

**Ciudad planeada, ciudad habitada.**

Historia urbana de Medellín, 1950-1980

Por

Yuliana Garcés Arboleda

Monografía para obtener el título de historiador

Asesora

Lucelly Villegas Villegas

Magister en historia

Universidad de Antioquia

Facultad de Ciencias Sociales y Humanas

Medellín

2018

*Este trabajo es producto de mi costumbre de hacer las cosas en horarios nocturnos, cuando la claridad del día me permite estar a solas con mis pasiones.*

## CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS .....	5
INTRODUCCIÓN .....	6
REFERENTES TEÓRICOS Y CONCEPTUALES.....	10
Historia cultural.....	10
Representación, habitus y prácticas. ....	13
Hábitat y territorio.....	19
Planeación .....	24
PARTE 1: LA CIUDAD PLANEADA.....	30
CAPITULO I: LA PLANEACIÓN URBANA EN MEDELLÍN 1950-1980.....	30
Antecedentes: La ciudad de la Sociedad de Mejoras Públicas.....	30
La ciudad piloto, Medellín en los años 50s.....	38
La colonización urbana, Medellín en los años 60s.....	44
Planeación comunitaria, barrios y convites, Medellín en los años 70s. ....	46
Hacia nuevos retos en la planeación, Medellín en los años 80. ....	50
CAPITULO II: PROCESOS DE PLANEACIÓN URBANA EN MEDELLÍN 1950-1980.....	52
PARTE II: LA CIUDAD HABITADA.....	60
CAPITULO III: DINÁMICAS SOCIOCULTURALES EN LA CIUDAD PLANEADA.....	60
La carrera Junín en la primera mitad del siglo XX .....	60
La vida ocurre a pie, Junín entre 1950 y 1968. ....	63
Bienvenido el progreso, Junín en la década de los 70. ....	72
Representaciones y prácticas en Junín 1950-1980.....	77
CONCLUSIONES .....	81
BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES .....	83
Fuentes de archivo.....	83
Cibergrafía.....	84
Tesis .....	86
Revistas .....	86
Libros .....	86

## ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1 Personas hacia la Catedral Metropolitana por la Cra Junín, 1942.....	61
Imagen 4 Madre con su hija pasea por Junín, 1967.....	67
Imagen 5 Ruth Pineiro de Ospina, en los años 50.....	67
Imagen 6 Junín 1963 .....	68
Imagen 7 Singapur, 1960. Ejemplificación de Jean Gehl.....	73
Imagen 8 Medellín, 1968. Construcción del Edificio Coltejer.....	73
Imagen 9 Junín 1973 .....	76
Imagen 10 Diseño del pasaje peatonal Junín-Palace, 1969 .....	77

## ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1 Crecimiento urbano de Medellín 1770-1932.....	33
Mapa 2 Plano de Medellín Futuro 1913 .....	35
Mapa 3 Josep Luis Sert y Paul Lester Wiener, Plan Piloto de Medellín-Tercera Fase. Usos del terreno N8 (II-2), 1956. ....	43
Mapa 4 Barrios Piratas 1960, Oficina de Planeación.....	46
Mapa 5 Plano de la ciudad de Medellín, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1976. ....	49
Mapa 6 Delimitación del centro cívico y comercial Plan Piloto 1950.....	64

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Cra Junín entre la Av. La Playa y Calle Caracas.....	64
--	----

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Instrumentos de planificación urbana en Medellín 1950-1980.....	55
---	----

## **AGRADECIMIENTOS**

Este aparte de los trabajos académicos siempre me ha parecido un poco innecesario en virtud de que casi ninguna de las personas que aquí se mencionan tienen conocimiento de lo escrito en estas líneas. Mi madre y mi padre, por ejemplo, no sabrán qué es el hábitat o lo sucedido en Medellín en la década de los años 50, a excepción de sus propias anécdotas e historias familiares, lo que, a mi parecer es bastante valioso, pues, sus recuerdos constituyen verdades ineludibles que finalmente configuran su relación con el mundo. Aun así, es preciso reconocer abiertamente, que gracias a ellos dos me he motivado a estudiar con disciplina y esmero, y que este trabajo que hoy culmino hace parte de la confianza que siempre han puesto en mí.

También es oportuno agradecer el acompañamiento de cada uno de los docentes que estuvieron de manera presente en mi proceso formativo, y que con sus conocimientos y orientaciones me permitieron descubrir el encantador mundo de la Historia. En ello, de manera muy especial resalto a la profesora Lucelly Villegas, quien fue mi asesora en este trabajo, al profesor Andrés López Bermúdez, quien acompañó mi formación en las asignaturas de Historia de Colombia, a la profesora Tatiana Robles, en cuyas clases de Historia de la literatura e Historia Cultural, me exigió estudiar la disciplina desde un enfoque para mí más amplio y novedoso, y en general a todos los profes con los que compartí mi vida académica durante más de cuatro años.

Finalmente, agradezco a todos mis compañeros de clases, en especial Juan David Restrepo Zapata, con quien compartí múltiples disertaciones académicas, y quien fue mi apoyo incondicional en los momentos más importantes de mi vida académica.

## INTRODUCCIÓN

Este ejercicio investigativo *Ciudad planeada, ciudad habitada. Historia urbana de Medellín, 1950-1980*, responde a una indagación personal por las ciudades: sus formas, bases económicas, marcos políticos y administrativos, procesos de planeación, historias oficiales y no oficiales, pero sobretodo, es el producto de un marcado interés por las personas y su relación con los espacios; situación que ha llevado a la exploración de textos que hablan sobre ciudades, a la escucha de profesionales de reconocida trayectoria en la materia y al encuentro con grupos de personas que, desde sus intereses disciplinares, piensan las ciudades en el pasado, presente y futuro, elementos que, entre otros, dan vida a este estudio.

Pensar la historia urbana, implica considerar aspectos que van, desde las estructuras físicas propias del diseño urbano, hasta los hechos culturales, económicos y políticos que giran en torno a ello. Ver la ciudad, únicamente, como un cúmulo de cables, edificaciones y calles, es verla como materia muerta, pero pensar en la ciudad como un proceso histórico, supone integrar en la mirada experta, dimensiones que develen las interacciones de los seres humanos consigo mismos y con lo que les rodea. De esta manera, pensar la ciudad, se convierte en asunto esencial para comprender el paso de los seres humanos por el mundo.

Por tal motivo, este texto integra preguntas relacionadas con la producción del espacio relacionadas con: ¿Cómo nos movemos en los lugares colectivos? ¿Cuáles son los espacios que creamos y recreamos?, ¿De qué manera lo hacemos? ¿Qué hay de nosotros en las estructuras físicas de una ciudad? Y es entonces cuando la cuestión por lo urbano trasciende de los edificios y la infraestructura, hacia una ciudad vista desde las representaciones, que habla sobre la memoria, el deseo, los signos, los intercambios y la vida en el espacio con los demás. ¿Cuál es la relación entre las personas y las calles? precisamente por el carácter de estas preguntas, este estudio se inscribe en las

perspectivas teóricas de la Nueva Historia Cultural, puesto que además de evidenciar lo urbano más allá de su forma física o sus hechos históricos, posibilita la descripción, interpretación y análisis de fuentes que dan cuenta de las representaciones y significados que se tejen a partir de las prácticas sociales sobre un espacio físico.

En consecuencia, lo que aquí se presenta es una reflexión y análisis sobre los procesos de planificación urbana en Medellín, que permita comprender la complejidad que atraviesa actualmente la ciudad, la cual, para principios del siglo XX aun podía comparársele con un moderado poblado rural y que, para finales del siglo, su complejidad se extendía más allá del delimitado centro urbano. Para abordarlo, se propuso como objetivo general, analizar las dinámicas socioculturales generadas a partir de proyectos urbanos de Medellín entre 1950, año en el que se formula el Plan Piloto, hasta 1980, periodo en que se formula el Plan Cuatrienal de obras públicas, elemento que significó la transformación del centro y la expansión de la ciudad hacia las periferias.

Se desarrolla a partir de tres objetivos específicos: el primero, enfocado a describir los principales elementos del contexto físico-espacial que caracterizaron la ciudad de Medellín entre 1950 y 1980. El segundo, describir las principales dinámicas socioculturales generadas a partir de la apropiación de diseños urbanos en la ciudad de Medellín entre 1950 y 1980, específicamente en la Carrera Junín entre la Avenida La Playa y la calle Caracas. Y el tercero, que se propone ahondar en la comprensión de los procesos de planeación urbana dados en Medellín durante la segunda mitad del siglo XX.

De esta manera, el trabajo se compone de dos partes, la primera *La ciudad planeada* se compone de dos capítulos, el primero trata sobre la descripción de la ciudad de Medellín en términos de la planificación urbana, señalando las decisiones más trascendentales tomadas en cada década desde 1950 hasta 1980, en donde se evidencian los esfuerzos de

la institucionalidad y las élites de la ciudad por promover en Medellín procesos de planificación que transformaran la ciudad hacia las ideas del progreso que era exigencia en el panorama internacional, a partir de la inserción de herramientas técnicas como los planes urbanísticos y las asesorías de profesionales extranjeros en el diseño de una ciudad moderna. Así mismo, se muestran las tensiones entre los ideales de planeación y una realidad en la que la capacidad de ejecución se queda corta.

El segundo capítulo, trata sobre los análisis de los procesos de planificación urbana en el periodo señalado, ahondando en factores como: el papel de la iniciativa privada en la construcción de modelos urbanísticos de ciudad, la capacidad institucional para asumir las transformaciones propuestas por los planes, los modelos urbanísticos influenciados por las visitas de urbanistas extranjeros, entre otros elementos que contribuyen a comprender los modelos de planificación urbanas de la ciudad de Medellín.

La segunda parte *La ciudad habitada*, se compone de un capítulo, que trata sobre el análisis de las dinámicas socio-culturales en la ciudad, específicamente en la carrera Junín entre la Avenida La Playa y la calle Caracas durante los años 1950 y 1980, tomando esta vía como referente por ser ella una calle protagonista de las dinámicas sociales en el centro de Medellín para el periodo de estudio, además de presentar diversas fuentes que permiten construir con mayor precisión las representaciones socioculturales de la época. Para abordarlo se estructuran los análisis con base en los conceptos de representación y prácticas, además de la teoría del hábitat propuesta por Jan Gehl, arquitecto danés cuyo pensamiento ha influido la arquitectura de la segunda mitad del siglo XX en el mundo.

En vista de estas delimitaciones en cuanto al ejercicio investigativo, las fuentes que se hallaron para argumentar las ideas de cada capítulo, fueron: fotografías, planos de la Medellín, acuerdos del Concejo Municipal, leyes nacionales, crónicas municipales, entrevistas a personajes que vivieron en Medellín durante esta época y anuncios de



prensa. Además de esto, los argumentos incluidos en este texto se fundamentan en tesis de doctorado y maestría que dan cuenta de últimos hallazgos en cuanto al objeto de estudio, aspecto que, contrastado con las fuentes aquí citadas, dan vida a este trabajo.

Comprender los hechos de la vida cotidiana que sucedían durante la segunda mitad del siglo XX en Medellín, específicamente en la carrera Junín, lleva necesariamente a integrar, tanto elementos de análisis que contemplen las dimensiones físicoespaciales como un indicio de la vida cotidiana en un tiempo determinado, así mismo como teorías sociales y metodologías propias de la historia para aproximarse a reconstruir este fenómeno. Aspecto que, obliga a integrar los métodos tradicionales de hacer historia, con los saberes multidisciplinares, en este caso de arquitectura, planificación y hábitat, que posibilitan la comprensión sobre el fenómeno urbano en el tiempo.

Esta forma de abordar la historia urbana se ha evidenciado en diferentes investigaciones, las cuales indagan sobre las formas en que se ha construido el espacio urbano a partir de las dinámicas sociales. En Medellín específicamente, este tema ha cobrado importancia en las narraciones colectivas y en la construcción de propuestas de planificación social que apuntan a la apropiación actual de los barrios y sectores de la ciudad a fin de dimensionar un desarrollo acorde a las necesidades de los habitantes. Por tal razón, el estudio de estos elementos desde la historia, permite auscultar los fenómenos sociales que incidieron en esas estructuras y/o cómo las estructuras incidieron en los fenómenos sociales, estudiando una parte importante de los procesos de planificación de la ciudad, y constituyendo a la vez, un aporte significativo a la historiografía local.

## REFERENTES TEÓRICOS Y CONCEPTUALES

A continuación, se presentan los referentes teóricos y conceptuales que direccionan los análisis de este ejercicio investigativo, necesarios para comprender la lectura de los capítulos que estructuran este trabajo. Primero, se da cuenta de los referentes teóricos alrededor de la *Historia Cultural*, especificando conceptos como el de *representación*, *habitus* y *práctica*, lo que permite ahondar en las dinámicas socioculturales generadas en los proyectos de diseño urbano. Seguidamente, se desarrollan los referentes asociados al *hábitat*, que, ligados a las teorías de la Historia Cultural, permite comprender las diferentes formas a través de las cuales se crea y recrea un espacio a partir de la cotidianidad de un grupo de personas. Finalmente, se describen los referentes asociados a la *planeación*, en vista de que el eje central de este trabajo son los instrumentos de planificación urbana.

### **Historia cultural.**

En los debates sobre teoría de la historia, es común escuchar un sinnúmero de digresiones acerca de lo que es y no es *Historia Cultural*, cuál es su diferencia con la historia social, o si hablar de historia de la cultura tiene la misma relevancia, lo que lleva a explorar el origen de su denominación, en vista de que más que un concepto dado por su carácter en sí, resulta ser parte de una construcción histórica permanente. Peter Burke, explica que, “*la historia cultural no tiene esencia. Sólo puede definirse en términos de su propia historia*”<sup>1</sup> esto quiere decir que es un concepto cambiante, y que, por ser cambiante, puede rastrearse en temporalidades y espacios específicos bajo perspectivas diferentes, tema que aunque difícil, resultó un reto para Burke, quien, en búsqueda de respuestas ante la transdisciplinariedad y ambigüedad de este término, hizo una exploración de las formas en que han cambiado las ideas sobre historia cultural en el tiempo.

---

<sup>1</sup> Peter Burke, *Formas de hacer historia cultural*. (Madrid: Alianza Editorial, 2000), 15.

En su libro sobre *Formas de Historia Cultural* (1997), Peter Burke señala que, el término *cultura*, de manera explícita, lo encontró por primera vez en el siglo XVIII en un texto alemán titulado *Ensayo de una historia de la cultura humana* (1782), posterior a esta fecha, identificó el título de otro texto, también alemán, denominado *Historia general de la cultura* (1796-1799) y explica que, la narración contenida allí, está enfocada específicamente hacia la descripción de las artes y las ciencias como expresión de la cultura.

Al igual que estos textos, encontró otros, tanto en la Antigüedad, Edad Media y Modernidad que, aunque en sus títulos no explicitaban el término de cultura, trataban elementos asociados a ella al referirse a temas tales como: lengua y literatura, arte, artistas y música, doctrinas, disciplinas y modos de pensamiento. También incluyó en esta indagación, aquellos escritos que trataran sobre la comparación de los rasgos culturales entre las regiones del mundo y sus costumbres, encontrándose con textos que narraban la historia del todo, o, expresado de otra forma, historia de las tradiciones.

Esta indagación, permitió categorizar lo encontrado para determinar que, las publicaciones entre 1500 y 1700 tratan el tema cultural en elementos como: cambios del lenguaje, leyes, religión, artes y ciencias. En consecuencia, determina que, alrededor del año 1800 es que comienza a hablarse de una historia de la cultura, cuando las publicaciones se enfocaron hacia temas tales como: *Historia de la civilización en Francia* (1829-1832), *La cultura del Renacimiento en Italia* (1860). Este tipo de historia, de acuerdo con el análisis de Burke, quedó relegada en el siglo XIX a causa de la historia “positivista” centrada en hechos políticos y documentos oficiales que, de alguna manera, fragmentó el estudio de la historia cultural.

Afirma el autor, que solo cuando la oleada de los estudios culturales de la segunda mitad del siglo XX comenzó a ser protagonista en la esfera académica, se dio un renacer de la historia de la cultura fundamentada en los pensamientos posestructuralistas de la época que,

a partir de los años sesenta, cuestionan fuertemente el estructuralismo de las ciencias humanas. Para los exponentes de esta corriente, lo que se proclamó durante el siglo XIX como verdades absolutas de la historia, basados en los documentos oficiales, personajes insignes, batallas y demás, no son más que una versión de la historia, en tanto, establecen que no solo los eventos políticos y económicos de las naciones son objetos de estudio, sino que, muchos elementos son susceptibles de convertirse en historia.

Si a mediados del siglo XX se habla de que es válido hacer una historia totalizante, el enfoque de cultura comienza a adquirir un matiz diferente, en la medida en que no se narra la historia de una cultura, como lo hicieron los escritores del siglo XVIII que señala Burke, o que tampoco se concibe la cultura como los antropólogos del siglo XIX (Taylor) pudieron haberla concebido, es decir, la cultura de las tradiciones, hábitos y maneras de vivir. Sino que la historia a partir de las ideas de autores posestructuralistas, se refiere a la historia de objetos y de los hechos significantes y de sus significados.

Al respecto de esta nueva historia de la cultura, Clifford Geertz, antropólogo posestructuralista, indica en su libro de ensayos sobre *La interpretación de las culturas* (1973), que ante la multiplicidad de significados que se ha atribuido a la cultura, desde haberse relacionado con características del espíritu, fenómenos psicológicos, genética o como parte de la estructura cognitiva, para él, de acuerdo a sus análisis y estudios, la cultura es esencialmente un concepto semiótico en el que “*el hombre es un animal inserto en tramas de significación que él mismo ha tejido*”<sup>2</sup>

Sin duda alguna, este postulado es relevante porque sintetiza, además del pensamiento de la época, su tesis principal dentro del campo de la antropología, cuyo desenvolvimiento teórico le lleva a suponer que, si la cultura es esa trama de significación, su análisis no debe constituirse en una ciencia experimental que busque leyes, sino en una ciencia

---

<sup>2</sup> Clifford Geertz, *La interpretación de las culturas* (Barcelona: Gedisa, 2003), 20.

interpretativa que busca significaciones. Y es precisamente esta idea sobre la cultura la que permeó los estudios en la historia, marcando una diferencia significativa entre historia de la cultura e *Historia Cultural*. La primera, referida a las historias dadas en el siglo XVIII sobre aquellas historias que trataban la vida de un pueblo o una civilización, y la segunda, referida a la historia del todo, cuyo enfoque teórico se basa en las representaciones, prácticas y saberes alrededor de cualquier objeto de estudio<sup>3</sup>.

### **Representación, habitus y prácticas.**

En el marco de las ideas ya expuestas, el concepto de *representación* cobra un interés específico, éste, hace parte del acervo al que indefectiblemente todo historiador del siglo XXI se enfrenta, bien sea, por motivo de las ideas globales en el que está inmersa actualmente la historia, así como de los retos teóricos de la disciplina y la necesidad permanente del análisis crítico. En términos estrictos, la palabra *representación* hace alusión a una imagen o idea que sustituye la realidad, también podría entenderse como una cosa que representa otra<sup>4</sup>. Roger Chartier, en su obra *El mundo como representación* expone que, en antiguas definiciones, se podía rastrear el significado de esta palabra en dos sentidos: El primero, referido a la *representación* como una ausencia de lo que representa y no es representado. El segundo, como la exhibición de una presencia. En ambos casos, las definiciones parecen apuntar a la relación que existe entre los objetos y las imágenes de los objetos, específicamente desde su perspectiva simbólica.

En términos amplios, el concepto de *representación* puede examinarse, según Chartier, en dos perspectivas: una, desde su definición básica, en la que el objeto es sustituido por la imagen, y otra, más compleja, referida a las imágenes que producen una relación simbólica con algo moral y/o abstracto. En el primer caso, puede suponerse representaciones simples,

---

<sup>3</sup> Roger Chartier, *El mundo como representación. Estudios sobre historia cultural* (Barcelona: Gedisa, 1996) 42.

<sup>4</sup> Diccionario de la Real Academia de la lengua Española RAE. ¿Cuál es el significado de la palabra representación?, <http://dle.rae.es/?id=W4VMjJb> (Consultada el 22 de mayo de 2009)

como la creación de la imagen por el objeto mismo. En el segundo, la relación de las categorías de signos, caracterizaciones y diferencias es indispensables para precisar la traspolación de un objeto o su imagen hacia elementos abstractos.

La historia de las representaciones centra la atención en un objeto de investigación en sí mismo, sin importar los orígenes disciplinarios o metodológicos que permitan su abordaje, en este tipo de historia, cobra interés las formas en que se construye el sentido alrededor del objeto de estudio, aspecto que genera algún tipo de libertad creadora para el historiador, en vista de que puede valerse de diferentes fuentes y herramientas disciplinares para alcanzar el propósito investigativo, siempre y cuando esto de respuesta al análisis y descripción sobre las formas en que un objeto puede representar diferentes elementos que dotan de sentido una realidad.

