamiento de terrenos necesarios para la implementación del Plan, el desarrollo por etapas daba libertad a los propietarios para disponer de los terrenos que no estuvieran afectados por las intervenciones más urgentes.

La preocupación de las autoridades no era injustificada, el tema de los terrenos congelados y la posibilidad de grandes cobros de impuestos por valorización creó oposición y resquemor entre la población, en carta enviada por un buen número de ciudadanos al alcalde en el mismo año de 1950 nos muestra la posición general de los habitantes de Medellín, que no solo se basa en asuntos económicos la preocupación por el futuro de la ciudad también estaba presente:

Pero dejemos el pasado y miremos el futuro. El Municipio de Medellín celebró un contrato con los arquitectos extranjeros Wiener y Sert para que éstos levantaran un plano de los que debía hacerse en esta ciudad. Dichos señores presentaron un proyecto lleno de obras costosísimas y de discutible

utilidad, no solo para el Medellín actual, sino probablemente también para el Medellín futuro, cuyos contornos no podemos adivinar y cuyos problemas, según la prudencia y la justicia, deberían resolver las generaciones futuras. (...)

Es un hecho comprobado por todos los viajeros que en las viejas ciudades de Europa los centros antiguos continúan, sin grandes trastornos, bajo el régimen de las calles estrechas y tortuosas; allá se urbaniza en los alrededores.

También el Municipio de Medellín, en proyectos moderados fijaba hilos de las diferentes calles y carreras, de tal manera que, a medida que se edificaba de nuevo, las vías iban obteniendo anchura y belleza suficientes. Era un método prudente, poco costoso y que consultaba las necesidades previsibles de la ciudad. Hoy con el plano piloto parece que los ensanches han sido suprimidos y sin duda muchas calles quedarán con feos e incómodas irregularidades. Y en lugar de los moderados ensanches se prevén avenidas monumentales, que atraviesan la ciudad por todo el centro, costosísimas y de las cuales difícilmente se podría afirmar que responden a necesidades reales y urgentes de esta ciudad.

Sea lo que fuere pensamos que el dinero que se gaste para estacionamientos de automóviles, para permitir grandes velocidades, para mostrar obras monumentales es un dinero que se arrebató a obras de primera necesidad, a obras productivas, a la industria, a la caridad, al fisco mismo, a quien esas obras no producirán ni un centavo, pero sí gastos de sostenimiento.<sup>106</sup>

Esta lúcida y sensata carta muestra evidentemente la inconformidad económica de la población por las cuantiosas obras, pero más allá de eso es muestra de la sabiduría propia de los habitantes urbanos sobre su entorno y sus necesidades. En general los hechos de planeación son bastante ignorantes sobre esta dimensión del poblador, de su conocimiento del entorno que habita.

Durante la década de 1950 las prioridades de la oficina del Plan Regulador, luego Oficina de Planeación, continúan inscritas en el desarrollo vial, además de encargarse del proyecto de alcantarillado una de las obras de mayor envergadura para la ciudad. Esta entidad se consolida también como un ente de control sobre el crecimiento edificatorio de la ciudad, al enfrentar el problema de las urbanizaciones piratas en pleno auge para

---

<sup>106</sup> Carta dirigida al señor alcalde. AHM. Fondo Alcaldía. Tomo 89 varios sobre Plan Regulador. Medellín 1950. Folios 712-713

estos años. La discusión sobre la ejecución del Centro Cívico no aparece para estos años, la Adopción del Plan Director en 1959 lo confirma (proyecto aprobado en el Consejo de Medellín por el Acuerdo No. 92 de 1959), este documento evidencia la preocupación de la administración local enfocada a la inversión vial y a la constitución de las zonas de crecimiento por funciones urbanas, de allí que la principal transformación para estos años se dé en el desarrollo de nuevas rutas de comunicación a lo largo y ancho del Municipio, todas ellas de acuerdo al esquema propuesto por el Plan Piloto.

El desgaste de la idea de un nuevo Centro Cívico está presente en los primeros años de la década de los sesenta, la cual se inaugura con un sensible cambio en la planificación con la creación de la Oficina Municipal de Planeación (creada por Acuerdo 46 de 1960 del Consejo de Medellín) que reemplaza la antigua Oficina del Plano Regulador. Este cambio no radicó solo en el nombre, con la Oficina de Planeación se abre también un nuevo periodo en la visión de la ciudad, pues se incluyen ahora investigaciones y estudios más amplios sobre el fenómeno urbano, la inclusión de sociólogos y trabajadores sociales para abarcar el problema de la ciudad nos hablan de una complejidad mayor que supera el tecnicismo de los años anteriores, ahora la planeación no se ciñe estrictamente a la solución de problemas físicos, la dimensión social se incluye en los nuevos planteamientos. Esto es notorio por ejemplo en el caso de Guayaquil en el que actúan también los científicos sociales, como empleados públicos, que denuncian y critican en muchos sentidos la acción del Estado durante el proceso de desalojo. Entendemos acá como el estudio del problema urbano se complejiza, pero lamentablemente las intervenciones siguen manteniendo el mismo carácter sesgado y arbitrario, la investigación siempre irá un paso adelante de las acciones, existe un desfase entre una y otra.

