



**Geografías del
desarrollo en el
Centro de Medellín:**

2009 – 1950.

**Espacios, tiempos y
poderes**

Eulalia Hernández Ciro

Geografías del desarrollo en el centro de Medellín: 2009 - 1950

Espacios, tiempos y poderes

Eulalia Hernández Ciro
Historiadora
Universidad Nacional de Colombia

Dirección
Vladimir Montoya Arango
Profesor Instituto de Estudios Regionales - INER-
Universidad de Antioquia

Jurados
Lucelly Villegas Villegas
Profesora Instituto de Estudios Regionales - INER-
Universidad de Antioquia

Fabian Beethoven Zuleta
Profesor Centro de Estudios del Hábitat Popular - CEHAP-
Universidad Nacional de Colombia
Sede Medellín

Maestría en Estudios Socioespaciales
Primera Cohorte
Instituto de Estudios Regionales, INER
Universidad de Antioquia
Mayo de 2010

*A Betty y César,
mis padres
que con sus Luchas cotidianas y sueños
vitales
inspiraron cada línea de este texto*

Agradecimientos

A Natalí, mi hermanita, a Berónica, a mis abuelitas y a toda mi familia, por la paciencia, comprensión y ayuda durante largas y cortas jornadas de trabajo, que soportaron muchas negativas y malos ratos, pero que siempre estuvieron ahí para recordarme que la vida va mucho más allá de las labores académicos.

Con especial afecto a Ángela, Carlos David, Ximena, María Mercedes, Carolina, Manuel, Mónica, Luz Dary, Juan Camilo, Andrés, Rosa Marina, compañeros de la Maestría, con quienes compartí muchas alegrías y preocupaciones y quienes siempre tuvieron los comentarios y afectos precisos.

A Vladimir Montoya, por su acompañamiento durante la elaboración de esta tesis.

A Emilio Piazzini, Alberto Castrillón, Juan Leonardo González y Elsa Blair por sus luces, palabras, conversaciones y alientos.

A Clara Aramburo y al Grupo de Estudios del Territorio, Instituto de Estudios Regionales - INER, que me posibilitaron participar en su grupo y obtener la beca que me permitió realizar la presente investigación.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	8
I.	8
II.	13
CAPÍTULO 1. PERSPECTIVAS SOCIOESPACIALES	15
LA PRODUCCIÓN SOCIAL DEL ESPACIO Y EL TIEMPO	18
ESPACIO	18
LA TRIALÉCTICA DEL ESPACIO	19
TIEMPO	25
ESPACIO, TIEMPO E HISTORIA	30
TIEMPO E HISTORIA	32
LOS ESTRATOS DEL TIEMPO: R. KOSELLECK	33
LOS “LUGARES ESTRATIFICADOS”: MICHEL DE CERTEAU	34
ESTRATOS O ESPACIALIDADES DEL SABER	35
CAPÍTULO 2. DISCURSO/PRÁCTICA DEL DESARROLLO	38
A. BÚSQUEDAS SOBRE EL CONCEPTO	39
SOBRE “DESARROLLO URBANO”	41
B. CARACTERÍSTICAS DEL DESARROLLO	43
SOBRE EL FUNCIONAMIENTO DEL DISCURSO/PRÁCTICA DEL DESARROLLO	44
LA “VOLUNTAD DE PODER ESPACIAL” DEL DESARROLLO	47
PENSAMIENTO DEL AFUERA: “ESCAPES” AL DESARROLLO	48
INSTRUMENTALIZACIONES Y ENTRADAS DEL DESARROLLO EN EL PROYECTO POLÍTICO LOCAL DE LA ANTIOQUEÑIDAD	50
C. LA PLANEACIÓN URBANA COMO DISPOSITIVO POLÍTICO DEL DESARROLLO	57
D. LA PLANEACIÓN URBANA DESDE LA REJILLA SOCIOESPACIAL	60
CAPÍTULO 3. 2009. ESPACIALIDADES DEL DESARROLLO EN EL CENTRO DE MEDELLÍN: ESTRATOS Y SEDIMENTOS	62
GEOGRAFÍAS DEL DESARROLLO EN EL CENTRO DE MEDELLÍN	69
1. MOVILIDADES Y FRACTURAS. A PROPÓSITO DEL PARQUE BERRÍO Y SUS ALREDEDORES:	70
2. TEMATIZACIÓN Y ZONIFICACIÓN: LA ALPUJARRA, CENTRO CONVENCIONES PLAZA MAYOR – CARABOBO PEATONAL	71
3. MUSEIFICACIÓN Y PATRIMONIALIZACIÓN: CIUDAD BOTERO Y PLAZA DE CISNEROS	72
CAPÍTULO 4. 1980. “PROGRESO EN DESARROLLO”	74

CONDICIONES DE POSIBILIDAD DE LA CIUDAD CONCEBIDA: NUEVOS MARCOS PARA LA PLANEACIÓN	77
MÁS ALLÁ DE UN NUEVO “ORDEN”: ARQUITECTURAS EN LA ALPUJARRA Y SUS CAMINOS AL PROGRESO	80
LOS ENSANCHES DE SAN JUAN Y EL EDIFICIO TOBÓN URIBE: PRIMEROS TRAZOS DE LA CIUDAD MODERNA	82
EL “VIEJO” SUR DE LA CALLE SAN JUAN	84
PROXIMIDADES AL NORTE DE LA CALLE SAN JUAN: GUAYAQUIL	88
DESTINOS Y DESTINACIONES DE LA CALLE SAN JUAN: NUEVAS FORMAS Y PRÁCTICAS DE LA ALPUJARRA	91
OTROS ROSTROS DE LA ZONIFICACIÓN: INTERSTICIOS ENTRE LA ALPUJARRA Y EL PARQUE BERRÍO. IRES Y VENIRES DEL CORAZÓN DE LA CIUDAD	100

CAPÍTULO 5. 1950. ENTRE LO VIEJO Y LO MODERNO: DEBATES EN LA PRODUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL **103**

“PONER EN ORDEN Y ENCAUSAR”	113
Valorización	113
Primeras misiones: el “desarrollo urbano” en el panorama nacional.	116
Lauchin Currie	116
Pugnas entre usos mixtos y zonificaciones como biopolíticas del territorio	121
Sobre el Plan Regulador	124
Plan Piloto de Medellín	127
Los ecos y “responsabilidades” del Plan Piloto	140
Primeras sedimentaciones de la “ciudad funcional”: diagnósticos y reglamentaciones	142
1. Estudio de la Comunidad B-5 - 1964	145
2. Estudio del centro de la ciudad, 1968.	148
3. Criterio de prioridad en los programas de renovación urbana para el centro de la ciudad de Medellín, 1969.	154

CAPÍTULO 6. 1990. LA CIUDAD COMPETITIVA: ENTRE LAS LADERAS EMPINADAS Y LA “RECUPERACIÓN” DEL CENTRO **162**

NORMAS NACIONALES E IMPACTOS MUNICIPALES.	165
ENTRE EL DESARROLLO ECONÓMICO Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE	165
ACCIONES POR LA “RECUPERACIÓN” DE LA CIUDAD Y SU CENTRO: 1988 – 1994	168
JUAN GÓMEZ MARTÍNEZ (1988 – 1990)	168
OMAR FLÓREZ VÉLEZ (1990 – 1992)	170
LUIS ALFREDO RAMOS BOTERO (1993-1995)	173
La Gerencia del centro	175
LOS TRES PRIMEROS ALCALDES DE ELECCIÓN POPULAR	179
DE LOS “MODELOS” A LOS “PROYECTOS” DE CIUDAD: 1995 – 2007	180
SERGIO NARANJO PÉREZ (1995- 1997)	180
PLAN ESTRATÉGICO DE MEDELLÍN Y EL ÁREA METROPOLITANA, ENTRE LAS DEFINICIONES FUTURAS CONCEBIDAS Y LAS INCERTIDUMBRES VIVIDAS EN EL PRESENTE	187
A PROPÓSITO DE LA LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	190
JUAN GÓMEZ MARTÍNEZ (1998-2000)	192
CIUDAD BOTERO	194
LUIS PÉREZ GUTIÉRREZ (2001-2003)	202

LOS DESALOJOS DE LOS EDIFICIOS VÁSQUEZ Y CARRÉ, LA DEMOLICIÓN DEL PASAJE SUCRE Y LOS PRIMEROS PASOS EN LA TEMATIZACIÓN Y PATRIMONIALIZACIÓN DE LA CIUDAD	205
SERGIO FAJADO VALDERRAMA (2004- 2007)	212
LA GERENCIA DEL CENTRO, EL PROYECTO ESTRATÉGICO EL CENTRO VIVE Y EL PLAN ESPECIAL DEL CENTRO	214
Paseo Urbano Carabobo	215
BREVE BALANCE DE CUATRO PLANES DE DESARROLLO	218
REFLEXIONES METODOLÓGICAS	222
I. DE LA ACTUALIDAD DE LA HISTORIA	223
II. SOBRE LOS MARCOS TEMPORALES	224
III. SOBRE LOS ARCHIVOS Y “FUENTES” (TRABAJO DE ARCHIVO)	226
CONSIDERACIONES FINALES	229
BIBLIOGRAFÍA	231

Geografías del desarrollo en el centro de Medellín: 2009 - 1950.

Espacios, tiempos y poderes

Introducción

I.

Múltiples discursos (institucionales, periodísticos, gremiales) vienen promocionando nuevas infraestructuras, modelos, proyectos, que visual y materialmente producen formas y superficies de cemento por toda la ciudad de Medellín: jardines infantiles, colegios de calidad, parques lineales, parques biblioteca, paseos urbanos; algunos, presentados en forma de diseños previos y animaciones virtuales; otros, en proceso de construcción y otros más, ya realidades tangibles.

Una “transformación de la ciudad desde la planeación” (Jaramillo, 2009) que muestra un avance vertiginoso de cambios materiales y configuraciones espaciales y de planes que se superponen y proyectan nuevos pasados, presentes y futuros de sus habitantes. Así, la *Planeación* aplicada a la ciudad de Medellín pretende ser “una forma ordenada de ‘llevar el desarrollo’ para lograr la transformación” (Jaramillo, 2009).

Procesos que ondean las banderas del “Desarrollo” y se anclan en discursos/prácticas que tienen unas condiciones históricas de posibilidad, unas lógicas espaciotemporales definidas, inmersas en redes de poder geopolíticas y que han encontrado cabida y *re-significaciones* y apropiaciones en proyectos políticos de las élites locales.

Las dos últimas administraciones municipales de la ciudad de Medellín resaltan como uno de sus principales logros haber desplazado las “lógicas del desarrollo” a otros lugares, diferentes a los que se había destinado en el pasado. Así, a los espacios catalogados como “marginados”, “periféricos” de

la ciudad, les han llevado “infraestructuras de mejor calidad” cuya finalidad, sería, entre otras cosas, “mejorar la autoestima de dichos sectores” (Jaramillo, 2009).

Ese “llevar el desarrollo” pareciera asumirse como otra de las grandes “empresas” -que van desde la colonización antioqueña en el siglo XIX y pasan por la construcción del Ferrocarril de Antioquia, hasta Teleantioquia y el Metro de Medellín-, ejemplos históricamente exitosos y atribuidos al “carácter emprendedor” de los antioqueños. Y, en la actualidad, revestidas de innovadores dispositivos para la planeación urbana, regional y territorial: las “empresas” del progreso, el desarrollo, y la competitividad, posicionan a Medellín -en el contexto regional, nacional e incluso latinoamericano- en términos de diseño y de disponibilidad de herramientas legislativas e instrumentos de gestión para la aplicación de planes y proyectos que resaltan el papel de economía y urbanismo en la producción de espacios y tiempos en la ciudad.

Empero, aunque las intervenciones urbanas proyectadas y las nuevas materialidades se presentan como “evidencias espaciales” del *progreso* y *transformación* de la ciudad y siendo grandes oportunidades para incidir y mejorar las condiciones de vida de sujetos individuales y colectivos (Santos, 2004), queda la pregunta del porqué, a pesar de los grandes presupuestos invertidos en infraestructura, se sigue manteniendo gran concentración de riqueza y persisten problemáticas sociales e injusticias espaciales. Es decir, existe una contradicción entre una *modernización progresista*, escenificada y promocionada desde nuevas infraestructuras, y la persistencia de *desigualdades sociales*.

Ejemplos de ello se viven hoy en las espacialidades y temporalidades cotidianas del centro de Medellín, objeto de constantes modificaciones, nombradas “renovaciones”, “rehabilitaciones” y con la construcción de nuevas infraestructuras, espacios, materialidades. Sin embargo, numerosas inversiones, intervenciones, proyectos y miradas se han reducido, en la mayoría de ocasiones, a la conservación monumental - física de “hitos urbanos” y, por lo demás, han dejado de lado -o han incorporado para *desplazar*- las problemáticas sociales de los sectores que se pretenden *transformar*.

Una carrera de estudios, planes propuestos y aplicados desde mediados del siglo pasado, como el Plan Piloto (1950), Plan Director (1959), Estudio del

centro de la ciudad (1968), Plan Vial (1971), El Plan centro de Medellín (1990), Programa ORO (1993), entre otros, y que reaparecen en la última década, como el Plan de Ordenamiento Territorial -POT (1999) y sus revisiones (2003, 2006), Plan Especial del Centro (2005), Plan Especial de Espacio Público (2006), Plan Especial de Patrimonio (2009) han hecho gala de que la “rehabilitación” de los centros históricos y tradicionales de las ciudades es uno de los elementos claves del desarrollo.

Desde este marco general y partiendo de las íntimas relaciones entre la producción de la ciudad y el centro urbano, se hará un “zoom” en las *configuraciones espaciales* del centro de la ciudad, porque en él se condensa lo urbano (Lefebvre, 1991): significados sociales, coexistencia de múltiples temporalidades, fenómenos como el incremento de la renta del suelo, desigualdades socioespaciales, pero también potencialidades y oportunidades de alternativas.

Ante unos últimos 30 años de transformaciones aceleradas y vertiginosas y una sucesión de cambios, se advierte paralelamente el recrudescimiento, el agravamiento de la estructura históricamente desigual que ha caracterizado a las poblaciones de las ciudades latinoamericanas (Ciccolella, 2009). Condiciones que, por lo demás, se **expresan espacialmente** en los centros urbanos actuales.

Empero esta situación, los “desarrolladores urbanos”: políticos, arquitectos, urbanistas, ingenieros, científicos sociales que tienen poder decisorio sobre los *espacios concebidos* de las ciudades latinoamericanas, siguen empeñados en visitar, seguir y aplicar sin reparos “modelos de ciudad” que ya incluso son cuestionados en sus contextos originarios de producción, como Barcelona (Delgado, 2007).

En el texto *La ciudad mentirosa: fraude y miseria del “modelo Barcelona”*, el antropólogo Manuel Delgado Ruíz afirma:

[...] todas las políticas urbanísticas desarrolladas en Barcelona han sido guiadas, en las últimas décadas, por la voluntad de modelar la ciudad y modelarla no tan sólo para hacerla un modelo, sino para hacerla modélica, es decir, ejemplo ejemplarizante, referente a seguir de lo que tiene que ser una ciudad sometida a los lenguajes que le ordenaban ordenarse y mostrarse ordenada [...] Es cierto. Barcelona ha devenido un modelo. Modelo en el sentido de pauta que los planificadores urbanos y los arquitectos de todo el mundo imitan o citan, presunto paradigma de crecimiento, de organicidad, de armonía (2007: 12-13).

[...] Esa preocupación en el manejo de la impresión ajena ha sido la clave de su éxito a la hora de vender -literalmente y a lo largo y ancho del planeta- la imagen de una ciudad paradigma de todos los éxitos concebibles, pero de una ciudad que no existe, ni ha existido nunca, que sólo es esa imagen que de ella se vende, un mero decorado, una vitrina, un espejismo tras el que lo que se agitan son otras cosas muy distintas de las que las políticas de promoción y las campañas publicitarias muestran (2007: 12-13).

Los ámbitos académicos han sido penetrados por patrones de análisis de procesos supuestamente exitosos de ciudades europeas y, entonces, pululan los estudios que pretenden ver los mismos procesos de aquéllas: la producción de nuevas centralidades, modelos de competitividad, su inserción global, pero pocas veces se analizan desde las particularidades locales y más bien se ubican en un análisis teleológico que define una situación de atraso o progreso respecto al tiempo hegemónico de los proyectos políticos de Occidente.

En este contexto, se propone el estudio de la producción de espacialidades y temporalidades en el centro de Medellín desde mediados del siglo pasado a través del desciframiento crítico del funcionamiento de los discursos y prácticas del Desarrollo cuestionándolo como única y deseable posibilidad, dando cuenta de sus “ideales”, sus formas de espacialización y prefiguración de temporalidades, sus orígenes y condiciones de posibilidad geopolíticas, sus implicaciones biopolíticas en sujetos sociales y colectivos, sus prácticas sociales y las dinámicas económicas enmarcadas en el capitalismo que impulsa.

Desde allí se quiere contribuir a la discusión sobre cómo introducir en las investigaciones de la ciudad latinoamericana otros análisis, cómo generar unos pensamientos urbanos latinoamericanos críticos; nuevos estudios urbanos, distintos a los que se han desgastado en el análisis desde la rejilla de discursos hegemónicos globales geopolíticamente dirigidos.

Se pretende, pues, dar cuenta de esas geografías-espacializaciones del desarrollo, que no sólo han impactado las materialidades de la ciudad de hoy, sino que, con sus definiciones a corto, mediano y largo plazo, procuran definir los rumbos sociales.

Por *geografías del desarrollo* entendemos la producción específica de espacialidades desde los discursos/prácticas del Desarrollo, de la que resultan materialidades, formas y configuraciones espaciales concretas. Estas geografías proponen prácticas, movilidades y direccionamientos de las subjetividades de acuerdo con los diseños y trazados del discurso/práctica del desarrollo.

Esta investigación sobre el centro de Medellín, pretende, entonces, exteriorizar, evidenciar unas *geografías del desarrollo* que vienen siendo *hegemónicas*. Desentrañamiento que, en investigaciones posteriores, posibilitará preguntarnos y dar cuenta de *otras geografías* que han producido el centro de la ciudad, desde una lectura que no establezca fronteras rígidas entre unas geografías y otras, sino, que, más bien, muestre las relaciones y contradicciones en cada una de ellas, así como la importancia que tiene el *lugar* y el *control del espacio social* en la construcción de discursos sociales alternativos y las relaciones entre ellos... En últimas, desentrañar las geografías del desarrollo en el centro de Medellín, es una forma de no naturalizar las prácticas y discursos hegemónicos que nos atraviesan, sino, más bien, de tratar de *exteriorizarlos* críticamente.

Ir más allá de las evidencias, debatir rumbos, preguntarnos por qué están ahí las cosas y no otras, cuestionar las distancias entre las propuestas arquitectónicas y los resultados materiales y sociales implica una *actualización del pasado*, un pensamiento genealógico y crítico. Para ello, se apuesta por una perspectiva que asuma toda la complejidad de las espacialidades, sus implicaciones temporales y sus problemáticas sociales, para tratar de desentrañar esta compleja realidad de luchas entre espacios, tiempos, conocimientos, poderes y sujetos implicados.

Como recordaba David Harvey, urge

[...] reflexionar acerca de la manera en que hemos sido hechos y rehechos a lo largo de la historia por un proceso urbano provocado por poderosas fuerzas sociales. El sorprendente ritmo y también la escala de la urbanización en el último siglo han significado, entre otras cosas, que hemos sido rehechos varias veces sin saber por qué, cómo o con qué propósito. ¿Ha contribuido esto al bienestar humano? ¿Nos ha hecho mejores personas o nos ha dejado, por el contrario, suspendidos en un mundo de anomia y alienación, resentimiento y frustración? ¿Nos hemos convertido en simples mónadas naufragando abandonadas en un mar urbano? ¿Y qué vamos a hacer ahora con la inmensa concentración de riqueza y privilegio en nuestras ciudades, en medio de lo que incluso las Naciones Unidas describe como un explosivo “planeta de tugurios” (Davis, 2006)? (Harvey, 2008: 17).

II.

A través de los seis capítulos que conforman la presente investigación se estudiarán las *geografías-espacializaciones del desarrollo* que han producido y forjado el centro de Medellín que hoy recorremos y que, al mismo tiempo, con sus definiciones de presente, futuro y pasado, han procurado definir nuestros rumbos sociales.

En los dos primeros capítulos se confecciona una rejilla de análisis, necesaria para releer retrospectiva y críticamente la producción de nuestras ciudades, específicamente los discursos, prácticas, saberes y poderes que han fraguado, desde la década de 1950, la zona central de Medellín.

El primero, *Perspectivas Socioespaciales*, cuestiona el uso en las ciencias sociales de *espacio y tiempo* como simples coordenadas cartesianas de ubicación. En contraposición, problematiza y llama la atención sobre las múltiples fuerzas, poderes e implicaciones que tiene la consideración de su producción social e histórica. También, empieza a esbozar los impactos de los Estudios Socioespaciales en el análisis histórico con los cuales se construirá la perspectiva de la presente investigación.

En *Discurso/práctica del Desarrollo*, el segundo capítulo, se desnaturaliza el Desarrollo -paradigma propuesto para nuestros territorios desde el siglo pasado-, al considerarlo como un concepto con una carga histórica y como un discurso/práctica geopolíticamente situado. Al mismo tiempo, se releva su *voluntad de poder espacial*, tanto por sus orígenes, por las configuraciones urbanas -y rurales- que produce, como por sus posibles escapes y alternativas. Finalmente, se habla de las instrumentalizaciones de dicho discurso en los proyectos políticos locales, como el de la antioqueñidad y de la planeación urbana como su dispositivo político.