Para comprender mejor este asunto, se parte de que la construcción de sentido varía de acuerdo con los contextos físicos y espaciales, y que, además, no existe una interpretación única de un signo, por el contrario, las verificaciones pueden ser múltiples y las formas a través de las cuales se crea el sentido de las cosas depende de quien lo está representando. De esta manera, la representación no consiste en dar un verdadero reflejo de la realidad, sino que pretende mostrar todo aquello que no puede verse en ella y que está construyendo permanentemente sentidos sociales.

Para ejemplificar esta idea, Stuart Hall, retoma el análisis que Foucault hace de la pintura *Las meninas* de Velásquez, sobre la cual interpreta el sentido de la pintura a través de la presencia y la ausencia de elementos que dan inicio a otras ideas<sup>5</sup>. Lejos de brindar una verdad absoluta sobre el sentido del cuadro, manifiesta que en él hay un sentido diferido de su creación, en relación con el espectador, al pintor y a la imagen en sí que representa. De esta manera, Foucault, expresa que el sentido es construido en el diálogo de la pintura y el

---

<sup>5</sup> Stuart Hall. “*El trabajo de la representación*” en *Representation: Cultural Representations and signifying practices*. (Londres: Sage publications, 1997), 15.

espectador, y devela que, el observador es el principal constructor de sentido del cuadro. De manera similar, puede comprenderse la representación en el marco de un análisis de la historia cultural, donde el papel del historiador es el que está recreando los sentidos de las fuentes, en interacción con el que las crea, su contexto y sus propias interpretaciones.

Estas ideas sobre representación, de las cuales tratan Stuart Hall y Roger Chartier, tienen sus orígenes en las ideas del distinguido lingüista Ferdinand de Saussure (1857-1913), quien, a partir de su modelo teórico sobre el lenguaje fijó el enfoque semiótico de la representación. Este académico, analizaba que la producción de sentido depende del lenguaje, entendido como un sistema de signos que sirven para comunicar ideas o expresarlas, idea que le llevó a estudiar *el signo* alrededor de dos elementos: la forma y la idea con el cual se asociaba, determinando que la relación entre la forma y el significado es la que fija códigos culturales específicos.

Los aportes que brindó esta teoría lingüística, al concepto de *representación*, se asocian a las definiciones ya referidas, donde la relación entre el significante y el significado está determinada en un sistema específico de convenciones sociales, que solo está dado a cada sociedad en un momento histórico determinado. Estos postulados, sin duda, influyeron en la disciplina histórica. En su libro *El mundo como representación*, Roger Chartier narra que para 1988 la Escuela de los Annales había llamado la atención acerca de la crisis de las ciencias sociales debido a la pérdida de los sistemas de interpretación y los paradigmas dominantes como el estructuralismo y el marxismo, pensamientos que habían guiado las metodologías y los debates en las ciencias sociales en años anteriores, generando para la historia, una incertidumbre venida de la desaparición de técnicas en el abordaje de los objetos de estudio y en el agotamiento de alianzas con otras disciplinas.

Lo anterior se refiere a la crítica que se hizo alrededor de los años ochenta a la historia de las mentalidades, eje central en las escuelas de historia durante la tercera generación de los Annales. Esta historia estaba centrada en la utilización de herramientas metodológicas

cuantitativas aplicadas al estudio de fenómenos culturales, es decir, una historia serial que se basó en la recolección de datos para dar cuenta de una realidad específica. Elementos que se vieron fuertemente cuestionados con la inserción del concepto semiótico de cultura, influidos por el resplandor que tuvieron disciplinas como la sociología, antropología, pero sobre todo por la lingüística a mitad del siglo XX.

Dentro de este contexto, el panorama general de las ciencias sociales generó nuevas exigencias teóricas que consistieron en resaltar nuevos objetos de investigación que dieran cuenta de las actitudes de la vida en sociedad, ritos, creencias, entre otros temas abrieron el diálogo metodológico y discursivo con otras disciplinas.

A todo esto, Chartier señala que estas mutaciones en el trabajo histórico, más que producirse por una crisis general de las ciencias sociales, se da por un cambio de paradigma ligado a la práctica de investigación misma que cuestionó contundentemente tres factores esenciales: primero, el proyecto de una historia global, segundo, la delimitación territorial de los objetos de investigación y tercero, la delimitación del análisis y comprensión de la investigación en cuanto a una división social referida a jerarquizaciones.

A partir de esta constatación, es que se habla del surgimiento de un enfoque que deja un campo libre a la pluralidad de objetos y métodos hacia diversas investigaciones, obligando a los historiadores a pensar en funcionamientos sociales fuera de la fragmentación jerarquizada, y centrarse en las prácticas, en relatos de vida, en los signos y la construcción de sentidos, en palabras de Chartier esto significa “Renunciar a la primacía tiránica del desglose social para dar cuenta de las diferencias culturales”<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Roger Chartier. *El mundo como representación. Estudios sobre historia cultural*. (Barcelona: Gedisa, 1996), 50.



De esta manera, la incorporación de elementos de análisis lingüísticos a la disciplina de la historia, es el principio de lo que se denomina *La Nueva Historia Cultural* que, como ya se indicó, trata de comprender las relaciones entre las formas simbólicas y el mundo social centrado en lenguajes, prácticas y representaciones, promoviendo un lugar específico a la dimensión simbólica de los procesos de análisis historiográficos, en el cual, el análisis de las prácticas se apoderan de los bienes simbólicos produciendo usos y significaciones diferenciados en lugares y tiempos diversos.

Desde esta perspectiva, la construcción del sentido se entiende como las interpretaciones sobre las *prácticas* sociales y las maneras diversas en que pueden producirse. Al respecto, Pierre Bourdieu en su obra *El sentido práctico* explica que, el concepto de *práctica* debe explicarse desde dos sistemas relacionales, el primero, es el sistema de relaciones históricamente construido y que constituye el campo específico en que se desarrolla la práctica, por decirlo así, el campo económico, social, o político. Y el sistema de relaciones que produce a los sujetos de las prácticas, es decir, las condiciones sociales de la producción de estos sujetos de acuerdo con su historia anterior.

Este concepto de *práctica*, para Bourdieu, está indefectiblemente ligado al concepto de *habitus*, referido al conjunto de esquemas a partir de los cuales los sujetos perciben el mundo y actúan en él. Indica el sociólogo que los esquemas que constituyen el *habitus* está socialmente estructurado a lo largo de la historia de cada sujeto, el *habitus* “se define como un sistema de disposiciones durables y transferibles -estructuras estructuradas predispuestas a funcionar como estructuras estructurantes- que integran todas las experiencias pasadas y funcionan en cada momento como matriz estructurante de las percepciones, las apreciaciones y las acciones de los agentes de cara a una coyuntura o acontecimiento y que él contribuye a producir”<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Pierre Bourdieu, *El sentido práctico*, (Buenos Aires: Siglo XXI, 2008), 84.

De esta manera, el concepto de *habitus* se sitúa en un punto intermedio entre las teorías objetivistas, las cuales explican las prácticas sociales como si estuvieran delimitadas por una estructura en la cual los sujetos no tienen un papel, más allá que el de integrarla; y las teorías subjetivistas, las cuales explican que las acciones sociales son producto de las acciones individuales, debido a que el concepto de *habitus* reconoce que la explicación de las practicas deviene de suponer que los sujetos tienen una relación con estados anteriores del sistema de relaciones sociales, es decir, que existe una estructura; y a su vez, reconoce que en las prácticas hay una producción en los sujetos desde sus esquemas de acción, percepción y apreciación que permite otras producciones.

A estas definiciones, es posible intuir que, la *representación* a partir del estudio del *habitus* y *las prácticas*, son elementos fundamentales en el estudio de la cultura. Si todo cambia, la historia estudia ese sentido para darse cuenta de cómo se construye el mundo. Pero el sentido no está inherente en las cosas, es construido, producido, es el resultado de una práctica significativa, una práctica que hace que las cosas signifiquen.

Con lo dicho hasta aquí, es posible concluir que, la *Historia Cultural* en nuestro tiempo, es la historia que estudia la relación que los seres humanos han tejido con sus espacios, con los otros y con lo otro, describe a través de diferentes fuentes: documentales, iconográficas, materiales, sonidos, gustos, entre otros, la forma en que se produce, circula, apropia y recepciona un hábito. De este modo, la *Historia Cultural* es la historia de todo, sí, pero desde un enfoque específico, que es el de la *representación, los saberes y la práctica*. En tal medida, su método podrá ser múltiple, puesto que no precisa de una única forma para recrear un significado, sino que se vale de diferentes miradas disciplinares para dar cuenta del hecho que se quiere explicar. Esto quiere decir, que la *Historia Cultural* se nutre de diversas teorías, no solo las dadas por las ciencias sociales y humanas, sino de todas las existentes, en tanto puedan explicar, desde la coherencia y la verosimilitud, un objeto de estudio determinado.

## Hábitat y territorio

El concepto de hábitat trasciende la definición que se le ha otorgado tradicionalmente en las áreas de la biología o a las temáticas sobre vivienda, a una noción más amplia que involucra el estudio de diferentes variables para comprender su aplicación en contextos sociales, y que en el marco de lo hasta aquí descrito, puede incluirse en los estudios de la Historia Cultural. De acuerdo con las afirmaciones del profesor Luis Fernando González<sup>8</sup>, la pregunta por el hábitat “*tiene muchas acepciones dependiendo del enfoque disciplinar de indagación, del momento histórico en que se hace, y de las búsquedas que se plantea, entre otros factores*”<sup>9</sup> siendo así, es claro que el estudio en esta materia está en permanente indagación.

En sentido estricto, la RAE referencia que la palabra *hábitat* se refiere al acto de vivir, de morar e indica que el término proviene del latín *habitāre*, definida como una acción que se repite frecuentemente y que está asociada al tener, es decir, tener frecuentemente. De esta manera un espacio físico que se tiene frecuentemente es porque está siendo habitado. Este concepto ha sido apropiado por la biología para referirse a un nicho o ecosistema, pero desde la perspectiva de la planeación y el urbanismo, ha tenido otros significados asociados a la estética social y material en donde se ve involucrada la capacidad del ser y de realizarse en el espacio<sup>10</sup>, así mismo, como desde la sociología, la antropología y otras áreas, el término *hábitat* se ha señalado en diferentes contextos para referirse a asuntos que van desde la delimitación física de un territorio, hasta los elementos simbólicos que confluyen en las relaciones humanas.

---

<sup>8</sup> Profesor asociado de la escuela del hábitat CEHAP

<sup>9</sup> Luis Fernando González “y otros”, *¿Qué es el hábitat? Las preguntas por el hábitat* (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2009),1.

<sup>10</sup> Luis Fernando González “y otros”, *¿Qué es el hábitat? Las preguntas por el hábitat* (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2009),18.

Esta complejidad en cuanto a la referencia del concepto ha llevado a los expertos, como María Clara Echeverría<sup>11</sup> a definir el hábitat como un conjunto de actividades que:

*(...)se deriva de la trama de relaciones que cohesiona el territorio desde las acciones del habitar; en cuyo caso, las dinámicas que implica no son sólo endógenas ni reducidas a determinado espacio físico o administrativo, sino que son aquellas que correspondan con la coexistencia simultánea en determinado territorio de dinámicas de orden local tanto como regional o global, y que constituyen esos factores del relacionamiento territorial desde los que se van estableciendo límites y sentidos asociados a determinadas formas de habitar*<sup>12</sup>

Según esta definición, el hábitat humano no se refiere exclusivamente al entorno natural, sino a la relación entre la cultura y la naturaleza, lo cual determina las relaciones que se tejen en el territorio, esto se refiere a la construcción simbólica, funcional, social y material que atraviesa de manera multidimensional la vida en el espacio, referencia similar a la que se adopta desde la Historia Cultural. En este punto, y basándose en los aportes de Gilberto Giménez<sup>13</sup>, se habla sobre el concepto de *territorio* como marco interpretativo a través del cual puede comprenderse las identidades sociales en el espacio. El *territorio* en este marco puede entenderse como “*el espacio apropiado por un grupo social para asegurar su reproducción y la satisfacción de sus necesidades vitales, que pueden ser materiales o simbólicas*”<sup>14</sup> Dentro de esta definición, se intuye que el espacio es el que posibilita la construcción del territorio.

---

<sup>11</sup> Arquitecta, Universidad Nacional de Colombia (Unal). Diploma en Vivienda, Planeación y Construcción. Estudios de Maestría en Estética: Cultura de la Metrópoli. Medalla al Mérito Universitario Unal en 1996 y Profesora Emérita, Unal, 2004. Ha sido: Directora Académica de Sede Medellín, Unal. Decana, Facultad de Arquitectura Unal. Entre otros cargos de relevancia social en la materia.

<sup>12</sup> Luis Fernando González “y otros”, *¿Qué es el hábitat? Las preguntas por el hábitat* (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2009), 24.

<sup>13</sup> Docente asociado a la Universidad Nacional Autónoma de México, miembro del Instituto de investigaciones sociales.

<sup>14</sup> Gilberto Giménez, “Cultura, territorio y migraciones. Aproximaciones teóricas”, *Alteridades*, 21.

Así pues, el concepto de *espacio* se refiere a “*una porción cualquiera de la superficie terrestre considerada antecedentemente a toda representación y a toda práctica*”<sup>15</sup> y el *territorio* es el entramado de apropiaciones simbólicas del espacio donde se expresan continuamente las relaciones de poder, ocurridas en la delimitación de fronteras, de control y jerarquización, trazado de rutas, etc. De este modo, siguiendo las ideas de Raffestin<sup>16</sup>, Gilberto Giménez expresa que son tres operaciones estratégicas las que determinan la forma de apropiación de un territorio: división o partición de superficies, implantación de nudos, y construcción de redes, aspectos que finalmente Raffestin denomina el sistema territorial.

A estas digresiones se puede afirmar que la apropiación del espacio puede darse en dos vías, una que se relaciona con los aspectos meramente funcionales y utilitarios, referidos a los valores económicos que tienen determinados recursos; y otro, a un valor simbólico y cultural, en donde aspectos histórico-culturales cobran relevancia en la caracterización de la identidad colectiva. Sin embargo, esta información podría contrastarse con la de otros autores<sup>17</sup> que plantean magistralmente la convergencia no segmentada de los elementos funcionales y el carácter simbólico que convergen en un individuo cuando está habitando un espacio, manifestando que no son independientes las relaciones materiales y las simbólicas cuando hacen parte del entramado subjetivo por el cual el individuo está construyendo su propia interpretación de la realidad.

En esta medida, los territorios se entremezclan para dar cuenta de las nuevas configuraciones del espacio. Parafraseando a Roger Brunet, el autor expresa que:

---

<sup>15</sup> Gilberto Giménez, “Cultura, territorio y migraciones. Aproximaciones teóricas”, *Alteridades*, 21.

<sup>16</sup> Raffestin es un geógrafo suizo cuya especialidad ha sido la de identificar los elementos de poder que inciden en la territorialidad de un espacio. Sus trabajos han estado fundados principalmente en las obras de Michael Foucault.

<sup>17</sup> Lefebvre a través de su teoría sobre la producción del espacio establece que son diferentes los factores que inciden en la apropiación de este, y son factores de carácter interno (subjetivo) y externo (material), pero no segmentados sino entrelazados en una complejidad que denota la capacidad de interpretación del propio espacio de cada individuo.

*“(…) el paisaje sólo puede existir como percibido por el ojo humano y vivido a través del aparato sensorial, afectivo y estético del hombre. Por consiguiente, pertenece al orden de la representación y de la vivencia. Aunque no debe olvidarse que, como todo territorio, también el paisaje es construido, es decir, es resultado de una práctica ejercida sobre el mundo físico, que va desde el simple retoque hasta la configuración integral”<sup>18</sup>*

El paisaje está asociado a dos aspectos, una realidad que puede verse y que es percibida sensorialmente y la idea de un conjunto unificado a los que se les atribuye una significación particular. Con base en estas definiciones, el autor expresa que el paisaje puede ser imaginado o real, pues su función es la de *“servir como símbolo metonímico del territorio no visible en su totalidad, según el conocido mecanismo retórico de la parte por el todo”<sup>19</sup>* siendo, así las cosas, el paisaje también podría entenderse como una ventana abierta sobre el territorio.

Dentro de este marco de ideas, la cultura cumple una función primordial en cuanto a la creación, recreación e interpretación de signos propios dados en la vida colectiva en el espacio, pues la cultura se concibe como la mediación entre los hombres y la naturaleza, tal y como lo propone Vidal de la Blanche, quien manifiesta que cultura *“es lo que se interpone entre el hombre y el medio ambiente, todo aquello que humaniza el paisaje”<sup>20</sup>*, Para profundizar en este concepto se puede enunciar las ideas de Clifford Geertz quien a través de sus trabajos investigativos ha definido la cultura como un el conjunto complejo de signos, normas, modelos y mentalidades a través de las cuales los actores sociales confieren sentido al entorno.

---

<sup>18</sup> Gilberto Giménez, “Cultura, territorio y migraciones. Aproximaciones teóricas”, *Alteridades*, 21.

Para comprender mejor este conjunto de signos, se pueden retomar las palabras de Bourdieu<sup>21</sup> cuando manifiesta que se puede analizar esta complejidad a través de dos aspectos. Uno, que es el estado objetivado, es decir las instituciones, los objetos y las prácticas. Y otro, el estado subjetivado, que sirven como esquemas de percepción de la realidad, procesos identitarios que se vinculan con los sentimientos de permanencia al territorio. La forma en que ocurre esta representación identitaria es a través de los “*objetos de representación y de apogeo afectivo*”<sup>22</sup>, los sujetos interiorizan el espacio integrándolo a su propio sistema cultural. Así la realidad territorial externa se traslada a una realidad interna, elementos que coexisten en un mismo individuo o una colectividad.

Otra manera de analizar los signos sociales y colectivos en un espacio de ciudad, es decir, analizar los aspectos socio-espaciales, la vida entre los edificios, es el que propone Jan Gehl a través de su teoría sobre la humanización del espacio urbano, a través de la cual expone que por encima de los edificios y el espacio público está la vida social, sin embargo, reconoce que los diseños urbanos de mediados del siglo XX parecen haber invertido el sentido de esta norma llevando a los edificios a ser los protagonistas de la vida en la ciudad. Para analizar el grado de apropiación y habitabilidad de un espacio público, Gehl propone tres tipos de actividades que se pueden analizar en los espacios exteriores o espacios públicos, a saber: *las actividades necesarias*, son aquellas que son obligatorias, por ejemplo, las de movilidad. *Las actividades opcionales*, que son aquellas en las que se participa si existe deseo de hacerlo, o si hay tiempo y el lugar lo propicia. Y finalmente, *las actividades sociales*, son las que promueven la interacción de las personas en los espacios públicos, que permiten la construcción de vínculos permanentes con los otros<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> Pierre Bourdieu, *El sentido práctico*, (Buenos Aires: Siglo XXI, 2008), 92.

<sup>22</sup> Gilberto Giménez, “Cultura, territorio y migraciones. Aproximaciones teóricas”, *Alteridades*, 21.

<sup>23</sup> Jan Gehl. *La humanización del espacio público, la vida social entre los edificios*. (Barcelona: Editorial Reverté, 2006), 31.

Con estas y otras observaciones, Jan Gehl, propone analizar la relación entre las dinámicas sociales y los diseños urbanos de las ciudades occidentales contemporáneas a partir de la capacidad, poca o mucha, que éstos han generado para promover *actividades sociales*, que, desde la perspectiva del autor, es la razón última de la arquitectura, y debe ser la apuesta más certera de los planificadores de las ciudades.

De este modo, se entiende pues que el *hábitat* está asociado a la construcción permanente de *territorio*. El *territorio* por su parte es un conjunto de dimensiones que se cohesionan para crear una serie de símbolos que recrean las formas de ser y estar de las personas en el espacio. Elementos que permiten identificar y analizar las relaciones del *hábitat* de un determinado grupo social a través de la materialidad que promueven.

## **Planeación**

La planeación es considerada como una acción innata a la condición humana, preguntas elementales que surgen en la cotidianidad pueden dar cuenta de ello: ¿qué pasará mañana? ¿De qué manera puedo hacer que esto o aquello suceda? Entre otras cuestiones que denotan la preocupación por el devenir. Parece ser que la posibilidad de este raciocinio está ligada a las formas en que concebimos el presente y diseñamos el futuro. René Descartes bien lo explicó bajo la premisa que consideró una verdad fundamental dentro del pensamiento filosófico en el siglo XVI: “Pienso, luego existo”, a través de la cual parece confirmarse la certeza del pensamiento sobre la condición de existencia humana.

Dentro de esta teoría, los pensamientos son contenidos mentales que se encuentran en nuestro ser interno y a los que el filósofo denomina “ideas”, ideas que a su vez están creando al ser que piensa. Los análisis de Descartes conducen a pensar que los seres humanos somos pensamiento, producto de las ideas que surgen de nuestro ser interno, que no necesariamente están asociados a un proceso intelectual estructurado, sino a la forma en



que se produce y se adquiere el conocimiento. Este pensamiento está definiendo continuamente las formas en que el ser humano se relaciona consigo mismo y su entorno, en esta medida, las acciones humanas parten de la premisa de que fueron concebidas previamente en la mente.