El abandono de la idea de un Centro Cívico es tal que para el año siguiente de la recién creada Oficina de Planeación se decide renunciar definitivamente al proyecto, aducen: “Para realizar las obras [las del Centro cívico] se consideraron medios de financiación tales como la emisión de bonos, empréstitos y adquisición de las tierras, en la zona comercial, para venderles una vez valorizadas.-En cuanto a áreas el centro fue reducido de doscientos mil a ciento treinta mil metro. (...) Sin embargo no ha habido una solución real. En el año de 1960 el criterio de los funcionarios fue

distinto. Se tuvo en consideración el hecho de que la ciudad, por tradición, ya tenía configurado un centro cívico en la zona central de la ciudad. Tal hecho indujo a la conclusión de que no era lógico trasladar el centro cívico a la ‘Alpujarra’<sup>107</sup>

Se decide en ese momento de acuerdo a esto dejar el centro cívico en el lugar que le ha correspondido históricamente y realizar algunas intervenciones de renovación más modestas en el terreno señalado, se contaban ya con algunos diseños para construir allí un parque comercial con áreas verdes, se propone entonces llevar a cabo tal iniciativa. Pero esta decisión duraría poco, al año siguiente se haría público el concurso de diseño para el nuevo Centro Cívico, el cual debería cumplir con las tipologías propuestas desde el CIAM. Sin embargo el respaldo legal no llegaría hasta el año de 1976, cuando se determina la obligatoriedad de su realización. Esta determinación a su vez tendría su aplazamiento hasta el año de 1980, cuando la oficina de Planeación saca el documento definitivo, que termina siendo un copilado general de las ideas elaboradas desde el inicio del proyecto.

Para ese momento ya se estaban construyendo algunas edificaciones de oficinas descentralizadas en terrenos aledaños al del Centro Cívico. Pero es cuando finalmente se resuelve trasladar hacia la Alpujarra los distintos poderes públicos, que se da un programa de desarrollo global del terreno que incluía: Edificio Nacional, Edificio Administrativo de Hacienda Nacional, Edificio de las Empresas Departamentales de Antioquia, El Palacio Nacional, El Palacio Municipal, El Palacio Departamental, El Centro de exposiciones y Convenciones y El Volumen Principal de la Estación del Ferrocarril, que sería defendido a última hora por unos cuantos funcionarios públicos que lograron “salvar” un fragmento del antiguo edificio.

El documento base para el proyecto de la Alpujarra se fundamentó “en la búsqueda de un exacto equilibrio entre Espacio Individual (íntimo) y el Espacio Colectivo (social), sin desubicar los sitios en donde se desorbite, en cualquier forma y en cualquier sentido el principio, también

---

<sup>107</sup> Junta Directiva del Departamento de Valorización. Acta No. 27. 11 de Julio de 1961. AHM. Fondo INVAL. Tomo 44

determinante, de la justicia distributiva (eficiencia económica).”<sup>108</sup> Todas estas palabras muy propias de los CIAM.

De este proyecto el resultado, en cuanto al Centro Cívico se refiere, fue la construcción de un conjunto de 5 edificaciones cuyo destino final fue para el Centro Administrativo Municipal, Centro Administrativo Departamental, Palacio de Justicia, y Hacienda Nacional. La ocupación del conjunto se hizo paulatinamente a medida que se iban terminando algunas edificaciones, la inauguración se realizó en el año de 1987 y su total terminación en el año de 1988.

#### 4.3 La calle

Para el momento en que se realiza la propuesta de circulación en el Plan Piloto el trazado urbano del centro de Medellín continuaba las huellas dejadas por la colonia, que de manera imperiosa delimitaba el ancho de las calles, limitaba la posibilidad de circulación y por supuesto suponía un complejo de redes, tejidos y relaciones de conexión que aún realizados por individuos de épocas disímiles se mantenía la fuerza de una espacialidad de siglos, que se sabía como parte de una historia común. Los caminos, recodos, calles, seguían estando allí como depositarios de las vivencias de la ciudad, que aunque cambiaran el cómo, el dónde seguía cargándose de simbolismo y entendimiento para los habitantes.

La cuadrícula colonial era la base para el crecimiento del centro de la ciudad, estaba implícito allí una posibilidad de cambio manteniendo las mismas márgenes, así las arquitecturas cambiarán desde los primeros años independistas hasta los primeros esbozos de la modernidad, existía un trazo fuerte que hacía parte de la composición global del centro.

La propuesta en circulación del MOMO, como se ha mencionado en apartados anteriores, representaba un desafío a la ciudad antigua caracterizado por la introducción del transporte mecánico a las ciudades bajo la idea de fluidez y velocidad. La antigua cuadrícula propia de las fundaciones coloniales en Latinoamérica fue vista como inoperante pues al propiciar cruces entre calles continuamente frenaba y disminuía la velocidad del transporte automotriz. La construcción de la Avenida Oriental responde a esta intención de sacar los automóviles de las áreas

---

<sup>108</sup> *La Alpujarra Centro Administrativo*. Planeación Municipal. 1980. Pág. 27

más congestionadas hacia avenidas rápidas que bordearan y alimentaran los antiguos centros urbanos.