Desde una perspectiva genealógica, el tercer capítulo explora tres *espacializaciones del desarrollo* y problemáticas en el centro de Medellín en la actualidad, a la vez que va delimitando los intereses espaciales y temporales de nuestro trabajo. Explicitaciones necesarias para conducir

genealógicamente (Foucault, 1991) los siguientes capítulos, es decir, unas búsquedas que parten de la problematización de nuestro presente.

El cuarto capítulo, *Progreso en desarrollo*, habla de una discontinuidad en la década de los ochenta del siglo XX en la producción de espacios en el centro de Medellín y que está atravesada por las banderas del *progreso* y el *desarrollo*. Discontinuidad que va dejando nuevas construcciones y “espacios vacíos”, que justifican las representaciones y prácticas hegemónicas en la ciudad que excluyen a los que no tienen cabida en el *ethos paisa*, pero donde también se juegan resistencias, escapes y “rebusques”.

El siguiente capítulo, *Entre lo viejo y lo moderno: debates en la producción de la ciudad funcional*, que aborda las décadas del 50, 60 y 70, se establecen las condiciones de posibilidad y nuevos marcos de planeación decisivos para las formas urbanas futuras: misiones internacionales, estudios, diagnósticos, planes, reglamentaciones, institucionalización de la planeación...

Ya descritas con las condiciones de emergencia de las *geografías del desarrollo* entre las décadas de 1950 y 1980, como los primeros procesos de planeación y los derribos de edificios considerados “buques viejos varados en medio de la ciudad”, el sexto y último capítulo da cuenta de un constante cambio de “zoom” de los discursos y acciones institucionales entre “la ciudad de las laderas empinadas” y la recuperación de la zona central, corazón de la ciudad, pero que, en últimas, da cuenta de la incansable empresa de *ciudad competitiva* en la que se han encauzado las energías y con la que se han desplazado problemáticas sociales de fondo.

En el capítulo seis, se condensan las tensiones y tránsitos entre las acciones y representaciones sobre el centro de la ciudad, orientadas en un primer momento a su “recuperación” ante los “usos indebidos” y las ventas ambulantes y estacionarias y a las que, en un segundo momento, se le sumó su recuperación para una “utilización eficiente”, es decir, la construcción de infraestructuras base, piso e imagen de una ciudad competitiva, internacionalizada, (post)moderna, globalizada.

Capítulo 1. Perspectivas Socioespaciales

[...] sentir el espacio como la urgencia de una cuestión que nos es aberrantemente cercana, una cuestión a la que no es preciso llegar, sino en la que estamos ya desde antes.

José Luis Pardo, 1992

Pensar en el espacio implica pensar en nuestros sentidos, en nuestros lugares de enunciación; implica preguntarnos por eso que nos es cotidiano, que nos constituye, que nos recorre; por unos espacios que envuelven, limitan, pero, a su vez, posibilitan, producen.

Desde la Maestría en Estudios Socioespaciales¹, tanto en su proceso de formulación como en las investigaciones que se vienen desarrollando en su marco, se busca y apuesta por la consolidación de un *campo de saber* que incluya nuevas formas de pensar (en) (desde) (con) (a través) (de) el espacio, que rebaten el tratamiento tradicional, apolítico, neutro y subordinado a lo temporal del que ha sufrido; de proponer nuevas perspectivas de análisis crítico que impacten tanto el quehacer de las ciencias sociales y humanas como las políticas de planeación y ordenamiento del territorio, pero también las posiciones cotidianas de sujetos individuales y colectivos, sus luchas y resistencias por y a través del mismo.

La apertura de dicho *campo de saber* se enmarca en los años noventa del siglo pasado en el denominado giro espacial interdisciplinario² y que, según E. Soja (1996, 2000), todavía está en proceso. Dicho giro propone un re-equilibrio entre los tres aspectos fundamentales del ser: espacio, tiempo y sociedad (Soja: 1996) tanto en términos ontológicos, epistemológicos, como en el análisis de tipo empírico de la práctica social.

Las condiciones de posibilidad del *giro espacial* tienen que ver con la explosión de temporalidades y espacialidades de la modernidad y los procesos de globalización. Situaciones que, a su vez, implican la emergencia de

¹ La Maestría en estudios socioespaciales surge como una iniciativa del Instituto de Estudios Regionales, INER, de la Universidad de Antioquia, apoyada por los Grupos de Investigación “*Estudios del Territorio*” y “*Cultura, Violencia y Sociedad*”, adscritos al mismo. Fue aprobada desde el 2005 e inició su primera cohorte en el segundo semestre de 2007.

² Dicho “giro” tuvo lugar a lo largo de la segunda mitad del siglo XX y surgió con la preocupación de ciertos autores por el espacio (Giddens, Urry, Soja, Fabian, entre otros) en contraposición del “tempocentrismo” que había caracterizado hasta entonces a las Ciencias Sociales (Ibargüen, 2006:191).

condiciones filosóficas y epistemológicas de una apuesta por el conocimiento de lo espacial concretas (Piazzini, 2004) y que han posibilitado que los académicos críticos en particular hayan comenzado a interpretar la espacialidad de la vida humana del mismo modo en que han interpretado tradicionalmente la historia y la sociedad, o la historicidad y la sociabilidad (Soja, 2008).

Edward Soja (2008) nos recuerda cómo en las últimas décadas presenciamos nuevas formas de comprender, experimentar y estudiar las ciudades y nos enfrentamos a una producción constante de espacios, lugares, territorios, regiones, ambientes, hábitats. Situaciones que deben conducirnos a problematizar las trayectorias seguidas para el análisis social y a proponer, desde las nuevas complejidades y posibilidades, otras formas de conocimiento.

A propósito, se hacen necesarias las siguientes preguntas: ¿Qué son los *estudios socioespaciales*? ¿Qué implica/posibilita una *rejilla socioespacial* en nuestras investigaciones? ¿Cómo impactan el análisis histórico? ¿Cómo desde la reflexión histórica se pueden problematizar/enriquecer? ¿Cómo, desde el nuevo tratamiento de lo espacial, analizar los procesos temporales? Y, ¿Cómo lograr un re-equilibrio en términos teóricos y metodológicos de lo espacial, lo temporal y lo social?

El intento de respuesta a estas cuestiones pasa por una necesaria reconceptualización e interacción de categorías analíticas y herramientas de trabajo, reflexiones de tipo teórico que a su vez permitan ir construyendo herramientas para su operacionalización. Pero también, por la introducción del pensamiento escalar; de analíticas renovadas sobre las formas clásicas desde las cuales la ciencia política ha asumido el estudio y funcionamiento del *poder* -como las propuestas por Michel Foucault-; por la introducción de perspectivas *geopolíticas* y *biopolíticas* en el estudio de la historia de la planeación urbana; de una problematización del análisis histórico en búsqueda de lo espaciotemporal y de miradas críticas a los discursos y prácticas del Desarrollo, paradigma propuesto para nuestros territorios desde el siglo pasado.

Entretejer la *perspectiva socioespacial* implica, pues, la construcción de un marco analítico que indague y dé luces sobre el cómo las *configuraciones de las formas espaciales* (o sus ausencias), intervienen en los *procesos sociales* (Harvey, 1977: 41) y *prácticas intersubjetivas* y viceversa y subsane un poco la

irreconciliable brecha que se ha dibujado sobre dos modos de análisis: uno, centrado en las materialidades y, otro, en los imaginarios.

La complejidad de las realidades cotidianas de nuestros espacios evidencia la insuficiencia de los estudios urbanos que sólo describen estilos arquitectónicos, transformaciones y procesos de cambio físico de las ciudades, o la carrera modernista y progresista seguida desde principios del siglo XX en las ciudades latinoamericanas. O, más aún, de las miradas desde el rasero de los procesos vividos históricamente por ciudades europeas. Pero también, las limitaciones de etnografías urbanas que en muchas ocasiones se quedan en la descripción de mundos ideales, subjetivos y colectivos, y que no van más allá de las representaciones ni se preguntan por las luchas y contradicciones en el espacio, en unas condiciones materiales específicas y determinantes.

Siguiendo a David Harvey, asumimos que todas las intervenciones en las ciudades que pretendan “tener éxito”, “deben tener en cuenta que la forma espacial y los procesos sociales son diferentes modos de pensar acerca de una misma cosa” (1977: 20) y que, por consiguiente, “debemos armonizar nuestro pensamiento acerca de ellas, o, por el contrario, continuaremos creando estrategias contradictorias para solucionar problemas urbanos” (1977: 20). Es necesario, pues, considerar las espacialidades como complejos sistemas dinámicos, tanto en el campo de la investigación social, como para las acciones políticas.

Pero, a la par del reconocimiento de las particularidades de las **espacialidades**, es necesario repensar la **cuestión temporal** y asumir que tanto las prácticas y concepciones espaciales y temporales no son neutrales en las cuestiones sociales, puesto que

Siempre expresan algún tipo de contenido de clase social y, en la mayor parte de los casos, constituyen el núcleo de intensas luchas sociales. Esto puede verse claramente cuando se consideran las formas en que el espacio y el tiempo se vinculan al dinero, y la manera en que esa conexión se hace cada vez más estricta con el desarrollo del capitalismo (Harvey, 1998: 265).

A continuación se proponen unas *líneas de análisis* que servirán para pensar el *espacio* y el *tiempo* no en abstracto, sino a partir de lecturas históricas de su producción social. Líneas que abren nuevos caminos en la comprensión de las espacialidades del centro de la ciudad de Medellín, que han ido forjándose históricamente a través de discursos/prácticas como el Desarrollo y con las

prácticas de sujetos individuales y colectivos sobre las materialidades y sus configuraciones espaciales.

Dichas líneas se distinguen a continuación para facilitar su exposición analítica, pero a lo largo de la investigación van a estar entrecruzadas y atravesadas por el eje transversal de la investigación: las luchas entre *espacio, conocimiento y poder* en la vida humana.

La producción social del espacio y el tiempo

El espacio no es un objeto científico separado de la ideología o de la política; siempre ha sido político y estratégico. Si el espacio tiene apariencia de neutralidad e indiferencia frente a sus contenidos, y por eso parece ser puramente formal y el epítome de abstracción racional, es precisamente porque ya ha sido ocupado y usado, y ya ha sido el foco de procesos pasados cuyas huellas no son siempre evidentes en el paisaje. El espacio ha sido formado y modelado por elementos históricos y naturales; pero esto ha sido un proceso político. El espacio es político e ideológico. Es un producto literariamente lleno de ideologías.

Henri Lefebvre, 1976: 31, citado por Oslender (1999)

Espacio

A contra corriente de los pensamientos que apoyados en la filosofía occidental y el pensamiento matemático, han concebido y asumido *el espacio* como un concepto geométrico, un medio vacío, neutro y abstracto, científicos sociales como Henri Lefebvre, Milton Santos, David Harvey, José Luis Pardo y Edward Soja vienen apostando por reconstituir el papel del *espacio* como una dimensión fundamental de las relaciones sociales, elemento constitutivo y determinante.

Entre los textos claves de esta nueva perspectiva se encuentra *La production de l'espace* (1976), en el que H. Lefebvre despliega fecundos planteamientos que nos invitan a pensar en un *análisis social del espacio*. Reflexión operacionalizada por Edward Soja, geógrafo urbano preocupado por extender el ámbito de pensamiento crítico de las ciudades y regiones con la apertura

de nuevas vías de comprensión desde perspectivas simultáneamente espaciales, sociales e históricas.

La introducción de la *triada espacial*, o “triple agenciamiento del espacio” propuestas por Lefebvre y Soja como fundamento para la comprensión de su producción, se esgrime como marco de los Estudios Socioespaciales y permite, desde la problematización de *lo espacial* reflexionar sobre los análisis hechos en el pensamiento social sobre *lo temporal* y proponer, por ejemplo, el reconocimiento de la importancia del control político del espacio para el establecimiento de formas de poder presentes en la modernidad a través del “modelo de tiempo histórico” de carácter evolutivo.

Asumir, pues, esta *producción social del espacio* implica preguntarse por el quién (es), el cómo, el porqué, el cuándo. Es decir, esa producción del espacio sirve como una herramienta de pensamiento y acción; pero, también, como una forma de control, de dominación, de poder. El espacio no es un lugar pasivo en donde simplemente suceden las relaciones sociales, sino que es una *posibilidad* de resistencia y de transformación.

No se trata solamente de reconocer que los espacios han sido construidos, sino de preguntarnos por el *cómo* han sido *engendrados*; bajo qué relaciones de poder y saber, bajo qué estructuras políticas y bajo qué lógicas económicas; es decir, preguntarnos por su génesis, por su *genealogía*.

Se propone reflexionar y cuestionar las formas en que se ha asumido el espacio en el pensamiento social. Unos espacios que son permanentemente reconstituidos y definidos, lo que lo hace a su vez un tema tan importante pero a su vez tan contradictorio y confuso.

La trialéctica del espacio

La *trialéctica de la espacialidad* emerge contra el dualismo limitante que ha caracterizado al pensamiento social y se fundamenta en las propuestas de Michel Foucault expuestas en textos como “D’espaces autres” (1967) y Henri Lefebvre (1974), con todas sus disertaciones sobre el derecho a la ciudad y la producción social del espacio. Así, aunque desde los enfoques marxistas de los años setentas se venía proponiendo la espacialidad producida por lo social, Soja introduce una nueva propuesta de flujos de fuerzas iguales en uno y otro

sentido (1996): un espacio que es producido por lo social y, a su vez, lo social producido por lo espacial.

La analítica de la *producción social del espacio*, introducida por H. Lefebvre, presenta tres clases de espacio, registros o claves (Piazzini, 2008) para comprender integralmente lo espacial: *espacio percibido*, *espacio concebido* y *espacio vivido*. Registros cuyos retos y síntesis consisten, más que en dar cuenta de cada uno, en expresar las contradicciones que se establecen entre ellos; de sus interacciones, que no son ni estables, ni lineales y que proponen reevaluar la combinación del dualismo: espacio material - espacio mental/concebido.

Partiendo de esta analítica, E. Soja empieza reconociendo las implicaciones de producción social del espacio, o, como lo designara en *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and other real and imagined places* (1996), de la **espacialidad de la vida humana**, en las subjetividades mismas:

Dicho proceso de producción de espacialidad o de “creación de geografías”, comienza con el cuerpo, con la construcción y el *performance* del ser, del sujeto humano como una entidad particularmente espacial, implicada en una relación compleja con su entorno. Por un lado, nuestras acciones y pensamientos moldean los espacios que nos rodean, pero al mismo tiempo los espacios y lugares producidos colectiva o socialmente en los cuales vivimos, moldean nuestras acciones y pensamientos de un modo que sólo ahora estamos empezando a comprender. Si utilizamos términos familiares a la teoría social, podemos decir que la espacialidad humana es el producto del agenciamiento humano y de la estructuración ambiental o contextual (Soja, 2008: 33-34).

En este contexto, anota Soja que en tanto los espacios sean reconocidos como productos de la acción y la intención humana y colectiva, son susceptibles de ser modificados o transformados. Y continúa:

Esto permea a todas las **escalas** (socialmente construidas) de la espacialidad humana, desde lo local hasta lo global, no sólo de forma activa e intencionada, sino también a través de tensiones intrínsecas y conflictos potenciales, de apertura y libertad, así como también de cerrazón y opresión, con la presencia perpetua del desarrollo geohistórico ilimitado y, por lo tanto, con la política, la ideología y lo que, sirviéndonos de Michel Foucault, podemos denominar los intersticios del espacio, el conocimiento y el poder (Soja, 2008: 34, s.n.).

Refiriéndose a la **producción del espacio urbano** en su expresión combinada de *formas y procesos contextualizantes*, Soja retoma la triada de Lefebvre y habla de tres posibilidades, modos distintos de ser estudiada, si bien interrelacionados:

El *primer espacio* -en Lefebvre **espacio percibido**-, lo define como el modo desde el cual:

[...] el espacio urbano es percibido física y empíricamente como forma y proceso, como configuraciones y prácticas de la vida urbana plausibles de ser medidas y cartografiadas. Este enfoque esencialmente materialista ha sido claramente la perspectiva predominante en el estudio y la interpretación de la espacialidad urbana (Soja, 2008: 39).

Un *segundo espacio* -**espacio concebido** en la triada de Lefebvre-, en el cual “el espacio urbano se vuelve un campo más mental o ideal, conceptualizado en imágenes, pensamientos reflexivos y representaciones simbólicas, un espacio concebido por la imaginación, o aquello que en lo sucesivo describiré como el imaginario urbano” (Soja, 2008: 39).

Así, mientras que las *perspectivas del primer espacio* se encuentran más objetivamente centradas y destacan “las cosas en el espacio”, las *perspectivas del segundo espacio* tienden a ser más subjetivas y a ocuparse de las “reflexiones acerca del espacio”.

Retomando las limitaciones y críticas a estas visiones simplistas de los procesos sociales y visibilizando la potencia de un *tercer espacio*, el geógrafo norteamericano anota cómo:

La especificidad espacial del urbanismo, vista exclusivamente dentro de estos dos modos de pensamiento y epistemología espacial, tiende a ser reducida a **formas fijas**, ya sea a **escala** micro o macro, que son descritas o interpretadas como los productos materializados de aquello que suele ser considerado como procesos históricos, sociales, políticos, económicos, conductuales, ideológicos, ecológicos y así sucesivamente, pero no espaciales. La **espacialidad dinámica**, intrínseca y problemática de la vida humana es, de este modo, considerablemente enmudecida en su alcance y en su poder explicativo. El espacio urbano, esencialmente reducido a un resultado o producto de la acción e intención social, es visto como **algo a ser explicado**. Sólo de vez en cuando es reconocido como un proceso dinámico de construcción espacial (y social), como **una fuente de explicación en sí mismo**” (Soja: 2008: 40, s.n.).

Propone, entonces, la existencia de una *forma de concebir la producción social de la espacialidad humana* que incorpore las perspectivas del primer y el segundo espacio, al mismo tiempo que amplíe el alcance y la complejidad de la imaginación geográfica o espacial (Soja, 2008: 40).

La perspectiva alternativa, o tercera, es que la **especificidad espacial del urbanismo** sea investigada como un “*espacio enteramente vivido*, un lugar simultáneamente real e imaginario, actual y virtual, lugar de experiencia y agencia estructuradas, individuales y colectivas” (Soja: 2008: 40, s.n.).

Nueva perspectiva que resulta muy propositiva a la hora de preguntarnos por las realidades del presente del centro de Medellín, que indaga por sus condiciones de posibilidad, sus discontinuidades y sus estratos y que posibilita ir más allá de los diseños propuestos por políticos y planeadores, de los modelos de ciudad hegemónicos desde los que se ha escrito la historia de la ciudad, es decir, de una historia desde las transformaciones morfológicas y físicas de la ciudad y dar cuenta de “otras historias” que contrapongan los “trazados hegemónicos” y las vivencias y resistencias cotidianas.

Así, el tercer espacio, el **espacio vivido**,

[...] no es un espacio intermedio, no es un continuo entre pensamiento materialista y el pensamiento idealista. Lo que estoy proponiendo es un “repensamiento” crítico de este dualismo en pos de lograr una ruptura del mismo para que se produzca una apertura y la posibilidad de un pensamiento geográfico más amplio (Soja, 1996: 75).

En términos analíticos, dichos postulados complejizan el análisis. Pero, al mismo tiempo, van permitiendo imaginar nuevos sentidos y posibilidades de las prácticas espaciales. Desde acá, resulta sugerente pensar en las heterotopías, en los “otros espacios” (Foucault, 1967); en las “espacialidades de resistencia” o contra-espacios (Oslender, 1999); la fuerza del lugar y sus potencialidades (Santos, 2000); en los espacios líquidos (Delgado, 1999) o los nuevos sentidos y posibilidades de las prácticas espaciales (Harvey, 1998).

Terceros espacios que han sido propuestos, analizados y/o apropiados desde las expresiones artísticas, literarias, fotográficas, poéticas, pero que siguen siendo grandes retos para las ciencias sociales y humanas y para las prácticas políticas.

Pero por sí sola la “grilla de prácticas espaciales” no puede decirnos nada importante, puesto que no hay un lenguaje espacial universal independiente de las prácticas sociales. Según Harvey (1998: 247) la eficacia de las prácticas sociales en la vida social sólo nace de las relaciones sociales dentro de las cuales ellas intervienen. Así, las prácticas espaciales y temporales adquieren sus significados en las relaciones sociales específicas de clase, género, comunidad, etnicidad o raza y “se agotan” o “modifican” en el curso de la acción social (Harvey, 1998: 247).

Además de la visión alternativa y politizada que posibilitan estas nuevas interpretaciones del espacio desde su *producción social*, se abren fecundos horizontes para el análisis social de nuestras realidades si pensamos en el espacio como materialización de las relaciones *saber -poder* y expresión de diversas temporalidades. Pensar, por ejemplo, que las geografías del centro de Medellín son producto de la superposición y lucha de múltiples *tiempos*, tanto en términos arquitectónicos como de memorias de sujetos que lo transitan y habitan y que éstas, a su vez, tienen que ver con concepciones y experiencias de rumbos futuros y pasados de la ciudad, abre nuevas líneas de investigación y comprensión de nuestro pasado.

En este sentido, Edward Soja menciona cómo para H. Lefebvre

[...] todas las relaciones sociales, ya sea relativas a la clase, la familia, la comunidad, el mercado o el poder estatal, permanecen abstractas e infundadas hasta no ser **expresamente espacializadas**, es decir, convertidas en relaciones espaciales materiales y simbólicas. Por otra parte, dicho proceso de materialización y contextualización real e imaginario no es un asunto simple que sólo requiere ser cartografiado casualmente en geografías específicas y fijas, sino que se encuentra lleno de movimiento y cambio (Soja: 2008: 38).

Es clave esta cuestión de espacialización y materialización, puesto que permite pensar, por ejemplo, en la *empirización del tiempo* (Santos, 2000, citado por Piazzini, 2004: 156) y en unas geografías ya no fijas e inmóviles, sino, más bien, en constante movimiento y producto de luchas, contradicciones y conflictos, políticas e ideologías, pasiones y deseos.