En esta secuencia de ideas, bien podría asociarse la planeación a aquellas acciones que se conciben previamente antes de ejecutarse, sin embargo, la planeación como disciplina constituye un campo de acción aún más complejo que involucra la premeditación de las acciones de una manera consciente y metódica. Quienes se han encargado de estudiar profundamente este campo han podido establecer que la planeación se refiere a la delimitación y ejecución de acciones previamente estudiadas y no a aquellas acciones que surgen como respuesta intuitiva a un hecho determinado.

La evolución misma del ser humano ha involucrado momentos de planificación y de intuición. La guerra es muestra ineludible de esta situación. Cuando los líderes de los antiguos imperios vieron la amenaza de invasión o ambición por expandirse, tuvieron que diseñar estrategias militares que les permitiera alcanzar su propósito. Así lo deja ver el famoso texto *El arte de la guerra* del filósofo y militar Sun Zi o Sun Tzu, considerado uno de los libros más antiguos del tema, y en donde se habla sobre una serie de estrategias y capacidades que debe tener el líder para salir triunfador. La escritura de este texto, situado por los historiadores alrededor del último tercio del siglo IV a.c, da cuenta de la condición innata que supone planificar las acciones.

En nuestra era, una serie de eventos ocurridos durante la Revolución industrial vivida en Europa durante el siglo XVIII, permiten situar el surgimiento de la planeación como un campo disciplinar y científico que supuso la observación, comprobación y elaboración de modelos que determinaron la forma en que los seres humanos se relacionan con el futuro. Desde sus orígenes como campo científico, la planeación ha estado asociada a la noción de tiempo y productividad, pues, la irrupción de la máquina en el proceso de elaboración de

artículos exigió definir una serie de parámetros que fortaleciera la actividad productiva, esto supuso el diseño de métodos que involucrara la definición de acciones y la delimitación de objetivos.

En este campo, los científicos industriales Henri Fayol y Frederick Taylor desempeñaron un rol importante, puesto que a través de sus observaciones y continuos experimentos en la producción lograron determinar los factores que incidían en la elaboración de un producto y las estrategias para optimizar el tiempo y dinero en su elaboración. Se está hablando aquí de la génesis del pensamiento administrativo contemporáneo, el cual ha influido sobre todo el pensamiento administrativo de nuestros tiempos.

Hasta este punto, podría entenderse que la planeación se refiere a aquellas acciones que se premeditan y ejecutan con el fin de alcanzar determinado objetivo, cuyo rastreo histórico permite asociar esta ciencia a la guerra y a los intereses económicos que surgieron específicamente en el tiempo de la revolución industrial, y de la que a partir del siglo XIX comenzó a incidir en el pensamiento administrativo contemporáneo de instituciones tanto públicas como privadas, bajo los principios de “Planificar, organizar, dirigir y controlar” De este modo, autores expertos en el tema como Ruth Saavedra Guzmán a través de sus trabajos académicos han definido que la planeación consiste en “Establecer un sentido de dirección, de rumbo y un ambiente propicio para una gestión empresarial, institucional o social, informada e innovadora, dentro de un espacio delimitado por las características institucionales o grupales y la dinámica del entorno”<sup>24</sup>

Otros autores, como el filósofo y sociólogo argentino Ezequiel Ander Egg, cuyas definiciones y conceptos servirán de marco general para interpretar los procesos de planeación institucional en este proyecto, han concluido que la planeación no se refiere al diseño de acciones neutrales, sino que está determinada por el tipo de objetivos que

---

<sup>24</sup> Ruth Saavedra Guzmán, *Planeación del desarrollo* (Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2001), 35.

persigue. Para el campo de la planeación estatal, el autor la define como: “Un proceso de tipo global, que se formula en función de las demandas sociales y del programa de gobierno (o de la organización no gubernamental) que pretende satisfacer determinadas necesidades sociales a través de la realización de un plan”<sup>25</sup>.

Al definir la planeación como un proceso, el autor afirma que es continua, una actividad recurrente y para siempre. Y la diferencia con precisión de la acción de programar, lo cual distingue como: “Un conjunto de procedimientos y técnicas por medio de las cuales se establece de manera sistemática una serie de actividades, previsiones y disposiciones, para formular o elaborar planes, programas o proyectos. La programación es un instrumento operativo que ordena y vincula cronológica, espacial y técnicamente las actividades y recursos necesarios para alcanzar en un tiempo dado determinadas metas y objetivos”<sup>26</sup>

Siendo la planeación un proceso y la programación un conjunto de procedimientos, puede afirmarse que la segunda puede estar integrada a la primera, más la primera se refiere a un horizonte estratégico trascendental que está en continuo movimiento. En este sentido, la noción de tiempo y espacio cobran especial interés, en la medida en que este proceso de planear implica situarse temporal y espacialmente, a fin de evidenciar la transformación que surge de las acciones premeditadas en las dimensiones que componen la realidad. Así, el autor plantea que el proceso de planeación puede llevarse a cabo en periodos de corto, mediano y largo plazo, y el espacio puede situarse a nivel nacional, regional, provincial o local. A su vez, distingue que pueden existir procesos de planeación global y sectorial, que hacen referencia al conjunto de actividades productivas interrelacionadas entre sí y que involucra aspectos políticos, ambientales, sociales y espaciales de manera transversal.

---

<sup>25</sup> Ezequiel Ander Egg, *Introducción a la planeación estratégica* (España: Lumanitas, 2013), 64.

<sup>26</sup> Ezequiel Ander Egg, *Introducción a la planeación estratégica* (España: Lumanitas, 2013), 65.

Dentro de este ámbito, Ander Egg y otros autores como Cornelius Castoriadis, Edgar Morín, Jacques Attali<sup>27</sup>, entre otros, que en respuesta de las teorías del desarrollo irrumpieron en la escena académica y política con la teoría de la dependencia (Theotonio Dos Santos, André Gunder Frank, Celso Furtado, entre otros) han reconocido que históricamente los procesos de planeación han estado centrados en aspectos meramente económicos, lo cual se ha posicionado en el ámbito público y privado como el criterio más importante para promover una transformación significativa en el territorio.

A este tema, Castoriadis<sup>28</sup> expresó en varias de sus ponencias que la noción del desarrollo se ha posicionado como un concepto mayor a mediados del siglo XX, imponiéndose como una noción maestra sobre todos los ámbitos de la vida misma, cuyo origen es oscuro para los intereses colectivos de un Estado democrático, pues quienes lo promueven han hecho pensar que la planeación del desarrollo económico traería por sí solo el bienestar social, idea que Castoriadis califica como mítica, pues expresa que la realidad histórica de las naciones, y la tergiversación de intereses privados influyen contundentemente en las condiciones de marginalidad laboral y social, por lo cual, la promesa de bienestar social que trajo el desarrollo queda rota ante la contundente realidad.

Así pues, en este contexto la planeación se entenderá como un proceso de tipo burocrático orientado hacia el futuro, que involucra y articula intereses privados y públicos en el objetivo de promover un crecimiento financiero que aseguren el desarrollo económico. Pues los aspectos sociales como lo expresa Ander Egg, han sido secundarios y colaterales a los efectos del desarrollo económico en las ciudades, que si bien, en las últimas dos décadas del siglo XX cobraron mayor protagonismo, su desenvolvimiento histórico ha sido cenagoso.

---

<sup>27</sup> De Attali “y otros”, *El mito del desarrollo* (Barcelona: Editorial Kairós, 1980), 87.

<sup>28</sup> De Attali “y otros”, *El mito del desarrollo* (Barcelona: Editorial Kairós, 1980), 222.

A pesar de este panorama, la búsqueda de nuevos sentidos para la planeación ha sido el centro de atención de algunos investigadores contemporáneos<sup>29</sup>, que han planteado sus trabajos académicos con la intención de estudiar el ámbito contextual, conceptual y metodológico que promueven la planeación como un proceso político democrático, necesario para el mejoramiento de las condiciones de vida en el territorio. Autores como María Cecilia Múnera, Alberto León Gutiérrez y Liliana María Sánchez, están de acuerdo con que la planeación del desarrollo, desde un punto de vista contemporáneo, debe encenderse como: “*Un proceso y práctica social, política, temporal y estratégica*” y el desarrollo como una: “*construcción social múltiple, histórica y territorialmente determinada*”<sup>30</sup> Bajo estas nociones, se entiende que la planeación, que es dinámica y participativa, es indispensable para promover el desarrollo, el cual es complejo, multidimensional y específico de acuerdo a cada contexto.

La planeación como proceso de carácter burocrático precisa de los vínculos entre los sectores públicos y privados, entre conocimiento y poder, que resulta imponiéndose y materializándose en la transformación física de los territorios, lo que de antemano supone comprender a profundidad las prácticas discursivas de los líderes políticos y empresariales, así mismo como de los funcionarios encargados de ejecutar las acciones gubernamentales.

En este sentido, el paisaje urbano, es el resultado de una compleja red de tensiones y relaciones entre los procesos de planificación que surgen de la imposición de intereses de tipo privado sobre los intereses públicos y colectivos. De esta manera, una teoría de planeación con perspectiva histórica debe procurar la indagación de la materialidad urbana, su pasado y presente, el surgimiento de las formas y sus consecuencias en el marco de las relaciones sociales.

---

<sup>29</sup> Alberto León Gutiérrez Tamayo y Liliana María Sánchez Mazo, *Planeación para el desarrollo del territorio: perspectiva contemporánea*, (Medellín: Universidad de Antioquia, 2009) 24

<sup>30</sup> María Cecilia Múnera López citado en Alberto León Gutiérrez Tamayo y Liliana María Sánchez Mazo, *Planeación para el desarrollo del territorio: perspectiva contemporánea*, (Medellín: Universidad de Antioquia, 2009) 31

## **PARTE 1: LA CIUDAD PLANEADA**

### **CAPITULO I: LA PLANEACIÓN URBANA EN MEDELLÍN 1950-1980**

#### **Antecedentes: La ciudad de la Sociedad de Mejoras Públicas.**

Durante la segunda mitad del siglo XIX el crecimiento que comenzó a tener la ciudad se focalizó hacia lo que se conoce hoy como la zona centro, es decir, donde está ubicada la Iglesia La Candelaria sobre la cual funcionó como templo catedralicio de Medellín hasta la construcción de la Catedral Metropolitana (1931). Alrededor de esta zona, se instalaron las viviendas de los personajes más adinerados y sobresalientes del momento, respondiendo a una vida en sociedad a merced de los valores católicos de la Iglesia.

Para principios del XX, a partir del desarrollo comercial e industrial que incentivó el sector privado, la morfología de la ciudad comienza a transformarse acorde a políticas modernizadoras del espacio. Las pretensiones de la clase alta eran la de convertir a Medellín en una ciudad con la cultura cívica similar a la de las ciudades más importantes del mundo. De este modo, entidades como La Sociedad de Mejoras Públicas y el Concejo de Medellín establecieron una serie de acciones urbanísticas y sociales que procuraron el posicionamiento de este territorio dentro del panorama nacional e internacional. Así, elementos básicos de la vida en sociedad, como la centralización de funciones, el embellecimiento del ornato público, la apertura de edificios culturales y empresariales, entre otras acciones, hizo que aquel pueblo grande que narran las crónicas del siglo XVIII, se convirtiera, para la primera mitad del siglo XX en una pequeña ciudad con potencial crecimiento.

El fenómeno de transformación que vivió la ciudad en este periodo, puede explicarse a la luz de dos razones. Primera, al flujo migratorio de los distintos municipios de Antioquia hacia Medellín, provocado por la actividad industrial que comenzó a gestarse

con la iniciativa de reconocidos empresarios de la época, y por la expansión del cultivo del café, la instalación de trilladoras en el área urbana y la exportación del mismo que dinamizó el comercio alrededor de éste. Y segunda, a la tasa de mortalidad que disminuyó, producto de mejores condiciones higiénicas que se promovían en la población urbana a través de la inserción de acueductos y alcantarillados<sup>31</sup>.

Estos argumentos pueden notarse con precisión en los censos de población de principios de siglo que evidencian un crecimiento demográfico entre 1905 y 1951 pasando de 54.946 habitantes a 358.189 de población total<sup>32</sup>. Permitiendo sostener la tesis de que a la par que la industria crece, la ciudad también lo hace. Asunto que necesariamente involucra la búsqueda de satisfacción de necesidades para los nuevos pobladores, es decir, habitabilidad, trabajo, y, adquisición y acceso a bienes y servicios para la subsistencia y movilidad, elementos que paulatinamente complejizaron las dinámicas cotidianas de esta ciudad.

La generación de nuevos equipamientos urbanos como edificaciones industriales y empresariales, vías, parques, espacios para la clase dirigente y espacios para la clase obrera, la dominación del entorno natural a través de la canalización de quebradas, la influencia de nuevas estéticas arquitectónicas y la capacidad de diseño y ejecución de planes urbanísticos de gobernantes y empresarios fueron imprescindibles en la construcción del espacio que albergó a la población existente y emergente en este territorio y sobre la cual, además de la conocida Sociedad de Mejoras Públicas, compañías urbanizadoras como la Sociedad Propietaria, Sociedad Uranizadora La

---

<sup>31</sup> Jorge Orlando Melo citado en:

Sandra Patricia Ramírez Patiño “y otros”. *Del pueblo a la ciudad. Migración y cambio social en Medellín y el Valle de Aburrá, 1920-1970* (Medellín: Hombre Nuevo, 2013), 32

<sup>32</sup> Sandra Patricia Ramírez Patiño “y otros”. *Del pueblo a la ciudad. Migración y cambio social en Medellín y el Valle de Aburrá, 1920-1970* (Medellín: Hombre Nuevo, 2013), 35.

Unión, Sociedad Urbanizadora del Barrio Colón, Compañía Urbanizadora del Barrio Sevilla<sup>33</sup>, tuvieron un papel protágónico en la transformación del paisaje urbano.

Para la primera mitad del siglo las transformaciones más relevantes se podían evidenciar en el desarrollo del transporte urbano. Entre 1910 y 1930 caminar o andar a caballo parecía el hábito más común de las personas para movilizarse de un lado a otro, aspecto que se fue transformando aceleradamente con la construcción del tranvía eléctrico, y la adquisición de vehículos, por parte de la clase alta. La construcción del tranvía entre 1919 y 1921, significó la innovación en la movilidad de la época, debido a que permitió transportar a la población obrera y la clase media a los lugares periféricos de la ciudad, para este periodo, zonas como el Barrio La América (Occidente), Buenos Aires (Oriente), Manrique (Nor -Oriente) y El Poblado (Sur).

Al respecto dice Fabio Botero, citado por Fernando Botero<sup>34</sup>: *“El sistema era una tela de araña con puntas sueltas, que patentizó de inmediato el alcance de la “mancha urbana” del moderno Medellín”* Sin duda, el tranvía daba respuesta a las exigencias en la movilidad de la época, pero también significó la expansión de un sistema urbano, cuyas aspiraciones fueron las de centralizar las movilidades humanas alrededor de las fábricas en Medellín y el Valle de Aburrá, que a su vez, posibilitara una conexión con el resto de la región, a través del Ferrocarril de Antioquia.

---

<sup>33</sup> Estas sociedades urbanizadoras se constituyeron durante la primera mitad del siglo XX como respuesta a la demanda creciente de vivienda a raíz de la presencia de nuevos pobladores. Información que se detalla en el artículo de Claudia Avendaño Vásquez “Desarrollo Urbano en Medellín, 1900-1940” en Historia de Medellín, ¿tomo I. páginas??

<sup>34</sup> Fernando Botero Herrera, *Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses* (Medellín: Universidad de Antioquia: 1996), 109.





Mapa 1 Crecimiento urbano de Medellín 1770-1932<sup>35</sup>

Para mediados del siglo XX, el espacio urbano de la ciudad, que no se extendía más allá de la caída de la quebrada Santa Elena, en lo que hoy conocemos como Avenida La Playa, el centro, la calle San Juan desde la iglesia de La América hasta la actual Avenida del Ferrocarril y en la zona oriental por el barrio Buenos Aires (alrededores de la Iglesia), había estado influido por las actividades de compañías y sociedades urbanizadoras, las cuales hicieron esfuerzos a nivel local por definir planos de corto y mediano plazo. Sin embargo, estos esfuerzos no significaron una visión global de ciudad, que apuntara a la ejecución de acciones en el diseño a largo plazo; tal como lo evidencia Verónica Perfetti, quien en su artículo sobre la ciudad de 1913 expresa que

---

<sup>35</sup> Arquitectura Medellín “Galería de Hábitat”, Arquitectura Medellín Universidad Nacional de Colombia <https://arquitectura.medellin.unal.edu.co/escuelas/habitat/galeria/displayimage.php?pid=1885> (consultada el 4 de mayo de 2018)

para este periodo aún no había un proyecto urbano que considerara la totalidad de la ciudad”<sup>36</sup>. Por tal motivo, la iniciativa de la Sociedad de Mejoras Públicas de ocuparse de la infraestructura del centro de la ciudad fue relevante para la historia de la planeación en Medellín, pues significó, de algún modo, los primeros esfuerzos de empresarios y gobernantes en pensar holísticamente este territorio.

De este modo, de unión del poder político y económico, el espíritu urbano comenzaba a gestarse en las ideas de la clase dominante, cuyas preocupaciones centrales se trabajaron en seis comisiones de la Sociedad de Mejoras Públicas, referidas a los siguientes asuntos: higiene pública y privada, fuentes y acueductos; calles, empedrados, aleros, caños y aceras; arquitectura en general; ornato y conservación de parques y vías públicas; e inspección de obras públicas. Entre las acciones ejecutadas por este grupo, se hizo la nomenclatura de la ciudad y se dio paso a la Medellín pensada y planificada, a través de la formulación de un plano regulador que se denominó: *Medellín Futuro*, diseñado en 1913 por iniciativa de Ricardo Olano, cuyo diseño creativo lo realizó el doctor Jorge Rodríguez Lalinde, quien a través de concurso público presentó al Concejo la visión del Medellín del siglo XX. Dice Ricardo Olano al respecto:

*“Concebí la idea de hacer levantar el plano del Medellín Futuro viendo en la librería del Congreso, en Washington, el plano hecho por el arquitecto francés L’Enfant, para la capital de los Estados Unidos. Por aquellos tiempos de mi visita a Washington yo no tenía noticia que existiera la ciencia del urbanismo. Quizá apenas estuviera haciéndose popular, cristalizándose en libros y en escuelas”<sup>37</sup>*

---

<sup>36</sup>Verónica Perfetti, “La ciudad de 1913”, *Universo centro*, marzo 2012, 32.

<sup>37</sup> Olano, Ricardo. “Al lector”, *Propaganda cívica Medellín*, 1930. Citado en: La Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, “Proyectos y gestiones en sus primeros 20 años 1899-1919”, [http://envivo.eafit.edu.co/memoriaempresarial/wp-content/uploads/2015/04/Sociedad%20de%20Mejoras%20Publicas\\_1899-1919\\_2015.04.07.pdf](http://envivo.eafit.edu.co/memoriaempresarial/wp-content/uploads/2015/04/Sociedad%20de%20Mejoras%20Publicas_1899-1919_2015.04.07.pdf) (consultado el 3 de abril)



Mapa 2 Plano de Medellín Futuro 1913<sup>38</sup>

Como puede evidenciarse en las palabras de Ricardo Olano, los personajes más destacados en la planeación de la ciudad, para la primera mitad del siglo XX, aun no tenían en sus referentes conceptuales elementos sobre urbanismo o planeación instrumentalizada que posibilitara integrar una visión concertada sobre el desarrollo del territorio. La incorporación de un plan que direccionara las acciones más relevantes para el desarrollo urbanístico de la ciudad generó una fuerte expectativa, porque a partir de él, se esperaba crear un espacio integral, caracterizado por calles, plazas y avenidas que satisficiera las necesidades de higiene y estética de la ciudad moderna, cuyas

---

<sup>38</sup> Arquitectura Medellín “Galería de Hábitat”, Arquitectura Medellín Universidad Nacional de Colombia [http://arquitectura.medellin.unal.edu.co/escuelas/habitat/galeria/displayimage.php?album=77&pid=1884#top\\_display\\_media](http://arquitectura.medellin.unal.edu.co/escuelas/habitat/galeria/displayimage.php?album=77&pid=1884#top_display_media) (consultada el 4 de mayo de 2018)

pretensiones de mejorar las condiciones del tránsito, espacios públicos y servicios como alcantarillado, electricidad y teléfono revolucionaran el paisaje.

El horizonte temporal de este plan no se extendió más allá de 1926, y su aplicabilidad fue poca, sin embargo, dejó la necesidad instaurada entre los dirigentes y las clases dominantes de ejercer un control y moldeamiento del territorio a partir de acciones planificadas, lo que llevó a que en 1929 se diseñara un segundo plano, que de igual forma se denominó *Medellín Futuro*, terminado en 1931, el cual motivó la rectificación del Río Aburrá<sup>39</sup> y en el cual se avanzó en definir áreas especializadas en el territorio, tales como: áreas comerciales, industriales y de vivienda, y se ejecutaron obras de gran trascendencia para la ciudad, como la canalización de la quebrada Santa Elena (1924).