De esta manera la realización de la Avenida Oriental o Avenida Jorge Eliécer Gaitán, está enmarcada en la propuesta general de un anillo vial que rodeaba lo que se había definido como centro comercial y de negocios, impuesto de manera arbitraria desde el Plan Piloto. La propuesta consistía en la construcción de amplias vías sobre las que circularía el transporte público y privado sin necesidad de ingresar al centro y evitar con ello embotellamientos, además de separar la movilidad peatonal y vehicular. La Avenida Oriental facilitaría también la comunicación del resto del Valle en sentido norte-sur.

El anillo inicialmente propuesto estaría integrado por las Calles San Juan hacia el sur, el Palo hacia el Oriente, Calle Echeverri hacia el norte y Calle Cundinamarca hacia el Occidente. El proyecto que finalmente se llevó a cabo siguió las pautas estructurales del Plan Piloto con algunas variaciones, el anillo vial se desplazó unas cuantas calles hacia el Occidente con el fin de aprovechar las líneas abandonadas por ferrocarril que anteriormente llegaba hasta el área central, de tal forma el anillo quedó conformado por las mismas calles hacia el norte y hacia el sur, hacia el oriente por la calle San Félix y hacia el Occidente por la Avenida Alfonso López o del Ferrocarril.

Las transformaciones más drásticas en la implementación del anillo vial se dieron hacia los costados, sur, oriental y norte, al tener que superponerse sobre estrechas calles y derribar manzanas completas, llevándose por delante amplias áreas residenciales, edificaciones de importancia y por supuesto todas las formas de ocupación existentes hasta el momento. Hacia el costado Occidental las intervenciones fueron menos severas pues en su mayoría correspondía a tierras sin uso dejadas por las antiguas vías del tren.

Los rediseños del anillo vial ideado inicialmente en el Plan Piloto fueron replanteados en el Plan Director, el cual se aprueba en el año de 1959 y genera la normativa general de vías para la ciudad. Un estudio posterior realizado en el año de 1968 confirma nuevamente la necesidad del anillo vial con algunas modificaciones, ya mencionadas, pero su función seguía siendo la misma que en el Plan Piloto:

De acuerdo con los planteamientos anteriores, la Avenida Oriental deberá ser una vía arteria de primer orden para el tránsito rápido local entre los sectores sur-oriental y no-oriental del Valle de Aburrá y el centro de Medellín. Esta vía servirá al mismo tiempo para conectar algunos sectores preferenciales del Valle de Medellín, con la zona norte de la ciudad, donde están localizados importantes servicios tales como Universidad de Antioquia, el Instituto Colombiano de Seguros Sociales, el Hospital de San Vicente de Paúl, el Parque Norte y el Jardín Botánico.<sup>109</sup>

El proyecto no se iniciaría hasta el año de 1970 cuando se contrata a la empresa INTEGRAL S.A para realizar el estudio y un anteproyecto del fragmento que corresponde al costado oriental y norte del anillo vial, tal obra fue designada como la obra 295 de valorización. La acción implicaba el establecimiento de nuevos usos, tomar medidas sobre las construcciones de valor, arquitectónico, presentes en el recorrido, intentar salvar edificaciones que tuvieran un alto precio económico e intervenir dos áreas conflictivas y de alto deterioro urbano en los sectores de San Antonio y de la antigua Estación Villa del Ferrocarril de Antioquia.

En términos generales el estudio presentado por la firma INTEGRAL S.A muestra un compendio de problemas técnicos del urbanismo, como usos, alturas y densidades, y otros propios del diseño vial como cruces, secciones y señalización. La ausencia de un estudio sobre los habitantes, consecuencias sobre el tejido urbano, implicaciones en los recorridos, nos sugiere una voluntad de planificación otra vez relacionada con el diagrama urbano, la perspectiva desde el plano y por supuesto la supremacía del automóvil sobre el resto de los usos y prácticas urbanas, y esto con una diferencia de más de 20 años frente a los postulados realizados por Wiener y Sert. La siguiente cita es un resumen general de los criterios definidos por la firma para realizar el proyecto:

Como se dijo anteriormente esta vía tiene carácter urbano de tránsito rápido y debe ser de gran fluidez; por lo tanto deberán evitarse en ella los cruces al mismo nivel con arterias o vías de igual importancia y se deberá limitar además el número de cruces e intersecciones con otras vías.

---

<sup>109</sup> Departamento Administrativo de Valorización. *Obra No. 295- Avenida Oriental*. Informe preliminar. Documento D0757. Biblioteca Departamento Administrativo de Planeación Municipal. Pág. 3

Deberá dársele mucha importancia al tránsito de peatones para que éste se haga con comodidad y hasta donde sea posible libre de peligros y sin interferir con el tránsito de vehículos. (...)

Las zonas verdes deberán ser dotadas adecuadamente y lo mismo hacerse con el sistema de iluminación para dar seguridad en el tránsito de vehículos y peatones.