También resulta sumamente propositivo introducir el pensamiento escalar, dado que “muy frecuentemente las visiones desde arriba y desde abajo han sido definidas como dominios empíricos e interpretativos separados y competitivos, en lugar de cómo momentos interactivos y complementarios de

nuestra interpretación del urbanismo y de sus especificidades espaciales” (Soja, 2008: 39). Nuevamente E. Soja recuerda cómo

Lefebvre sostenía que dicha problemática específicamente urbana se derivaba de la compleja interacción entre **configuraciones geográficas micro y macro del espacio urbano**. Al observarlas “desde arriba”, dichas **geografías del desarrollo** describen la condición y el condicionamiento general de la realidad urbana en términos generales o globales. Vistas “desde abajo”, se encuentran más fundadas en prácticas espaciales localizadas y en experiencias concretas de la vida cotidiana. Las tensiones y contradicciones que emergen de estas diferentes **escalas de especificidad espacial**, así como también de las perspectivas opuestas utilizadas para interpretarlas, son resueltas, o al menos desplegadas, en un tercer proceso que L. describió más globalmente como la producción (social) del espacio (social) (2008: 38, s.n.).

La potencia de los estudios socioespaciales, consiste, pues, en visibilizar y operacionalizar el poder explicativo de las espacialidades. Así, asumiendo la *producción social del espacio*

Somos mucho más conscientes del hecho de que los procesos sociales, espaciales e históricos que moldean nuestras vidas no sólo operan *en y sobre* las ciudades, sino que en gran medida también emanan *de* las ciudades, de esas complejas especificidades y estímulos de la vida urbana. Las perspectivas predominantes en las ciencias sociales y en las ortodoxias del socialismo científico han tendido a perder de vista el poder explicativo potencial de dichas especificidades urbanas en sus interpretaciones de la historia y de la sociedad humana. Es hora de llamar a escena a dichas “dimensiones ocultas” (Soja: 2008: 49, s.n.).

Entonces, la indagación sobre las *geografías del desarrollo* producidas y superpuestas en el centro de Medellín desde 1950 hasta nuestro presente, propone “aplicar” y “operacionalizar” estos debates por el re-equilibrio de las espacialidades, historicidades y sociabilidades de la experiencia humana ya que, aunque estos postulados han venido impactando el pensamiento geográfico y otras disciplinas que en el ámbito académico producen discursos sobre el espacio, quedan en puntos suspensivos en los análisis históricos del centro de la ciudad y en las prácticas gubernamentales y políticas contemporáneas de las que ha sido y es objeto. Objeción a la geografía crítica y sus falencias para “bajar” teorías e impactar otros ámbitos, que, entre otros, ha hecho Ovidio Delgado (2003) y que podría hacerse extensiva a otros campos de saber.

Tiempo

Pero el *giro espacial* anteriormente descrito no debe llevarnos a la subordinación del tiempo en las garras del espacio -lo que ocurría a la inversa con el tratamiento del tiempo como condición de existencia, núcleo de la historia y estructura fundante de la memoria y el ritmo social (Piazzini, 2006)-, sino, más bien, a buscar un reequilibrio de las dimensiones espacial, temporal y social. La *producción social del espacio* también implica cuestionar las concepciones y experiencias del *tiempo* y su tratamiento como mera coordenada cronológica establecida para una investigación, para ser reconceptualizado y asumido como una dimensión fundamental de la existencia humana.

La primera cuestión es poner en tela de juicio la idea de un sentido único y objetivo del tiempo y del espacio para definir las distintas concepciones y percepciones humanas (Harvey, 1998: 228). Tiempo y espacio no pueden comprenderse independientemente de una acción social y de las **relaciones de poder** que están siempre implicadas en sus concepciones y prácticas (Harvey, 1998: 250).

Entonces, ¿Cuáles son las relaciones entre saber, poder, espacio y tiempo? ¿Cómo las concepciones del tiempo explícitas o implícitas en la planeación del centro de Medellín han impactado sus viejas, nuevas y futuras espacialidades? ¿Cómo inciden dichas concepciones en nuestros rumbos sociales? ¿Cómo en nuestras subjetividades?

Pareciera que considerar espacio y tiempo como categorías básicas de la existencia humana implicara no discutir sus significados y en cambio otorgarles determinaciones de sentido común o de auto-evidencia: “Registramos el **pasaje del tiempo** en segundos, minutos, horas, días, meses, años, décadas, siglos y eras, como si todo tuviera su lugar en la escala del tiempo objetivo” (Harvey, 1998: 225, s.n.). Sin embargo, no todo es tiempo objetivo ya que a su vez esta división ya es cultural.

Dentro de la historia del pensamiento occidental y tiempos de Aristóteles se evidenciaba una dicotomía:

[...] lo cuantitativo con lo propio del tiempo de la ciencia y lo cualitativo con el tiempo de la conciencia. Con ello se planteaba un problema aparentemente insalvable: la existencia de dos tiempos

inconmensurables entre sí, de tal modo que quien, desde una perspectiva reduccionista, afirmase que el único tiempo real era el de la física, debía tratar el tiempo fenomenológico bien como una ilusión, o bien estaba obligado a mostrar cómo éste procedía de aquél y conservaba de sus orígenes esa especie de realidad imperfecta que nos resignamos a conferirle a fin de no encontrarnos en desacuerdo flagrante con la experiencia común (Castro, 2001: 465).

Aunque con esta definición dicotómica se llegó a tremendas confusiones y largas disquisiciones sobre la naturaleza del tiempo, la utilidad incuestionable de esta clasificación radica en haber puesto de manifiesto la existencia de *discursos distintos sobre el tiempo*, o mejor, de *conceptos distintos de tiempo*, unos que harían referencia a la realidad medible y otros a una realidad no mensurable (Castro, 2001: 466-467). Trascendiendo entonces dicha hipótesis, podemos hablar de una pluralidad real e irreductible de “tiempos”, sin que ninguna sea derivable de otros privilegiados, ni tampoco unos tiempos más “puros” que otros:

Lo que se entiende por tiempo es relativamente diferente según se lo enlace con la materia, el espacio, el movimiento o el sujeto. Para los fenomenólogos, el tiempo verdadero es el **tiempo vivido**, el tiempo subjetivo. Para los físicos es verdadero el tiempo del reloj, porque es mensurable objetivamente. Cada concepción del tiempo es “verdadera” en un determinado ámbito descriptivo. No se puede hablar, pues, de un único concepto de tiempo, sino de concepciones de tiempo, que se concretan en distintos conceptos, cuya no distinción hace que el “tiempo” se vuelva más problemático de lo que ya de por sí es” (Castro, 2001: 475).

Esta afirmación de pluralidad, entonces, implica desbrozar la maraña de *discursos sobre el tiempo*.

George Gurvitch (1964) propone una tipología de los tiempos sociales, que podría retomarse como un marco para pensar el significado del tiempo en la vida social, análogo a la rejilla de Lefebvre para la producción del espacio. Así, asume las “prácticas temporales” y establece para cada formación social un sentido específico del tiempo (Harvey, 1998: 248). Invierte la proposición según la cual hay un tiempo para todo y propone pensar, en cambio, que toda relación social contiene su propio sentido del tiempo (Harvey, 1998: 249).

Por su parte, el filósofo Sixto Castro, partiendo de esa pluralidad de discursos y existencias de tiempos, propone una taxonomía y un análisis estratigráfico, en el que

[...] se estudie un “corte” hecho a través del grosor temporal de nuestro objeto, el tiempo, para ver cómo se han ido constituyendo históricamente y se han ido reflejando en la obra de diferentes filósofos, físicos, teólogos, antropólogos y demás investigadores los distintos conceptos de los que se compone este “macroconcepto”, de modo que se logre sistematizar una serie de conceptos de tiempo que puedan convertirse en conceptos clasificatorios de una taxonomía desde la que se pueda acometer el análisis filosófico (Castro, 2001: 475).

Propone, entonces, construir una analítica que permitiría una síntesis del *tiempo*.

Pero la aceptación de esta pluralidad de discursos no puede entenderse limitadamente en términos de concepciones, de *espacios concebidos*, sino, más bien, una pluralidad de experiencias cotidianas de múltiples tiempos, a la manera de *espacios vividos*:

Quien espera las preguntas de un examen a la visita del dentista y quien está escuchando una obra de Bach o disfrutando de una buena película de cine **experimentan** de manera muy diferente un intervalo de tiempo que la medición del reloj atómico considera idéntico y hacen bueno aquello de Jaspers de que en la vida del hombre hay a veces “instantes eminentes” y “presentes eternos”. De lo que no cabe duda es de que cuando hablamos de **tiempo en la vida cotidiana** no podemos identificarlo con el medido por los relojes nucleares, ni podemos reducir la duración al “horario” o a los períodos geológicos. Cada disciplina, en función de su contexto epistémico, de sus intereses y de sus necesidades u objetivos pretendidos evocará un concepto determinado y diverso del tiempo (Castro, 2001: 469).

Por ejemplo, la aceleración de ritmos que obligan al transeúnte a dejar de caminar por las calles y a transitar en coche, tranvía, ferrocarril, bus, metro - nuevos espacios y tiempos- muestra drásticos impactos en la vida y los ritmos de los Medellínenses desde la primera mitad del siglo XX. También, la restauración, conservación o destrucción de ciertas edificaciones en la zona central de la ciudad ha reforzado imaginarios de modernidad y con ellos, de aceleración del tiempo, que irían en contravía de *lo viejo*, de un pausado acontecer del que querían desprenderse las élites ciudadinas. Cotidianidades y proyectos de largo plazo que, en todo caso, tienen fuertes impactos políticos.

A propósito, actuales discursos institucionales y políticos revelan la importancia política de las concepciones sobre el espacio y el tiempo. Refiriéndose a la pluralidad de tiempos, anota el geógrafo y urbanista británico David Harvey cómo

[...] a pesar de esta diversidad (o quizás precisamente a causa de ella) de concepciones y conflictos sociales que de allí surgen, subsiste aún una tendencia a considerar que las diferencias son de percepción e interpretación de aquello que debería ser entendido, sobre todo, como **único criterio objetivo** para evaluar el movimiento ineluctable de la flecha del tiempo (Harvey, 1998: 227).

Además de las aperturas en términos analíticos y de síntesis que permite una *tipología de tiempos sociales* (Gurvitch, 1964), una *taxonomía* (Castro, 2001) o unos *estratos del tiempo* (Koselleck, 2001), dichas multiplicidades posibilitan hablar de nuevos sentidos del tiempo desde el presente y potencian, por ejemplo, los *contra - tiempos* (Piazzini, 2009) como resistencias activas -tanto desde ámbitos micro como macro de la práctica social- ante discursos como el Desarrollo, pretendidos hegemónicos.

Pero también, pensar el *tiempo* -complejo, abstracto y múltiple- desde sus imbricaciones con el *espacio* posibilita desenmarañar sus relaciones con los dispositivos de saber y poder. Términos como *arquitectura*, *estratos*, no son simples metáforas sino que remiten al carácter espacial de las temporalidades:

Cabría decir que los **componentes de la arquitectura temporal** de nuestra civilización son otros tantos **estratos discursivos** que se han ido superponiendo a lo largo de la historia. Por eso puede afirmarse que el tiempo mismo, o al menos el uso del término, es, paradójicamente, un objeto temporal. Siendo una construcción de varios pisos, la arquitectura temporal de nuestra civilización exhibe, cuando se la recorre de abajo arriba, las huellas de un pasado próximo y remoto. De este modo, para estudiar uno a uno los estratos discursivos de la arquitectura temporal contemporánea, tal como fueron antes de ser modificados por los que se les superpusieron, hay que bajar a un pasado muy lejano, estudiando tanto las prácticas, como las representaciones y las creencias, para volver al presente y articular esos diferentes niveles, que son otros tantos conceptos de tiempo, cuyas disimetrías se hacen inteligibles recurriendo a la historia del término mismo, a una **historia de las variaciones de los discursos sobre el tiempo**, en la cual unos estratos siguen a otros, pero no lo hacen desaparecer, sino que les confieren nuevos sentidos (Castro, 2001: 473).

Por su parte, el geógrafo brasileiro Milton Santos introduce el concepto de *acontecimiento* para vincular el espacio y el tiempo, como producto de la imbricación de sus niveles de existencia: lo global y lo local:

Pensamos que la simultaneidad de las diversas temporalidades sobre un trozo de la corteza terrestre constituye el dominio propiamente de la geografía. Podríamos incluso decir, con cierto énfasis, que el tiempo como sucesión es abstracto y el tiempo como simultaneidad es el tiempo concreto, ya que es el tiempo de la vida de todos. El espacio es el que reúne a todos, con sus múltiples posibilidades, que son posibilidades diferentes de uso del espacio (del territorio) relacionadas con posibilidades diferentes del uso del tiempo (Santos, 2000: 135).

Resulta propositivo, también, hablar de una coexistencia de múltiples temporalidades en el espacio. Desde su concepción del espacio como sistema de objetos y de acciones, Milton Santos (2000) ayuda a ejemplificarlo:

[...] los flujos no tienen la misma rapidez. La velocidad de una carta no es la de un telegrama, un telex, un fax, un correo electrónico. Los hombres no recorren las mismas distancias en el mismo tiempo, dependiendo de los medios con que cuentan. A pesar de no ser las mismas para los diversos agentes, las **temporalidades se dan simultáneamente** en el espacio geográfico. Constatamos, por un lado, una asincronía en la secuencia temporal de los diversos vectores y, por otro, la sincronía de su existencia común en un determinado momento. La comprensión de los lugares en su situación actual y en su evolución depende de la consideración del eje de las “sucesiones” y del eje de las “coexistencias” (Santos, 2000: 135).

Entonces, desentrañar los condiciones de posibilidad de *espacios y tiempos producidos socialmente* en el centro de Medellín durante las últimas cinco décadas del siglo XX y lo que llevamos del XIX, es también esclarecer la manera en que diferentes colectivos sociales y sujetos producen/experimentan distintos significados de ellos y cómo esto choca con proyectos hegemónicos universalizantes, que, como El Desarrollo, pretenden imponer sentidos únicos de concepciones y experiencias del tiempo y el espacio, derivando allí complejas problemáticas sociales.

Existen, pues, distintos sentidos otorgados al tiempo, significados y “prácticas temporales” que **afectan materialmente** los tipos de decisiones que tomamos (Harvey, 1998: 226). Al ser el espacio y el tiempo producidos socialmente, no pueden considerarse con independencia de los procesos materiales: “[...] nuestro aparato conceptual (incluso las representaciones de espacio y tiempo) pueden tener consecuencias materiales para el ordenamiento de la vida diaria” (Harvey, 1998: 229).

Con H. Lefebvre asumíamos que “el dominio sobre el espacio constituye una fuente fundamental y omnipresente del poder social sobre la vida cotidiana”,

ahora es necesario investigar cómo esa forma del poder social se articula con el control sobre el tiempo, con el dinero y otras formas de poder social (Harvey, 1998: 251).

Si la hegemonía ideológica y política en cualquier sociedad depende de la capacidad de controlar el contexto material de la experiencia personal y social (Harvey, 1998: 252), el dominio simultáneo del tiempo y el espacio, entonces, constituye un elemento sustancial del **poder social** que no podemos permitirnos pasar por alto (Harvey, 1998: 251) y que se explorará en la presente investigación.

Por otro lado, las problematizaciones e interacciones propuestas sobre *espacio* y *tiempo* desde la *perspectiva socioespacial* revelan su ineludible carácter transdisciplinar: impacta -y a su vez es impactada- por disciplinas como la Historia y otros campos de saber.

En el caso del análisis histórico, la perspectiva socioespacial socava los supuestos y entrañas mismas de las formas de hacer y concebir la historia. Pero también, asumir la producción social del espacio y el tiempo resulta muy propositivo en los nuevos horizontes historiográficos que apuestan a dar cuenta de otras historias urbanas, otras memorias, diferentes a los sentidos únicos de la Historia y la memoria oficial y utilizar otros archivos y fuentes de los que tradicionalmente se han utilizado.

A propósito, las siguientes líneas explorarán las formas en que el espacio y el tiempo han sido abordadas como categorías de análisis y dimensiones sociales en el análisis histórico y que serán claves para el presente estudio socioespacial del centro de Medellín.

Espacio, tiempo e Historia

Al mencionar cómo “del acontecimiento sólo sabemos, en definitiva, por las huellas que ha dejado en el espacio”, Pardo (1992: 17) está cuestionando los cimientos que han guiado el quehacer historiográfico, que ha concebido y delimitado los *acontecimientos* desde una sucesión temporal, al definirlos en tanto *modificaciones en el tiempo*.

A pesar de las profundas imbricaciones entre tiempo y espacio en la vida de todas las sociedades, la mayoría de los historiadores han optado por una preponderancia del tiempo. Preponderancia ésta que ha estado ligada a los intereses de los historiadores por las novedades, el cambio y las modificaciones: situaciones actuales y anteriores; pero también, a una supremacía política de ordenación de pasados y futuros, de “lo otro”, animada, entre otras cosas, por la experiencias impuestas desde Europa, aproximadamente desde el siglo XVIII, sobre el horizonte de progreso técnico-industrial y su vehemente presión de cambio que debería irradiarse al resto del mundo.

La historia, considerada “dueña” del tiempo, ha contribuido a legitimar la primacía de la *res cogitans* sobre la *res extensas*. Traspasada por el largo primado de la *interioridad*, del tiempo en el pensamiento de occidente, se ha concebido el espacio como una abstracción matemático-práctica y el “tiempo como el horizonte necesario del ser” (Pardo, 1992: 20).

Se ha desarrollado, entonces, un fuerte debate basado en una supuesta oposición entre *el espíritu, la esencia* y los hechos aprehensibles por los *sentidos*; es decir, se ha posicionado el conocimiento, el saber, el ser de forma privilegiada respecto a las materialidades. Así, de manera consecuente, la *historia* y el *tiempo* han tomado un lugar preeminente sobre las *formas* y el *espacio*.

A continuación se cuestionará la forma en que se ha abordado *el tiempo* en la historiografía desde la propuesta de coexistencia plural de experiencias y concepciones de tiempos en el presente y se tratará de impactar, a la vez, el tratamiento metodológico y analítico que la historia ha hecho del espacio.

Para el caso de Medellín, por ejemplo, en los trabajos más difundidos institucionalmente de su Historia como *De la plaza Mayor al Parque Berrío* (2007), de José María Bravo Betancur; *Medellín su origen, progreso y desarrollo* (1981), de Jorge Restrepo Uribe; *Cien años de la vida de Medellín 1890 - 1990* y *La planeación del desarrollo urbano en Medellín 1955 -1994*, de Fabio Botero Gómez (1996) y recientes historias institucionales como *330 Años de Historia de Medellín: pasado, presente y futuro*, José María Bravo et al. (2005), ha primado una visión lineal y homogénea de las transformaciones físicas de la ciudad, que cronológicamente describe los procesos urbanos como “pasos a seguir o seguidos” y que poco problematizan las “rutas”

seguidas: *progreso* y *desarrollo* han sido exaltados como únicas posibilidades positivas de un *devenir* de la ciudad.

Tiempo e historia

En la taxonomía propuesta por Castro (2001: 479) para el análisis del tiempo, ubica a la Historia como usuaria y legitimadora del “concepto cronológico de tiempo”, el cual “no se preocupa por determinar la carga ontológica de la realidad que subsume bajo sí, sino que únicamente postula que tal realidad es mensurable, de modo que, en último término, podría hablarse de un *tiempo-medida*, una magnitud estrictamente matemática” (Castro, 2001: 479).

Tiempo cronológico, “tiempo-medida”, exterior, reversible, mensurable (cuantificable y numerable), extenso, homogéneo, continuo, regular, lineal, matemático, indefinido: objeto de cronometría. Pero también puede asimilarse a la taxonomía denominada de Tiempo Sagrado - Histórico - Calendario, que vincula hechos cósmicos con hechos culturales-, irreversible, heterogéneo, de topología cíclica, lineal o estacionaria (progresivo-regresivo), representado, relativo, estandarizado, del que en mayor medida se ha ocupado la filosofía y la teoría de la historia.

Ante este tratamiento dado al tiempo en el análisis histórico, ¿cómo dar cuenta de los marcos cronológicos, sin convertirlos en una suerte de teleología? ¿Cómo analizar los procesos sociales a través del tiempo, circunscritos en ciertas espacialidades? ¿Cómo narrar, entonces, una historia que no sea lineal? ¿Cómo preguntarse por otras historias? ¿Cómo integrar la multiplicidad de experiencias y concepciones temporales en los análisis?

Para abordar estas cuestiones, se retomarán los planteamientos del historiador alemán Reinhart Koselleck sobre los *estratos del tiempo* (2001), el concepto de *lugares estratificados*, introducido por Michel De Certeau (1996), y la “revolución historiográfica” iniciada por Michel Foucault a propósito de su propuesta genealógica, el concepto de *discontinuidad* y otros planteamientos de sus textos: *Arqueología del saber* (1969) y *Nietzsche, la genealogía, la historia* (1979).

Los estratos del tiempo: R. Koselleck

En su texto *Los estratos del tiempo: estudios sobre la historia*, recuerda R. Koselleck cómo la mayoría de los historiadores han optado por una preponderancia del tiempo (2001: 96). Por ejemplo, las reflexiones sobre el método de la historia, han quedado reducidas y relegadas a la “filosofía de la historia”; sus fundamentos, a la sucesión temporal, a *acontecimientos* en tanto que modificaciones en el tiempo; y la materia ordenada, no espacial, sino cronológicamente (Koselleck, 2001: 96).