Una vez la vigencia de los planes *Medellín Futuro* había caducado, por iniciativa de la Alcaldía de Medellín, se invitó en el año 1940 al urbanista Karl Brunner<sup>40</sup> para que incidiera, desde su mirada especializada, en el futuro de la ciudad. Éste enfocó sus observaciones en el diseño que se había generado a partir de los planes anteriores y con base en ello, generó cuatro propuestas específicas: primero, que se hiciera la reglamentación del desarrollo urbano a través de un código urbano. Segundo, la formulación de un plano de futuras vías y regularización de las ya existentes. Tercero,

---

<sup>39</sup> Durante el siglo XVIII hasta el siglo XX, al parecer, el río siempre fue un factor problemático en la planeación de Medellín, debido a las inundaciones, desbordamientos y chiqueros que se formaban alrededor de él y que impedían el desarrollo de proyectos económicos y de infraestructura que embellecieran la ciudad, por este motivo, a partir del año 1865 se empezaron a realizar primeras acciones que rectificaran el río. Retratos de agua y piedra. Parques del Río Medellín en la corriente de la vida. Medellín, 2014. Pág. 26-27.

<sup>40</sup> Karl Brunner ingeniero-arquitecto austríaco (1887-1960) fue urbanista destacado en América Latina por intervenciones en países como Chile y Colombia. Se destacó por el trabajo realizado en el Departamento Municipal de Urbanismo en Bogotá durante la administración de Jorge Eliécer Gaitán. Sus ideas, eran una mezcla de las influencias de ciudades europeas, con la imposición política norteamericana sobre infraestructuras al servicio de las empresas privadas. Sus postulados en Bogotá se distinguieron por proponer al diseño urbano, vías anchas y destrucción de los barrios obreros en el centro de la ciudad, de alguna manera, su visión era reproducir en Bogotá un carácter monumental de Bolewards de París o las Ramblas de Barcelona. Cultura, recreación y deporte “Karl Brunner: más que un urbanista, un ingeniero de vías” [http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/observatorio/documentos/investigaciones/otras/dubo\\_1995\\_brunner.pdf](http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/observatorio/documentos/investigaciones/otras/dubo_1995_brunner.pdf) (Consultado el 15 de marzo de 2018)

un plano sobre las urbanizaciones. Y, por último, un plano que zonificara la ciudad de acuerdo con los usos del suelo<sup>41</sup>. Ideas que posiblemente, motivaron acciones tan contundentes como la formulación del famoso Plan Piloto entre 1948 a 1970, y la canalización total del Río Aburrá o Río Medellín<sup>42</sup>

Con lo dicho hasta aquí, es posible evidenciar la forma en que el crecimiento de la población generó acciones de planificación en Medellín, y el papel de las compañías urbanizadoras, y la Sociedad de Mejoras Públicas, en la promoción de un paisaje de la modernidad, influido, en gran parte, por la oleada de desarrollo industrial vivido en países como Estados Unidos y algunos europeos. Con todo este panorama, el periodo de primera mitad del siglo XX se perfiló como el momento donde Medellín comenzaba a relucir en todo el departamento de Antioquia como el espacio que ofrecía mejores condiciones de vida, luz eléctrica, alcantarillado, agua potable, entre otros servicios, que ante los pobladores migrantes del siglo XX se hizo bastante llamativo y que influyó determinadamente en los sucesos urbanos posteriores.

---

<sup>41</sup> B digital Unal “Planes y normativas” [http://www.bdigital.unal.edu.co/6618/19/44004785\\_2012\\_7.pdf](http://www.bdigital.unal.edu.co/6618/19/44004785_2012_7.pdf) (Consultado el 17 de marzo de 2018)

<sup>42</sup> A partir de 1946 la canalización del río se propone con el fin de evitar las constantes inundaciones y focos de infección de paludismo, de este modo, se inició este proyecto con la canalización desde el puente de Sabaneta hasta el Ancón de Copacabana, 30 Kilómetros aproximadamente. Parques del Río Medellín, *Retratos de agua y piedra. Parques del Río Medellín en la corriente de la vida*. (Medellín: Alcaldía de Medellín, 2014), 27.

## La ciudad piloto, Medellín en los años 50s

*Arribarán a Medellín los ingenieros urbanistas norteamericanos, Wiener y Sert, prestigiosos profesionales de los Estados Unidos, quienes vienen a esta ciudad especialmente invitados por el jefe del ejecutivo municipal, para hacer ciertos estudios de importancia para el desarrollo futuro de este distrito.*  
*El Colombiano. Medellín, mayo 13 de 1948*

A partir de la visita del urbanista austriaco Karl Brunner a Medellín, ¿la clase dirigente de la ciudad se dotó de elementos técnicos para el desarrollo de la idea? que desde finales del siglo XIX se había manifestado en las compañías urbanizadoras. Sin embargo, la idea de la ciudad planificada no quedó en manos del urbanista invitado, al parecer, porque él no aceptó las propuestas económicas que le hicieron para que prestara sus servicios como planificador de la ciudad<sup>43</sup> o quizá porque sus ideas liberales no fueron del todo simpatizantes de la conservadora élite paisa. A pesar de esta situación, sus aportes preliminares fueron, como lo expone Fernando Botero Herrera, bastante visionarios.

El urbanista había afirmado que la población de la ciudad incrementaría en veinte años ochenta mil habitantes aproximadamente, quienes requerirían de un área urbana adicional de aproximadamente ochenta mil hectáreas<sup>44</sup>, aspecto que efectivamente se dio, pero superado por mucho, los cálculos se extendieron a 1951 con alrededor de 358.000 habitantes y a 1964 con un aumento de 772.887<sup>45</sup>, es decir, que la capacidad de crecimiento poblacional aumentó aceleradamente en tiempo menor al previsto, aspecto

---

<sup>43</sup> Fernando Botero Herrera, *Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses*. (Medellín: Universidad de Antioquia, 1996), 110.

<sup>44</sup> *Progreso*, 1940, 14 citado por Fernando Botero en:

Fernando Botero Herrera, *Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses*. (Medellín: Universidad de Antioquia, 1996), 110.

<sup>45</sup> Sandra Patricia Ramírez Patiño “y otros”. *Del pueblo a la ciudad. Migración y cambio social en Medellín y el Valle de Aburrá, 1920-1970*. (Medellín: Hombre Nuevo, 2013), 35.

que implicaba tomar medidas necesarias ante la gran mancha urbana que comenzaba a gestarse y que de no ser planificada tendería a un desbordamiento.

Esta situación hizo que se tomara una decisión contundente para la Medellín del siglo XX, y fue la contratación de la firma norteamericana *Town Planning Associates* en cabeza de Paul Lester Wiener y José Luis Sert, a través del Departamento de Valorización de la Alcaldía, para que formularan el Plan Piloto de la ciudad, cuyo contrato se celebró en 1948, estando de Alcalde el señor Pablo Bernal Restrepo y cuya iniciativa, en 1949, fue la de autorizar la creación de lo que bien pudiera ser la primera oficina de planeación de Medellín, llamada en ese entonces Oficina del Plano Regulador.

A partir de esta gestión se determinó un proceso de planificación con productos puntuales para el trabajo de los urbanistas: 1. Análisis de las condiciones actuales de la ciudad y su área de influencia. 2. Plan Piloto o anteproyecto con las directrices generales a seguir. 3. Plan Director o proyecto general que marcara el curso que ha de seguir el futuro crecimiento y la forma como procedería para efectuar la transformación de la ciudad. Y, 4. La realización y ejecución del plan en el terreno<sup>46</sup>. Con el fin de dar cumplimiento a estos productos de manera articulada, se instauró un grupo de ingenieros y arquitectos locales encargados de ejecutar la primera fase, del cual, hacia parte, entre otros, personajes sobresalientes el maestro Pedro Nel Gómez. Este grupo, una vez hizo los estudios preliminares requeridos en 1950, rindió informe inicial al respecto, logrando que la Junta de valorización y urbanismo aprobara el Plan Piloto de Medellín.

Esta iniciativa de formulación de planes, que también se ejecutó en Bogotá y Cali, fue normatizada por el Gobierno nacional a través de leyes que ordenaba a los municipios a

---

<sup>46</sup> Patricia Schnitter Castellanos, “Wiener and Sert pilot plan for Medellín. Contract and presentation. Colombian urban planing and its vicissitudes” ESTAV, [http://www-etsav.upc.es/personals/iphs2004/pdf/194\\_p.pdf](http://www-etsav.upc.es/personals/iphs2004/pdf/194_p.pdf). (consultada el 4 de mayo de 2018)

levantar, cada uno de ellos, un Plano Regulador (ley 88/1947<sup>47</sup>), así mismo formalizar las Oficinas del Plano Regulador y disposiciones alrededor de la planeación del territorio, como una obligación indispensable en la gestión de los gobiernos. En Medellín, se exigía a los contratistas del Plan Regulador, planos específicos que evidenciaran usos de terreno, diagnóstico general de las comunicaciones viales y proyección, usos futuros de terrenos, planos de zoneamiento industrial, zonas libres para parques, deportes, juegos, viveros y zonas de reserva, entre otras disposiciones propias del ordenamiento territorial.

En respuesta a esta exigencia, los contratistas en el primer informe del Plan explican que *“El objeto de un Plan Piloto, es el de dar las directivas generales para la reorganización de la ciudad y su crecimiento. Estas directivas generales son naturalmente flexibles, especialmente en los detalles.”*<sup>48</sup> El primer informe, da cuenta de la elaboración del anteproyecto y el criterio general que debe seguirse en la planificación de la ciudad, en donde expresan la necesidad de pensar a Medellín dentro del marco regional y nacional, cuyas dificultades de comunicación en el transporte son evidentes en la conexión y la articulación económica, para lo cual manifiestan que era preciso contar con información estadística.

En este informe, los arquitectos establecen que el problema más importante de la planificación de la ciudad son las inundaciones del río Medellín y la erosión del suelo, para lo cual sugieren canalizaciones de cursos de agua menos importantes, así mismo la

---

<sup>47</sup> En Colombia la ley 88 de 1947 “sobre fomento del Desarrollo Urbano del Municipio” consideraba la base sobre el cual se dispone el desarrollo territorial. En el artículo 7 establece que: “Los municipios que tengan un presupuesto no inferior a doscientos mil pesos (\$ 200.000) están en la obligación de levantar el plano regulador que indique la manera como debe continuarse la organización futura de la ciudad. Este plano no sólo comprenderá las enmiendas y mejoras que deban hacerse a la parte ya construida, atendiendo al posible desarrollo, sino los nuevos barrios que hayan de levantarse, así como los sitios donde deban ubicarse los edificios públicos, sitios de recreo y deporte, templos plazas, y áreas verdes, escuelas y demás edificios necesarios a la población” Alcaldía de Bogotá 2Ley 88 de 1947” <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=8226> (consultada el 12 de junio de 2018)

<sup>48</sup> Jorge Restrepo Uribe, *Medellín, Su origen, progreso y desarrollo* (Medellín: Servigráficas, 1998), 350.



construcción de malecones que protegieran las zonas residenciales e industriales sobre las riberas del río, de norte a sur. Expresan los asesores que, en términos generales, los deslizamientos de tierras, a causa de la erosión de los suelos, hacen de esta ciudad un lugar con dificultades notorias en cuanto al desarrollo. También dicen, sobre la transformación sociocultural de la ciudad que:

*“Las poblaciones del valle están perdiendo rápidamente sus viejos caracteres. Fueron una vez sitios de quietud, pero la industria se ha inmiscuido en las áreas residenciales y las grandes carreteras pasan a través de ellas, cruzando frecuentemente las cuadras principales, destruyendo los viejos parques y cambiando su carácter”*<sup>49</sup>

Ante este tipo de afirmaciones, es posible suponer que los urbanistas de mediados de siglo, al igual que los actuales planificadores de esta ciudad, se encontraron con el recurrente problema del ordenamiento del territorio en la compleja geografía de la ciudad, cuyo uso del suelo no puede ser determinado, como en algunas ciudades europeas, de manera lineal y plana. Este asunto, vinculado con el ávido interés de manos privadas, genera dificultades para el ordenamiento, pues, los intereses privados terminan interponiéndose a los intereses colectivos. Tal y como se demuestra en esta cita, y como lo evidencia el informe entregado por Wiener y Sert, el cual hace énfasis en la forma desordenada en que industrias y viviendas configuran el territorio.

Como respuesta a este aparente caos territorial, en este mismo informe, los urbanistas establecen que siguiendo las cuatro funciones de urbanismo, definidas internacionalmente para la época: habitar, trabajar, recrear (cultivo del cuerpo y el espíritu) y circular (transporte)<sup>50</sup>, una de las primeras guías que impuso el Plan Piloto es

---

<sup>49</sup> Jorge Restrepo Uribe, *Medellín, Su origen, progreso y desarrollo* (Medellín: Servigráficas, 1998), 353.

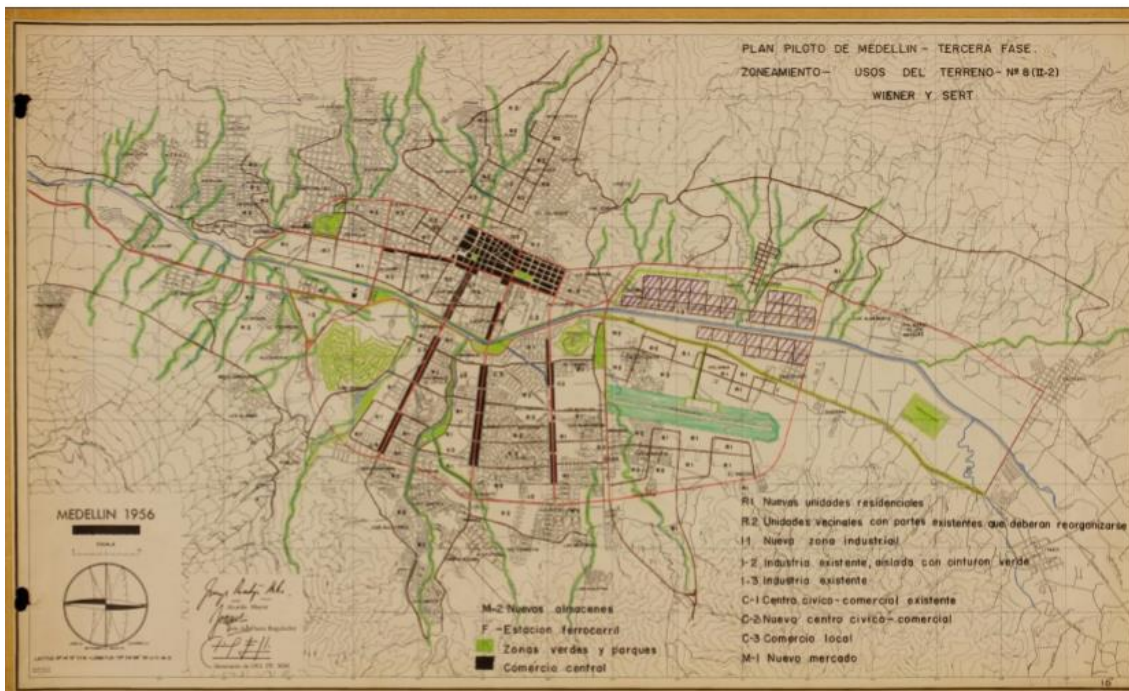
<sup>50</sup> La arquitectura de mediados del siglo XX estuvo influenciada fuertemente por el funcionalismo, que en la arquitectura se define como una serie de principios estéticos cuyo propósito es generar un entorno funcional para las actividades humanas de trabajo, esparcimiento, familia, entre otros. De esta manera, las funciones del habitar, trabajar, recrear y circular, responde a las funciones principales a las cuales debía apuntar el urbanismo de la época, aspectos que se definieron en espacios como los CIAM (Congresos Internacionales de

la segregación de funciones y eliminación de áreas de uso mixto, y determina asuntos como: evitar la movilización de grandes masas de trabajadores de la ciudad entre el norte y el sur debido al embotellamiento que se puede generar a causa de la topografía, continuar con la rectificación del río y su protección a través de malecones, tratamiento de residuos industriales, establecimiento de zonas industriales al sur entre Sabaneta y Envigado, así mismo como otras en el norte, en Copacabana y Bello, generación de vías que descongestione el paso de los automóviles por el centro, elemento que implica la formulación de un plan específico de vías, puesto que a medida en que se da mayor crecimiento de los pueblos satélites y áreas suburbanas, la congestión aumenta. La necesidad de establecer un tráfico directo que corra a lo largo del río Medellín en dirección norte-sur, entre otros asuntos.

Es así como la década de los años cincuenta, en el ámbito de la planificación territorial, estuvo determinada por las acciones provenientes de las líneas estratégicas que determinó el Plan Piloto y cuya ejecución se siguió, al parecer al pie de la letra, durante toda la década, sin embargo, todas las acciones no se vieron finalizadas debido a la falta de recursos y voluntad política que dilataron la continuidad de las asesorías.

---

Arquitectura Moderna. Paisajismo pueblos y jardines “la ciudad funcional y su arquitectura de paisaje” <http://paisajimopueblosyjardines.blogspot.com.co/2011/03/la-ciudad-funcional-y-su-arquitectura.html> (consultado el 26 de abril de 2018)



Mapa 3 Josep Luis Sert y Paul Lester Wiener, Plan Piloto de Medellín-Tercera Fase. Usos del terreno N8 (II-2), 1956.<sup>51</sup>

Para 1959, la Alcaldía de Medellín por acuerdo municipal adopta el *Plan Director*, inspirado en las ideas de Wiener y Sert en el Plan Piloto, el cual hace énfasis en los diagnósticos retomados en el plan anterior, de acuerdo con los expertos, sin tener mucha aplicabilidad práctica en el territorio. Este nuevo plan, se enfocó, como lo hizo el Plan Piloto en su momento de marcar...

*“las pautas y fue la base para la aprobación de nuevas urbanizaciones, mediante la imposición de las llamadas, desde entonces, vías obligadas, que los proyectistas tenían que respetar y con frecuencia, según el caso, construir a su costa. También sirvió de*

<sup>51</sup> Centro de Documentación de Planeación (Alpujarra), S. Planoteca E, Fondo Alcaldía, Bandeja 4, f4.

*orientación para estudios sobre el desarrollo y crecimiento urbanístico futuro de la ciudad*<sup>52</sup>.

Y este fue el plan que guió las acciones de la Oficina del Plan Regulador hasta 1960, cuando fue remplazada por la Oficina de Planeación Municipal<sup>53</sup>.

### **La colonización urbana, Medellín en los años 60s**

A pesar de los esfuerzos que desarrollaron las instituciones de carácter público en la articulación con actores privados de gran influencia en el panorama político y en la planeación del territorio medellinense, para la década de los años sesentas, la ciudad presentaba una notoria alza demográfica. Para 1964, el total de habitantes registrados era de 772.882, población que creció en 1973 a 1.093.191 habitantes<sup>54</sup>. Sin duda, uno de los periodos que mayor aumento poblacional ha presentado la ciudad, asunto que agudizó el acceso a vivienda, definición de rutas de transporte, entre otros. Problemáticas que se convirtieron para esta década (y las siguientes) en retos importantes para la planeación del desarrollo territorial.

El paisaje que se heredó de los esfuerzos llevados a cabo a través de las sociedades urbanísticas de principios de siglo, y la misma Sociedad de Mejoras Públicas, se vio rápidamente reemplazado por nuevas imágenes de desarrollo, la canalización de los afluentes de agua más importantes como la quebrada Santa Elena y tramos del río Medellín privaban la vista natural del paisaje. La construcción de edificaciones y ampliación de vías, producto de los planes ya mencionados y del estudio sobre el

---

<sup>52</sup> Departamento Administrativo de planeación-50 años 1960-2010, *Medellín: Una ciudad que se piensa y se transforma* (Medellín: Alcaldía de Medellín, 2011), 56.

<sup>53</sup> B digital Unal “Planes y normativas” [http://www.bdigital.unal.edu.co/6618/19/44004785\\_2012\\_7.pdf](http://www.bdigital.unal.edu.co/6618/19/44004785_2012_7.pdf) (Consultado el 17 de marzo de 2018)

<sup>54</sup> Sandra Patricia Ramírez Patiño “y otros”. *Del pueblo a la ciudad. Migración y cambio social en Medellín y el Valle de Aburrá, 1920-1970*. (Medellín: Hombre Nuevo, 2013), 35.

sistema vial iniciado por el Departamento Administrativo de Planeación Municipal en 1964 que contempló la construcción de un corredor multimodal de transporte a lo largo del río Medellín. Todo esto correspondía a las ideas de futuro concebido décadas atrás, es decir, la instalación de condiciones para que el aumento poblacional no fuera traumático para el desarrollo urbano. Sin embargo, dos décadas más, el desborde de la ciudad, implicó la ocupación de terrenos en la periferia no aptos para la construcción de viviendas, asunto que generó nuevas problemáticas de las cuales se hablará más adelante.