Donde la vía atraviesa sectores muy deteriorados que no están de acuerdo con su importancia como en el caso del Sector de San Antonio y de la Estación Villa, deberá planearse una remodelación, de tal modo que estas zonas sean acondicionadas paralelamente con las obras de ejecución de la Avenida, logrando así la reintegración al centro de unas áreas bien ubicadas que por su deterioro hoy día se encuentran marginadas del progreso de la ciudad.<sup>110</sup>

En términos generales esta es la conclusión a la que llega el estudio, netamente técnico, en el que no deja de sobresalir la idea del peatón como obstáculo para el vehículo, lo que muestra cuál es la jerarquía de los usuarios en el aprovechamiento del espacio urbano.<sup>111</sup> La obra tendría inicio en 1973 y estuvo finalizada para 1976.

La construcción de la Avenida a su vez suscitó la aparición de nuevas edificaciones, especialmente en gran altura cuyos usos se destinaron a oficinas, comercio, consultorios y sedes empresariales, implicando con ello el desplazamiento de los usos residenciales hacia áreas cada vez más periféricas del centro. La aparición de los rascacielos significó la desaparición de una arquitectura modesta, característica de las áreas residenciales centrales, además de la pérdida de otras arquitecturas mayores como el Palacio Arzobispal y parte de antiguo Seminario de Antioquia. De este tipo de arquitecturas perduró la iglesia de San José de origen colonial y la antigua sede del Colegio de la Presentación hoy ocupada por la Policía Nacional.

Con estas obras, desde la composición del tejido urbano se inaugura una nueva etapa en la historia vial de la ciudad, la apertura de la Avenida

---

<sup>110</sup> *Ibíd.* Pág. 11

<sup>111</sup> En muchos sentidos, hasta el día de hoy, la práctica de la planeación ha integrado paulatinamente visiones mucho más integrales sobre la ciudad, que incluye a distintos actores urbanos, sin embargo el tema de los autos sigue siendo problemático y mantiene las mismas consecuencias de destrucción e imposición en la ciudad para la libertad de los carros.

Oriental significó la destrucción de la antigua traza colonial, la aparición de una nueva escala arquitectónica que debía estar al nivel de una avenida de esta magnitud dentro de la ciudad. Aparte de esto crea nuevas barreras espaciales en un entorno ya consolidado con sus recorridos, formas y morfologías, un espacio compacto pasa a estar disgregado, discontinuo, dividido por la construcción de la imponente vía.

Esta amplia calzada partió el centro en dos, entre las áreas residenciales y los lugares públicos y de encuentro colectivo. Por otro lado invadió el centro de carros y autobuses que ayudan aún más a la fragmentación del tejido que inicialmente se prestaba más a la escala de transeúnte que hoy tiene que competir con los automotores para la libre circulación.

## **CONCLUSIONES**

Las conclusiones de este trabajo se mueven en dos situaciones una interna a él, otra de carácter general, la primera está ligada a los objetivos concretos de la tesis, la segunda a una concepción individual sobre la ciudad, que se ha nutrido a través del proceso de aprendizaje en la investigación y la Maestría.

### **Sobre la investigación**

1. El Movimiento Moderno propone un modelo de ciudad que se expande por el mundo a través de las actuaciones de sus integrantes, la tarea ideológica y técnica de los CIAM y la adopción en distintas partes del mundo de sus postulados. Como Movimiento se funde en una autodesignación como los llamados a crear y dar forma a las ciudades modernas, pues ellos mismos definen el desuso de la ciudad antigua ante las exigencias de la vida contemporánea. Luego, los desastres de la Segunda Guerra Mundial y las ansias de modernización de regiones pobres recién entradas al sistema del capital mundial les darían la oportunidad de aplicar de manera más extendida los principios de la *ciudad funcional*. Modelo urbano fundamentado en las cuatro funciones básicas (habitar, trabajar, cultivar el cuerpo y el espíritu y circular) que darían solución a esa ciudad caótica, insalubre y caduca heredada de siglos anteriores.

Pero más dicente aún que la adopción en distintas regiones y contextos del tecnicismo del Movimiento Moderno, es la permanencia a través del tiempo de su forma de ver e intervenir la ciudad, vigente hasta el día de hoy y que la caracterizamos de la siguiente manera:

- La ciudad es creada y pensada por especialistas, los pobladores sólo cumplen una función de sostenimiento del plan, no por su convicción o conveniencia, sino por la pertenencia a un modelo inapelable de ciudad al que todos deben sumarse sin cuestionamiento ante el técnico y autoridad local que los secunda, ¿dirige? Este cuestionamiento no está fuera de lugar pues en algunos casos podemos ver el diseñador al servicio de los poderes totalistas, como lo afirma Gutiérrez para el caso de Brasilia:

El sistema autoritario de realización de la ciudad fue ejercido por los diseñadores y aceptaron una regla del juego que se volvió contra ellos: el totalitarismo sin participación ni opinión.

Brasilia, elitista desde su inicio, se hizo clasista por simple decantación; era aséptica y despersonalizante desde su idea rectora y deriva en inhumana como lógica respuesta. Es esta concepción de espacio totalitario el resultado fue la monumentalidad escenográfica del fascismo<sup>112</sup>

No es riesgoso afirmar, como lo hace el autor para Brasilia, las intensiones de control que se dan con la propuesta de espacios deshumanizados, que niegan las condiciones locales de crear ciudad. Que para el caso de Medellín lo vimos en la imposición de nuevos lugares que borran los lugares vivos de la comunidad, los sitios con historia. Detrás de la bandera del orden, la higiene y la eficiencia, se muestra la negación de los que es la cultura urbana propia de los pobladores, lo que está por fuera de los esquemas políticos de ciudad, no es sólo la acción ingenua de un diseñador.