Así, con los trabajos de R. Koselleck, pero también de historiadores como Jacques Le Goff, Fernand Braudel, E.P. Thompson, M. Foucault, se ha tratado de dejar de lado el concepto de un tiempo lineal y progresivo, el cual une al pasado, el presente y el futuro, es decir, el concepto del tiempo que constituía el hilo conductor para la historiografía moderna (Iggers: 1998). En este sentido, a pesar de lo que algunos piensan, con las diversas concepciones del tiempo, la historia no ha perdido, en modo alguno, su significado, sino que, gracias a la multiplicación de perspectivas, ha ganado en significados (Iggers: 1998).

En este contexto, R. Koselleck introduce la noción de *estratos del tiempo* con el interés de superar la oposición de lo lineal y lo circular, para hacer referencia a que los tiempos históricos constan de varios estratos que remiten unos a otros y sin que se pueda separar del conjunto (Koselleck, 2001: 36).

Al mismo tiempo, para el historiador alemán, “tanto el espacio como el tiempo pertenecen, dicho categorialmente, a las condiciones de posibilidad de la historia”. Entonces, llama la atención de cómo el “espacio” mismo tiene una historia y que, por tanto, es una *categoría* que debe entenderse desde dos concepciones: “*el espacio es algo que hay que presuponer metahistóricamente para toda historia posible y, a la vez, algo historiable porque se modifica social, económica y políticamente*” (Koselleck, 2001: 97).

Aparecen, pues, unas condiciones espaciales *metahistóricas* y unos *espacios históricos*. Con esta distinción se quiere enfatizar en unas condiciones de posibilidad de la acción en función de su disponibilidad técnica, económica o política (metahistóricas), pero también, en unos espacios de los que el hombre se apropia, habita, trabaja, configura o abandona (Koselleck, 2001: 101).

Los “lugares estratificados”: Michel De Certeau

La diferencia que define todo lugar no es del orden de una yuxtaposición; tiene más bien la forma de estratos imbricados. Los elementos desplegados sobre la misma superficie son numerosos; se ofrecen al análisis; forman una superficie tratable. Toda “renovación” urbana prefiere sin embargo la tabla rasa sobre la que escribe en hormigón la composición hecha en laboratorio sobre la base de “necesidades” distintas a las cuales dar respuestas funcionales (De Certeau, 1996: 221).

Desde su *Invenición de lo cotidiano* y pensando en las “Prácticas de espacio”, Michel De Certeau introduce el concepto de *lugares estratificados*, que, para nuestras búsquedas, se torna clave en tanto posibilita imbricar espacio y tiempo, pero también, porque permite pensar tanto en las “lecturas” *posibles* y *deseables* de la ciudad desde dos ámbitos: las prácticas de la planificación, y las vivencias cotidianas -*experiencias* y *concepciones*- pero también, para “leerla”, descifrarla en términos historiográficos, es decir desde una perspectiva histórica.

Dicho concepto, entonces, permite unas búsquedas más allá de las evoluciones o transformaciones en edificios, materialidades, configuraciones espaciales, y permite preguntarse por unas superposiciones en la ciudad.

Sobre las espacialidades y los dispositivos saber-poder: Michel Foucault

Desde la segunda mitad del siglo XX vienen operándose una serie de transformaciones en las concepciones y formas de hacer historia, dentro de las cuales se destacan las propuestas de Michel Foucault. Así, desde la publicación de su *Arqueología del saber* (1969), y específicamente en el contenido de su Introducción, se da cuenta de lo que muchos han considerado como “revolución documental” e historiográfica (Le Goff, 1991 y Silva, 2007).

El historiador francés propuso nuevas nociones para el análisis histórico -tanto para las cuestiones teóricas como de procedimiento- como: *discontinuidad*, *ruptura*, *umbral*, *límite*, *serie*, *transformación*, *estratos*, *capas sedimentarias* y que comportan una clara referencia a lo espacial (Foucault, 1980).

Con dichas nociones, entre otras cosas, Foucault pretendió cuestionar la linealidad, secuencia y continuidad con que hasta ese momento se había abordado el análisis histórico, a partir de la problematización de las nociones

desde las que comúnmente se fundaba: es decir, desconfiar de lo que ya se sabe, de las nociones que están ancladas a una idea de continuidad, como *tradicción, influencia, desarrollo, evolución, mentalidad o espíritu*.

La noción de *discontinuidad*, por ejemplo, la introdujo a la vez objeto y medio para el análisis social, y como punto de partida para pensar en otra historia, que, desde el terreno de las problematizaciones, piense en la diferencia.

En el mismo sentido, Michel Foucault asumía el *discurso* como un acontecimiento, entendido no como el gran “hecho” que interesaba a los historiadores del siglo XIX, sino pensado desde la diferencia/relación: es decir, el acontecimiento siempre está en relación con algo, en convergencia con otros acontecimientos; es el cruce de una serie de procesos heterogéneos.

Estratos o espacialidades del saber

Para Michel Foucault el saber se compone de estratos que son formaciones históricas, “capas sedimentarias”, de superficies de visibilidad y campos de legibilidad, de maneras de decir y maneras de ver que, al combinarse, generan los estratos.

Metodológicamente hablando, el análisis estratificado propuesto por el historiador francés tiene que ver con la aplicación de “rejillas”; de tratar de ver con cada *episteme*, de analizar las condiciones históricas, los acontecimientos que posibilitan la circulación/apropiación de cierto tipo de discursos, de su función enunciativa y su condición de materialidad.

Desde el análisis propuesto por Foucault no interesan únicamente los contenidos -sin decir que ellos no son importantes y bases de nuestros análisis- sino, más bien, sus condiciones de posibilidad, estratos, rupturas, estrategias de largo alcance.

Indagar, por ejemplo, por la planeación urbana de Medellín desde un análisis estratificado y una perspectiva socioespacial implica preguntarse no tanto por decretos, normas y leyes, sino por la rejilla que a través de ella se crea: es decir, lo que se visibiliza, lo que se invisibiliza, lo que se materializa, lo que

se conserva, lo que es permitido, lo que no. Se trata, pues, de unas prácticas de saber materiales, de unas prácticas discursivas que toman formas; de unos discursos que se espacializan y que, a su vez, desde la espacialidad, comportan ciertos discursos.

Pero para llevar al terreno de la práctica dichas transformaciones en las concepciones y formas del quehacer histórico, menciona Foucault cómo se hace necesario un cambio en la concepción misma de *documento*. Sus potencialidades dejan de ser lo serial y lo cuantitativo, para dar paso a una nueva idea de *qué es* y *qué* puede ofrecer un documento.

De esta manera, pues, se agitan las bases mismas sobre las que se construyó la relación entre el historiador -relación que puede hacerse extensiva a otros científicos sociales- y los documentos; en donde lo que interesaba era la veracidad, valor expresivo e interpretación del mismo.

Ahora, como consecuencia del trabajo foucaultiano, se propone trabajarlo **desde el interior y elaborarlo**: “[...] la historia lo organiza, lo recorta, lo redistribuye, lo ordena, lo reparte en niveles, establece series, distingue lo que es pertinente de lo que no lo es, fija elementos, define unidades, describe relaciones” (Foucault, 1997: 10).

La nueva relación con los documentos implica la idea de que en función de los problemas seleccionados se imponen formas diferenciales de tratamiento, que dejan a un lado toda posibilidad de un “método histórico” pensado bajo la forma de una concepción monista definida de una vez y para siempre (Silva, 2007: 59).

También, con respecto a la crítica documental, es necesario reconocer y asumir la *historia*, al igual que otras ciencias sociales, en la medida que se apoyan en testimonios indirectos, es decir “mediados”, en cuya formación y recolección intervienen otros interlocutores: así, pues, “toda recolección de cosas vistas se compone en gran medida de cosas vistas por otros” (Silva, 2007: 53).

La “revolución documental” y la noción de *archivo* asumidas desde el trabajo de Michel Foucault, permitirían arriesgarnos, por ejemplo, a hablar del espacio, de las configuraciones espaciales, como *archivos*, como *lugares estratificados*, repletos de tiempos, de múltiples inscripciones, y a buscar en

nuestras investigaciones, más que cronologías y evoluciones de la ciudad, *discontinuidades, superposiciones*.

Capítulo 2. Discurso/práctica del Desarrollo

Multiplicidad de acepciones, usos y prácticas derivadas del concepto de *desarrollo* con las que cotidianamente nos topamos parecen envolvernos en una “condición natural” por la cual no sería necesario preguntarnos: planes de desarrollo, políticas de y para el desarrollo; instituciones regionales como el IDEA -Instituto para el Desarrollo de Antioquia- y la EDU -Empresa de Desarrollo Urbano. Y también, investigaciones de las ciencias humanas y sociales que dan cuenta de los grados y niveles de progreso y desarrollo de las ciudades, países, regiones, campos y pueblos y, en su mayoría, más que su cuestionamiento, “tienden a explicar sus características, sus dinámicas, las posibles estrategias y modelos para su dinamización, o bien, muestran el funcionamiento de algunos de esos modelos en distintos países” (Múnera, 2007: 11).

Así las cosas, pareciera que el desarrollo es una cualidad, una propiedad intrínseca de los sujetos y las cosas.

Sin embargo, desde la década de los años ochenta del siglo pasado, resultado de las “promesas fallidas” de las políticas del desarrollo en términos sociales, pero también, con el despertar de los movimientos sociales y pensadores latinoamericanos ante las duras y persistentes condiciones de estos años, se viene cuestionando lo que es y significa el Desarrollo como un discurso hegemónico irradiado desde “Occidente” hacia el resto del mundo, como construcción social e histórica, como una “rejilla” que establece jerarquías y trata de imponer “modos de ser”, “de verse” y “de ser vistos”; de tiempos y espacios, y que está constituido por discursos y prácticas específicas, que, a su vez, cuentan con su propia *racionalidad e institucionalidad*.

Nuevas miradas críticas propuestas desde “adentro” (Múnera, 2007), pero también desde “afuera” (Escobar, 1997) -como los estudios poscoloniales y decoloniales- que permiten asumir que el desarrollo no es “un hecho ni objetivo ni natural, sino que es básicamente una construcción social, un concepto al cual se le han dado unos contenidos particulares” (Múnera, 2007: 26).

Contenidos particulares, construcción social e histórica que, desde la presente investigación, se tratarán como *fuerzas de poder*, geopolíticamente situadas, pero atravesadas escalarmente por apropiaciones/condiciones de posibilidad locales, que, además de *racionalidades*, *instituciones* y *profesionales*, producen determinadas *materialidades*, “*espacialidades del desarrollo*” y subjetividades y que, con ello, pretenden definir rumbos de largo alcance, pero también incidir en los ritmos temporales cotidianos.

Para ello se hará un acercamiento al discurso del “Desarrollo”, dando cuenta de sus cargas históricas como concepto (A) y de sus características, enmarcadas en su condición geopolítica y hegemónica (B). Seguidamente se abordará una de sus *tecnologías políticas*, la planeación urbana (C), como una de las maneras en que se ha “instrumentalizado” en nuestros contextos y las implicaciones *biopolíticas* que dicho asunto ha conllevado. Finalmente, se propondrá un análisis en términos de definiciones espaciales y temporales implicados en la *planeación* (D).

A. Búsquedas sobre el concepto

La discusión misma del origen o las causas actuales del subdesarrollo ilustra la medida en que se admite como algo real, concreto, cuantificable e identificable: un fenómeno cuyo origen y modalidades pueden ser objeto de investigación. La palabra define una percepción. Y ésta se convierte, a su vez, en un objeto, un hecho. Nadie parece poner en duda que el concepto alude a fenómenos reales. Nadie se da cuenta que es un adjetivo comparativo cuya base de sustentación es el supuesto, muy occidental pero inaceptable e indemostrable, de la unidad, homogeneidad y evolución lineal del mundo. Despliega una falsificación de la realidad, producida mediante el desmembramiento de la totalidad de procesos interconectados que constituyen la realidad del mundo, y la sustituyen como uno de sus fragmentos, aislado del resto, como punto general de referencia (Esteva, 1996: 59).

Desde las últimas décadas del siglo XVIII y ligado a la biología y los modelos evolucionistas producidos en la época, el concepto de *desarrollo* ha venido adquiriendo múltiples sentidos y sobrecargas que han terminado por disolver su significado preciso (Esteva, 1996: 58).

Recuerda María Cecilia Múnera dos perspectivas que se han identificado como origen del concepto de desarrollo: por un lado, la biológica, desde la cual se

le da una connotación orgánica y evolutiva y se retoma la idea de tránsito de una situación inicial a una final, en la cual se da un mejoramiento significativo de las condiciones del ser vivo (Múnera: 2007: 12-13).

La otra perspectiva, de carácter filosófico ontológica, sostiene que “el concepto de desarrollo lleva implícita la idea de algo que no existe, pero que puede llegar a ser” (Múnera: 2007: 13). En este sentido, podría ser aplicado a distintos tipos de fenómenos que partiendo de una situación inicial se transforman y se convierten en otra realidad.

Estas dos visiones, sustento de los discursos/prácticas del Desarrollo, aluden a un “potencial” que está allí, para realizar y concretar posibilidades y que desemboca en sujetos y ciudades que potencialmente pueden ser transformadas e inmiscuidos en los proyectos políticos, económicos y culturales modernos y posmodernos.

Modelos biológico y filosófico que, cruzados con modelos de crecimiento económico se han ubicado en el mismo plano lineal y cartesiano de concepción del tiempo y el espacio y de definición de mundos posibles y deseables.

Además de las implicaciones políticas y de hegemonía que causa esta “naturalización” del concepto de Desarrollo, se dificulta su rastreo genealógico, crítico y conceptual, pues, tanto en las investigaciones académicas como en la práctica planificadora se sobreentiende su significado, se despoja de toda carga ideológica y no se explicita su sentido.

Ante esta despolitización surge la propuesta de considerarlo como *discurso*, condición que permitiría, al mismo tiempo, objetivar al desarrollo, cuestionarlo, repensarlo, deslegitimarlo e incluso cancelarlo (Múnera, 2007: 12).

Oswaldo Sunkel y Pedro Paz fueron pioneros al plantear el *desarrollo* como un discurso:

[...] como la creación de un dominio de pensamiento y de acción, con un origen histórico y geográfico particular, un espacio en el ámbito político y académico, unos actores que contribuyen a su construcción, difusión y consolidación y, sobre todo, una gran influencia en la cultura y en la vida cotidiana de los pueblos (Múnera, 2007: 12).

Desde esas consideraciones y retomando a Michel Foucault, Arturo Escobar (1997) propone asumir el desarrollo como una *formación discursiva*, históricamente concreta, que se convirtió en un “régimen de verdad”, es decir, un régimen discursivo o tipo de discurso que se acepta y asume funciones de verdad. Cierta “orden del discurso” que produce unos modos permisibles de ser y pensar, al tiempo que descalifica e incluso imposibilita otros (Escobar, 1997: 23).

Perspectivas abiertas desde su consideración como discurso/práctica que permiten centrarse en la dominación, pero también, ir más allá y explorar sus condiciones de posibilidad y los efectos más penetrantes.

Así, el análisis del desarrollo como un discurso/práctica permite conocer “cómo se construye, cuándo y por qué surge, cuáles son sus fundamentos epistémicos, cómo se estructura, cómo se establecen las relaciones entre sus principales componentes” (Múnera, 2007:26).

Sobre “desarrollo urbano”

Y esa misma dificultad ante una falta de definición se hace visible al indagar desde la perspectiva de discurso/práctica por la categoría de “desarrollo urbano”.

Desde principios del siglo XX se generalizó su uso como “[...] una forma específica de formular el entorno de las ciudades, con base en el bulldozer y la producción industrial masiva, homogénea, de espacios urbanos e instalaciones especializadas” (Esteve, 1996: 58); uso que para el caso de Medellín del siglo XX puede rastrearse tanto en políticas públicas, como en monografías de la ciudad, en publicaciones periódicas como la *Revista Progreso* o en investigaciones académicas.

Así, aunque abundan textos titulados “Desarrollo urbano de tal o cual ciudad”, o calificativos que, desde la construcción de nuevas infraestructuras y derrumbamiento de otras antiguas, exaltan el “desarrollo urbano” de los espacios, son pocos los que se preocupan por definir esta categoría.

Curtis Robert Glick (1992) considera que el concepto “desarrollo urbano” viene del estudio de la economía y que su definición encuentra bases en la

noción de *desarrollo económico* como: “un proceso de cambio social por el cual un número creciente de necesidades humanas, preexistentes o creadas por el mismo cambio, se satisfacen a través de una diferencia en el sistema productivo generada por la introducción de innovaciones tecnológicas”, expresadas en el texto *Dialéctica del desarrollo* de Celso Furtado (1965: 39-40).

Sin embargo, aunque Glick reconoce las íntimas ligazones establecidas entre la ciudad, la producción y el consumo, introduce una interesante perspectiva al cuestionar el desarrollo urbano así entendido, puesto que lleva “un implícito aspecto lineal o progresivo, ojalá conducido, hacia situaciones mejores en un futuro no muy lejano” (1992: 17) y continúa:

Extrapolando del concepto de desarrollo económico, podría suponerse que la situación de la ciudad evolucione en un sentido casi predeterminado y programado. Comunicaría la idea de un progreso gradual y seguro, producto de algún proceso efectivo y positivista de planificación y de una concertación institucional y nacional en cuanto a objetivos urbanos, metas y metodologías que en la realidad no se presenta (Glick, 1992: 17).

Y propone, frente a estas consideraciones, buscar un término más “neutro”, como el concepto de **proceso urbano**, ya que éste implica movimiento o cambio, a la vez que no sugiere dirección o interferencia racional y coordinada:

[...] la ciudad cambia y tiene procesos (dinámicos o no) pero no por ello se puede hablar siempre de “desarrollo”, ya que éste implica progreso y dirección. Entre los aspectos más atrayentes del proceso urbano están algunos que definitivamente no tienen que ver con rumbo, crecimiento, ni prosperidad... y éstos tienen que ver precisamente con la gran experiencia humana en la ciudad (Glick, 1992: 33)

Desde este ejemplo, entonces, se evidencia cómo las condiciones históricas y de existencia social del Desarrollo han hecho que aparezca bajo múltiples ropajes a través de sus “distintas décadas” y épocas: **desarrollo** económico, territorial, urbano, rural, integral, regional, sostenible, sustentable... Pero que, en últimas, siguen escondiendo los ideales de la acumulación económica tras los de mejores calidades humanas y que se han utilizado para el manejo de escala o tematización para reactualizarse y no perder vigencia.

B. Características del Desarrollo

Arturo Escobar sitúa el “desarrollo” como discurso histórico que surgió a principios del período posterior a la Segunda Guerra Mundial, si bien sus raíces yacen en procesos históricos más profundos de la modernidad y el capitalismo (Escobar, 2005: 19). Época desde la cual todo tipo de “expertos” del desarrollo empezaron a aterrizar masivamente en Asia, África y Latinoamérica, volviendo realidad la construcción del “tercer mundo” (Escobar: 1997) y la constitución de un campo del pensamiento y de la experiencia que se perfilaba como una estrategia para “afrontar aquellos problemas” que empezaban a diagnosticarse.

Sin embargo, muchos investigadores coinciden en que es difícil trazar la línea que condiciona la aparición del concepto de desarrollo, puesto que la identificación del nacimiento del “campo del desarrollo” va más allá de la coyuntura política de la posguerra. La “idea de que las sociedades se desarrollan y la búsqueda de las formas de explicar y favorecer este proceso, encuentran su génesis histórica en el propio surgimiento del modo capitalista de producción” (Nahón et al, 2006: 329). Lo que pasa es que la problemática no siempre se enunció como “desarrollo”, sino en términos de “crecimiento”, “economía política” y “acumulación de riqueza o de capital” (Nahón et al, 2006: 328).

Pero fue desde mediados de los años cincuenta del siglo pasado que el discurso del Desarrollo fue desplegándose con la creación de un vasto aparato institucional que paulatinamente le fue permitiendo convertirse en una fuerza social, real y efectiva y transformadora de la realidad económica, social, cultural y política de las sociedades en cuestión. Y, desde allí, fueron irrigándose sus paradigmas: altos niveles de industrialización y urbanización, tecnificación de la agricultura, rápido crecimiento de la producción material y los niveles de vida y adopción generalizada de la educación y los “valores culturales modernos”.

Arturo Escobar caracteriza dos mecanismos principales desde los cuales ha operado el desarrollo: por un lado, la profesionalización de los “*problemas del desarrollo*”, lo que ha incluido el surgimiento de *conocimientos especializados*, así como “campos para lidiar con todos los aspectos del “subdesarrollo” (2005: 19). Un segundo mecanismo, su institucionalización a través de una red de organizaciones. Estos dos procesos facilitan la

vinculación sistemática de **conocimiento** y **práctica** por medio de proyectos e intervenciones particulares.

Entre las instituciones se encuentran el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional y otras organizaciones internacionales como la Organización de Naciones Unidas, pero también, agencias nacionales de planificación y desarrollo y de proyectos de desarrollo a escala local (Escobar, 2005: 19).

Además de estas condiciones de posibilidad a nivel mundial y nacional, como la profesionalización de su conocimiento y la institucionalización de sus prácticas, nos interesa rastrear las condiciones espaciotemporales de su implementación en el centro de Medellín desde la segunda mitad del siglo XX hasta nuestros días.

Sobre el funcionamiento del discurso/práctica del desarrollo

A continuación se retomará la descripción hecha por Gustavo Esteva (1992), acerca de las “décadas del desarrollo” y la periodización delimitada por Arturo Escobar (2005), que tienen que ver con el proceso histórico del discurso -que no fue para nada homogéneo desde sus centros hegemónicos y que ha sido impactado por realidades de diversas escalas geográficas-, pero también, con las alternativas propuestas.

La consideración de estas etapas o décadas del desarrollo, más que un estudio minucioso desde el ámbito legislativo para comparar/equiparar las aplicaciones en nuestro contexto -aunque sería una línea de investigación interesante- busca establecer líneas generales para pensar, desde el caso de Medellín, desfases o regularidades en la aplicación de políticas en Colombia y en la revaluación de las estrategias del Desarrollo, es decir, su *funcionamiento*.