Con esta emergencia social venida de la colonización urbana, el papel que cumplió el Departamento Administrativo de Planeación Municipal era el de coordinar la acción pública y regular la acción privada en torno a los usos del suelo, pero también tenía la función de promover estrategias para el déficit de viviendas, asunto que coordinó a través de una ley aprobada en 1960 sobre una nueva visión de ver lo urbano, en los nuevos contextos, la cual se llamó la “Ley del Techo”<sup>55</sup>, la cual promovió la construcción de nuevas viviendas y de paso, la construcción de una nueva ciudad, la ciudad que se superpuso sobre la ciudad ya casi olvidada de la Sociedad de Mejoras Públicas.

---

<sup>55</sup> La Ley 43 de 1960, Por la cual se hace cesión de un terreno de la Nación al Colegio Nacional de Periodistas, y se dictan otras disposiciones, entre varios artículos, promovía a través del Instituto de Crédito Territorial adjudicar, preferencialmente veinte casas por cada una de las etapas que lleve a cabo en la Urbanización "Techo" a solicitantes afiliados al Circulo Colombiano de Reporteros Gráficos. Sistema Único de Información Normativa “Ley 43 de 1960” [http://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Leyes/1597948?fn=document-frame.htm\\$f=templates\\$3.0](http://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Leyes/1597948?fn=document-frame.htm$f=templates$3.0) (consultada el 12 de junio de 2018).



Mapa 4 Barrios Piratas 1960, Oficina de Planeación<sup>56</sup>.

En este mapa, puede evidenciarse la expansión de la ciudad hacia el oriente, occidente y norte a partir de los barrios piratas, entendidos como los asentamientos humanos ubicados fuera del margen de los centros urbanos delimitados por planos oficiales. Es decir, no contemplados inicialmente en la planeación urbana y que da cuenta de la explosión demográfica de Medellín para esta década.

### **Planeación comunitaria, barrios y convites, Medellín en los años 70s.**

Probablemente a causa de la influencia de los asuntos internacionales pactados entre Colombia y Estados Unidos en acuerdos como “Alianza para el Progreso” (1961-1970), el país comenzó a preocuparse con mayor atención en la planeación tecnocrática, para orientar el crecimiento económico del país, una prueba de ello, fue la aprobación de la ley 61 de 1978 o “Ley Orgánica de desarrollo urbano”, ley que sustituyó a la ley 88 de

<sup>56</sup> Map Warper “Barrios piratas 1960” [https://mapwarper.net/maps/10573#Show\\_tab](https://mapwarper.net/maps/10573#Show_tab) (Consultado el 5 de mayo de 2018)

1947, en la cual se determinaban condiciones del aspecto físico, económico, social, ambiental y administrativo que debían cumplir los municipios mediante la elaboración de un Plan Integral de Desarrollo para la planeación urbana de las ciudades<sup>57</sup>. De esta manera, los planes de desarrollo, concebidos como instrumentos que fijaban el horizonte futuro de la ciudad, a través de programas y proyectos específicos, se adecuaron a las necesidades locales de desarrollo y daban respuesta a una exigencia de planificación interna en el panorama internacional.

La década de los setentas para Medellín significó un reto para la planificación de la ciudad, puesto que la ocupación clandestina de terrenos en la periferia generó nuevos núcleos de conglomeración poblacional que trajo consigo nuevas problemáticas, tanto en infraestructura, como en las dinámicas sociales. Se conforman así, barrios ilegales (para esta época) como: La Esperanza, Miramar, Kennedy, Santo Domingo Savio, Castilla, entre otros ubicados al Norte, Occidente y Oriente de la ciudad. Según cifras presentadas por el Departamento Administrativo de Planeación Municipal, un total de 15.279 viviendas estaban asentadas en esos núcleos ilegales<sup>58</sup>, viviendas sin condiciones de higiene y salubridad adecuadas, y ubicadas en zonas de alta vulnerabilidad debido a desbordamientos y sedimentos en los terrenos.

Esta situación hizo que las principales acciones municipales sobre vivienda y planeación del territorio, estuvieran articuladas con diversas organizaciones de carácter público y privado que intervinieron en el mejoramiento de las condiciones barriales. En el ámbito político-administrativo, se delimitaron seis comunas en la ciudad, con el fin de constituir

---

<sup>57</sup> Ley 61 de 1978, Artículo 3: Con el objeto de lograr condiciones óptimas para el desarrollo de las ciudades y de sus áreas de influencia en los aspectos físico, económico, social y administrativo, todo núcleo urbano con más de 20.000 habitantes deberá formular su respectivo Plan Integral de Desarrollo con base en las técnicas modernas de planeación urbana y de coordinación urbano-regional. Se señalarán las relaciones que dan a un conjunto de municipios las características de área metropolitana y se fijarán los procedimientos para su organización y administración” AMCO “Ley 61 de 1978” [http://amco.gov.co/Archivos/Otros/ley\\_0061\\_151278.pdf](http://amco.gov.co/Archivos/Otros/ley_0061_151278.pdf) (consultada el 5 de mayo de 2018)

<sup>58</sup> Departamento Administrativo de planeación-50 años 1960-2010, *Medellín: Una ciudad que se piensa y se transforma* (Medellín: Alcaldía de Medellín, 2011), 84.

sectores autosuficientes en cuanto a servicios, a fin de disminuir los grandes desplazamientos hacia el centro, para evitar el congestionamiento en la movilidad y que a su vez, permitiera acentuar la segregación socio espacial, intento absolutamente fallido, pues, finalizando la década de los setenta, las clases sociales con mayor capacidad económica se ubicaron en terrenos con mejores condiciones urbanísticas, cerca del centro o hacia el sur, y quienes llegaban desplazados de otros territorios de Colombia y de menores ingresos, se ubicaron en las periferias.

A pesar de estos esfuerzos institucionales, las comunidades de los barrios fueron las que asumieron su propio desarrollo urbanístico, quienes a través de organizaciones comunitarias como Juntas de Acción Comunes, gestionaron materiales para la construcción y adecuación de sus viviendas. Fue el caso de barrios como Pedregal y El Doce de Octubre, que para finales de la década de los años sesenta, y con la ayuda del Instituto de Crédito Territorial, ICT que gestionaron los convites barriales, lograron para el año 1970 la incorporación de los barrios de esta zona en la planificación urbana de la ciudad, a través de la construcción de urbanizaciones, calles y electricidad<sup>59</sup>.

La inclusión de acciones que mitigara el riesgo por asentamientos en las periferias, tuvo, en los planes de desarrollo formulados en esta década, una atención mínima. Para este entonces, el auge de los planes de desarrollo no involucraba estrategias directas que incorporara la dimensión social en la transformación del territorio, sino que se enfocaban en establecer planes de inversiones a corto y mediano plazo en lo referente a infraestructura e inversión industrial y comercial. Así lo evidencian las directrices

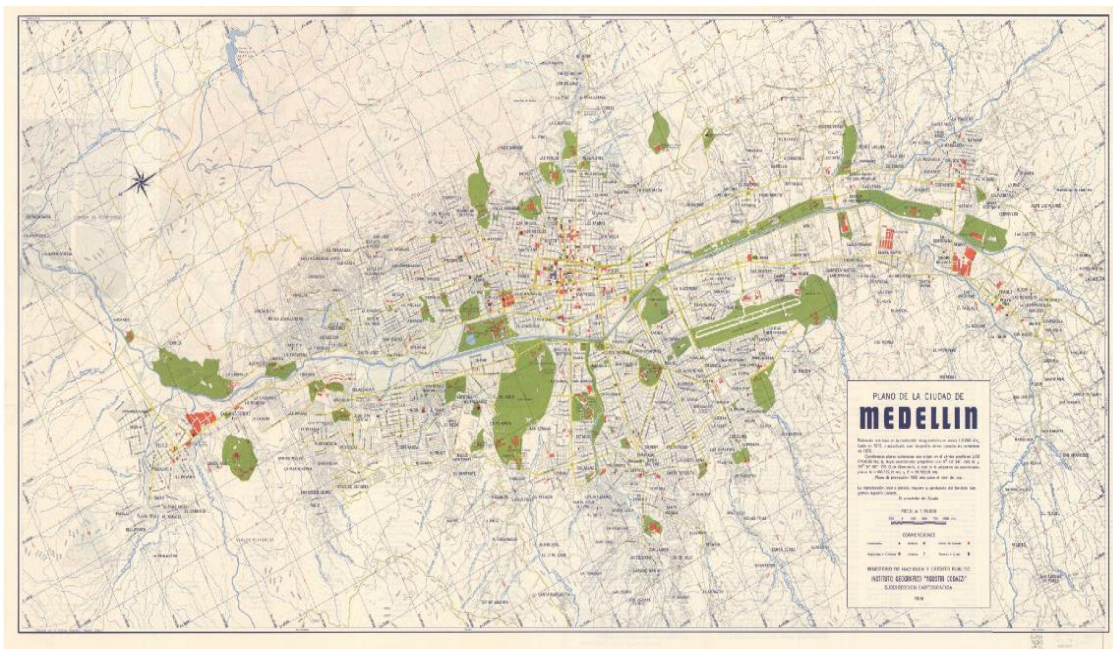
---

<sup>59</sup> Esta versión sobre la conformación de los barrios es común entre los habitantes más antiguos del sector. En las memorias de los talleres realizados en el marco del proceso de planeación “Sistema Cuadril” que lideró la Universidad Esumer en el año 2014, algunos habitantes, en memoria de su proceso de creación de vivienda, narran esta versión, que es también documentada en la siguiente página: Blogspot “El 12 de octubre un barrio en ascenso” <http://eldoceoctubreunbarrioenascenso.blogspot.com.co/p/historia-del-barrio.html> (Consultado el 3 de abril de 2017)



urbanísticas del periodo, las cuales están encaminadas principalmente hacia la modificación, adecuación o construcción de infraestructura y equipamientos urbanos.

En esta medida, es posible afirmar que para esta década, si bien la planeación como proceso técnico y burocrático se transformaba en cuanto a instrumentalización y norma, puesto que se daba un auge en la implementación de planes de desarrollo, la planeación de la ciudad que se expandía aceleradamente en sus laderas norte, oriente y occidente, la hacían los mismos habitantes, generando con esto una disyuntiva importante, puesto que los procesos de transformación de la ciudad que antes eran diseñados por la clase dominante, ahora era ejecutado sin consulta por los nuevos habitantes que probablemente, poco sabían de planeación y mucho menos de urbanismo, y que desde sus necesidades primarias de vivienda comenzaron a darle una nueva morfología a la ciudad de Wiener y Sert. De nuevo, una ciudad se superpone sobre la otra.



Mapa 5 Plano de la ciudad de Medellín, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1976.<sup>60</sup>

<sup>60</sup> Map Warper “Plano de la ciudad de Medellín, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1976” <https://mapwarper.net/maps/15246> (consultado el 3 de abril de 2018)

## **Hacia nuevos retos en la planeación, Medellín en los años 80.**

Sin duda alguna, las predicciones de Karl Brunner sobre el crecimiento de la ciudad, en su visita por Medellín en los años cuarentas, si bien no acertados en número, lograron visualizar un futuro de Medellín a 1980 bastante caótico, en vista de la introducción de nuevos habitantes que llegarían por diversos factores a ocupar espacio, quienes presentarían dinámicas culturales específicas, y, con deseos de expandir sus necesidades económicas en este territorio. Seguramente, el pronóstico dado por Wiener y Sert también se aproxima a visualizar la magnitud de ciudad que comienza a evidenciarse a partir de los años setentas, pero ninguno de estos conceptos emitidos por urbanistas expertos, había preparado a los dirigentes de los años 1980, para la complejidad que significaba administrar una ciudad de alrededor de 1.468.089 habitantes, como lo expresa el Departamento Administrativo de Planeación Municipal:

*“Finalizando la década de 1970, el crecimiento poblacional, la saturación espacial y los procesos globales de orden económico y político que se concretaban, eran motivo de preocupación en la ciudad, tanto por su presente como por su futuro. Al caos en el transporte y al tráfico urbano, se le sumaba la topografía estrecha del Valle de Aburrá, limitante para los planes viales que se proyectaran. En las agendas estatales, académicas y civiles, empezaba a aparecer el tema ambiental, asociado a los problemas de la proliferación de basuras, la contaminación de las cuencas del río y las quebradas y el deterioro de la calidad del aire”<sup>61</sup>*

Ante este gran reto para la planeación urbana y la administración de la ciudad, la Alcaldía de Medellín, invitó de nuevo, al urbanista Wiener quien había asesorado la formulación del Plan Piloto en los años 50, a fin de que, desde su visión, asesora los procesos territoriales que surgieron de la nueva realidad. En esta asesoría, el urbanista

---

<sup>61</sup>Departamento Administrativo de Planeación-50 años 1960-2010, *Medellín: Una ciudad que se piensa y se transforma* (Medellín: Alcaldía de Medellín, 2011), 98.

llega a la conclusión de que la ciudad, en el estado que se encontraba, requería de acciones coordinadas entre instituciones públicas y privadas, concretadas a través de un plan que definiera directrices generales sobre el desarrollo esperado.

Finalmente esta idea no fue acogida completamente por las estructuras gubernamentales, pues, la institucionalidad para este periodo concentró sus esfuerzos en continuar con intervenciones en el sistema vial propuestos durante la década de los sesenta, programas de renovación urbana y el espacio público, al parecer con muy poco presupuesto. Es una década en que los valores primordiales del capitalismo comienzan a instaurarse producto de las economías emergentes del narcotráfico, y de las presiones internacionales sobre el progreso y el desarrollo, situación que, a su vez, transformó el espacio urbano desde la práctica misma de la movilidad de las personas y los espacios para recrearse, habitar y trabajar, aspectos que no se tratan en este trabajo, por pertenecer a un periodo siguiente al propuesto para este análisis, pero que, como se expresó anteriormente, constituye un reto para la historia urbana de Medellín.

## **CAPITULO II: PROCESOS DE PLANEACIÓN URBANA EN MEDELLÍN 1950-1980.**

Como se demostró en el capítulo anterior, en la primera mitad del siglo XX, los procesos de planeación urbana en Medellín han sido producto de la iniciativa privada de personas que, por su disposición de recursos, influencia política en los organismos estatales del municipio, su contacto con corrientes urbanísticas del extranjero, su formación académica en ingeniería y urbanismo, capacidad de agremiación, pero sobre todo, por sus deseos de convertir a Medellín en una gran ciudad, lograron propiciar, hasta los años sesenta, una forma específica de ocupar y habitar la ciudad, a través de la implementación de modelos urbanísticos caracterizados por la apertura de vías, construcción de nuevas edificaciones, conexión a luz eléctrica, alcantarillado, creación de parques, etc.

Esta idea sobre la construcción de la gran ciudad se materializó a través de acuerdos públicos e inversión de capitales privados que respondían a los imaginarios de la época acerca de lo que se consideraba debía tener una gran ciudad, ideas que seguramente respondían a la imagen de una ciudad muy similar a las europeas en donde primaba la arquitectura diversa de acuerdo a diferentes corrientes estéticas. Sin embargo, a través de la búsqueda en documentos públicos de la ciudad acerca de los instrumentos de planificación urbana, se puede afirmar que, sólo hasta 1948 en Medellín no se había concebido la formulación de un plan que incluyera conceptos académicos, científicos y prospectivos en el diseño del futuro de la ciudad. Los intentos más cercanos habían sido a finales del siglo XIX con los diseños del *Medellín futuro* (1890), planos que contenía las ideas sobre el futuro de la ciudad, los cuales no se asemejaban al tecnicismo implementado a mitad de siglo.

Es solo hasta 1948 que se establece la intención de formular el Plan Piloto para la ciudad de Medellín, a través del trabajo de los expertos urbanistas Wiener y Sert, es que se puede rastrear una planeación tecnocrática en Medellín, es decir, una planeación basada en la técnica explícita de la planeación, que precisa de fases para el cumplimiento de una visión de futuro, que pretende combatir las acciones espontáneas del pasado. De este modo lo expresa Nel Rodríguez, arquitecto y director encargado de la Oficina del Plano Regulador, en una entrevista dada a Radio Sucesos de la Voz de Medellín, sobre la importancia del Plano Regulador para la ciudad en 1949:

*“Todo lo que se considere mejor para el hombre bajo el punto de vista cultural y espiritual, debe ser tenido como norma para la estructuración urbana. Las condiciones materiales siendo los soportes para la vida física, lo serán también de la vida espiritual: Así todos los desarrollos que tengan un carácter puramente especulativo, antiestético o antisocial, serán combatidos con todo rigor”<sup>62</sup>*

En esta misma conferencia, el director de la Oficina del Plano Regulador hace referencia a que la Oficina será la encargada de diseñar planificadamente las acciones que desde el Estado se ejecutan para el bienestar de la ciudad, asociándola a un organismo viviente que requiere de diagnóstico y proyección para promover el bienestar de sus ciudadanos. Esto puede traducirse en la necesidad de hacer un estudio riguroso de las condiciones actuales de la ciudad y con base en ello, los escenarios que sean más oportunos ejecutar de acuerdo con el análisis del contexto identificado<sup>63</sup>. De este modo, el Plan de

---

<sup>62</sup> Medellín, agosto 1 de 1949. Conferencia sobre el plano regulador dada en la última semana del mes de julio en Radio- Sucesos de la Voz de Medellín, cuya copia se envía al Alcalde de la ciudad. Documentos de la Oficina del Plano Regulador. Archivo Histórico de Medellín. En: Scripta Nova, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales “Sert y Wiener en Colombia. La vivienda social en la aplicación del urbanismo moderno” [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(035\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(035).htm) (consultada el 3 de abril de 2018)

<sup>63</sup> La planeación como ciencia que requiere de experimentación y comprobación se evidencia a partir de los procesos de desarrollo industrial vividos durante y posterior a la revolución industrial europea, en donde la vida entre las máquinas desató dinámicas específicas entre los obreros y jefes, motivándoles a la organización y planeación de tiempo, espacios, producción y distribución para el cumplimiento de las metas. Es dentro este contexto que surgen los principios básicos de la administración: planear, ordenar, dirigir y controlar impulsados por Frederick W. Taylor considerado por muchos como el científico de la administración.

mediados de siglo, contempló un diagnóstico especializado de las condiciones físicas y espaciales de la ciudad, la formulación de estrategias y la ejecución de obras que transformaron la Medellín del siglo XX.

Pero este no fue el único instrumento de planeación, durante la segunda mitad del siglo, los gobiernos y empresarios sobresalientes, impulsaron su propia visión de futuro a través de otros planes, como el Plan Director, los planes quinquenales, planes sectoriales, planes parciales y más recientemente los planes de desarrollo y planes de ordenamiento territorial, instrumentos que han servido a la planificación de la ciudad para plasmar los imaginarios de los actores públicos y privados sobre el presente y futuro de la ciudad.

Para comprender los procesos de planeación urbana realizados en Medellín durante la segunda mitad del siglo XX, es indispensable comprender que, en este tiempo, la planificación de la ciudad no solo la hacen los actores públicos y privados, como sí lo hizo la Alcaldía de Medellín y la Sociedad de Mejoras Públicas a principios de siglo. En consecuencia, los instrumentos de planificación que se rastrean en esta temporalidad responden a los imaginarios de los actores institucionales y privados, más no son los únicos que definieron la transformación urbana del paisaje y hábitos en este territorio, el papel que las comunidades organizadas ubicadas en las periferias de la ciudad fue también protagónico en la transformación del paisaje urbano.

De este modo, la información que se analiza en este capítulo relacionada con los instrumentos de planificación urbana en la segunda mitad del siglo XX responde a la información oficial procedente de fuentes públicas, es decir, todos aquellos planes, políticas y directrices que ejecutaron los gobiernos para transformar la ciudad. Para ello,

---

Principios que, además, inspiraron la planeación de otras actividades no industriales durante el siglo XX tales como guerras expansión comercial y política de Estados Unidos por el mundo.

se hizo un rastreo en los principales archivos públicos que dieran cuenta de la ejecución de acciones que determinaron radicalmente la transformación del paisaje urbano, identificando con ello las características principales de estos instrumentos: quiénes los proponen, quiénes los ejecutan, cuáles fueron sus ideales a futuro y cuáles sus alcances reales en el tiempo, los enfoques teóricos sobre la ciudad, entre otra información que posibilitara el análisis de la planeación urbana en Medellín, tal y como se evidencia en la siguiente tabla.

Tabla 1 Instrumentos de planificación urbana en Medellín 1950-1980<sup>64</sup>

<b>Tipo directriz</b>	<b>Nombre del instrumento</b>	<b>Año</b>	<b>Autor/es</b>	<b>Objetivo</b>
Acuerdo	Plano Regulador	1949	Alcaldía de Medellín- Wiener y Sert y Oficina del Plano Regulador, Junta de Valorización y Urbanismo.	"Señalar la orientación general para el desarrollo urbanístico de la ciudad y su futuro crecimiento en lo que se refiere a la distribución ordenada de la población, usos adecuados del terreno y señalamiento de un plan vial que garantice la eficacia de los servicios públicos (...) indica un crecimiento metódico y ordenado de la ciudad"

<sup>64</sup> Esta tabla se realizó con diferentes fuentes ubicadas en el Archivo Histórico de Medellín, y en el Centro de Documentación de la Alcaldía de Medellín.