- La ciudad es un desorden constante, por tanto siempre deberá ser intervenida. Esta posición ante la ciudad es permanente, es anterior al Movimiento Moderno y hoy sigue vigente desde las políticas urbanas, que aunque han cambiado de nombre, por ejemplo hoy no se les llama Planes Reguladores sino Planes de Ordenamiento Territorial, parten de este mismo principio. La pregunta siempre será, si hay que ordenar, y se sabe quién lo hace ¿Quién está desordenando?

Dentro del Movimiento, con las propuestas de Le Corbusier, por ejemplo, es casi enfermiza la pretensión de la ciudad funcional y eficiente. La ciudad antigua es destruida, partida en dos, desvalorada, por no decir aniquilada, ante la imagen de una ciudad moderna, donde lo moderno es sinónimo de eficiencia, de regularidad, de geometría “¡DEBEMOS CONSTRUIR EN ESPACIOS LIMPIOS! La ciudad de hoy muere porque no está construida

---

<sup>112</sup> GUTIÉRREZ Ramón *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica* Ediciones Cátedra. Madrid. 1ra Ed. 1984 4ta 2002. Pág. 701

geométricamente”<sup>113</sup> Cita Peter Hall a Le Corbusier en el momento de criticar su obra.

Vemos pues como detrás de una forma se esconde una idea, el orden, detrás de la idea una intención, el control.

- La ciudad sirve como instrumento para el futuro deseado, pero nunca como un aprendizaje que viene desde el pasado. Desde el siglo XIX con los ejemplos más conocidos de París y Barcelona, se convierte en una masa caduca, que no sirve más para las necesidades actuales, de la misma manera los urbanistas modernos ven la ciudad antigua como un espanto o espectro, que asusta, desconcierta y no dice nada.
- El centro histórico de las ciudades debe ser arrasado. Punto que podría estar inserto en el anterior, pero por los intereses de la investigación le damos un lugar aparte pues la amplia reflexión de los urbanistas modernos sobre él, y su ensañamiento en su destrucción debe ser resaltado con mayor énfasis. Pues de acá se desprende la eliminación de las formas populares de creación de ciudad, de las tradiciones cotidianas, de la historia misma de las comunidades, que en el caso de Medellín está íntimamente relacionada con la el Centro Tradicional. “(.)‘Las estadísticas nos muestran que los negocios se hacen en el centro. Esto quiere decir que debemos hacer grandes avenidas que crucen nuestras ciudades. *En consecuencia los centros actuales deben ser demolidos.* Si quieren sobrevivir, todas las grandes ciudades deben reconstruir su zona central”<sup>114</sup> Tenemos nuevamente a Peter Hall citando a Le Corbusier y su postura ante los centros históricos al servicio de la economía, en contravía de la historia acumulada en la centralidad urbana.
- Podemos concluir con el último punto, referido a la creencia y confianza en una línea progresiva de mejoría en el tiempo. La idea de progreso y de perfectibilidad de la civilización en el futuro es fundamental para comprender el por qué de los postulados, pues es

---

<sup>113</sup> HALL Peter. *Ciudades del Mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX* Ed. del Serval. Barcelona. 1996 .Pág.20

<sup>114</sup> *Ibíd.* Pág. 21

esta confianza la que lleva a pensar que un Plano se puede mantener vigente por más de treinta años o más, como se pensó para la ciudad de Medellín. La seguridad en el crecimiento económico constante y en un mejoramiento de la población hacia un solo modelo, hacen parte de la planeación que se plantea para Medellín y todas aquellas ciudades intervenidas bajo estos preceptos.

2. Con los años transcurridos en el proceso medellinense para la adopción del Plan Piloto, además de sus antecedentes y posteriores interpretaciones, lo que observamos es una transformación en el tiempo del tiempo de la ciudad. Qué pasa de las formas sociales y urbanas, patricias, del mito inicial de la “raza paisa” pujante y laboriosa al de la ciudad capitalista productiva y eficiente, la introducción paulatina de Medellín desde el cincuenta a las formas internacionales de sociedad significó profundos cambios culturales, físicos e ideológicos. Estos cambios no fueron posibles sin un proyecto de ciudad trazado por los dirigentes locales, que desde comienzos del Siglo XX comienzan a idear una ciudad distinta, por medio de las pretensiones de modernización y las iniciativas para lograrlo llegan al límite de la imposición, de la negación y de la anulación de las personas, lugares y expresiones que de alguna u otra manera se oponen al modelo de ciudad establecido. El conjunto de cambios que se logran se ven como una necesidad obligada de la ciudad para su correcta instalación en el sistema económico preponderante.

Este proceso constitutivo de Medellín ha estado mediado por una fuerte oposición entre las políticas estatales y las formas espontáneas de hacer ciudad. La historia de Medellín está marcada por el continuo fortalecimiento de la figura del Estado a través de los mecanismos de Planeación, que terminan por ser instrumentos de control e imposición de ciertos modelos urbanos, que conllevan un estereotipo de vida, de habitante urbano. Los tres lugares analizados son muestra de esta práctica permanente que ha estado revestida de distintos matices discursivos en los diferentes momentos de la historia de la administración municipal.