La Primera Década, 1950 - 1960, caracterizada por la inclusión de la teoría de la modernización, estuvo asociada al desarrollo económico, que consideraba aisladamente aspectos sociales y económicos.

Sin embargo, ante las problemáticas que seguían presentándose en los países del “tercer mundo” después de la aplicación de doctrinas y prácticas que

apuntaban al *desarrollo económico* que, a través de instituciones y racionalidades se empezó a implementar, surgió el primer desafío.

Desde la Organización de Naciones Unidas se produjo la Resolución que estableció un proyecto para la identificación de un enfoque unificado del desarrollo y la planeación “que debe integrar plenamente los componentes económicos y sociales en la formulación de políticas y programas” (ONU: 1962, citado por Esteva, 1992: 60).

Diagnosticaban cómo:

El problema de los países subdesarrollados no es mero crecimiento, sino desarrollo... El desarrollo es crecimiento más cambio [añadieron]. El cambio, a su vez, es social y cultural tanto como económico, y cualitativo tanto como cuantitativo... El concepto clave debe ser mejorar la calidad de vida de la gente (ONU: 1962, citado por Esteva, 1992: 60).

Así, en el período comprendido entre 1960 y 1970, denominado como Segunda Década del Desarrollo, surgieron la teoría de la dependencia, el paradigma de la integración, el self-reliance, delinking, desarrollo endógeno, etc. y se empezó a hablar de “oportunidades perdidas” en la década que acababa de pasar.

Sin embargo, la Segunda Década, que paradójicamente se inició con esta preocupación por encontrar un enfoque unificado, evolucionó de hecho en la dirección opuesta, la dispersión:

Se trajeron en rápida sucesión, al centro de las preocupaciones, “problemas básicos”, como el ambiente, la población, el hambre, la mujer, el hábitat o el empleo. Cada “problema” siguió por un tiempo su carrera independiente, concentrando la atención pública e institucional. Más tarde, se demostró la compleja relación de cada “problema” con todos los demás, y comenzó el ejercicio pertinente de unificación, colocando a uno de los “problemas” en el centro del proceso. Los candidatos claves para la unificación fueron objeto de constante disputa, derivada de las viejas controversias sobre prioridades y de los pleitos cotidianos entre los cuerpos burocráticos por su supervivencia y la asignación de recursos (Esteva, 1992: 61).

La Tercera Década o segundo desafío, comprendida entre 1980 -1990, tuvo como bandera la “De-construcción del desarrollo”. Noticias como “Para evitar una tercera década perdida”, publicada en el Diario Hoy de Quito el 19 de

septiembre de 1999³, llamaban la atención sobre cómo “los países de América Latina están hoy peor que en los años 70, ante el fracaso del modelo adoptado, de liberalización comercial y financiera” y cómo “El mismo Banco Mundial, que ayudó a imponer ese modelo en los países en desarrollo, ya reconoce la necesidad de superar el Consenso de Washington”, que orientó las reformas de liberalización de mercados.

Ante todos estos “fracasos”, en los años noventa se empieza a hablar de *Posdesarrollo*:

1990, en contraste, dio lugar a un nuevo ethos desarrollista, que ha seguido dos direcciones distintas. En el Norte, exige el redesarrollo, es decir, desarrollar de nuevo lo que se había desarrollado mal o resultaba ya obsoleto. En EEUU y lo que fue la Unión Soviética, en España o Suiza, en Austria, Polonia o Inglaterra, la atención pública se concentra en la velocidad y condiciones bajo las cuales se podrá destruir, desmantelar, exportar o sustituir lo que estaba previamente desarrollado (medicina socializada, plantas nucleares, producción de acero, industria manufacturera anterior al microchip, fábricas contaminantes o plaguicidas venenosos) (Esteva, 1992: 65).

Mientras tanto,

En el Sur, el redesarrollo exige también desmantelar lo que había quedado del “proceso de ajuste” de la década de 1980, a fin de hacer espacio para los desperdicios del Norte (desechos radioactivos, plantas manufactureras obsoletas o contaminantes, mercancías invendibles o prohibidas...) y para las maquiladoras, esas pseudo fábricas fragmentarias y temporales que en el Norte mantendrán en operación durante el periodo de transición. La obsesión con la competitividad, por temor a ser dejado fuera de la carrera, se compele a aceptar la destrucción de secciones completas de lo que fue “desarrollado” en los últimos 30 años. Sacrificado en el altar del redesarrollo, se le insertará en diseños transnacionales congruentes con la demanda del mercado mundial (Esteva, 1992: 65).

Redesarrollo que, en últimas, conceptual y políticamente está tomando hoy la forma de **desarrollo sostenible** y que está impactando profundamente las espacialidades y materialidades.

En esta última década, 2000, aparecen las “Re-construcciones del desarrollo” desde enfoques como la **decolonialidad**, que se distancian de visiones

³ <http://www.explored.com.ec/noticias-ecuador/para-evitar-una-tercera-decada-perdida-11379-11379.html>, consultado en noviembre de 2009.

eurocéntricas y tratan de construir sobre la diferencia. Y, desde ahí, forjar una “Nueva agenda para los estudios críticos del desarrollo” y cuestionar el modelo en sus premisas fundamentales.

En estas búsquedas, cabe destacar la visibilidad que han ido adquiriendo las diversas **formas de exclusión** que conlleva el proyecto del Desarrollo, particularmente “la exclusión de los conocimientos, las voces y preocupaciones de aquéllos quienes, paradójicamente, deberían beneficiarse del desarrollo: los pobres de Asia, África y Latinoamérica” (Escobar, 2005: 19) y cuya emergencia tiene que ver, en alguna medida, con las *etnografías locales* que se han venido llevando a cabo desde varios rincones de Latinoamérica.

La “voluntad de poder espacial” del desarrollo

Por otro lado, desde la rejilla de análisis socioespacial propuesta en líneas anteriores, se torna de la mayor importancia asumir “la voluntad de poder espacial” como uno de los principales rasgos del desarrollo, que ya no sólo deja al azar, al devenir o al curso natural los espacios que se van produciendo desde la implementación de políticas y planes, sino que explicita la búsqueda de producción de determinadas espacialidades en diversos ámbitos y escalas de poder:

Este **espacio** es también un **espacio geopolítico**, una serie de “geografías imaginarias”, para usar el término de Said (1979). El discurso del desarrollo inevitablemente conviene una imaginación geopolítica que ha dominado el significado de desarrollo durante más de cuatro décadas. Para algunos autores, esta voluntad de poder espacial es uno de los rasgos esenciales del desarrollo (Slater, 1993) y está implícita en expresiones tales como primer y Tercer Mundos, norte y sur, centro y periferia. La producción social del espacio implícita en estos términos está ligada a la producción de diferencias, subjetividades y órdenes sociales. A pesar de los cambios recientes en esta geopolítica -el descentramiento del mundo, la desaparición del segundo mundo, la aparición de una red de ciudades mundiales, y la globalización de la producción cultural- ella continúa ejerciendo influencia en el imaginario. Existe una relación entre historia, geografía y modernidad que se resiste a desintegrarse en cuanto al Tercer Mundo se refiere, a pesar de los importantes cambios que han dado lugar a geografías posmodernas (Soja, 1989: 31).

El capitalismo se ha caracterizado, pues, por unas configuraciones históricas de **desarrollo desigual**, que tienen que ver con disponibilidad de recursos, condiciones de vida, pero que también son espaciales. Resultados en estrecha

relación con los intereses del sistema a escala mundial y también a escala local, regional o nacional.

Por ejemplo, el centro tradicional, con sus edificaciones y prácticas espaciales y temporales de los sujetos, con fuertes raigambres históricas, fue considerado “causa material del subdesarrollo” de la ciudad: edificios viejos y vetustos, calles pequeñas que no permitirían el progreso moderno; accionares antihigiénicos y atrasados; cantinas y bares llenas de indebidas y libidinosas costumbres. “Causas materiales” que debían abatirse desde la planeación, regulación y ordenación de espacios, tiempos y prácticas. Pero que, más que obstáculos para el desarrollo, deben entenderse como “configuraciones históricas de desarrollo desigual” que, por lo demás, se pretenden comprender en esta investigación a través de las “*geografías del desarrollo*” producidas -y algunas veces “reinventadas” o “resistidas”- en el centro de Medellín desde 1950.

Pensamiento del afuera: “escapes” al Desarrollo

Alternativas a la hegemonía del discurso/práctica del desarrollo y sus aspiraciones homogeneizantes, vienen siendo propuestas por pensadores latinoamericanos que, desde una perspectiva pos y de-colonial y a partir de estudios culturales, antropológicos, históricos y sociológicos, hablan de la posibilidad de una pluralidad de mundos socio-naturales que mantengan una conciencia de la globalidad sin ser desarrollistas ni modernizantes. Pluralidad para la cual es necesario construir una nueva forma de pensar sobre el desarrollo y la modernidad desde la perspectiva de un nuevo paradigma de la globalización.

Por ejemplo, hablar de la existencia de una multiplicidad de espacios y tiempos que se asumen desde su producción social, que no sólo tienen que ver con los espacios concebidos y percibidos, sino más bien de los vividos, amplían/posibilitan el margen de acción de las resistencias y para ello el caso de Latinoamérica resulta crucial, ya que:

[...] la heterogeneidad temporal y social de la modernidad latinoamericana, es decir, la coexistencia -en tiempo y espacio, a pesar de venir de diferentes temporalidades culturales- de formas premodernas, modernas, amodernas e incluso antimodernas, y la urgencia de cuestiones sociales, junto con una relación

relativamente estrecha entre la vida intelectual y la vida social (Escobar, 1997: 408).

Continúa Escobar argumentando que “la hipótesis que surge ya no es la de procesos generadores de modernidad que operan sustituyendo lo tradicional por lo moderno, sino la de una modernidad híbrida caracterizada por continuos intentos de renovación, por parte de múltiples grupos que representan la heterogeneidad cultural de cada sector y cada país” (1997: 409).

En este contexto, el antropólogo colombiano visibiliza la necesidad de realizar “etnografía de formas concretas asumidas por los **conceptos y las prácticas** del desarrollo y la modernidad en comunidades específicas” (Escobar, 1997: 417); **etnografías locales** como un nuevo tipo de visibilidad y audibilidad de las formas de la diferencia y la hibridación cultural que los investigadores no han percibido hasta ahora (Escobar, 1997: 418).

Etnografías sobre la circulación de los discursos y prácticas del desarrollo y la modernidad brindan, quizá por primera vez, una visión de la situación en que se encuentran culturalmente estas comunidades en relación con el desarrollo (Escobar, 1997: 417). Visión que puede tomarse como base para cuestionar las prácticas vigentes en términos de su rol potencial en la articulación de alternativas.

Siguiendo a Escobar (1997), la naturaleza de las alternativas como problema de investigación y práctica social puede vislumbrarse mejor desde sus manifestaciones específicas en lugares concretos. En cierto sentido, “lo alternativo” siempre está allí. Desde esta perspectiva, no existe excedente de significado en el nivel local; existen significados que deben interpretarse mediante sentidos, herramientas y teorías nuevas.

En este sentido, a la par de considerar la pretensión de universalismo hegemónico que nos posibilita preguntarnos por “El Desarrollo”, por sus funcionamientos como discurso geopolítico, por su “voluntad espacial”, por los escapes y alternativas que pueden hacerse desde su cuestionamiento crítico, deben también indagarse por sus múltiples lógicas: condiciones locales de posibilidad, apropiaciones, resistencias.

Instrumentalizaciones y entradas del Desarrollo en el proyecto político local de la antioqueñidad

Además de consideraciones históricas y geopolíticas trazadas hasta acá, el estudio de las condiciones de posibilidad y particularidades del Desarrollo no puede desligarse de los “proyectos políticos locales” en los que encuentra cabida y con los que, en la mayoría de ocasiones, se hibrida:

[...] toda ideología, prácticamente por definición, determina la orientación y el contenido del proyecto político que los grupos sociales adscritos a ella intentarán impulsar; en el caso concreto de cualquier proceso de planificación, el contenido y la orientación de la secuencia de decisiones y acciones que lo **corporiza**, están condicionados y acotados por el proyecto político que emanan de la ideología de los grupos sociales dominantes [...] Pero que también está permeado en su **permanente confrontación con los proyectos de otras fuerzas de la sociedad civil** y por el alcance del conflicto social impulsado por los diversos actores que intervienen, directa o indirectamente, en esa confrontación (De Mattos, 1987: 19 -18, s.n.).

Entonces, sin dejar de lado los “designios”, intereses, tramas y poderes hegemónicos globales del Desarrollo, es necesario analizar las diversas maneras en que se ha instrumentalizado, reinventado y reapropiado entre proyectos políticos locales y los tipos de memoria, pasado, historia, futuro y sociedad que se han querido introyectar, producir y proyectar.

Para nuestro caso, por ejemplo,

La ideología del progreso y del desarrollo ha sido incorporada gracias a esta matriz cultural, que perfila al antioqueño como hombre minero, maizero (sic), camandulero, comerciante, arriero aventurero, emprendedor y pujante industrial, narcotraficante y sicario. Todos ellos, en buena parte son la ciudad. De tal forma, Medellín se convierte en símbolo y encarnación de la raza y por tanto plasma en su espacio la huella de las transformaciones culturales materializadas en sus edificaciones y sectorizaciones, lo mismo que en proyectos de ciudad que como “El Metro” expresan el carácter significativo de los territorios en relación con el mito (López y Murillo, 1993: 5).

Para el caso concreto de Antioquia, desde su expansión colonizadora del siglo XIX se pueden referenciar puntos de encuentro con las políticas expansionistas y de acumulación del capitalismo global, proyectos colonizadores importantes en el Viejo Caldas, el alto Magdalena y los llanos orientales, que fueron

emprendidos por adinerados comerciantes de la región (Arias, 2007: 112). Incluso, literatos, cronistas y políticos desde el siglo XIX establecen conexiones entre las actividades comerciales de los antioqueños con sus valores morales y sus costumbres, como si fueran dependientes entre sí (Arias, 2007: 113):

En las descripciones sobre los antioqueños se transitaba de los valores propicios para el progreso material a los principios de una vida moral y tradicional. El tipo antioqueño resultaba significativo, en tanto mediaba dos formas de vida que para algunos parecían contradecirse: en él, la búsqueda del progreso económico no negaba la permanencia de las costumbres y las tradiciones (Kastos 1855, Citado por Arias, 2007: 112).

Al respecto, anota María Teresa Uribe cómo

Los valores morales y la ética orientada hacia fines útiles y terrenales de los cuales el modelo económico salía ganancioso, pasaba necesariamente por la honradez en los negocios, por el respeto a la palabra empeñada y a los compromisos contraídos, por la frugalidad en los modos de vivir, de comer, de habitar, por la sencillez en las costumbres, requerimientos éstos para el funcionamiento adecuado de una red mercantil de vastas proporciones basada en el crédito y en las lealtades primarias, cuya reproducción estaba garantizada más por el acatamiento y la interiorización de estos valores que por la fuerza coercitiva del Estado, de la ley o del derecho que fueron siempre débiles, ineficaces y formalistas (1990: 63).

En una interesante y vigente investigación (Uribe: 1990), la investigadora antioqueña nos ayuda a entender la constitución histórica de la región y, con ella, un *ethos regional* denominado “antioqueñidad”, que ha sido “ensalzada y elevada a la condición de leyenda por unos, vituperada y acerbamente criticada por otros, pero perfectamente identificada y reconocida por propios y extraños” (Uribe, 1990: 55). Y que logró que la región antioqueña se definiera desde muy temprano en el contexto plurirregional del país como un espacio particular y concreto, con un *ethos* sociocultural muy definido que se manifiesta en un conjunto de valores y prácticas sociales (Uribe, 1990: 55).

Así, “lo antioqueño se constituyó en el proyecto regional más fuerte de la segunda mitad del siglo XIX” y, mediante el “ordenamiento territorial por estados, del cual Antioquia fue abanderado con su proclamación como estado soberano en 1856 -el segundo después de Panamá en 1855-, propició la idea de unidad” (Arias, 2007: 109).

Preguntándose por el estado actual y sus procesos históricos, María Teresa Uribe llama la atención a considerar las regiones colombianas como

[...] algo más que espacios jurídico administrativos o referentes territoriales para la **planeación del desarrollo**: lo han sido siempre y lo son ahora, realidades históricamente formadas, socialmente construidas, colectivamente vividas por sus pobladores y a veces también pensadas por sus dirigentes, por sus intelectuales que le imprimen un sentido político, una dirección y un horizonte de posibilidad a esa existencia histórica compartida mediante la formulación y puesta en ejecución de proyectos políticos y ético-culturales que terminan definiendo los perfiles de un *ethos* regional perfectamente diferenciable (1990: 53, s.n.).

Y seguidamente anota cómo el antioqueño no fue sólo un proceso espontáneo o una historia librada por el devenir de un pueblo que compartía experiencias comunes en un territorio, sino que fue el resultado

[...] siempre inacabado, siempre en construcción, de un proyecto político y ético cultural propuesto desde muy temprano por los intelectuales orgánicos de la independencia de Antioquia: fue la expresión de la región pensada por sus dirigentes que buscaron sus raíces en el pasado reciente y que proyectaron una imagen de futuro que a la postre se convirtió en un referente de identidad para unos pobladores que empezaban apenas a descubrir las ventajas de la autonomía y la autodeterminación políticas (Uribe, 1990: 55).

Se propugnó, entonces, un *deber ser* que no sólo fue abstracto, sino que fue esencialmente práctico; se materializó en legislación, instituciones y programas de acción, pero también, en las prácticas cotidianas de diversos sectores de la sociedad:

Es bien interesante constatar cómo el discurso de los intelectuales, adoptado como propio por los hombres del común, era convertido en sermón por los curas de aldea, aparecía reproducido en la correspondencia de los comerciantes, se volvía fábula y cuento en las palabras de los arrieros, se comentaba en las fondas camineras y en los albergues improvisados de los mazamorreros que perseguían el oro en los ríos perdidos entre las montañas (Uribe, 1990: 56).

Una multiplicidad de actores, referentes, símbolos, signos; pero también de espacios, edificios, monumentos, que hicieron posible la circulación de unos discursos que se iban constituyendo práctica cotidiana durante la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX, pero que aún hoy, en pleno siglo XXI se siguen repitiendo, así esté en cuestión su vigencia, funcionamiento y apropiación.

Pero esa misma situación que creaba diferencia en el ámbito nacional, pretendía imprimir un carácter particular a los incluidos en el proyecto:

En Antioquia, la regionalización fue posible en la medida que planteó una homogeneidad fuerte como parte importante de la heterogeneidad de lo nacional. Para los antioqueños, la insistencia en valores compartidos como la laboriosidad, el origen pobre, el ascenso por medio del trabajo, lo campesino, la frugalidad, la austeridad y la sencillez era una forma de contraponerse a la élite santafereña [...] El antioqueño, moral, progresista, bello y saludable, contenía los valores de la vida capitalista y moderna que no tenían los fanáticos, estacionarios y sucios campesinos del altiplano -lo despierto y lo ágil eran asociados a la limpieza y belleza, mientras que lo quieto era asociado a la suciedad- (Pombo 1853). Esta caracterización se relacionaba con la mayor presencia de trabajadores libres en Antioquia, a diferencia de otras regiones (Rojas 2001, citado por Arias, 2007: 110).

Pero, a la vez que el proyecto político de los antioqueños generó una fuerte legitimidad en el territorio acotado por las redes mercantiles y sociales, también creó exclusiones y diferenciaciones muy graves que, según la socióloga, están en la raíz de muchos de los conflictos y de las violencias actuales (Uribe, 1990: 65):

Mas la exclusión no se agotó en el pacto fundacional y en los intentos “civilizadores” de la élite antioqueña durante buena parte del siglo XIX; el proyecto excluyó también a quienes no se acogieron a los parámetros básicos del ethos sociocultural: a los vagos, a los “mal entretenidos”, a los que no hicieron del trabajo material orientado hacia fines útiles su divisa, a los beodos consuetudinarios, a las prostitutas, a los hijos pródigos, a los mendigos y a los indigentes, a los que vivían en “concubinato público y escandaloso”, a los hijos naturales, a los delincuentes, a los perseguidos por la justicia, a los derrotados en las guerras civiles, a quienes no se casaban por la iglesia y no visitaban asiduamente el templo parroquial, a los ateos, a los masones, a los perdedores; en fin, a todos aquellos que con sus formas de vida o de pensamiento pusiesen en peligro la moralidad, las bases y fundamentos de la identidad del pueblo antioqueño (Uribe, 1990: 67).

Caracterizaciones de los excluidos que, en términos generales, resultan perjudiciales para los dos pilares “ethos sociocultural antioqueño”: el trabajo material y la familia (Uribe, 1990: 63).

Además de estos “excluidos” del ethos sociocultural antioqueño, con procesos propios de la modernización durante la coyuntura del medio siglo XX (1930 - 1960), se empezó a visibilizar la decadencia del proyecto de la élite

antioqueña que operó eficientemente mientras mantuvo su vigencia el modelo mercantil especulativo, la cultura pueblerina y campesina y los dispositivos locales de poder (Uribe, 1990: 78). Exclusiones que se reactualizan, por ejemplo, con las distinciones de clase en las formas de habitación y apropiación del sur, el norte, el occidente o el oriente de Medellín. Pero también, con las desigualdades sociales que se expresan espacialmente en el centro de la ciudad:

“la existencia de esa Antioquia relegada e innostrada que empezó a hacerse visible por la multiplicidad de los conflictos que estallaron en estos tiempos, así como se hacían públicas las demandas de las masas que empezaban a reclamar sus derechos, autonomizándose de las viejas lealtades partidistas de los años anteriores” (Uribe, 1990: 79).