<b>Tipo directriz</b>	<b>Nombre del instrumento</b>	<b>Año</b>	<b>Autor/es</b>	<b>Objetivo</b>
Acuerdo	Plano Director	1959	Alcaldía de Medellín-Oficina del Plano Regulador	Servir de directriz para la realización de posteriores estudios pormenorizados sobre el desarrollo y futuro crecimiento urbanístico de la ciudad, como la definición de los delineamientos y definitiva localización de cada una de las vías, la planificación y la reglamentación de cada comunidad de población, la demarcación de las áreas destinadas a zonas verdes, edificios públicos o de reglamentación especial.
Acuerdo	Creación de la Oficina Municipal de Planeación	1960	Concejo Municipal de Medellín	Por el cual se crea la Oficina de Planeación Municipal y se dictan otras disposiciones sobre el desarrollo urbano y la administración de la ciudad.
Acuerdo	Creación de Fondo para las urbanizaciones populares	1960	Concejo Municipal de Medellín	Por el cual se crea el "Fondo Municipal de Urbanizaciones Populares" y se dictan otras disposiciones
Acuerdo	Código de urbanismo	1962	Alcaldía de Medellín	Clasificar las urbanizaciones y dictar normas sobre las vías
Plan	Plan integral de desarrollo	1968		



<b>Tipo directriz</b>	<b>Nombre del instrumento</b>	<b>Año</b>	<b>Autor/es</b>	<b>Objetivo</b>
	Estudio básico del plan vial para Medellín	1969-1971	Alcaldía de Medellín-Oficina Municipal de Planeación	Proponer un sistema arterial en el núcleo urbano principal, e incorporar conceptos del sistema arterial del río (1964), perfilando un corredor multimodal de paso libre y sistemas de puentes con enlaces.
	Plan vial	1971	Alcaldía de Medellín	Desarrollar un sistema arterial en el núcleo urbano principal, e incorporar conceptos del sistema arterial del río (1964), perfilando un corredor multimodal de paso libre y sistemas de puentes con enlaces.

A partir del análisis de los instrumentos de planificación identificados a la fecha, es posible afirmar que, la innovación en términos de planificación urbana dada a partir de la formulación del Plano Regulador en 1948 bajo las intervenciones de Wiener y Sert, definió con determinación las acciones que guiaron el desarrollo urbano de la ciudad hasta finales del siglo XX, puesto que alrededor de las ideas de este plan, las estructuras político-administrativas se dispusieron a desempeñar actividades propias de planificación urbana. La creación de la Oficina de Planeación Municipal fue una clara manifestación de este propósito, al incorporar la formulación de planes vinculados con la inversión del presupuesto público, tarea que le ha caracterizado, aun en nuestros días.

Con respecto a los alcances reales de los planes formulados a partir de 1949, cabe resaltar, que si bien el Plano Regulador orientó acciones que se cumplieron fielmente al diseño inicial durante la segunda mitad del siglo, la complejidad del contexto social de Medellín a partir de la explosión demográfica vivida entre los años 70s y 80s impuso nuevos retos en la planificación y ordenamiento del territorio, en la medida en que se

debieron adecuar nuevos terrenos antes no contemplados en los diseños de ciudad, la ampliación de vías arteriales y la creación de nuevas rutas de circulación en las comunas, y entre las comunas y la ciudad. Es por ello, que para la década de 1970 los instrumentos de planificación aun respondiendo a la imagen de futuro pactada con el Plano Regulador, se enfocaban en generar estrategias del corto y mediano plazo que posibilitaran mitigar los impactos del creciente número de habitantes que comenzaron a poblar la ciudad.

Esta idea puede evidenciarse al identificar que el objetivo primordial del Plano Regulador en 1948, de algún modo, pretende dar respuesta a la exigencia de la segunda ciudad más poblada de Colombia en conectarse con Colombia y el mundo, es decir, ambiciones a largo plazo que se efectúan siguiendo una planeación sistemática por fases de mediano y largo plazo. Acciones que se ven ejecutadas por los instrumentos que lo siguen: Plano director (1959), Código de urbanismo (1962), Plan vial (1971), Plan cuatrienal de obras públicas (1987), y Estatuto municipal de planeación (1990). Es decir, la idea transcendental sobre el futuro de Medellín la incorpora el Plano Regulador a través de las líneas estratégicas, los planes que le siguen, en sus especificidades se encargan de llevar a cabo estas ideas, con la singularidad de un contexto poblacional y habitacional que le desborda en capacidad, elemento que para finales de la década de los años 80s se convierte en el nuevo reto de las nuevas generaciones de planificadores urbanos.

En cuanto a la técnica específica de planificación urbana, a través de la información rastreada en los archivos públicos, no es posible identificar una metodología específica que proponga una estructura para los planes de desarrollo u ordenamiento territorial, los contenidos de cada plan identificado para la temporalidad de estudio responden a directrices venidas desde el despacho del Alcalde y el Concejo de la ciudad sobre la adopción de los planes o la especificidad de los planes. Solo el Plano Regulador, contempla la planeación en fases: de diagnóstico, formulación, ejecución y seguimiento.

Los demás planes, desde la lectura que hasta ahora se ha hecho, se centran en regular, dictaminar y ordenar las especificidades de cada localidad. El aspecto en común, en cuanto a procesos de planeación se refiere, es que estos instrumentos contemplan la definición en los usos del suelo: comercial, industrial, residencial y de zonas verdes; y la delimitación de comunas o comunidades que sectorizan las estrategias de planificación en la ciudad.

Finalmente, los enfoques de urbanismo que guiaron la formulación y ejecución de estos instrumentos de planificación están presentes en cada una de las obras que se registran en los planes, la mayoría, enfocados en la inversión de infraestructura vial y en las sedes administrativas, aunque se destaca en ello, algunos gobernantes que desde cargos directivos en la administración municipal expresan la necesidad de articular esta visión física de la ciudad con las necesidades y el reconocimiento de los ciudadanos que habitan en ella, aunque se reconoce que, desde la lectura de estos instrumentos, este enfoque social de la planeación solo es notorio en la planeación de 1990.

## **PARTE II: LA CIUDAD HABITADA**

### **CAPITULO III: DINÁMICAS SOCIOCULTURALES EN LA CIUDAD PLANEADA**

El siguiente trabajo da cuenta de las principales dinámicas socioculturales que se dieron en la Carrera Junín (cra.49), específicamente entre el cruce de la Avenida La Playa, hacia la Catedral Metropolitana hasta la calle 54, llamada Caracas, a partir las directrices de planificación urbana establecidas para este lugar entre los años 1950 y 1980. Para abordarlo, es pertinente indicar que, lejos de describir a la Junín nostálgica que se narra comunmente en los relatos de ciudad, este ejercicio pretende evidenciar la relación que existió entre los espacios urbanos producidos desde las estrategias institucionales, y, las representaciones y prácticas de apropiación del espacio de los habitantes de la ciudad. Sin embargo, esto no indica que en esta búsqueda, no se transite por los recuerdos de algunas personas, así mismo como de sus nostalgias sobre el lugar, puesto que, algunos de estos elementos, constituyen las fuentes que permiten describir los sentidos sociales que se tejieron alrededor de esta calle.

#### **La carrera Junín en la primera mitad del siglo XX**

A principios del siglo XX, la carrera Junín no tenía el protagonismo que adquirió en la década de los años 50. En 1890, a penas se había adquirido el lote sobre el cual se construyó la Catedral Metropolitana cuya inauguración se dio en el año 1931, y a pesar de que para 1916 ya existía el Parque de Bolívar como espacio público, la carrera Junín, que muchos nombraban la calle “El Resbalón” no era más que una arteria por la cual se expandía la ciudad hacia este escenario. De este modo, para los años 40, comenzó a tener su auge dentro de la vida cotidiana de Medellín, puesto que permitía el acceso al Parque de Bolívar y a la Catedral Metropolitana, espacios centrales en la vida pública de la ciudad. Por este motivo, es posible observar en los archivos fotográficos, la extensión de personas

que se dirigen hacia la Catedral en la Semana Santa precisamente por esta arteria, evidenciando su importancia en la escena urbana de Medellín.



Imagen 1 Personas hacia la Catedral Metropolitana por la Cra Junín, 1942<sup>65</sup>.

Desde este tiempo, puede evidenciarse la importancia que la calle significaba para la ciudad. Las calles, para la vida misma de los sujetos y la sociedad, significa el movimiento, por ellas transitan los cuerpos, es el escenario de desplazamiento urbano. Para Jean Gehl<sup>66</sup>, la calle, hace parte de los lugares donde ocurren las actividades exteriores, sobre la cual

---

<sup>65</sup> Facebook: Grupo Historia fotográfica de Medellín. <https://www.facebook.com/groups/historiafotograficademedellin/?fref=nf> (Consultada el 22 de abril de 2018) Nota aclaratoria: Todas las imágenes que acompañan este capítulo provienen de diversos archivos familiares que se hicieron públicos a través de la red social indicada, en un esfuerzo por hacer una recuperación de la memoria visual de sus antepasados a través de los grupos: *Historia Fotográfica de Medellín (HFM)*, *Fotos Antiguas de Medellín (FAM)* y *Medellín; historias y fotografías del pasado*. Por esta razón se aclara que, todos los derechos son reservados para los autores o compiladores y fueron en este caso utilizadas para uso ilustrativo, pedagógico y no está permitida su reproducción física con fines lucrativos.

<sup>66</sup> Jan Gehl, es urbanista y arquitecto nacido en 1936 en Copenhagen. Su tesis principal sobre el urbanismo social influyó y sigue influyendo las escuelas de arquitectura tanto en Europa como en Estados Unidos a partir de la segunda mitad del siglo XX. Entre sus obras más destacadas se encuentra “La humanización del espacio público” ideas que ayudan al análisis del caso en cuestión, motivo por el cual se hablará permanentemente en este capítulo.

confluyen tres tipos de actividades: *las actividades necesarias, actividades opcionales y actividades sociales*. Las primeras, referidas a aquellas actividades obligatorias tales como: ir al colegio, al trabajo, a la iglesia, entre otras actividades referidas al movimiento. Las segundas, referidas al deseo de hacerlo, es decir, a la opción que tiene la persona de hacer la actividad o no. Y la tercera, referida a las actividades que dependen de la presencia de otras personas en los espacios públicos, por ejemplo, las actividades comunitarias, reuniones, juegos, marchas, y otra similares, y que regularmente surgen de manera espontánea como consecuencia de que la gente deambula y está en los mismos espacios<sup>67</sup>.

De esta manera, la calle como elemento urbano, se convierte en el eje estructurante de la ciudad, al respecto, puede citarse a Marshall Berman<sup>68</sup>, quien, analizando la calle Nevski Prospekt de San Petesburgo del siglo XIX, en el marco de las ideas de la modernidad, expresa que:

*El propósito esencial de esta calle, que le da su carácter especial, es la sociabilidad: las personas acuden a ella a ver y ser vistas y a comunicarse sus visiones unas a otras, no con un propósito ulterior, por codicia o ánimo competitivo, sino como un fin en sí. Su comunicación, y el mensaje de la calle en su conjunto, es una extraña mezcla de realidad y fantasía: por una parte actúa como marco para las fantasías de las personas sobre lo que quisieran ser; por otra parte ofrece un conocimiento preciso, para las personas que puedan desifrarlo, sobre lo que realmente son.*<sup>69</sup>

Evidentemente, la carrera Junín no podría compararsela con la amplia y afamada Nevski Prospekt de la San Petesburgo del siglo XIX, avenida por la que se transita el cuerpo por más de tres kilómetros seguidos. La carrera Junín en Medellín no fue el eje central del

---

<sup>67</sup> Jan Gehl, *La humanización del espacio público, la vida social entre los edificios*. (Barcelona: Editorial Reverté, 2006), 19.

<sup>68</sup> Marshall Berman, fue filósofo estadounidense (1940-2013). Sus principales aportes están definidos al área de la sociología cultural en temas como el modernismo y la modernidad, donde entiende la cultura contemporánea como un mito permanentemente recreado.

<sup>69</sup> Marshall Berman, *Todo lo sólido se desvanece en el aire, la experiencia de la modernidad*. (Ciudad de México: Siglo XXI, 2013), 200.

urbanismo del siglo XX, pero fue adquiriendo su importancia a medida en que la ciudad ambicionaba aires modernos. Por ella, transitaron, a mediados del siglo, las gentes de una sociedad distinguida que, como lo expresa Marshall Berman, buscaba reconocimiento de lo otro y de sí mismas. Así pues, lo que se distingue, es que Junín fue una calle donde las actividades necesarias, opcionales y sociales, es decir, la necesidad de ir a la iglesia, la opción de confluir en el parque de Bolívar, y el encuentro espontáneo con otros, confluyeron de una manera específica dotándola de significado único en la ciudad para el periodo de estudio, motivo que la hace tan especial en los recuerdos de quienes anduvieron por sus vitrinas entre los años 1950 y 1970.

### **La vida ocurre a pie, Junín entre 1950 y 1968.**

En 1950, los urbanistas Wiener y Sert, levantaron, como parte de los trabajos contratados para el Plan Piloto, un mapa que trazara la delimitación del área urbana de la ciudad, en el cual se evidencia los posibles usos del suelo de acuerdo a las potencialidades de los territorios y a los elementos urbanos ya construidos. En la siguiente imagen, señalado con puntos negros, se puede observar, las zonas que para los urbanistas debían constituirse como un centro cívico y comercial, de la cual hizo parte la carrera Junín, así mismo como el área contemplada entre la Avenida o Paseo Los Libertadores, Guayaquil, Prado y el Barrio Colón.

Cr. 49 Junín,  
entre Av. La  
Playa y Calle  
54 Caracas.  
1950.

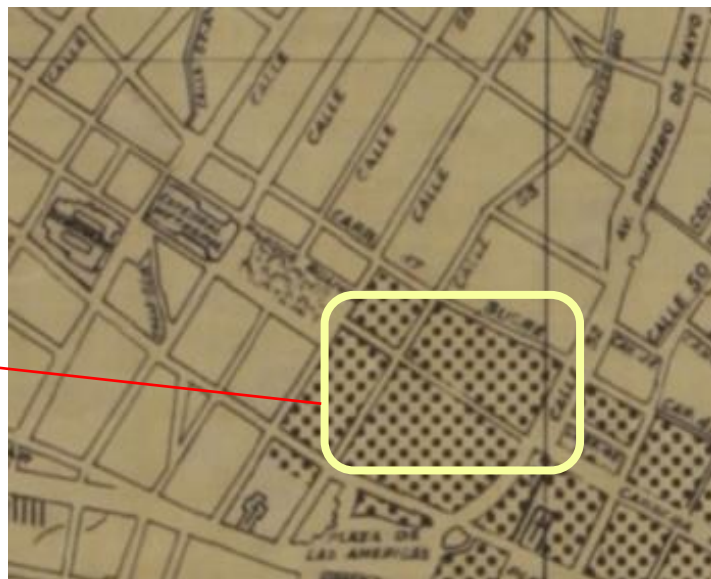


Ilustración 1 Cra Junín entre la Av. La Playa y Calle Caracas<sup>70</sup>.



Mapa 6 Delimitación del centro cívico y comercial Plan Piloto 1950<sup>71</sup>

<sup>70</sup> Map Warper, “Plan Piloto 1950” <https://mapwarper.net/maps/10567> (Consultado el 22 de abril de 2018)

<sup>71</sup> Map Warper, “Plan Piloto 1950” <https://mapwarper.net/maps/10567> (Consultado el 22 de abril de 2018)



Un centro cívico, puede entenderse como un espacio que sirve de identidad para la sociedad misma, en ideas de Jan Gehl, es el escenario de asambleas, reuniones y celebraciones, cuyo propósito es el de promover en la sociedad su capacidad de representación<sup>72</sup>, así mismo, los centros comerciales promueven el intercambio económico en la sociedad, para ello, históricamente, se han dispuesto diferentes escenarios y elementos tales como: las plazas de mercado, escaparates, pasajes, tiendas, entre otros<sup>73</sup>. Pues bien, siguiendo estas ideas que predominaron en las escuelas de arquitectura de la segunda mitad del siglo XX, para que esta zona delimitada en el Plan Piloto de 1950, se convirtiera efectivamente en un centro cívico y comercial, se debían disponer espacios, necesariamente para la integración social y para el comercio, que generan los usos establecidos por las ideas del urbanismo.

Teniendo en cuenta la proyección planificada sobre este espacio entre los años 1950 y 1980, es posible evidenciar a primera vista que, efectivamente Junín cumplía el carácter comercial y en parte cívico que esperaban los urbanistas para esta época. Cuentan quienes vivieron estos años caminando por Junín<sup>74</sup> que, precisamente esa expresión “juniniar” que mayormente reconocen las generaciones nacidas entre los años sesentas y noventas, se refiere a la tradición de ir a caminar por la carrera Junín buscando algún intercambio económico o simplemente social de reconocimiento.

Para los años 50, en la carrera Junín se encontraba uno de los edificios más emblemáticos de la primera mitad del siglo XX, y uno de los teatros más importantes de América Latina, el Teatro Junín, diseñado por el arquitecto Belga Agustín Goovaerts en 1924. Era un lugar donde además de ser hospedaje de reconocidos personajes, se proyectaban películas, se

---

<sup>72</sup> Jan Gehl, *La humanización del espacio público, la vida social entre los edificios*. (Barcelona: Editorial Reverté, 2006), 25.

<sup>73</sup> María Fernanda Hernández Azmita, “Arquitectura comercial” <http://glifos.unis.edu.gt/digital/tesis/2012/28815.pdf> (consultado el 22 de abril de 2018)

<sup>74</sup> Entrevista colectiva de Jairo Osorio a sus contemporáneos en el café Versailles, entorno a su libro *Junin, 1960*. Dirigido por: Víctor Bustamante. Youtube “Junín, 1960 de Jairo Osorio-Versalles” <https://www.youtube.com/watch?v=XGrQtLpG-jI> (Consultado el 22 de abril de 2018)

presentaban conciertos y otros espectáculos. Tenía un aforo de 4.500 personas, lo que, para la época, incluso para hoy, resulta asombroso<sup>75</sup>.

Este lugar, convocó a toda clase de personas distinguidas por las actividades culturales que allí se presentaban, quienes, a su vez, podían recorrer la carrera Junín, entre la Avenida La Playa hasta el Parque de Bolívar, deleitados por los acaramelados pasabocas exhibidos en un pequeño local de la calle, el cual en 1930 abrió sus puertas al público con el nombre de *Astor, salón de té*<sup>76</sup>, además de pasearse por las vitrinas donde se exhibían vestidos de la más alta calidad, y donde entre paso y paso se intercambiaba algún saludo formal, una sonrisa o quizá se pactaron acuerdos importantes, entre otras actividades propias de aquel invento semántico local, “juniniar”.

---

<sup>75</sup> Gustavo Londoño Cano, *Patrimonio Arquitectónico de Medellín*, (Medellín: Universidad de Medellín, 2011)

<sup>76</sup> Salón de té Astor “Nuestra empresa” <https://www.elastor.com.co/nuestra-empresa.php> (Consultado el 24 de abril de 2018)



Imagen 2 Madre con su hija pasea por Junín, 1967<sup>77</sup>



Imagen 3 Ruth Pineiro de Ospina, en los años 50<sup>78</sup>

Este tipo de elementos de la vida cotidiana en Junín para la década de los cincuentas, se convirtieron en un anzuelo para los personajes más prestigiosos de la época, donde la moda, el comercio, la comida, el teatro, la iglesia, formaron parte de una serie de confluencias sociales que dieron vida a esta carrera bajo los principios urbanísticos propuestos por Wiener y Sert en el Plan Piloto. Sin embargo, teniendo en cuenta que esta actividad social y comercial que se proyectaba en los planos ya se estaba dando para la década de los años 50, más que proponerlo como una acción de planificación nueva en el Plan Piloto, la idea de delimitarlo como centro cívico y comercial estaba fundado más en su propia esencia que en la intención de transformarlo.

<sup>77</sup> Facebook: Grupo Historia fotográfica de Medellín. <https://www.facebook.com/groups/historiafotograficademedellin/?fref=nf> (Consultada el 22 de abril de 2018)

La fotografía la publica Alba Mari Gómez Mazuela, quien expresa frente a la foto que “Ese día estaba cumpliendo 6 añitos y mi madre me llevó a Juniniar, con sentada en el Astor y cono incluido”

<sup>78</sup> Facebook: Grupo Historia fotográfica de Medellín. <https://www.facebook.com/groups/historiafotograficademedellin/?fref=nf> (Consultada el 22 de abril de 2018)

Publica un miembro de la familia Pineiro.