En esta lógica de pensamiento las consecuencias del Movimiento Moderno, como lo hemos corroborado, van más allá de la mera implementación de la Carta de Atenas, el modelo de ciudad que instaura sigue vigente en los rasgos más estructurales de su propuesta. La ciudad productiva se ha

extendido por todo el planeta como la base para el sistema capitalista, al cual se ajustan muy bien las ideas de fluidez, eficiencia, lucro con las tierras urbanas, ajuste del sistema urbano a la industrialización, ahora a la informática, para el despliegue de los intereses económicos.

3. El centro de la ciudad de Medellín, en sus formas y prácticas, es el resultado de una tensión social, económica y cultural entre los agentes del Estado y sus ocupantes. El resultado de este choque es la supremacía de las fuerzas del Gobierno para transformar, destruir y reconstruir el centro de acuerdo al modelo urbano imperante, sin embargo, pese a esta situación de ventaja que poseen los entes planificadores oficiales la población ha ocupado el centro introduciendo sus propias transformaciones a través del uso, muchas veces ilegal, el aprovechamiento económico, disfrute y permanencia a pesar de los constantes intentos de limpieza y ordenamiento.

Con muchas de las políticas urbanas de la administración local se da como resultado el deterioro de sendas áreas centrales, a través de la anulación de lugares vivos y el abandono administrativo. Estos lugares luego pasan a ser tratados, “recuperados”, como obras insignes de los poderes en turno, este fenómeno lo podemos ver en el proceso de transformación de la Plaza de Mercado donde hoy se sitúa uno de los *logros* urbanos más insignes de los últimos años, La Plaza de La Luz, pero primero hubo que desalojar los usuarios originarios, luego entrar en un deterioro urbano y social, para después llegar nuevamente la planificación a solucionar un problema provocado por ellos mismo. En general vemos la introducción de una planificación de reparación, en la que cada generación minoriza el daño hecho por la precedente a la par que se están ocasionando otros, en la medida que se mantiene vigente el mismo modelo de ciudad excluyente y sesgado sobre los intereses económicos por encima de otras esferas sociales y culturales.

## **Sobre la ciudad**

### ***La ciudad en el tiempo.***

Se da lugar al segundo tipo de conclusiones, un tanto más generales sobre la ciudad pero que pueden llegar a tener repercusión sobre lo concreto. Se

empieza por la condición histórica de la ciudad y dentro de ella la del urbanismo. Una visión propia sobre la ciudad no puede estar alejada de una forma particular de no sólo ver la ciudad, también de ver el mundo en sí mismo, como reducto histórico, construcción de hombres y mujeres, producto de la cultura, de sus vicios y virtudes.

De esta manera no estamos hablando de la ciudad en abstracto sino como una condensación de decisiones, actos y voluntades, unas veces conscientes otras inconscientes, unas desde las posturas políticas dirigentes, otras desde la resistencia a estas políticas, algunas desde los sistemas económicos dominantes, otras en oposición y al margen de los mismos sistemas. Hablo aquí por tanto de la ciudad como construcción física y simbólica de la existencia del hombre.

Señalo así, la importancia de estudiar el tiempo de la ciudad como derrotero de entendimiento, pues es la comprensión histórica la que nos lleva a entender la actualidad de las ciudades, en su morfología, carácter de sus pobladores, su administración política, formas de ocupación y otros tantos temas que la investigación histórica nos puede dar luces para mirar de una manera mucho más compleja la estructura urbana.

Por otro lado existen otras dos dimensiones temporales de la ciudad que no se restringen a la investigación histórica aún cuando pueden llegar a ser estudiadas por esta disciplina. La primera, la ciudad es un proceso sin acabar, la segunda, la ciudad guarda un acumulado histórico en formas y prácticas de gran valor que deben ser consideradas en su análisis. Entender estas dos condiciones nos ayudan para ver la ciudad en su carácter dinámico, su creación y recreación constante al ritmo de las relaciones humanas, pero al mismo tiempo ver las condensaciones que la cultura ha hecho en masas tangibles, en lugares o costumbres que se mantienen a pesar del cambio, lo que se ha llamado patrimonio.

Mostramos acá pues una dualidad, que es la dualidad misma de la cultura, la de creación y conservación constantes, y es en esa relación pasado-futuro es donde se mueve gran parte del análisis de la ciudad y por supuesto su posible intervención.

### **Las consideraciones del tiempo**

En este punto emprendo una crítica a las intenciones de planes generales que se muestran como ideas estáticas de la ciudad, como objetivos dados a los cuales se debe llegar a todo costo, sin considerar el carácter procesual que distingue a la ciudad. Comprender esto, y de allí aplicarlo a las políticas públicas, significaría la construcción paulatina de acuerdo a las transformaciones en el tiempo de la población.

Esto lo podemos vislumbrar desde la vivienda, que se modifica a la par que se modifica la familia que la habita, se amplía, se divide, envejece o renace. Y precisamente esa es una de las fallas fundamentales de los modelos estáticos y estandarizados de vivienda, que no solamente son espacios restringidos, cajas de fósforos, primera condena, sino que no permite su ampliación y modificación en el tiempo, segunda condena. En estos proyectos vemos condensada una doble negación de las dos dimensiones básicas en las que nos movemos los seres vivos, el espacio-tiempo.