Así,

[...] La industrialización que tuvo en Medellín su asiento principal, la urbanización, la metropolización del Valle de Aburrá y un nuevo diseño de corte radial, mediante el cual se vincularon por carretera las cabeceras municipales con el centro urbano, unido a la aparición de las masas en el escenario de la vida económica y política con sus organizaciones propias como los sindicatos, los gremios, las asociaciones civiles y los nuevos partidos de orientación clasista, erosionaron las bases constitutivas del viejo modelo; cambiaron los referentes concretos sobre los cuales se sustentó y se reprodujo tanto el ethos social del pueblo antioqueño como las culturas pueblerinas y campesinas y se precipitó en Antioquia (también en otros lugares del país) una típica crisis de legitimidad, asociada con factores de cambio acelerado y de crecimiento económico que afectó tanto la territorialidad histórica tradicional como a las zonas de exclusión, aunque de diferente manera y con distintos ritmos y tiempos (Uribe, 1990: 78).

Entonces, el modelo industrial, más técnico económico que político, no contempló una dimensión social que articulase las masas al proyecto industrial, aspecto que sí contempló el proyecto mercantil decimonónico y donde radica buena parte de su éxito, de la legitimidad que concitó y de los referentes identificatorios que logró colectivizar (Uribe, 1990: 87).

Caracterización de la crisis del proyecto de la élite antioqueña que sería muy interesante estudiarla a la luz de las configuraciones espaciales, formas de relacionarse y subjetividades producidas por el capitalismo durante la segunda mitad del siglo XX en ciudades como Medellín. Cuestiones como el desempleo urbano, los desplazamientos forzados de campesinos de las zonas de violencia hacia el centro urbano, las demoliciones de edificaciones y renovaciones de sectores del centro urbano, hacen pensar que “la élite industrial antioqueña,

tan modernizante en los aspectos técnico económicos e infraestructurales, fue tremendamente conservadurista en las otras dimensiones de la vida social y mantuvo, esta vez sin ningún éxito, el viejo esquema valorativo y los tradicionales mecanismos del control” (Uribe, 1990: 97).

Sin embargo, las recurrentes exclusiones y fracasos del modelo, los proyectos políticos actuales y las implementaciones de “nuevos” paradigmas del desarrollo, siguen tomando como su base, asiento y condición de posibilidad el ethos regional anclado en el progreso, el empuje, el emprendimiento y se ven materializados en nuevas geografías del centro de Medellín, como el Centro de Convenciones Plaza Mayor, los parques y paseos peatonales temáticos, la Plazoleta de las Esculturas y la Ciudad Botero...

Cabe reiterar acá la tesis de María Teresa Uribe, según la cual la clave de la crisis antioqueña tiene que ver con la

[...] desaparición de un proyecto político y ético cultural de gran solidez, pervivencia histórica y profundo calado en la mentalidad de los antioqueños, que no fue reemplazado, intentando por el contrario mantener a ultranza modelos políticos, referentes de identidad y esquemas valorativas desbordados por la historia que han contribuido a la postergación de la modernidad y a la descomposición del tejido social. La propuesta de “recuperar los valores de Antioquia” va pues en contravía de cualquier posible solución a la crisis actual (Uribe, 1990: 98).

En la misma vía del desciframiento histórico de este “ethos sociocultural antioqueño”, otros estudiosos se han preocupado por el “mito de la antioqueñidad”. López y Murillo, por ejemplo, proponen una forma de estudiarlo trabajándolo desde el presente, realizando un corte sincrónico y trazando líneas de cambio para compararlo con el pasado. Con ello buscan aproximarse a la función que tiene el mito de fundamentar la intención y no intención histórica del grupo. En otras palabras, descubrir al mito como matriz que permite y promueve el arraigo o deshecho de ciertas ideologías (1993: 39).

Para López y Murillo “el mito de la antioqueñidad está presente como modelo que da sentido y orienta los valores, decisiones y comportamientos que han conformado física y simbólicamente la ciudad” (1993: 45). Y su potencia radica en que desde ahí “se clasifican los comportamientos e ideas como adecuados o inadecuados. Se convierte en una matriz inconsciente desde donde se sopesan las actividades e ideologías, un marco de restricción y permisibilidad cultural” (López y Murillo, 1993: 45).

Pero además de esa condición de “ethos sociocultural” y de “mito”, vale la pena acercarse a la concepción de “raza antioqueña”, que, en últimas, apuntan a esa diferenciación regional y exaltación de lo propio.

Recordando a Ann Twinam en su libro *Mineros, comerciantes y labradores: las raíces del espíritu empresarial de Antioquia, 1763-1810*, López y Murillo mencionan las respuestas de los paisas contra la acusación de que sus iniciativas económicas vienen de la sangre judía:

La respuesta antioqueña a estos cargos fue el desarrollo gradual hasta su florecimiento en la década de 1940 de una autoimagen agresivamente positiva: la raza. Una mirada de panfletos, ensayos y libros proclaman esta “herejía etnológica” (Parsons, James. *La colonización Antioqueña*) que mezcla con eclecticismo la historia regional, la literatura, la geografía, la antropología, las leyendas populares, la sociología, la economía y la psicología, para argumentar que los antioqueños son una raza especial, una cultura distinta y, posiblemente, un pueblo superior en el contexto colombiano. Aceptado con profunda seriedad o con un toque de ironía, la raza es un componente importante y aún vigente del sentido regionalista y de la conciencia de sí mismo del antioqueño (Twinam, 1985: 187) citado por López y Murillo, 1993: 65).

Esas invenciones de tradiciones, recurrencias históricas, caracteres particulares, reivindicaciones en torno a un *ethos sociocultural*, un *mito*, una *raza*, convertidos en dispositivos de poder de inclusión y exclusión, pueden entenderse como un “modelo biopolítico de la antioqueñidad” (Cfr. Blair et al, 2009) que tiene que ver con la ordenación y producción de territorios, sujetos individuales y colectivos, pero que también está inmiscuido con el modelo geopolítico del Desarrollo.

Es el caso del Medellín de mediados del siglo XX, en el que las intervenciones en materialidades, edificios, calles, pero también sujetos, sus prácticas y estéticas fueron legitimadas desde diagnósticos que catalogaban como “causas materiales del subdesarrollo” las problemáticas sociales y diferencias de configuraciones espaciales con las pretendidas universales desde Europa y Norteamérica:

[...] como se dio por sentado que el subdesarrollo mismo “estaba ahí”, que era algo real, comenzaron a aparecer “explicaciones” del fenómeno. Empezó de inmediato una intensa búsqueda de causas materiales e históricas [...] Comenzó también a prestarse atención pragmática a los factores internos o externos que parecían ser causa actual de subdesarrollo: relación de precios de intercambio, intercambio desigual,

dependencia, proteccionismo, imperfecciones del mercado, corrupción, falta de democracia o de espíritu empresarial (Esteva, 1996: 59).

Así, planes, proyectos y políticas empezaron a ver las problemáticas sociales tales como la mendicidad, las ventas callejeras y la prostitución existentes en el centro de Medellín, además de antivaleos que atentaban contra el modelo ético moral antioqueño, como “obstáculos de desarrollo” que tenían que desplazarse.

Entrecruzar los discursos/prácticas del *desarrollo* con otros como *progresar* y *civilizar*, bases del “mito de la antioqueñidad” (López y Murillo, 1993) o “ethos sociocultural antioqueño” (Uribe, 1990) en el que hemos estado -seguimos- inmersos y permeados, implica preguntarse a qué apuntan, cuáles son las particularidades de uno y otro en este contexto; cuáles sus interacciones y cuáles sus límites, diferencias y distancias; sus espacializaciones, monumentalizaciones y otras formas de existencia.

Queda explícito, pues, que la presente investigación asume el desarrollo como un discurso/práctica, pero también propone una perspectiva socioespacial que permite ahondar en su materialización y en sus implicaciones geopolíticas y biopolíticas.

A continuación se darán algunas puntadas de la planeación urbana como su dispositivo político y como clara muestra de su “voluntad espacial”.

C. La planeación urbana como dispositivo político del desarrollo

En este sentido, pensando en dónde rastrear esos conceptos y prácticas del desarrollo y cuestionando su hegemonía en nuestro contexto, la presente investigación indagará por su tecnología política, la planeación urbana, y tratará de dilucidar el régimen de visibilidad con que se han visto las problemáticas sociales y configuraciones espaciales del centro de Medellín.

Aparece entonces en escena la planeación, con las banderas de la renovación urbana, como una de las políticas del desarrollo para superar los obstáculos a su proyecto. Renovación que, por lo demás, no sólo ha sido pensada en términos de materialidades, sino que claramente ha querido impactar, desde las mismas, las subjetividades y prácticas. Por ejemplo, con la introducción

de vías rápidas y la construcción de barrios cerca a las grandes industrias a mediados del siglo pasado en las emergentes ciudades colombianas, se pretendía que los sujetos gastaran menos tiempo en desplazamientos. Transformaciones que, además, fueron mostrando como “forma natural de las cosas”, como un *devenir* y que, desde los lineamientos capitalistas, han impactado profundamente nuestros espacios y tiempos.

Así, ante el propósito de la modernidad de unificar las concepciones y experiencias del tiempo y del espacio, sin otros rumbos posibles, aparece esta potencia de contemplarlos desde su multiplicidad desde los estudios socioespaciales y en principio, condiciones de posibilidad materiales para la emergencia de pensamientos alternativos.

Procesos que se leerán, por ejemplo, en las formas, configuraciones espaciales, arquitecturas y prácticas -geografías- del centro de Medellín. Así, más que verse eliminados por el desarrollo, muchas “culturas tradicionales” sobreviven mediante su relación transformadora con la modernidad (Escobar, 1997: 410). En nuestro caso, además de “sobrevivencias”, habría que hablar de resistencias asociadas a la subsistencia y al “rebusque”.

La planeación se asume aquí como práctica paradigmática de la modernidad, como un dispositivo político del Desarrollo y forma de su instrumentalización a partir de los años cuarenta del siglo XX. Pero también, desde esta condición de **dispositivo**, como campo privilegiado a la hora de analizar las implicaciones saber - poder en la producción de espacialidades y temporalidades en la sociedad contemporánea.

Algunos estudiosos de las prácticas del ordenamiento y proyección del territorio distinguen entre las nociones de planeación y planificación: la primera, definida como “estrategia económica que consiste en reproducir y expandir el capitalismo, que requiere de la función del Estado para controlar y dirigir el alcance de la gestión del gasto público mediante la definición de *principios, objetivos, estrategias e instrumentos*—procesos generales referidos a la formulación de metas y objetivos” (Gutiérrez et Sánchez, 2008: 84) y la segunda, “asociada a la evolución del socialismo, vista como una actividad colectiva, participativa y contextualizada o como la intervención racionalizada del Estado” (Gutiérrez et Sánchez, 2008: 84).

Aunque sería interesante retomar esta diferenciación, en la presente investigación no se hará dicha distinción conceptual, sino que se utilizarán indistintamente.

Pero existe cierto consenso en definir la planificación como una función orientada hacia el futuro, en donde funcionarios proyectan direcciones u orientaciones para la ciudad. En términos ideales:

En este proceso se diagnostica la realidad de la ciudad, se interpretan vectores y direcciones probables que sean más del agrado de los habitantes y de los políticos y funcionarios, se establecen metas y objetivos, se formula y se aprueba un plan de desarrollo, se establecen los acuerdos, reglamento y normas que parecen más los indicados y con este conjunto se procura influenciar la forma del desarrollo (Glick, 1992: 112).

En este contexto, son múltiples las investigaciones que manifiestan que la existencia y realización de la planeación y el desarrollo se hacen visibles en el territorio. Se alude, por ejemplo, a la necesidad de intencionar “la Planeación en dirección a la obtención de mejores estadios de desarrollo, frente a lo cual se torna de suma importancia, el asumir el territorio como bisagra y fundamento de la planeación y desarrollo” (Gutiérrez et Sánchez, 2008: 81).

En dicho ámbito, existen propuestas que hablan de construcción y apropiación social del territorio y asumen la *planeación como proceso* (Gutiérrez, 2006: 1 - 32, citado por Gutiérrez y Sánchez, 2008: 81), que estaría comprendida por:

Diagnóstico -consiste en investigar la realidad social en que se desea planificar, para determinar la naturaleza y magnitud de los problemas que en ella se manifiestan, así como las causas y consecuencias de éstos-; de formulación -se refiere a elaborar, en términos claros y precisos, las decisiones y la forma en cómo éstas se llevarán a la práctica-; de seguimiento -se diseña, estructura y soporta en los indicadores de gestión y de logro-; de ejecución -consiste en poner en práctica las medidas formuladas previamente-; de evaluación y ajuste -se determinan las posibilidades de cumplimiento de los propósitos perseguidos, así como el nivel de cumplimiento logrado en el caso de medidas en ejecución o ya ejecutadas; se trata del proceso para incorporar las medidas correctivas necesarias que permiten lograr los propósitos buscados.

En este contexto, podría decirse que la planificación y otros procesos de racionalización no se realizan en un vacío, sino que son esfuerzos por imponer

un esquema de valores, supuestamente objetivo y desinteresado, sobre otro que se supone vicioso o menos adecuado.

Recuerda Curtis Robert Glick cómo, frecuentemente, los planes de urbanismo, en cuanto documentos que no hacen sino expresar una doctrina o toma de posición urbanística, sin darse los medios de realización, son, ante todo, *textos ideológicos* (1992: 224).

En la planeación, entonces, existen una serie de objetos, teorías, procesos y mecanismos de profesionalización de conocimiento e institucionalización de sus prácticas. Y, para descifrar esas intrincadas redes entre conocimiento y poder, es necesario entender los mecanismos internos que subyacen dentro de las prácticas discursivas y las herramientas que forman parte del haber profesional, como la producción de nuevos sentidos para un espacio y un tiempo en un mundo de lo efímero y la fragmentación, misiones del modernismo y las configuraciones espaciales producidas desde ahí.

Por lo anterior, se utilizarán los conceptos de *formas espaciales* y *racionalización de los espacios* como apoyos para operacionalizar las búsquedas que desde lo teórico han venido exponiéndose.

D. La planeación urbana desde la rejilla socioespacial

Como se ha venido anotando, la “planeación del desarrollo”, vista desde una perspectiva socioespacial permite, entre otras cosas, indagar por los sentidos e implicaciones del tiempo y el espacio en el proyecto moderno. En el centro de Medellín, este encuentro de *implicaciones* y *sentidos* permite preguntarnos por la pugna de saberes, poderes, memorias del “proyecto moderno” de la ciudad y las geografías producidas.

Las exploraciones sobre las experiencias de planificación en el centro de Medellín abordarán interrogantes como: ¿por qué es importante definir la concepción de *tiempo y espacio* en la planeación? ¿A qué concepciones y experiencias espaciotemporales hace referencia el discurso del desarrollo? ¿Qué han producido dichas concepciones? ¿Por qué y cómo las racionalizaciones toman las formas que toman?

En el caso de las preguntas por la condición temporal de la planeación puede aludirse a la programación de acciones tanto en el corto, mediano y largo plazo. Pero, además de este marco de acciones enmarcadas en tiempos específicos, también habría que pensarla en términos de producción de sentidos y realidades, de prácticas cotidianas que se ven aceleradas por los ritmos del capitalismo industrial, el capitalismo financiero y que se evidencian, entre otras cosas, en los sistemas de transporte.

No obstante el carácter político del tiempo en la planeación, la definición de pasados, presentes y futuros y las variaciones del discurso sobre el tiempo, pocas veces se explicita su sentido. Respecto a estas determinaciones, se torna interesante considerar el siguiente párrafo:

Aludir al concepto de “tiempo” en su uso sagrado/histórico es necesario caracterizarlo, definir su tipología, precisar si es estacionario, cíclico o lineal y, en este último caso, si es progresivo o regresivo, porque según sea su tipología se establecerán de modo diverso las relaciones entre el pasado lejano, el pasado reciente, el presente y el futuro, y se determinará, en consecuencia, el lugar del presente dentro del todo histórico. Si el tiempo, por el contrario, se supone estacionario, pasado, presente y futuro no difieren; el orden de sucesión, en tal caso, es insignificante, con lo que desaparece la historia. Si el tiempo se supone **lineal**, progresará hacia una perfección futura o regresará desde una perfección inicial; el futuro será, pues, bien superior, bien inferior al pasado (Castro, 2001: 482-483).

A la par, estas consideraciones sobre la planeación proponen cuestionar los conceptos de progreso y desarrollo como sus bases en nuestros contextos:

En la sociedad moderna, se articulan entre sí muchos sentidos diferentes del tiempo. Los movimientos cíclicos y repetitivos (desde el desayuno diario hasta el trabajo, los rituales periódicos como festivales, cumpleaños, vacaciones, aperturas de las temporadas de baseball o cricket) proporcionan un sentido de seguridad en un mundo en que el impulso general de progreso parece estar siempre orientado hacia adelante y hacia arriba, en dirección al firmamento de lo desconocido. Cuando el sentido del progreso es detenido por la depresión o la recesión, por la guerra o la perturbación social, podemos recurrir a la idea del tiempo cíclico (“onda larga”, “ciclos de “kondratieff”, etc.) como un fenómeno natural al cual debemos adaptarnos por fuerza, o rastrear una imagen aún más apremiante de cierta propensión universal estable (como el carácter pendenciero innato del hombre) en tanto contrapunto constante del progreso (Harvey, 1998: 226).

tres

Capítulo 3. 2009. Espacialidades del desarrollo en el centro de Medellín: estratos y sedimentos

Medellín, ciudad capital del departamento de Antioquia, está ubicada en el centro del Valle de Aburrá, al noroccidente del país y sobre la Cordillera Central. Según el censo de 2005 cuenta con una población de 2.223.078 habitantes, dato que la convierte en la segunda ciudad más poblada de Colombia, después de Bogotá.

La división administrativa aprobada por el Plan de Ordenamiento Territorial de 1999 divide el área urbana de la ciudad en 6 zonas, fraccionada en comunas y éstas en barrios y áreas institucionales. En el marco de la zona urbana se encuentra la Comuna 10 o La Candelaria, el centro de la ciudad.



UBICACIÓN DEL CENTRO DE MEDELLÍN. PLEGABLE: GERENCIA DEL CENTRO, ALCALDÍA DE MEDELLÍN, 2005.

Para el 2009 hablamos de un “centro ampliado”, que, además de la Comuna 10, alberga sectores de otras comunas. Comprende desde la calle 30 hasta la calle 77 y desde la carrera 39 hasta la carrera 65, con una extensión de 846,91 hectáreas. Además, lo integran: **la Comuna 10** conformada por los barrios de Prado, Chagualo, Jesús Nazareno, Estación Villa, San Benito, La Candelaria, Villa Nueva, Los Ángeles, Boston, Bomboná No.1, Corazón de Jesús, Guayaquil, Calle Nueva, Las Palmas, Barrio Colón, El Perpetuo Socorro y San Diego; sectores de **la Comuna 11**: Conquistadores, Naranjal, Carlos E. Restrepo; de **la Comuna 16**: Cerro Nutibara y de **la Comuna 4**: Sevilla.

Actualmente, además de estas divisiones comunales y barriales, la administración municipal y los poderes económicos y gremiales locales, vienen promocionando cinco zonas o cinco rutas turísticas que darían cuenta de agrupaciones y sectorizaciones de la zona central de la ciudad y que obedecerían a recientes transformaciones, sobre todo en términos de nuevas infraestructuras.

Rutas y trayectos enunciados como “Carabobo Norte”, “Paseo peatonal Carabobo. Tradición y transformación”, “Zona administrativa y de negocios”; “Cerro Nutibara - Pueblito Paisa”, “Centro histórico. Ciudad viva” y “Prado. Barrio Patrimonial” (Alcaldía de Medellín, 2007), darían cuenta de cómo “grandes intervenciones urbanas le han dado nuevamente al Centro la importancia que debe tener”.



ZONAS DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS, CONSULTADO EN:
[HTTP://WWW.GUIATURISTICADEMEDELLIN.COM/INDEX.PHP?OPTION=COM_CONTENT&VIEW=ARTICLE&ID=258&ITEMID=5&LANG=ES](http://www.guiaturisticademedellin.com/index.php?option=com_content&view=article&id=258&Itemid=5&lang=es), FEBRERO DE 2010.

Pero estos cambios en representaciones y usos no deben asociarse a un *natural devenir* de la ciudad, sino que, más bien, deben leerse desde un marco más global de los procesos de ciudades latinoamericanas que,

inmiscuidas en los discursos y prácticas hegemónicas del desarrollo, van siendo encaminadas por las mismas rutas:

Transformaciones y dinámicas territoriales que han estado fuertemente impactadas por las modalidades de construcción de lugares estratégicos y especializados, articulados a los circuitos de la economía global y que han jalonado cambios en los procesos de estructuración espacial, de movilidad e infraestructura tecnológica de la ciudad de Medellín que en los últimos treinta años ha sufrido transformaciones físicas significativas (Gómez, 2008:1).

Como recuerda Carlos A. De Mattos, la actual metamorfosis urbana de nuestras ciudades solamente puede explicarse como resultado del impacto de un conjunto de rasgos constitutivos del modelo de desarrollo que se ha configurado en esta nueva fase de la modernización capitalista (2007: 1).

Cinco tendencias genéricas estarían incidiendo en la transformación de las ciudades latinoamericanas:

1. Localización creciente de nodos empresas-redes globales en las ciudades;
2. Reticulación y ampliación del campo metropolitano de externalidades bajo las nuevas modalidades de movilidad;
3. Desestructuración - reestructuración de los regímenes laborales pre-existentes;
4. Progresiva vigencia del criterio de subsidiaridad, que restringe en forma significativa el papel de la intervención pública en la gestión urbana;
5. La ascendente importancia de los negocios inmobiliarios en el desarrollo urbano (De Mattos, 2007: 1).