Imagen 4 Junín 1963<sup>79</sup>

Toda esta esencia comercial y social que caracterizó a Junín durante la década de los años 50, se fortaleció aún más para la década de los años 60, Ana María Builes en el artículo que escribió para Universo Centro, *Junín con La Playa*, escribió que:

*“Junín era el centro comercial. Mi mamá me cuenta que a ella la llevaban a matiné al teatro, después la llevaban al Astor a tomar el algo y luego iban a misa a la Candelaria o a la Metropolitana” Cuenta Pablo Aristizabal. Pero con el tiempo, la callejuela se convirtió en el nicho de todos, escritores, periodistas, futbolistas, activistas políticos, artistas, bandoleros, poetas. En las vitrinas de sus almacenes se exhibieron los cuadros de los pintores del momento. Las mujeres desfilaban en tacones y vaporosos vestidos en búsqueda*

<sup>79</sup> Facebook: Grupo Historia fotográfica de Medellín. <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10152937949778149&set=gm.10152865852314384&type=3&theater> (consultado el 22 de abril de 2018)

*de nuevas telas, las colegialas inundaban la vía con sus griticos mientras comían helado con candor provocativo*<sup>80</sup>

Como lo indica Jairo Osorio en su crónica sobre Junín<sup>81</sup>, para la década de los años 60, se enaltecía el sentido urbano de Medellín precisamente en la calle, recuerda el cronista en los años de su niñez:

*Las vitrinas llenas de cachirulos, de utilidad desconocida, protegidas con vidrios remendados y rejas de hierro; los vendedores, presos detrás de los muestrarios; los maniqués entre los escaparates, simulando modelos verdaderos, con vestidos de telitas baratas que las señoras de laureles soñaban con usar en su fiestas de gala (...) las luces de los tubos fluorescentes, esplendorosas, encendidas desde las seis de la noche, para anunciar los bazares de discos, de ropa, de muebles, de joyas, de libros, de licores, de dulces, de tinto (...) esas mismas luminarias anunciando el gran almacén de Junín, surtido de cuanto trasto se fabricaba entonces (...) el teatro Junín, en el que gocé una película hindú (...)*<sup>82</sup>

El sentido urbano, referido a la diversificación de actividades sociales y opcionales en un mismo espacio, puede notarse en esta crónica de Jairo Osorio, quien señala la manera en que además de ser un lugar de tránsito, era también el escenario donde confluían diversos intereses que no estaban precisamente contemplados en el diseño urbano, y era la vida entre las vitrinas. Para las décadas de 1950 y 1960, Junín era transitada por automóviles en ambos sentidos, sin embargo, este elemento no perturbó la vida comercial del lugar, ni mucho menos la importancia del caminar por las aceras de los almacenes. En su tesis de

---

<sup>80</sup> Ana María Bedoya Builes. “Junín con La Playa, 2016”. <http://www.universocentro.com/NUMERO81/JuninconLaPlaya.aspx> (consultado el 28 de abril de 2018)

<sup>81</sup> En el año 2013 se publica esta crónica de Jairo Osorio, en la cual narra los años vividos en su infancia por la carrera Junín en 1960, y de paso, las influencias sociales que se presentaban principalmente en esta carrera, así como el surgimiento del movimiento Nadaísta que representó el pensamiento de unos jóvenes de la época. Jairo Osorio, ha sido reconocido escritor, fotógrafo y editor, periodista de la universidad de Antioquia, nacido en 1954 en Caramanta Antioquia. Ha escrito principalmente sobre los lugares de Medellín, y los eventos importantes que a su parecer han sucedido en materia cultural.

<sup>82</sup> Jairo Osorio, *Junín, 1960* (Medellín: UNAULA, 2013) 22 y 23.

maestría sobre las *Estrategias de transformación del espacio público, subjetividades y prácticas de espacio*, la investigadora Viviana Villa Restrepo señala que:

*En muchos casos las prácticas urbanas son captadas y ordenadas por la planeación que producen las estrategias “institucionales” de transformación; sin embargo, existen también muchos casos donde las prácticas urbanas se resisten o transforman la estructura de esa gramática del poder en la que están inmersas. Estos movimientos de transformación y de resistencia, aparecen simultáneamente en: grupos organizados de incidencia política explícita y en los usos, las formas de apropiaciones dispersas que los habitantes de la ciudad ponen en funcionamiento en su cotidianidad.*<sup>83</sup>

Partiendo de estas perspectivas académicas sobre el uso de los espacios, a través de la crónica de Jairo Osorio, se puede evidenciar que Junín era una pasarela de los personajes más adinerados de la ciudad. Desde 1961 que se funda el café *Versalles*, asistieron a la carrera 49, personajes que otrora eran impensados en la ciudad: jugadores de fútbol, cantantes y escritores. Además de ser el paso opcional hacia la Catedral Metropolitana para los más religiosos, el “Junín chiquito”, como al parecer era conocido la carrera 49 entre la Playa y el Parque de Bolívar, se convirtió en el lugar de esparcimiento para un sinnúmero de habitantes de la ciudad que buscaban allí ver y ser vistos, eran gentes en búsqueda de actividades sociales.

*Lo invadían a partir de las nueve y media, o diez de la mañana, desde las lomas del viejo Boston, Los Ángeles, María Auxiliadora, el Prado aristocrático, o desde los populosos Buenos Aires, La Milagrosa y El Salvador, por el otro costado*<sup>84</sup>.

En la década de los sesentas, por el “Junín chiquito”, ambulaban por estos años, un grupo de jóvenes provenientes de clase media y alta, que llevados de su rebeldía y muy

---

<sup>83</sup> Alberto Castrillón Aldana y Viviana Villa. “Estrategias de transformación del espacio público, subjetividades y prácticas de espacio. 1980-2007” (Tesis de Maestría 2008)

<sup>84</sup> Jairo Osorio, *Junín, 1960* (Medellín: UNAULA, 2013), 39.

seguramente influenciados por los movimientos literarios y artístico parisinos de la época, quienes gozaban de hacer espectáculos públicos de oposición hacia las tradiciones y al fuero católico vivido en Medellín, grupo conocido como los Nadaístas, dice Osorio sobre las movilidades de los integrantes de dicho grupo sobre la carrera Junín, que:

*Trasnochados como vivían, ritualmente desfilaron por los tertulíaderos habituales, sobrellevando en sus cuerpos la embriaguez de la farra nocturna del día anterior, gritando insultos por media calle para que creyeran que el diablo estaba entre nosotros, y que ellos eran su engendro (...) en la cafetería Donald, al lado del teatro Junín (...) los jóvenes irreverentes y bohemios alcanzaban a tomar el primer café de la mañana, leían prestada la prensa de la parroquia, y acababan de ahuyentar la noche, que en algunos de ellos duraba hasta el mediodía, cuando por su propia cuenta (...) se trasladaban a tintejar al Astor o a realizar escaramuzas tempraneras en la Heladería Bamby, o en el mismo Metropol<sup>85</sup>*

Al igual que este grupo de jóvenes, expresa también el cronista que, en Junín se vivían también los fervores políticos de la época, pues llegaban incluso, a las mismas mesas del Versalles “los prosélitos del MRL, los camilistas, los del Moir, los de la Juventud Comunista, a diseñar las directrices de la revolución colombiana”<sup>86</sup> En su reflexión sobre la diversidad social que frecuentaba la cotidianidad de esta carrera, recordando un día en que la Televisora Nacional llegó a filmar el fenómeno del salón Versalles, lo cual desató en el “Junín chiquito” una cantidad de sensacionismo que hizo que la calle estuviera mucho más frecuentada, escribe el autor:

*Ya no éramos únicamente nosotros, niños persiguiendo atletas. La intelectualidad regional, los funcionarios, los estudiantes universitarios, los rentistas, los artistas, los desempleados incluso impusieron otro ritmo más pausado, más pensado, más actuado, porque cada antioqueño devino en actor, cada palabra, cada gesto, tuvo su significado teatral<sup>87</sup>*

---

<sup>85</sup> Jairo Osorio, *Junín, 1960* (Medellín: UNAULA, 2013), 40.

<sup>86</sup> Jairo Osorio, *Junín, 1960* (Medellín: UNAULA, 2013), 41.

<sup>87</sup> Jairo Osorio, *Junín, 1960* (Medellín: UNAULA, 2013), 44.

Con lo dicho hasta aquí, es posible evidenciar el significado que tuvo esta carrera entre los años 1950 y 1967. En coherencia con los modelos de planeación venidos de las ideas del Plan Piloto, la carrera efectivamente era un centro comercial que comunicaba a la ciudad hacia un centro cívico como era el Parque de Bolívar. Sin duda, la importancia de caminar por las aceras de esta carrera, más allá de ser una actividad necesaria, ejercía una significación social de reconocimiento y diversión.

### **Bienvenido el progreso, Junín en la década de los 70.**

En el año 1967 cuando la familia Echavarría decide demoler el Teatro Junín para construir a cambio el edificio que ha configurado parte fundamental de la identidad de los medellinenses nacidos posterior a este evento, el edificio Coltejer (1968), por significar el empuje empresarial de una familia que, a pesar de no representar la totalidad de la población, se impusieron a través del poder económico en los imaginarios de progreso y desarrollo de la ciudad, las dinámicas sociales del “Junín pequeño” se transformaron. Dice Jan Gehl que:

*En principio, por consiguiente, es una mala idea tratar de agrupar las actividades situándolas unas encima de otras en diferentes niveles. Los puntos de observación se pueden situar en lugares elevados, pero no las actividades que se desean agrupar. Si, pese a todo, se intenta, con frecuencia el resultado es decepcionante porque las funciones situadas a distancias entre 50 y 100 metros unas de otras a lo largo de una calle se interrelacionan más fácilmente que las funciones colocadas tan solo 3 metros por encima o por debajo de otras<sup>88</sup>.*

---

<sup>88</sup> Jan Gehl, *La humanización del espacio público, la vida social entre los edificios*. (Barcelona: Editorial Reverté, 2006), 111.



En otras palabras, esto significa que, los edificios bajos, situados a lo largo de una calle están en armonía con el modo en que la gente se desplaza y con la manera en que funcionan los sentidos. Los edificios altos no lo están y generan desintegración social y modifican los hábitos de tránsito de las personas.

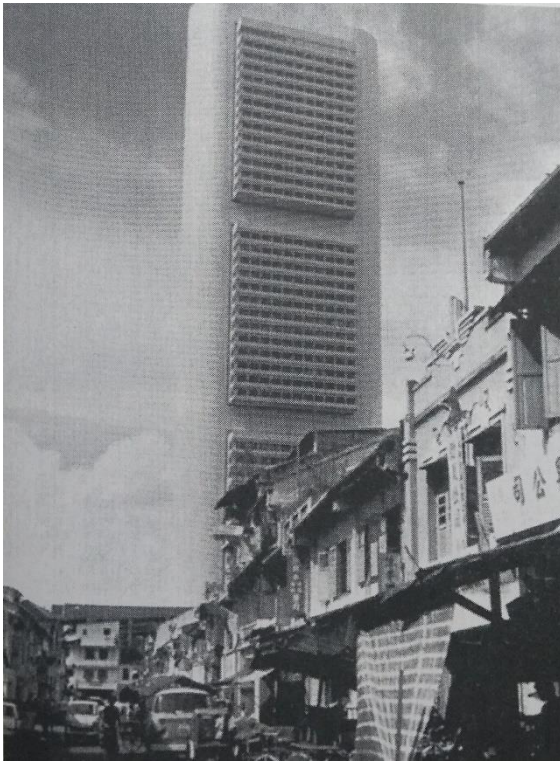


Imagen 5 Singapur, 1960. Ejemplificación de Jean Gehl<sup>89</sup>



Imagen 6 Medellín, 1968. Construcción del Edificio Coltejer<sup>90</sup>

Partiendo de esta premisa dada por la teoría urbana, es evidente que la integración social que generó el Teatro Junín en la década de los cincuentas hasta finales de los sesentas, se vio modificada con la construcción del edificio Coltejer, que, contrariamente dispersó las actividades de sociabilidad presentes en la época, convirtiendo a esta área de la carrera

<sup>89</sup> Jan Gehl, *La humanización del espacio público, la vida social entre los edificios*. (Barcelona: Editorial Reverté, 2006), 111.

<sup>90</sup> Facebook: Medellín; historias y fotografías del pasado. <https://www.facebook.com/groups/952023628244704/> (Consultado el 22 de abril de 2018)

Junín, en un pasaje en el cual, primaron las actividades comerciales y empresariales. Así se puede evidenciar en algunas reglamentaciones de terrenos y demás disposiciones del Consejo de Planeación a partir del año 1966, en este caso para la solicitud de construcción de edificaciones entre la carrera 49 con la calle 52:

*Después de estudiar ampliamente la solicitud, presentada por la firma "DARCO LTD", el comité acordó recomendar a los interesados las siguientes consideraciones:*

*a. La conveniencia de retirar la torre en la medianería por el costado Oriental. b. Volumetría mínima, 4 pisos. c Explicar los interesados el carácter que tendrán los pasajes ya sean públicos o de co-propiedad, y, d. Que se busque una mayor solución a la torre que da sobre los lotes Nos 1 y 10.*

*En vista de la siguiente reglamentación propuesta por los interesados, que en lo perteneciente dice: COMUNIDAD DE JUNIN, Usos permitidos: Todos los reglamentados para comercio central excepto vivienda unifamiliar y bifamiliar: 1o: Usos principales: los de comercio de comuna; 2o: Usos anexos: Vivienda multifamiliar.<sup>91</sup>*

De esta manera, la Junín de la década de los años setentas fue transformándose a merced de los intereses para los cuales fue definida, intereses netamente comerciales, en donde si bien algunos salones de té y cafés famosos como el *Versalles* y el *Astor* permanecieron atrayendo a su reconocida clientela, la carrera en sí, fue transformándose a medida que en vez de un almacén de ropa elegante se inauguraban almacenes de artículos comunes, las casas de los ricos que quedaron, fueron abandonadas paulatinamente para cedérsela al comercio inmobiliario encargado de hacer edificaciones comerciales, primero de cuatro pisos, luego de seis, y luego de diez en adelante.

La imposición de la torre Coltejer sobre esta arteria principal de Medellín de mediados del siglo, inaugura con ello, la ciudad del progreso, una ciudad que vendió sus espacios públicos, sus lugares de tránsito a favor del crecimiento económico de las élites, que,

---

<sup>91</sup> Reglamentación de terrenos 1966. AHM, Fondo Alcaldía, tomo 549, folio 40r, 1966.

aunque preocupadas por el espacio público aledaño, impuso otros valores estéticos y arquitectónicos sobre la infraestructura de la ciudad.

*Queremos manifestar por medio de la presente que CENTRO COLTEJER S.A. estaría dispuesto a ejecutar toda la construcción de los pasajes: Norte y Sur de la avenida La Playa entre Sucre y Junín sin producirse ningún desembolso por parte de la oficina de Valorización Municipal. Este dinero solamente sería pagado por parte de la oficina de valorización a favor de CENTRO COLTEJER en el momento de distribuir la segunda etapa de la obra 295, abandonado al gravamen que nos corresponda por ese concepto. Además, queremos advertir que no cobraremos intereses por este dinero mientras se hace la distribución de dicha obra*<sup>92</sup>

Esta nueva estética, reconoció la importancia del tránsito a pie, quizá por ello, para la década de los setenta y ochenta se diseñó una carrera peatonal que retomara el valor de caminar sobre esta arteria, sin embargo, a diferencia de lo que se daba entre los años cincuenta y sesenta, este tránsito estaba ligado necesariamente a actividades de tipo empresarial y comercial, las personas caminaban esta carrera, en búsqueda de resolver asuntos legales, o pactar negocios.

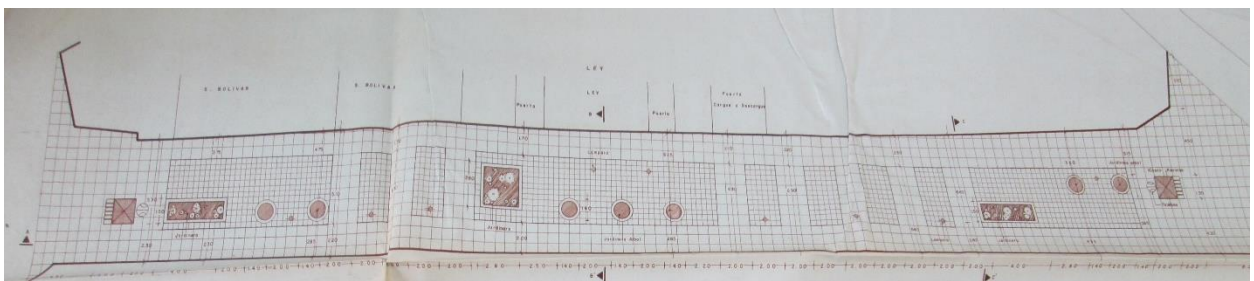
---

<sup>92</sup> AHM, Fondo Inval, sección gerencia técnica, folio 47, legajo 1, carpeta 25, 1972



Imagen 7 Junín 1973<sup>93</sup>

En esta imagen se puede notar el diseño urbano propuesto para esta vía, sin duda, las personas se desplazan por el espacio de manera más cómoda al no existir vehículos que entorpezcan el cruce, este diseño se puede constatar en los planos que se presentaron para la transformación de toda la carrera Junín, en donde se ilustra la proyección urbanística basada en pasaje comercial.



<sup>93</sup> Facebook: Fotos Antiguas de Medellín (FAM) <https://www.facebook.com/groups/fotosantiguasdemedellin/> (consultado el 22 de abril de 2018)

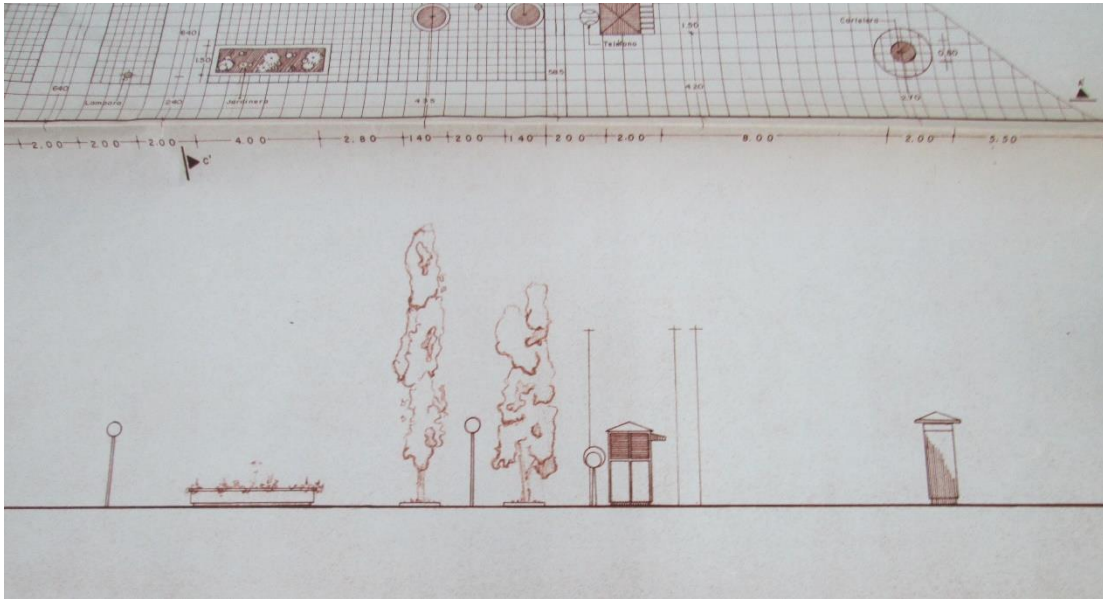


Imagen 8 Diseño del pasaje peatonal Junín-Palace, 1969<sup>94</sup>

Esta intervención urbana sobre la carrera, tiene el propósito de retomar los hábitos sociales que se daban en esta vía a mitad del siglo, sin embargo, las transformaciones que se dieron alrededor de los edificios, es decir, la función pública y privada que éstos cumplieron, al ser oficinas de abogados, oficinas del gobierno municipal, empresarios, y demás, generaron otras movilidades sobre el territorio, que ya no radicaban precisamente en el esparcimiento, en el reconocimiento social o en la compra de artículos específicos. Estos sentidos sobre el espacio fueron difuminándose a finales de la década de los años setenta hasta los años noventa aproximadamente, y su recuperación como espacio de ciudad es una tarea que aun presentan los gobiernos de nuestro siglo.

### **Representaciones y prácticas en Junín 1950-1980**

Con la descripción de los elementos urbanos, y de las dinámicas socioculturales dados en la carrera Junín entre los años 1950 a 1980, es posible evidenciar la importancia de algunos

<sup>94</sup> AHM, depósito 2, planoteca 2, bandeja 34. Folio 18, Plano pasaje peatonal Colombia junín-palace, 1969.

objetos e infraestructuras urbanas implementados por parte del Estado y del sector privado, así como prácticas culturales que encaminan la construcción de un sentido específico en este territorio. Los almacenes de ropa fina, el teatro y los cafés, hicieron, por ejemplo, que este lugar significara en la década de los cincuentas y sesentas, para los habitantes de esta calle y de la misma ciudad, un espacio de confluencia social de prestigio. En este punto, los signos que evoca la infraestructura y los objetos urbanos en sí mismos, recrean una serie de elementos abstractos que se ven reflejados a su vez, en las prácticas sobre este lugar. Prácticas como pasearse por las aceras, tomar café en Versailles, asistir al Teatro, motivaron la confluencia social de los habitantes de la ciudad, en donde múltiples significaciones se tejían.