Esta misma crítica puede ser trasladada a los modelos de ciudades inflexibles, esquemáticas, irreales frente a la cotidianidad de sus habitantes. Lo anterior lo podemos ver especialmente en los espacios diseñados y contruidos directamente de la mente del arquitecto-diseñador a la ciudad, espacios impecables, maquetas en escala real, donde la acción de las personas es restringida. Es igualmente notorio en los constantes intentos de "limpieza" urbana, en las que se borra las formas espontáneas de ocupación del espacio público, desde las prácticas de intercambio económico a pequeña escala, como puestos de comida, de revistas, entre otros, hasta manifestaciones indeseadas, como reunión de distintas subculturas urbanas, protestas civiles, celebraciones, entre otros, que transgredan los modelos de ciudad.

En la acción del tiempo hay otro punto que quisiera señalar, el derecho de envejecimiento de los lugares cargados con significado histórico. Las ciudades en su recorrido acumulan manifestaciones de la cultura en sus distintos momentos, y estas manifestaciones ante los desarrollos desmedidos del capital son anulados, no por la transformación o cambio "natural" de la cultura, sino por la acción de factores externos o por fuera de su voluntad.

Existe una insensibilidad o ceguera generalizada frente a este hecho, y no hablo acá de la conservación por la conservación de objetos muchas veces sin ningún sentido para los habitantes. Los lugares, las arquitecturas, las

prácticas, hacen parte del tiempo vivido de los grupos humanos, cumple una función predeterminada de memoria, que no requiere de una exaltación objetivada de su existencia, por el contrario reposa en la evocación de una memoria viva, posee un mensaje que los distintos actores culturales comprende desde su aparición y su sucesiva continuación en el tiempo.

## **BIBLIOGRAFÍA**

### FUENTES PRIMARIAS

#### **Archivo Histórico de Medellín**

Fondo INVAL, Serie Actas, Tomos entre 1948 y 1961

Fondo Alcaldía, Serie Varios, Tomos entre 1949 y 1956

Acuerdos expedidos por el Concejo de Medellín entre 1949 y 1966

#### **Biblioteca Secretaría de Planeación Municipal**

Doc. 0508 "El pedrero, investigación" 1979

Doc. 5765 "La Alpujarra centro administrativo" 1980

Doc.0511 "El Pedrero recopilación" 1980

Doc. 8175 "La Alpujarra replanteamiento urbanístico. Proyecto normativo" 1980

Doc. 7663 "Áreas afectadas o de destinación especial" 1982

Doc. 7742 "El Pedrero. Plaza Minorista" 1983

Doc. 4699 "Plan Integral del Área Central" 1985

Doc. 3094 "Propuesta para la rehabilitación del barrio Guayaquil" 1985

Doc. 2441 "Estudios 1, 2, 3 Futura Plaza de Cisneros" 1986

#### **Hemeroteca Universidad de Antioquia**

Revista "Progreso": Entre 1926 y 1940

#### **Hemeroteca Nacional**

Revista PROA 1949-1957

## FUENTES SECUNDARIAS

ARAQUE, Arnulfo. "La vida nocturna de Guayaquil" En: "Guayaquil una ciudad dentro de otra". Alberto Upegui Benítez, Editor. Segunda Edición. ITM. Medellín, 2004. Primera Edición. Ediciones Progreso. Medellín.1957

BENEVOLO Leonardo. *Orígenes del urbanismo moderno*. Celeste Ediciones. Madrid. 1992

BERMAN Marshall. *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Siglo XXI editores. México, D.F. 2001.

BOTERO Fabio "La planeación del desarrollo urbano en Medellín, 1955-1994" En: Historia de Medellín" Tomo II, Suramericana de Seguros.

BOTERO Fernando. *Medellín 1908-1948. Historia urbana y juego de intereses*. Ed. Universidad de Antioquia Medellín, 1996.

CARRIÓN Fernando "Policentralidad: esencia de la ciudad plural" En: Centro H, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos. No. 2. Dic. 2008

CASTELLS Manuel. *La Cuestión urbana*. Ed. Siglo XXI. México DF. Primera Edición en español 1974

CHOAY Françoise. *El urbanismo. Utopías y realidades*. Ed. Lumen. Barcelona. 1970.

CORTÉS Rodrigo. *Del urbanismo a la planeación en Bogotá (1900-1990)*. Trabajo para sustentar la promoción a la categoría de profesor asociado. UNAL. Bogotá. 1995.

DEL CASTILLO Daza, Juan Carlos. *Bogotá. El tránsito a ciudad moderna 1920-1950*. Universidad Nacional de Colombia-Sede Bogotá. Facultad de Artes. Bogotá D.C. 2003.

DEL CASTILLO Daza Dir., URREA Tatiana [et al.]. *Bogotá años 50, el inicio de la metrópoli*. Cuaderno de Urbanismo y Arquitectura. Facultad de Artes. Universidad Nacional de Colombia-Sede Bogotá. Bogotá 2008

DELGADILLO Polanco, Victor Manuel. *Centros históricos de América Latina, riqueza patrimonial y pobreza social: La rehabilitación en vivienda en Buenos Aires, Ciudad de México y Quito, (1990-2003)*. Tesis para obtener el grado de Doctor en Urbanismo. UNAM. México. 2005

Departamento Administrativo de Planeación. *Análisis crítico de algunas directrices de la política urbana del país. Asentamiento humanos en áreas urbanas de Medellín, situación actual*. Medellín. 1976.