Así, en los últimos tiempos ha ido cobrando mayor importancia el capital privado en la definición de los espacios urbanos metropolitanos y la preocupación de estos capitales por cómo construir espacios productivos, que paralelamente conlleven *usos productivos*: lugares para el consumo en el espacio y para el consumo propio del espacio.

El *marketing urbano*, como manera de asumir la planeación, ha vuelto la ciudad objeto de consumo. Las mayores libertades al capital inmobiliario y financiero, sus lógicas y necesidades se han encargado de “rediseñar las ciudades”, desde “proyectos hegemónicos de ciudad” que, a su vez, tratan de resaltar ciertas singularidades, históricas o inventadas, para seguir en una competencia interurbana entre ciudades.

Competitividad y eficiencia son más que discursos de punta en el pensamiento de las ciudades y resignificaciones de los modelos de desarrollo. Impactan

profundamente las nuevas morfologías y transformaciones de toda la ciudad y, especialmente, de sus centros históricos que, poco a poco, se van convirtiendo en territorios de la economía global. Pero que, en la práctica, siguen siendo fracasos en todas las escalas de intervención respecto a la superación de las desigualdades sociales. En el contexto latinoamericano, por ejemplo, los planes estratégicos, que se suponían integrales, terminan siendo excluyentes y contribuyen a la *gentrificación* y *elitización* de los centros urbanos.

Históricamente el capitalismo ha plasmado y materializado significados y funciones en las formas espaciales; racionalizaciones que tienen que ver con experiencias y concepciones espaciotemporales. Por ejemplo, la eficiencia en la organización espacial y en el movimiento constituye un problema importante para todos los capitalistas: “las definiciones de “organización espacial eficiente” y de “tiempo de rotación socialmente necesario” son normas fundamentales desde las cuales se mide la búsqueda de beneficios y que han influido en la producción de espacios. Así, en 1997 construyeron en Medellín un Edificio Inteligente, el de Empresas Públicas EPM, caracterizado, entre otras cosas, por la eficiencia y rapidez con que moviliza a sus empleados y usuarios y con que maneja sus procesos: “Su atractivo se centra en su alto grado de automatización, su novedoso y funcional diseño arquitectónico y su auditorio a manera de gigantesco cubo” (Viztaz, 2009). Edificio hoy catalogado como “uno de los “nuevos íconos de la Medellín contemporánea y emblema de Antioquia” (Viztaz, 2009).



Fotógrafo: Juan Jaramillo, mayo de 2009, consultado en: <http://www.viztaz.com.co/gantigua/picture.php?/2405/category/42>, enero de 2010

Circulación-movilidad-tránsitos-consumos-vías paralelas-canalización del río-metro-fluidez-modernización-progreso han sido imperativos de los espacios urbanos concebidos en Medellín desde principios del siglo XX y enmarcados en un capitalismo caracterizado por un constante esfuerzo destinado a acortar los tiempos de rotación, acelerando por esta vía los procesos sociales y reduciendo los horizontes temporales de la toma de decisiones significativas (Harvey, 1998: 255). Reorganización de espacios y tiempos que permite afirmar que la historia del capitalismo ha sido, en gran medida, geográfica: el ferrocarril y el telégrafo, el automóvil, la radio y el teléfono, el aeroplano y la televisión, la revolución reciente en las telecomunicaciones (Harvey, 1998: 258).

También, otras nuevas *experiencias del espacio* como la aglomeración en grandes ciudades han sido incentivos y condiciones de posibilidad para crear el mercado mundial y para reducir las barreras espaciales. Se ha producido, además, una racionalización que ha propugnado por la organización espacial en configuraciones de producción eficientes y que ha consistido en: *organización serial de la división particularizada* (sistemas fabriles y líneas de montaje, división territorial del trabajo y aglomeración en grandes ciudades), *redes de circulación* (sistemas de transporte y comunicaciones) y *consumo* (instalación de los hogares y casas, organización de la comunidad y diferenciación residencial, consumo colectivo en las ciudades) (Harvey, 1998: 257-258).

En tiempos de las revoluciones del siglo XVIII, por ejemplo, los dispositivos carcelarios fueron muestra de esas nuevas configuraciones espaciales. Así, el “encarcelamiento de los desempleados con los locos (que Marx ilumina y que Foucault desarrolla en todo un libro) no era no era más que uno de los medios para doblegar a la fuerza de trabajo [...] Se formaron nuevos hábitos de trabajo y se impuso una nueva disciplina del tiempo” (Harvey, 1998: 256).

Pero, además de las regulaciones, disciplinamientos y controles de los cuerpos sociales y colectivos producidos por las nuevas configuraciones, la construcción de imponentes estructuras, grandes rascacielos y monumentos son hechos en parte para impresionarnos o para insinuar la importancia que van tomando algunas personas, organizaciones o entidades (Glick, 1992: 21). En el caso latinoamericano, por ejemplo, a la par de nuevas construcciones se derrumban o restauran materialidades y edificaciones -que por lo general han sido asiento de “prácticas menos productivas” o contrarias a los modelos y

proyectos hegemónicas- para albergar los servicios que debe ofrecer una ciudad del siglo XXI. Acciones en el espacio que se traducen en dispositivos de control biopolítico.

Recordaba Milton Santos cómo:

[...] cuando nos dicen que las **empresas hidroeléctricas** suponen, para un país o para una región, la esperanza de salvación de la economía, de la integración al mundo, la seguridad del progreso, se trata en realidad de símbolos que nos permiten aceptar la racionalidad del objeto que, por el contrario, puede exactamente venir a destruir nuestra relación con la naturaleza y a imponer relaciones desiguales (Santos, 2000: 183).

Edificios como símbolos, pero también como materializaciones de discursos que, en los últimos tiempos, están permeados por el (post)*fordismo* y sus modalidades de acumulación flexibles.

En este marco, identificamos nuevas espacialidades y temporalidades producidas en el centro de Medellín, inscritas en estas tendencias y en los contemporáneos revestimientos del desarrollo, como la sostenibilidad. Interconectados, por lo demás, con las dinámicas, resignificaciones y nuevas espacialidades de toda la ciudad y su Área Metropolitana.

Con el **Cerro Nutibara** el centro contaría con un patrimonio ambiental; la **zona de negocios y administrativa**, sería clave para posicionarse como ciudad competitiva y de servicios; el **centro histórico**, conformado entre otros por el Parque Berrío y la “Ciudad Botero” desde la patrimonialización y museificación de la ciudad, acentuarían la identidad, necesaria para los procesos de diferenciación en un mundo global. Y, al mismo tiempo, este último sector comprendido entre el Parque Berrío y la Plazuela Nutibara sería ejemplo de movilidad con el paso de los rápidos trenes del metro y de los flujos financieros que gravitan a su alrededor.

Otro eje, el de **Carabobo norte y Carabobo peatonal**, así como nuevos parques remodelados o construidos en la zona central (Parque de los Deseos, Parque Explora, Jardín Botánico, Pies descalzos, Plaza de las Luces o Plaza Cisneros), impulsarían la tematización de la ciudad, pero también la recreación y el ocio direccionados por la ciencia y la tecnología.

Internacionalización y globalización, desarrollo local y regional, emprendimiento y prospectiva, atracción de inversión, ciencia y tecnología,

pensamiento estratégico y prospectivo, todas éstas líneas del Plan Estratégico de Antioquia - PLANEA⁴- que impactan las espacialidades y temporalidades del centro y sus territorios expandidos y que producen una Medellín que va perdiendo su vocación económica industrial y paulatinamente intensifica el sector de comercio y servicios.

Esta ciudad concebida, entonces, empezó a emerger en guías, vallas, rutas, recorridos que promocionan -tanto para los visitantes como para los residentes de la ciudad- la “transformación de la ciudad de Medellín” acaecida durante las dos últimas administraciones municipales (2004 - 2007; 2008 - 2011) y que se vería reflejada, entre otras cosas, en las nuevas o *renovadas* espacialidades del centro de la ciudad.

Discursos que exaltan “monumentos” al *progreso*, al *desarrollo*, a la *conectividad*, a la *competitividad*; emblemas, lugares de exhibición y de memoria, que se muestran como evidencias de la **transformación integral** de la ciudad y que reducen y se empeñan en medir los cambios sociales con nuevas infraestructuras.

Pero, mientras Medellín “le muestra al mundo su transformación”, mientras que traza las “rutas de obra 2008 - 2011”, mientras “Medellín obra con amor”, construye “la ciudad que soñamos” y mientras que “Medellín sigue imparable” -slogans de la administración municipal actual- con modernas infraestructuras y servicios, *dentro y alrededor* de los mismos edificios, calles, plazas, paseos peatonales, complejos turísticos del centro de la ciudad, persisten y se evidencian las difíciles problemáticas y desigualdades sociales como el desempleo, las ventas informales y ambulantes, la prostitución, la indigencia, la explotación laboral, el desplazamiento forzado y, a la par, el interés y las acciones -históricas por lo demás- que intentan borrarlas o desplazarlas hacia la periferia, constituyendo así una especie de “actualización” de la exclusión social del “otro”: “pobre”, “loco”, “inmoral”, “anormal”, “vago”, “improductivo”.

Así,

La evidencia hoy es la de una aguda polarización de la población y el contraste sobre las inversiones públicas y privadas que han estado dirigidas prioritariamente a las infraestructuras y equipamientos requeridos para la

⁴ El Plan Estratégico de Antioquia es un ejercicio continuo de reflexiones y planificación de la Región, de un grupo de más de 40 instituciones y organizaciones públicas y privadas que propone “grandes líneas para el desarrollo de Antioquia con un horizonte al 2020, a partir de la Visión Antioquia Siglo XXI”, cfr. <http://www.planea-antioquia.org/>.

vinculación efectiva de la ciudad a la red mundial mediante inversiones hacia el marketing y la imagen competitiva de la misma, a costa de los estratos medios y bajos donde la inversión pública es fragmentada e insuficiente y en casos más críticos inexistente (Gómez, 2008:2).

Paradójicamente, la clase dirigente la ciudad se escuda en el “carácter” atribuido a los antioqueños desde el siglo XIX y que menciona cómo “sus habitantes heredaron el carácter emprendedor de esos primeros colonos, que enfrentados a una topografía montañosa debieron trabajar con tesón para cumplir con las empresas que se proponían”⁵.

Misma “tenacidad” o carácter, que ha sido utilizado para opacar las difíciles condiciones sociales de la ciudad. Así, en la revista “Medellín Imparable. La transformación sigue”, publicada en los últimos meses del 2009, el alcalde Alonso Salazar anotaba cómo:

Bien se sabe que aquí vive gente emprendedora, persistente, pero esos adjetivos se quedan cortos ante el empuje y el valor de toda una ciudadanía para mantener a Medellín en marcha hacia adelante, avanzando en la transformación pese a los problemas.

La ciudadanía de Medellín entiende que la solidaridad es clave para el desarrollo, enseña responsabilidad al pagar cumplidamente los impuestos, practica su interés por el futuro participando masivamente en la destinación del presupuesto participativo, llena los colegios y universidad con sus ganas de progresar, y demuestra sin tapujos su amor por la ciudad, señalando lo que le falta pero a la vez plantando más esfuerzos en lo mucho que tiene (Salazar, 2009: 3).

Nuevas infraestructuras y espíritu emprendedor que no han sido suficientes porque, como anotara Natalia Springer (2009) ante los altos índices y realidades de violencia que se disparaban por toda la ciudad: “Medellín es una ciudad moderna y hermosa, que da signos de estarse pudriendo por dentro”.

Geografías del desarrollo en el centro de Medellín

Teniendo en cuenta estas consideraciones, se delimitaron tres grandes temáticas o líneas de análisis de la investigación, que son a su vez *lugares*

⁵ Consultado en: http://www.medellin.gov.co/alcaldia/jsp/modulos/V_medellin/index.jsp?idPagina=351, diciembre de 2009.

estratificados presentes en la actualidad del centro de la ciudad. Dinámicas y procesos, formas, configuraciones espaciales, memorias y tiempos, producidos históricamente desde los años cincuenta del siglo XX y que agrupamos en: movilidades y fracturas, tematización y zonificación, museificación y patrimonialización.

1. Movilidades y fracturas. A propósito del Parque Berrío y sus alrededores:

Esta línea hace referencia a sectores como el Parque Berrío, que, a pesar de ser núcleo fundacional de la ciudad, fue drásticamente transformado -durante todo el siglo XX, pero sobre todo desde la década de 1970- bajo los imperativos de la “lógica de los fluidos”. Lógica fundamento de la ciudad contemporánea y que consiste en:

Una espacialidad que se corresponde con la idea de moción, más centrada en la acción propia de moverse, describiendo así áreas urbanas en permanente fluctuación y que son el soporte material de estructuras contradictorias, débiles y flexibles, en la conformación de un universo de formas físicas fracturadas (Gómez, 2008:4).

Dicha *movilidad* inició con el ensanche de calles como Colombia y carreras como Bolívar -ensanche que pretendían acortar los tiempos de desplazamientos- y siguió con los *movimientos* de flujos del capital financiero desde la construcción del Banco de la República y la Bolsa de Valores hasta la de otros altos edificios que impulsaban la fortaleza de los bancos en la década del setenta.



Vista de los alrededores del Parque Berrío desde la fuente del Banco de la República, Interprint, 1978

Movilidad que después de la conformación de nuevos núcleos de actividades económicas en la década de ochenta a nivel de servicios bancarios, financieros, comerciales y sedes administrativas, condujo al proceso de desconcentración del centro tradicional (Gómez, 2008:5). Este sector, por ejemplo, se vio impactado con el traslado de las sedes bancarias principales a la Milla de Oro, ubicada en El Poblado.

Entonces, a la par que se trasladaban las sedes principales de los bancos, se derrumbaban paredes y se destruían trazados para dar paso al Tren Metropolitano, sistema masivo de transporte que marcaría nuevas experiencias de tiempos y espacios en los movimientos por la ciudad, pero también, de las estancias, pasos y encuentros del Parque Berrío.

“Inauguran el símbolo”, foto de Juan Gonzalo Jiménez Periódico El Mundo, lunes 27 de noviembre, 1995, 1ra. pág.



2. Tematización y zonificación: La Alpujarra, Centro convenciones Plaza Mayor – Carabobo peatonal

Ligado a estos procesos de desconcentración del centro tradicional, a la producción de nuevas centralidades y al control de usos, se dio una creciente producción de la ciudad como espacio del mercado y modelo competitivo, lo que hace pensar el espacio público como una espacialidad en venta: la ciudad como parque temático (Gómez, 2008: 4).

Dicha **tematización** puede leerse en la configuración de la zona administrativa y de negocios, conformada por el complejo de Plaza Mayor, Palacio de Exposiciones, Teatro Metropolitano, Edificio Inteligente, Parque de los Pies descalzos, Centro Administrativo La Alpujarra y Plaza de la Libertad,

pero cuya zonificación y adecuación de terrenos viene llevándose a cabo desde los años cincuenta del siglo pasado.



Vista nocturna del Palacio de exposiciones, Interprint, 1978.

Pero también, en nuevas producciones como el Parque Explora, el Parque de los Deseos, el Parque de los Pies descalzos y la peatonalización de Carabobo que, desde la especialización y las

singularidades, proponen nuevas prácticas de apropiación de los espacios.

3. Museificación y patrimonialización: ciudad Botero y Plaza de Cisneros

Respecto a la resignificación de nuevos espacios en tanto poseedores de memoria y de “aspectos culturales” que deberían ser preservados y exaltados, Carabobo cobró vida como eje de “recuperaciones” y museificaciones que comprendieron, entre otras, el Museo de Antioquia y la “renovación urbana” a partir de las obras de Fernando Botero.

Palacio departamental, Interprint, 1978.
Hoy Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe.

Así, edificios que se vieron “desocupados” de los usos institucionales que hasta los años ochenta habían albergado y que fueron considerados edificaciones susceptibles de perdurar y patrimonializarse en



la ciudad, como la Gobernación y el Palacio Municipal, se convirtieron en Palacio de la Cultura y Museo de Antioquia, respectivamente. Museificaciones

que implicaban la “renovación” de los sectores en donde se albergarían estos nuevos usos y que, en el caso del Museo de Antioquia y la ciudad botero, reemplazaron manzanas enteras e impactaron profundamente a las personas que históricamente habían ocupado el sector.

Siguiendo el mismo eje del Carabobo peatonal, se encuentran los restaurados Edificios Carré y Vásquez, la Plaza de Cisneros y los vacíos y nuevos llenamientos que deja la demolición del Pasaje Sucre y la Farmacia Pasteur y construcción de la Biblioteca Temática de EPM y que han estado ligados a los proyectos de renovación de Guayaquil. También, la Estación del Ferrocarril, como *huella* y exaltación de un pasado glorioso. Todos estos *lugares estratificados* que materializan el control político de los espacios, la expresión de múltiples temporalidades, la relevancia de unas experiencias y concepciones de tiempo sobre otros y las hegemonías y fuerzas que se juegan en el centro de la ciudad.

Vista de La Plaza de Cisneros, Centro Administrativo La Alpujarra y Estación del Ferrocarril, Eulalia Hernández Ciro, enero de 2008.



PLANO 12 (2009)

Delimitación - perímetro de la investigación

cuatro

Capítulo 4. 1980. “Progreso en desarrollo”

Tras unos minutos de descenso, disfrutando del maravilloso panorama, se empieza a descubrir una ciudad llena de colorido, de atractivos, de contrastes. Una ciudad vibrante y alegre, con agitación propia de una urbe cosmopolita, amplias avenidas, grandes zonas fabriles, tranquilas zonas residenciales, gente simpática, servicial, acogedora, hombres trabajadores y decididos a afrontar los retos del futuro, mujeres bellas y flores... en las calles, en las casa, en los edificios, en las fábricas... flor por todas partes (Oficina de convenciones y visitantes de Medellín, 1983: sp).

Éstas eran algunas de las imágenes, impresiones y hasta sensaciones que, según la Oficina de convenciones y visitantes de Medellín, deberían gozar turistas y visitantes en la década de los ochenta.



Medellín para los visitantes, Cromos: 1989

Impulsado desde circuitos institucionales, comerciales y turísticos este mapa de “Medellín para los visitantes” (Cromos: 1989) trató de direccionar, por medio de íconos, el reconocimiento de lugares y edificaciones importantes del centro. Mapa que, al mismo tiempo e interrogado desde una perspectiva histórica, posibilita la lectura presencias y ausencias en las impresiones y memorias que, desde la ciudad concebida y representada por la clase dirigente, se iban forjando.

En el norte se resaltaban el Jardín Botánico, el Planetario, el Parque Norte, el Cementerio de San Pedro, el Hospital San Vicente y la Universidad de Antioquia. Al occidente y pasando el río Medellín, en la nueva zona correspondiente al centro con la ampliación de su perímetro en 1987, se señalaban: la Universidad Nacional, el Museo de Arte Moderno, la Biblioteca Pública Piloto, el Monumento a la Vida, la Plaza de Toros la Macarena.

En la zona central, aparecían los recién creados Plaza Minorista y Museo de Antioquia, el Centro Comercial Villanueva, la Catedral Metropolitana, los Teatros Pablo Tobón Uribe y Porfirio Barba Jacob, el Palacio de Bellas Artes, el Palacio Municipal y la Gobernación de Antioquia -que aunque ya habían sido trasladados a La Alpujarra no se clarifica su uso para 1989, fecha de impresión de la guía-, las Iglesias San José, Veracruz y de la Candelaria y el Banco de la República. Y, más al sur y en la que desde la fecha sería importante zona de expansión, La Alpujarra, el Teatro Metropolitano y el Centro de Exposiciones, los Centros Comerciales San Diego y Almacentro.

Nuevos equipamientos y materialidades presentes en el mapa, como salas de teatro y música, esculturas, monumentos, murales, pero también otras antiguas encargadas de conservar las tradiciones, como las iglesias, serían condiciones de posibilidad para el avance de Medellín en “su desarrollo” y como metrópoli culta (Cromos, 1989: 35).

Anteponiendo así “aspectos culturales” de la capital antioqueña y en el marco de sus “Cromoguías” para otras ciudades del país, Cromos resaltaba cómo: “[...] basta conocer la gran cantidad de salas, teatros, bibliotecas públicas y privadas, obras de arte a la vista del público y museos con que cuenta la ciudad, difícilmente superada en conjunto por ninguna otra ciudad de Colombia” (Cromos, 1989: 35).

Pero, mientras guías turísticas, campañas publicitarias, discursos de gobernantes y gremios económicos pintan -y nos hacen imaginar- a Medellín

como una de las ciudades más “modernas”, aventajadas y cultas del país en los años ochentas, las realidades vividas por sus habitantes daban cuenta de una profunda crisis:

A la pobreza extrema que vivían buena parte de los habitantes de la ciudad, el desempleo y la falta de canales de ascenso social, todos ellos signos de un desarrollo social inequitativo y desigual fraguado en las décadas anteriores, se sumó el narcotráfico, una intensa actividad delincencial, la presencia de una guerrilla urbana que se disputaba con éstos el control territorial de importantes sectores de la ciudad y una débil o en algunos casos inexistente presencia del Estado como garante de protección y seguridad para la población (Villa, 2007: 111).

En términos socioespaciales la ciudad vivió un intenso proceso de segmentación, segregación: territorios negados, lugares considerados como peligrosos, signados por la muerte y generadores de miedo (Villa, 2007: 112). Situaciones y problemáticas que, además de impactar a las comunas y barrios, marcaban la cotidianidad del centro de Medellín y se manifestaban espacialmente.

Precisamente, después de la destrucción de la estructura de la Plaza de Mercado Cubierta y los intentos de erradicación de El Pedrero -lugar de ventas callejeras que reunió a antiguos habitantes de la Plaza- en el sector de Cisneros y los fallidos traslados a la nueva Plaza Minorista, la llamada “guayaquilización del centro” o proliferación de ventas ambulantes e informales por cada uno de sus rincones fueron signos visibles del acentuado desempleo como problema social en las últimas décadas del siglo XX en Medellín. Sumado esto a la crisis de ciudad industrial que desde mediados de la década de los setenta produjo el estancamiento de la economía y fue incapaz de “absorber” la nueva mano de obra.