Para este caso, las directrices construidas por parte de los actores privados y públicos, como expresa Bourdieu<sup>95</sup>, constituyen la estructura del campo social definida por la estructura de la distribución del capital y los beneficios de campos particulares, en donde hay ciertos intereses fundamentales y comunes sobre un mismo espacio geográfico, aspecto que permite la producción constante de apropiaciones sobre los sujetos que habitan el espacio y las instituciones que lo delimitan.

Es por esta razón, que las fuentes aquí mencionadas dan cuenta de varias representaciones ocurridas para un mismo territorio en tres décadas diferentes (años 50, 60 y 70), y que finalmente constituye la complejidad del paisaje urbano evidenciado en esta calle. Por una parte, están los sentidos construidos por parte de la Alcaldía Municipal y el Concejo, quienes, en la delimitación de zonas en los planos de 1950 establecieron esta calle como parte del complejo cívico y comercial, así como las diferentes obras de infraestructura construidas durante estos años: pavimentación, semaforización, reglamentaciones para edificaciones y diseño de la vía. Sobre estas directrices, se instauraron los objetos e

---

<sup>95</sup> FHYCS “Las prácticas sociales: una introducción a Pierre Bourdieu” <http://www.fhycs.unam.edu.ar/carreras/wp-content/uploads/2017/03/Alicia-B.-Gutierrez-Las-practicas-sociales-una-introduccion-a-Pierre-Bourdieu.pdf> (Consultado el 6 de junio 2018)

infraestructura de las de las empresas y negocios locales, quienes atrajeron la clientela a transitar por las calles. Desde esta perspectiva, las actividades comerciales determinaron la confluencia de personas en este espacio, aspecto que seguidamente incorporó nuevos sentidos en el lugar por parte de otros actores sociales.

De otro lado, se detectó a partir de las fuentes, los sentidos construidos por los actores que habitan la calle, la diversidad de prácticas que ocurre allí se crea entre el diálogo oculto entre las obras y elementos de infraestructura y los habitantes de a pie. Por un lado, los niños que recorrieron la calle Junín en búsqueda de algún autógrafo de futbolistas, cuya significación radica en la exportación de la vía como zona de juegos. El grupo de jóvenes nadaístas que confluyeron a tomarse un café, a compartir algún poema, una conversa que diera pie a su rebeldía, cuya significación está en el encuentro de intereses, al igual que lo hicieron los representantes del MRL Movimiento Revolucionario Liberal, del cual participaron una cantidad de jóvenes pertenecientes a diferentes partidos de izquierda de la época. Los mismos jugadores de futbol, los cantantes y escritores que visitaron Versalles, para quienes la calle significó el contacto con una parte de la ciudad de Medellín, así mismo como las personas que buscaban en las aceras la ráfaga luminosa de un fotocinero. Las personas que asistieron dominicalmente a las misas oficiadas en la Catedral Metropolitana, cuya significación de la calle era posible puesto que les conectaba con el templo. Los empresarios que pactaron algún negocio importante en el Club Unión, quienes vieron en Junín una sala de juntas, entre otros tantos sentidos de los que no se tienen fuentes, pero que seguramente hicieron parte del mayor resplandor social de una calle en la historia de la ciudad de Medellín.

Es en esta confluencia de sentidos que puede darse cuenta de la construcción de un territorio, caracterizado por la diversidad de hábitos y prácticas que se establecieron allí, esto evidencia, tal y como lo sugiere el concepto sobre representación, que, el sentido no está inherente en las cosas, es construido, producido, es el resultado de una práctica significativa, es una práctica que hace que las cosas signifiquen. Para el caso expuesto, es claro como las

prácticas sociales sobre un espacio delimitado por los procesos de planificación urbana, adquiere un sentido más amplio, en donde la ciudad toda, se ve involucrada puesto que para los que habitaron o no habitaron este lugar en este tiempo, Junín adquiere sentidos transmitidos a través de un sistema de percepciones colectivas de quienes vivieron en esta época en esta calle.

Gracias a esta exploración de prácticas, y en sus oposiciones y comparaciones entre ellas, es que es posible descubrir un sistema específico de convenciones sociales que da cuenta de una red de relaciones que construye el territorio, entendidas como el producto de estrategias de inversión social que permite la reproducción de relaciones contingentes que producen conocimiento y reconocimiento mutuo<sup>96</sup>, y que, ocurridas en Medellín, en la calle Junín específicamente, en un momento histórico determinado, genera sentimientos de apropiación perdurables aun en nuestros tiempos.

Finalmente, de acuerdo al análisis sobre las rupturas en las prácticas sociales ocurridas entre 1950 a 1968 (resplandor cívico, comercial y social de la calle) y 1968 a 1980 (actividades empresariales, comerciales y de progreso), en vista de la inserción de elementos urbanos enfocados hacia las actividades empresariales, como es el caso de la Torre Coltejer, es posible evidenciar la fuerza dominante de los actores económicos en la construcción de sentidos que se tejen sobre la calle, de alguna manera, el actor privado en alianza con el actor público se impuso sobre las demás significaciones impulsando un campo de poder dominante sobre el paisaje y sobre las prácticas sociales.

---

<sup>96</sup> FHYCS “Las prácticas sociales: una introducción a Pierre Bourdieu” <http://www.fhycs.unam.edu.ar/carreras/wp-content/uploads/2017/03/Alicia-B.-Gutierrez-Las-practicas-sociales-una-introduccion-a-Pierre-Bourdieu..pdf> (Consultado el 6 de junio 2018)



## CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta las indagaciones realizadas para las dos partes que constituyen este trabajo, la ciudad planeada y la ciudad habitada, es posible afirmar que, las principales estrategias de planificación promovidas por la administración municipal durante la década de los cincuenta hasta los años ochenta, han estado mediadas indefectiblemente por los intereses económicos de las élites empresariales de la ciudad. A principios del siglo XX, fueron los miembros de la Sociedad de Mejoras Públicas cuya convergencia con el poder gubernamental definieron las principales transformaciones espaciales sobretodo del centro de la ciudad. Para mediados del siglo, el papel de los empresarios se vio amalgamado con el poder público a fin de expandir el comercio en la misma ciudad.

A pesar de los esfuerzos por forjar una ciudad planeada, tanto de parte del poder empresarial como del poder público, la expansión demográfica a partir de los años sesenta en la ciudad, generó nuevas representaciones del espacio que dieron lugar a distintos tipos de espacios públicos y distintas prácticas urbanas de apropiación, elementos de carácter espontáneos que finalmente, genera la particularidad del desarrollo urbano de la ciudad de Medellín.

En los procesos de planificación urbana de Medellín, es posible evidenciar discontinuidades en los modelos, todo ello se debe a las tensiones de intereses que configura espacialidades únicas, caracterizados por los juegos de poder político y económico, esto explica el por qué el Plan Piloto, que fue pensado a largo plazo, solo tuvo una incidencia no superior a diez años, y pasó a formar parte de los anaqueles documentales que se guardan en medio de la burocrática dinámica gubernamental.

De otro lado, la influencia de discursos norteamericanos y europeos en las ideas urbanizadoras enfocado solo a algunos personajes de la ciudad, hizo que las acciones que se desarrollaran bajo este enfoque estuvieran carentes de sentido político y práctico en cuanto a

la transformación real en el espacio, en vista de que la apropiación de los discursos estaba impregnado en personajes, mas no en instituciones que promovieran de manera integral un modelo de ciudad coherente y en diálogo con los diferentes actores. Generando problemáticas aún más graves, pues, cada fracaso en la aplicación de un modelo de ciudad generó nuevas problemáticas sociales que, hoy en día, son estructurantes para la mejora urbana.

Sin duda alguna, la ciudad funcional que se pretendió instaurar a mediados del siglo, se enfocó únicamente en la transformación del espacio público desde la inversión de proyectos de infraestructura vial y de edificaciones especializadas, relegando la función social del urbanismo a zonas verdes que no tienen apropiación por parte de los habitantes, así mismo como la ubicación de cada infraestructura coherentemente con el entorno geográfico, la disposición de las aguas y vientos, entre otras variables geográficas, que siendo mal planificadas ponen en riesgo ambiental a los actuales pobladores.

Con respecto al estudio de caso en la carrera Junín, es posible evidenciar las transformaciones en cuanto a las prácticas sociales entre los años 1950 y 1968, las cuales se pueden sintetizar en actividades cívicas y comerciales que promovieron el encuentro y el intercambio social a través de las actividades como: el caminar, comprar y reunirse, actividades motivadas desde la planificación urbana dada por el Plan Piloto, entre otras acciones generadas por la Oficina del Plano Regulador. Diferentes a las ocurridas con la inserción de elementos urbanos como la torre Coltejer en el año 1968, lo cual generó otro tipo de prácticas sociales basadas en el encuentro comercial y empresarial.

Con el estudio de este caso, se evidenció la manera en que los diseños urbanos orientados por el sector privado y el sector público, permearon las prácticas sociales de las personas que transitaron por la carrera Junín entre 1950 y 1980, pero a su vez, da cuenta de las formas diversas y complejas en las que se tejen las representaciones sociales en un mismo espacio geográfico.

## **BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES**

### **Fuentes de archivo**

#### Centro de Documentación Alcaldía de Medellín

- Centro de Documentación Alcaldía de Medellín Acuerdo N° 2 de 1949.
- Centro de Documentación Alcaldía de Medellín- Acuerdo N° 92 de 1959.
- Centro de Documentación Alcaldía de Medellín- Acuerdo N° 38 de 1962
- Concejo de Medellín. Acuerdo 83 de 1987.
- Alcaldía de Medellín. Acuerdo 38 de 1990.
- Centro de Documentación de Planeación (Alpujarra), S. Planoteca E, Fondo Alcaldía, Bandeja 4, f4

#### Archivo Histórico de Medellín (AHM)

AHM, Fondo Alcaldía, tomo 549, folio 40r, 1966.

AHM, Fondo Inval, sección gerencia, folio 43, legajo 1, carpeta 25, 1972

AHM, Fondo Inval, sección gerencia técnica, folio 47, legajo 1, carpeta 25, 1972

AHM, Fondo Inval, sección gerencia técnica, folio 48 y 50, legajo 1, carpeta 25, 1972.

AHM, Fondo Inval, sección gerencia técnica, folio 85, legajo 8, carpeta 46, 1971

AHM, Fondo Personería, sección despacho, folio 130 y 131, legajo 6, carpeta 4, 1965.

COAHM, depósito 2, planoteca 2, bandeja 34, folio 18, plano pasaje peatonal colombia junín-palace, 1969.

## Cibergrafía

Alcaldía de Bogotá. Ver\_ Ley 88 de 1947” <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=8226> (consultada el 12 de junio de 2018)

AMCO. Ver\_ “Ley 61 de 1978” [http://amco.gov.co/Archivos/Otros/ley\\_0061\\_151278.pdf](http://amco.gov.co/Archivos/Otros/ley_0061_151278.pdf) (consultada el 5 de mayo de 2018)

Ana María Bedoya Builes. Ver\_ “Junín con La Playa, 2016”. <http://www.universocentro.com/NUMERO81/JuninconLaPlaya.aspx> (consultado el 28 de abril de 2018)

Arquitectura Medellín. Ver\_ “Galería de Hábitat”, <https://arquitectura.medellin.unal.edu.co/escuelas/habitat/galeria/displayimage.php?pid=1885> (consultada el 4 de mayo de 2018)

Arquitectura Moderna. Ver\_ Paisajismo pueblos y jardines “la ciudad funcional y su arquitectura de paisaje” <http://paisajimopueblosyjardines.blogspot.com.co/2011/03/la-ciudad-funcional-y-su-arquitectura.html> (consultado el 26 de abril de 2018)

B digital Unal. Ver\_ “Planes y normativas” [http://www.bdigital.unal.edu.co/6618/19/44004785\\_2012\\_7.pdf](http://www.bdigital.unal.edu.co/6618/19/44004785_2012_7.pdf) (Consultado el 17 de marzo de 2018)

Blogspot. Ver\_ “El 12 de octubre un barrio en ascenso” <http://eldocedeoctubreunbarrioenascenso.blogspot.com.co/p/historia-del-barrio.html> (Consultado el 3 de abril de 2017)

Cultura, recreación y deporte. Ver\_ “Karl Brunner: más que un urbanista, un ingeniero de vías” [http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/observatorio/documentos/investigaciones/otras/dubo\\_1995\\_brunner.pdf](http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/observatorio/documentos/investigaciones/otras/dubo_1995_brunner.pdf) (Consultado el 15 de marzo de 2018)

Diccionario de la Real Academia de la lengua Española RAE. Ver\_ ¿Cuál es el significado de la palabra representación?, <http://dle.rae.es/?id=W4VMjJb> (Consultada el 22 de mayo de 2009)

Facebook: Grupo Historia fotográfica de Medellín. Ver\_ <https://www.facebook.com/groups/historiafotograficademedellin/?fref=nf> (Consultada el 22 de abril de 2018)

Facebook: Grupo Historia fotográfica de Medellín. Ver\_ <https://www.facebook.com/groups/historiafotograficademedellin/?fref=nf> (Consultada el 22 de abril de 2018)

Facebook: Grupo Historia fotográfica de Medellín. Ver\_ <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10152937949778149&set=gm.10152865852314384&type=3&theater> (consultado el 22 de abril de 2018)

Facebook: Medellín; historias y fotografías del pasado. Ver\_ <https://www.facebook.com/groups/952023628244704/> (Consultado el 22 de abril de 2018)

Facebook: Fotos Antiguas de Medellín (FAM) Ver\_ <https://www.facebook.com/groups/fotosantiguasdemedellin/> (consultado el 22 de abril de 2018)

FHYCS. Ver\_ “Las prácticas sociales: una introducción a Pierre Bourdieu” <http://www.fhycs.unam.edu.ar/carreras/wp-content/uploads/2017/03/Alicia-B.-Gutierrez-Las-practicas-sociale-s-una-introduccion-a-Pierre-Bourdieu..pdf> (Consultado el 6 de junio 2018)

La Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, Ver\_ “Proyectos y gestiones en sus primeros 20 años 1899-1919” [http://envivo.eafit.edu.co/memoriaempresarial/wp-content/uploads/2015/04/Sociedad%20de%20Mejoras%20Publicas\\_1899-1919\\_2015.04.07.pdf](http://envivo.eafit.edu.co/memoriaempresarial/wp-content/uploads/2015/04/Sociedad%20de%20Mejoras%20Publicas_1899-1919_2015.04.07.pdf) (consultado el 3 de abril)

Map Warper. Ver\_ “ Barrios piratas 1960” [https://mapwarper.net/maps/10573#Show\\_tab](https://mapwarper.net/maps/10573#Show_tab) (Consultado el 5 de mayo de 2018)

Map Warper. Ver\_ “Plano de la ciudad de Medellín, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1976” <https://mapwarper.net/maps/15246> (consultado el 3 de abril de 2018)

Map Warper. Ver\_ “Plan Piloto 1950” <https://mapwarper.net/maps/10567> (Consultado el 22 de abril de 2018)

María Fernanda Hernández Azmita. Ver\_ “Arquitectura comercial” <http://glifos.unis.edu.gt/digital/tesis/2012/28815.pdf> (consultado el 22 de abril de 2018)

Patricia Schnitter Castellanos. Ver\_ “Wiener and Sert pilot plan for Medellín. Contract and presentation. Colombian urban planing and its vicissitudes” ESTAV, [http://www-etsav.upc.es/personals/iphs2004/pdf/194\\_p.pdf](http://www-etsav.upc.es/personals/iphs2004/pdf/194_p.pdf). (consultada el 4 de mayo de 2018)

Salón de té Astor. Ver\_ “Nuestra empresa” <https://www.elastor.com.co/nuestra-empresa.php> (Consultado el 24 de abril de 2018)

Sistema Único de Información Normativa. Ver\_ “Ley 43 de 1960” [http://www.suin-juriscal.gov.co/clp/contenidos.dll/Leyes/1597948?fn=document-frame.htm\\$f=templates\\$3.0](http://www.suin-juriscal.gov.co/clp/contenidos.dll/Leyes/1597948?fn=document-frame.htm$f=templates$3.0) (consultada el 12 de junio de 2018).

UB. Ver\_ Sert y Wiener en Colombia. La vivienda social en la aplicación del urbanismo moderno” [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(035\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(035).htm) (consultada el 3 de abril de 2018)

Youtube. Ver\_ “ Junín, 1960 de Jairo Osorio-Versalles” <https://www.youtube.com/watch?v=XGrQtLpG-jI> (Consultado el 22 de abril de 2018)

## **Tesis**

Castrillón Aldana, Aberto y Viviana Villa, Viviana. 2008. Estrategias de transformación del espacio público, subjetividades y prácticas de espacio. 1980-2007. Medellín: Universidad Nacional.

REVIS Villa Martínez, Marta. 1993. Formas de ocupación y de apropiación del espacio urbano en Medellín, 1900-1930. Medellín: Universidad Nacional.

## **Revistas**

Giménez, Gilberto. 2008. Cultura, territorio y migraciones. Aproximaciones teóricas. *Alteridades*, 21.

Perfetti, Verónica. 2012. La ciudad de 1913. *Universo centro*, marzo, 32.

## **Libros**

Ander Egg, Ezequiel. 2013. *Introducción a la planeación estratégica*. España: Lumanitas.

Berman, Marshall. 2013. *Todo lo sólido se desvanece en el aire, la experiencia de la modernidad*. Ciudad de México: Siglo XXI.

Botero Gómez, Fabio. “La planeación del desarrollo urbano de Medellín, 1955-1994”. En *Historia de Medellín* vol. 2, coord. Jorge O. Melo. Bogotá: suramericana, 1996.

Botero Herrera, Fernando. 1996. *Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses* Medellín: Universidad de Antioquia: 1996.

Bourdieu, Pierre. 2008. *El sentido práctico*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Burke, Peter. 2000. *Formas de hacer historia cultural*. Madrid: Alianza Editorial.

Bravo Betancur, José María. 1991. *Medellín: análisis sobre su proceso histórico y desarrollo urbanístico*. Medellín: Concejo de Medellín.

Chartier, Roger. 1996. *El mundo como representación. Estudios sobre historia cultural* Barcelona: Gedisa.

De Attali “y otros”. 1980. *El mito del desarrollo*. Barcelona: Editorial Kairós.

Departamento Administrativo de Planeación-50 años 1960-2010. 2011. *Medellín: Una ciudad que se piensa y se transforma*. Medellín: Alcaldía de Medellín.

Geertz, Clifford. 2003. *La interpretación de las culturas*. Barcelona: Gedisa.

González, Luis Fernando “y otros”. 2009. *¿Qué es el hábitat? Las preguntas por el hábitat*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia.

Gehl, Jan. 2006. *La humanización del espacio público, la vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté.

Gutiérrez Tamayo, Alberto León y Sánchez Mazo Liliana María. 2009. *Planeación para el desarrollo del territorio: perspectiva contemporánea*. Medellín: Universidad de Antioquia.

Hall, Stuart. 1997. “*El trabajo de la representación*” en *Representation: Cultural Representations and signifying practices*. Londres: Sage publications.

Jaramillo, Roberto Luis y Verónica Perfetti. 1993. *Cartografía urbana de Medellín 1790-1950*. Medellín: Concejo de Medellín.

Jorge Restrepo Uribe.1998. *Medellín, Su origen, progreso y desarrollo*. Medellín: Servigráficas.

Lefevre, Henri. 1976. *La production de l'espace*, Editions Anthropos: Paris.

Londoño Cano- 2011. Gustavo. *Patrimonio arquitectónico de Medellín*. Medellín: ITM.

Melo, Jorge Orlando. 1996. *Historia de Medellín* vol. 1 y 2. Bogotá: suramericana.

Molina Franco, Diego Alejandro. 2015. *Los árboles se toman la ciudad, el proceso de modernización y la transformación el paisaje en Medellín, 1890-1950*, Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.

Moncada Cardona, Ramón y otros. “Historia de las ciudades e historia de Medellín como ciudad”. En *Corporación región Medellín* (2007)

Ramírez Patiño, Sandra Patricia “y otros”. *Del pueblo a la ciudad. Migración y cambio social en Medellín y el Valle de Aburrá, 1920-1970*. 2013. Medellín: Hombre Nuevo.

Restrepo Uribe, Jorge. 1981. *Medellín, Su origen, progreso y desarrollo*. Medellín: Servigráficas.

Osorio, Jairo. 2013. *Junín, 1960*. Medellín: UNAULA.

Parques del Río Medellín, 2014. *Retratos de agua y piedra. Parques del Río Medellín en la corriente de la vida*. Medellín: Alcaldía de Medellín.

Saavedra Guzmán, Ruth. 2001. *Planeación del desarrollo*. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano.

Sociedad de Mejoras Públicas. 1975. *Medellín, ciudad tricentenaria 1675-1975. Pasado, presente y futuro*. Medellín: Librería Nueva Medellín.

Viviescas, Fernando. 2000. *Pensar la Ciudad Colombiana: el reto del siglo XXI. La Ciudad: Hábitat de Diversidad y Complejidad*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.