Departamento Nacional de Planeación. *Ciudades dentro de la ciudad. La política urbana y el Plan de Desarrollo en Colombia*. Ed. Tercer Mundo. Bogotá. 1974.

ECHEVERRÍA María Clara y RINCÓN Análida. *Ciudad de territorialidades*. Centro de Estudios del Hábitat Popular – CEHAP. Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín. Medellín. 2000.

ESPINOSA Restrepo León Darío. Traductor. “El discurso del CIAM sobre el urbanismo, 1928-1960” En: Revista Bitácora No. 11. UNAL-Sede Bogotá. 2007.

FRANCO Horacio “La plaza de Cisneros” En: Revista Universidad de Medellín. No. 46. 1985.

GIEDION Sigfred. *Espacio Tiempo y Arquitectura*. Ed. Científico Médica. Barcelona. 1968.

GILBERT Alan. *La ciudad latinoamericana*. Ed. Siglo XXI. 1997.

GUTIÉRREZ Ramón. *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Ediciones Cátedra. Madrid. 1ra Ed. 1984 4ta 2002.

GRUZINSKI, Serge. *La ciudad de México una historia*. Fondo de Cultura Económica. Primera edición en español. Ciudad de México. 2004. Primera edición en francés 1996

HALL Peter. *Ciudades del Mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Ed. del Serval. Barcelona. 1996 .Pág.20

HERNÁNDEZ Rodríguez, Carlos Eduardo. *Las ideas modernas del Plan para Bogotá en 1950. El trabajo de Le Corbusier, Wiener y Sert*. Alcaldía Mayor de Bogotá. Instituto de Cultura y Turismo-Observatorio de Cultura Urbana. Bogotá. 2004.

HOBSBAWM Eric. *Sobre la historia*. Ed. Biblioteca de bolsillo. Barcelona. 1997

HOFER Andreas. *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*. El Áncora Editores/Corporación La Candelaria. Bogotá 2003.

JARAMILLO Uribe Jaime “Etapas y sentido de la historia de Colombia” En: “Colombia hoy” Siglo XXI editores. Bogotá. 1978.

HOYOS Juan José “La última muerte de Guayaquil” En: Revista Universidad de Medellín. No. 46 1985

JARAMILLO, Ana María. “Criminalidad y violencia en Medellín, 1948-1990” En: Historia de Medellín. Suramericana de Seguros. Jorge Orlando Melo Dir. Bogotá. 1996. Tomo 2. Pág.554

LEFEBVRE Henri. *El derecho a la ciudad*. Alianza Editorial. Barcelona. 1974.

LEÓN ZAFIR “De paso por la antigua Plaza de Guayaquil” En: Revista Universidad de Medellín. No. 46. 1985.

LOPEZ RANGEL Rafael. *Las ciudades latinoamericanas*. 1989. Pág. 23

MOLINA Londoño, Luis Fernando “Arquitectura del Valle del Aburrá” En: Historia de Medellín. Jorge Orlando Melo Editor. Suramericana de Seguros. Medellín. 1996. Tomo 2.

MUMFORD Eric. *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*. Press paperback edition, Massachusetts, 2002.

ORTIZ Renato. *Otro Territorio*. TM Editores. Convenio Andrés Bello. Bogotá. 1998.

ORREGO Maria Eugenia. *Guayaquil: Historia del más tradicional sector popular de Medellín*. Medellín. 1986.

RESTREPO Uribe Jorge. *Medellín, su origen, progreso y desarrollo*. Ed. Servigráficas. Medellín. 1981

ROMERO José Luís. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Ed. Universidad de Antioquia. Medellín. 1999.

RUIZ Gómez Darío. *Hojas en el patio*. Fondo Editorial Universidad Eafit. Medellín 2002.

SCHNITTER Castellanos, Patricia. *José Luis Sert y Colombia. De la Carta de Atenas a una Carta del Hábitat*. Ed. Universidad Pontificia Bolivariana, Área Metropolitana del Valle del Aburrá. Medellín. 2007.

XIBILLÉ Jaime Editor. Revista Ciencias Humanas No. 24: “Metropolis, Espacio, tiempo y cultura”. Universidad Nacional Sede Medellín. Medellín. 1998

UPEGUI Benitez, Alberto. “Guayaquil, una ciudad dentro de otra” En: “Guayaquil una ciudad dentro de otra”. Alberto Upegui Benítez, Editor. Segunda Edición. ITM. Medellín, 2004. Primera Edición. Ediciones Progreso. Medellín.1957

WIENER Paul Lester and SERT José Luis. *Report Pilot Plan Medellin*. 1950. Biblioteca Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín.

SITIOS WEB

Fotos Avenida Oriental

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/todaslasartes/gab/gab4.ht>

“Medellín: dos décadas de su proceso según archivo de Gabriel Carvajal 2”

Visitada en Agosto de 2009.