Contradicciones sociales latentes salieron a la superficie y fueron nombrados como “problemas urbanos” que luego explotaron, entre otras cosas, con el surgimiento de los carteles de drogas.

Resultado de esto se perdieron miles de vidas humanas. Pero también la inseguridad, el miedo, la desconfianza, la desesperanza fueron efectos menos visibles, pero igualmente profundos en la vida de la ciudad (Villa, 2007: 111).

Como respuesta a este nuevo “clima de la ciudad”, se adoptaron dos estrategias gubernamentales: la defensa de la buena imagen de la ciudad y la

construcción de grandes obras de infraestructura urbana. Por otro lado fue característica la emergencia de movimientos y organizaciones sociales hasta ahora desconocidos.

La primera estrategia desde la administración (defensa de la buena imagen) estaba encaminada a aminorar los impactos negativos de la violencia y exaltar en el ámbito nacional e internacional todos los aspectos positivos de la ciudad. Se ejecutaron campañas publicitarias -como la Fundación amor por Medellín-, visitas diplomáticas, publicaciones oficiales, con el objetivo de señalar que la crisis que se hablaba era, ante todo, un asunto de mala prensa (Villa, 2007: 112).

La segunda estrategia retomaba una noción de *progreso* basada en la construcción de grandes obras de infraestructura como respuesta a la crisis social: justo en la década en que fueron evidentes los problemas sociales que ameritaban una urgente atención, se destinaron importantes recursos para obras de infraestructuras como la construcción del Metro, la Plaza de Mercado Minorista, La Alpujarra, El Aeropuerto José María Córdova y el Palacio de exposiciones. Para un sector de la élite, de los gobernantes y de la sociedad, era así como se debía recuperar el liderazgo perdido y la buena imagen de la Bella Villa (Villa, 2007: 113).

Desde el ámbito político nacional, la creación de una Comisión Presidencial a través de la cual se pretendía enfrentar los problemas sociales críticos de Medellín, en especial aquellos relacionados con las políticas de negociación con las organizaciones ilegales de la ciudad y pactos de no violencia, fueron otras respuestas ante la problemática de los años ochenta.

Condiciones de posibilidad de la ciudad concebida: nuevos marcos para la planeación

Durante la década de los ochenta se destacaron dos hechos importantes para la Planeación en el ámbito nacional: la ampliación y cualificación de la legislación hacia lo departamental, metropolitano y municipal, con sus correspondientes Planes de Desarrollo y los procesos de descentralización municipal (Naranjo et Villa, 1997: 84). Condiciones que posibilitaron que, entre otras cosas, se promovieran Planes de Ordenamiento Territorial para las zonas metropolitanas norte y sur desde los años 1986 y 1987.

Los conceptos directores de la planeación urbana en Medellín se inscribieron en el nuevo marco conceptual genérico que se fue imponiendo en todo el país y que establecía un cambio de nombre y -por lo menos en el papel- de las bases de su sustentación: terminaron los *planes piloto* y los *planes directores*, con predominio del urbanismo académico-arquitectónico y siguieron los *planes de desarrollo* con énfasis visibles en elementos socioeconómicos.

En este contexto se consolidó el “Plan de desarrollo de Antioquia 1983-1986” y, en 1985, cinco años después de que había sido creada el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y reestructurado el Departamento Administrativo de Servicios Técnicos de la Alcaldía de Medellín como Oficina de Planeación Metropolitana (1982), se aprobó el Plan de Desarrollo Metropolitano (Naranjo et Villa, 1997: 85).

Dicho Plan de Desarrollo Metropolitano fue estructurado sobre un número reducido y selectivo de estrategias e inauguró el “ciclo de la planeación estratégica” dentro de un contexto moderno del desarrollo. Además, fue base para la elaboración del primer Plan de Desarrollo Urbano de Medellín de 1987 que “[...] diagnosticó problemas nuevos como el deterioro del espacio público, el aislamiento del sistema vial urbano de los sistemas departamentales, y el incremento del clima de inseguridad, pero también “tendencias positivas”: el resurgimiento de la solidaridad o la institucionalización de la participación ciudadana” (Naranjo et Villa, 1997: 86).

Respecto al centro de la ciudad, podría decirse que a partir de dicho Plan la clase dirigente retomó de forma orgánica el objetivo de su “recuperación”. Retoma que fue motivada por los procesos de *atracción* y *expulsión* de distintas capas de la población, el crecimiento del mercado callejero y la consecuente “invasión del espacio público”, el desplazamiento de algunas actividades comerciales y de servicios hacia la periferia ligada a la emergencia de subcentros y la tendencia de expansión del centro en sentido oriente- occidente.

Entre las acciones propuestas para el “rescate” de la zona central figuraron: el trazado de la red central del Metro -propuestas y obras posteriores que suscitaron grandes polémicas, fracturaron representaciones y prácticas, pero que también propiciaron nuevas sociabilidades y ritmos-; la disminución en la congestión vehicular y la restauración y conservación de sectores y edificios históricos (Naranjo et Villa, 1997: 95).

Otras propuestas calificadas como novedosas fueron mantener y fomentar la función residencial y la participación de los proyectos puntuales. Con este último proyecto se promovió que cualquier espacio tuviera dueño, una forma de generar compromiso que condujo a la gestación de los Comités de Participación Ciudadana de la Playa y el Parque Bolívar, entre otros. Algunos de éstos continúan hasta nuestros días y han sido una experiencia muy valiosa para la gestión social de la Gerencia del Centro y, en general, para las dos últimas administraciones municipales. También, en 1987, se creó el Departamento de Administración del Espacio público, como reemplazo de la Inspección a Ventas Callejeras de la Secretaría de Gobierno (Naranjo et Villa, 1997: 97).

Aunque no hay planes integrales y específicos, sí aparecen decretos y reglamentaciones que van a incidir en la producción de espacialidades en el área central, cuyo perímetro se amplió con los terrenos correspondientes a las carreras 65 y 70 y calles 45 y 49.

Con el Decreto 037 de 1984, por ejemplo, se introdujeron por primera vez criterios claros en cuanto al manejo de los **usos restringidos**, normas de construcción, índices y alturas, que tenían en cuenta factores como: impacto ambiental, sanitario, impacto urbanístico y áreas que requieren una reglamentación especial (López de Mesa, 1993: 32).

Entre las iniciativas del Decreto, cuya consigna fue “Primero el peatón”, figuraron:

La prolongación como pasaje peatonal de Palacé entre la calle Colombia y su desembocadura a Junín cerca a la Iglesia de San Antonio; la conversión de los costados de la Avenida la Playa en un “bulevard” (sic) desde Sucre hasta la Avenida Oriental (proyecto bastante cacareado), y, no podía faltar, la adecuación del Pasaje Boyacá entre Carabobo y Bolívar, cuyo acceso vehicular fue inicialmente bloqueado con obstáculos mientras se observaba el comportamiento del tránsito y los peatones (El Mundo, 27 de abril de 1984: 3).

Aunque esta propuesta de peatonalización del centro parecía inaugurar cambios en las concepciones del espacio público, que lo limitaba a las aceras y que habían predominado a la fecha, paradójicamente el mismo Decreto declaró que el *espacio público* estaría siendo invadido por la economía informal y permitió que los constructores y grandes propietarios se apropiaran de él, aboliendo las obligaciones de apartar el espacio público que venían

haciendo desde el Decreto 385 de 1976 y restringiendo cada vez más las áreas de circulación y esparcimiento de los usuarios del centro (López de Mesa, 1993: 32).

Restricciones, nuevos trazados y delimitaciones de usos fueron acciones que apuntaban a las políticas de desarrollo urbano, como la zonificación y sectorización, que se intentaban implantar en la ciudad desde 1950 y cuyo proyecto bandera fue la centralización de actividades el sector de la Alpujarra.

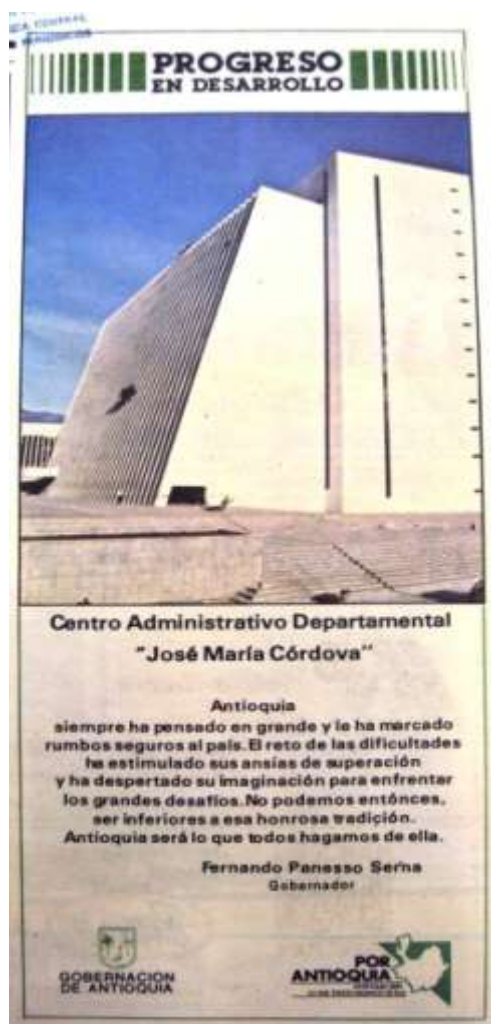
Más allá de un nuevo "orden": arquitecturas en La Alpujarra y sus caminos al progreso

Progreso y desarrollo, tratados en ocasiones como verbos, en otras como sustantivos y en otras como adjetivos, pero en todo caso como ideales políticos, han sido claves en la producción de tiempos y espacios en Antioquia y Medellín desde el siglo XX.

Anuncio publicitario, en: Centro Administrativo de La Alpujarra. EL MUNDO. SUPLEMENTOS, 25 de septiembre de 1987a: 13

Con este anuncio publicitario de 1987 la Gobernación de Antioquia exalta los valores antioqueños que han sido plasmados -y a su vez forjadores- de nuevas obras de infraestructura. Y, además, pone de manifiesto los estrechos vínculos entre *progreso y desarrollo* en sus camaleónicas apariciones e inscripciones y que tienen que ver con su continuidad, hermandad, consanguinidad y hasta su combinación.

Titulares de prensa como “La Alpujarra, nuevo corazón de Medellín” y “Dos edificios que ‘jalaron’ el desarrollo de Medellín” (El Mundo, 1987a) fueron frecuentes desde que se diagnosticó la



necesidad de planificar ordenadamente el crecimiento y desarrollo de Medellín y desde que se estableció, como proyecto bandera, la construcción de un nuevo Centro Cívico. Propuesta original de Wiener y Sert en los años cincuenta que incluía la construcción del Centro Administrativo La Alpujarra.

Entre las diversas **formas y producciones sociales** a través de las cuales pueden rastrearse los ideales de desarrollo y progreso, hegemónicos en la concepción de la ciudad de Medellín, privilegiaremos las **materialidades**. Ya un anuncio del Departamento de Obras Públicas de Antioquia resaltaba sus “40 años abriendo caminos de progreso” (El Mundo, 1987a: 30) y evidenciaba los fuertes vínculos entre las configuraciones espaciales, formas, edificios, calles, plazas, parques y la carrera progresista en la que hemos estado inmersos.

La construcción del Centro Administrativo La Alpujarra pretendía, por un lado, dotar de nuevas condiciones materiales para volver eficaces procesos administrativos necesarios para la “modernización” de la ciudad y con ello, su posicionamiento en otros contextos, tanto nacionales como internacionales. Pero que, al tiempo, serviría para llevar a cabo ciertos controles biopolíticos sobre sectores vistos como “lunares” de la tacita de plata: principalmente la Plaza Cisneros y Guayaquil -y sus proximidades al norte de la Calle San Juan- con su pasado lujurioso, y otro, al sur: los tugurios de la Alpujarra, que daban cuenta de las problemáticas migratorias, de vivienda y de pobreza que empezaban a emerger desde los años cincuenta y que se acentuaban en la década de los setenta.

Rutas de la modernización que implicaron la demolición de antiguas edificaciones, cambios en los trazados y escalas de la ciudad, pero también, rupturas en las sociabilidades y prácticas de sus habitantes.

PLANO 3 (1976) Dispersión sobre el eje de Carabobo de edificios administración local, departamental y nacional.

PLANOS 4 - 5 (1982), donde se empieza a visibilizar el centro administrativo La Alpujarra, nueva escala de la ciudad y “vaciamiento”, rupturas, ruinas del sector de Guayaquil.

Los ensanches de San Juan y el Edificio Tobón Uribe: primeros trazos de la ciudad moderna

En 1910, cuando José Tobón Uribe pidió al arquitecto Horacio Rodríguez que construyera un edificio en la Plaza de Cisneros, la elección estuvo basada en que ésta “era uno de los más refinados lugares de la capital antioqueña. Por esos contornos, no había ni carretilleros, ni vendedores ambulantes de ninguna clase. Los nauseabundos olores producidos por el pescado no existían así como tampoco los carteristas ni los raponeros. Era una vida sosegada y tranquila” (Palacio, 1980: 2B).



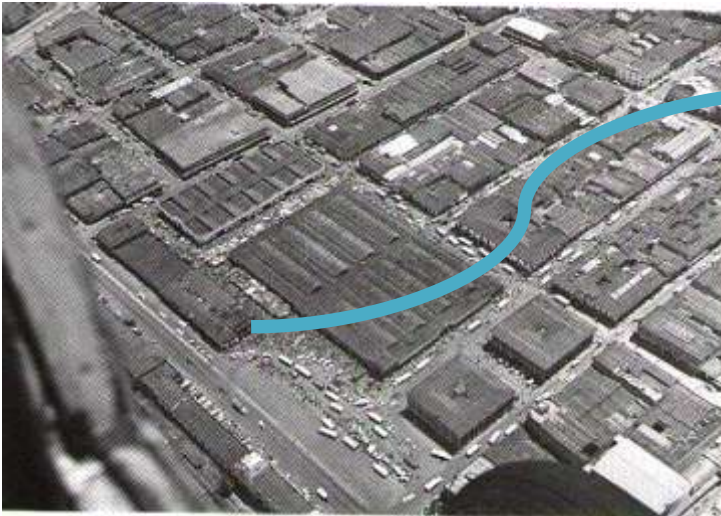
Fotos de Rodríguez Hermanos, tomadas de “Edificio Tobón Uribe. Ayer monumento, hoy ruinas” *Periódico El mundo*, sábado 23 de agosto, 1980: 2B.

Por el costado occidental, la Plaza de Cisneros y la Plaza Cubierta de Mercado se completaban con el edificio Tobón Uribe, que albergaba la farmacia Pasteur y que, junto con el edificio que diseñó Enrique Olarte para la Estación Medellín del Ferrocarril de Antioquia (1914), formaban el “marco del desarrollo del barrio Guayaquil”.

El Edificio Tobón Uribe

Estaba situado en un lote de forma trapezoide, tenía en su expresión toda la coquetería de la arquitectura neobarroca. Su silueta se insertaba como una cuña en el espacio en el que actualmente se ubican los carriles rápidos de la avenida San Juan, a la derecha de la también desaparecida Plaza de Mercado cubierto, si

miramos desde la actual Plaza de Cisneros hacia la estación del ferrocarril” (Vélez, 2003: 45).



Ubicación del Edificio
Tobón Uribe en el
“trazado” de
Guayaquil

Panorámica de Guayaquil. Gabriel Carvajal, s.f. BPP, AF/FGC; En: Molina, 2006: 61.

Aunque fue la primera obra de cemento del siglo XX y marcó una “nueva etapa arquitectónica de una ciudad que apenas iniciaba su despertar hacia el progreso”, en los años 80 se anunciaba que el edificio “está amenazando ruina”. Aunque sus propietarios tenían interés de restaurarlo y conservarlo, funcionarios del cuerpo de bomberos y de Planeación anotaban, por el contrario, que “esas ruinas no tienen ningún valor histórico ni arquitectónico” (Palacio, 1980: 2B). Además, recordando el incendio y temblor que afectaron la estructura, apelaban a normas de policía que autorizaban demoler cualquier edificación que amenazara las vidas de las personas.

Al edificio sólo lo hemos conocido por las fotografías de la época ya que fue demolido en la década de los ochenta para dar paso al ensanche de la Calle San Juan. Al respecto, anota la arquitecta Mercedes Lucía Vélez White cómo:

El edificio se ha convertido en uno de los fetiches paradigmáticos de lo que fue la destrucción patrimonial después de los cincuenta, en una ciudad con excesivo deseo de modernidad, que tuvo como prioridad solucionar sus deseos de eficiencia en la productividad para lo cual necesitaba una gran movilidad a toda velocidad (2003: 45).

Pero más allá de sus calidades arquitectónicas y de lo que representó en la “forma” de la ciudad, poco conocemos de las implicaciones en los usos, apropiaciones y prácticas que allí y a su alrededor se generaron y que, junto

con otras del sector de Guayaquil, buscaron erradicarse con los procesos de renovación urbana.

Durante los años que estuvo de pie -todavía sigue de pie en la memoria de muchos habitantes de Medellín- el Edificio Tobón Uribe fue sede de lugares de renombre y sitios de encuentro en la ciudad, como la Farmacia Pasteur y el Bar Estambul.

La Farmacia Pasteur -que hoy en día tiene múltiples sedes en toda la ciudad- era un establecimiento visitado por todos los medellinenses. Su popularidad fue atribuida a que el doctor José Tobón Uribe, quien se graduó en la Sorbona de París, se preocupó por mantenerla surtida con medicinas que traía de otros países (Palacio, 1980: 2B). Los clientes encontraban allí desde ungüentos y preparaciones locales hasta la droga más escasa y de difícil consecución: “los precios eran muy favorables, la calidad incomparable y la atención a los clientes inigualable” y “a pesar del deterioro social que sufrió el sector, la Farmacia Pasteur continuó siendo uno de los mejores establecimientos de la ciudad” (Palacio, 1980: 2B).

Junto con el antiguo “Teatro Bolívar” ubicado en la calle Ayacucho entre Junín y Sucre, el “Palacio Amador”, de la avenida La Playa por la avenida Oriental, en donde estuvo ubicada por mucho tiempo la sede arzobispal, el edificio de la Farmacia Pasteur fue uno de los más conocidos y recorridos de Medellín (El Mundo, 1991: 7). Sin embargo, estos *edificios referentes* y productores de memorias y vivencias de la historia de Medellín fueron obviados de la lista de edificaciones dignas de sobrevivir en el paisaje urbano:

La Primera construcción fue demolida hace muchos años y allí queda actualmente un parqueadero. En los terrenos del Palacio Amador se construye el imponente edificio Vicente Uribe Rendón. Y en el lote del antiguo edificio de la Farmacia Pasteur quedará ubicado un moderno parque que complementará al Centro Administrativo de La Alpujarra (El Mundo, 1991: 7).

El “viejo” sur de la calle San Juan

Desde la década de 1950 migraron a la ciudad de Medellín gentes -en su gran mayoría procedentes de otros municipios del departamento de Antioquia- expectantes de la ciudad industrial de la que habían oído y en búsqueda de alternativas a la pobreza y a la violencia rural que azotaba al país en la época

y se ubicaron en “espacios vacíos” que se avistaban como alternativa para levantar sus casas.

En 1962 novecientos dos familias llegaron a terrenos cercanos a la Estación del Ferrocarril de Antioquia y a la Plaza de Mercado de Guayaquil, ejes de actividad más importantes de la ciudad y conformaron el barrio La Alpujarra. Nuevo barrio que se sumaba a otros, definidos como zonas tuguriales y ubicados en San Benito, la Estación Villa (hoy Plaza Minorista de Mercado) y el Bosque de la Independencia (hoy Jardín Botánico). Tugurio fue caracterizado como:

Lugar poblado de casuchas, armadas con materiales de desecho (latas, cartón, tablas) carentes de todos los servicios (energía, acueducto, alcantarillado, vías, etc.) y de espacios que aseguran una elemental expansión y bienestar; condiciones higiénicas muy precarias, desproporción entre el número de moradores y el espacio habitado con el consiguiente hacinamiento (Goez et Londoño, 1989: 47).

Se formó entonces un triángulo entre la carrera 52, la calle 44 y la margen derecha del río Medellín hacia el oriente, dentro del cual se extendía una zona cubierta de ranchos y que convertía a La Alpujarra en una de las más grandes demarcaciones tuguriales de la década de los sesenta (Goez et Londoño, 1989: 48).

Entre otras cosas, fue el lugar propicio para el rebusque de tenderos, conductores, panaderos, zapateros, salonerías, obreros, engrasadores, llanteros, coteros, mecánicos, meseras que, con nuevos o viejos oficios, encontraban en el centro y sus dinámicas su sustento diario.

La ubicación central de La Alpujarra, además de ahorrar costos de desplazamientos y alimentación, ofrecía lugares propicios para “el rebusque” como El Pedrero, los talleres de Barrio Triste -sector en el cual también encontraban estudio para los más pequeños- y los tradicionales bares de Guayaquil (Goez et Londoño, 1989: 70).

Pero este sector, que por su ubicación próxima al centro urbano tenía ventajas de instalación y equipamientos como los servicios públicos y que al mismo tiempo “deterioraba” la imagen la zona sur de la Calle San Juan y se catalogaba como “improductiva”, fue trazada como zona de renovación urbana y laboratorio de procesos de zonificación desde el Plan Regulador de Wiener y Sert y el Plan Vial.

Entre las primeras operaciones de estos Planes se cuenta el ensanche de calles, como San Juan, que buscaban conectar el casco urbano antiguo con usos periféricos y ampliar la ciudad dejando *espacios libres* para ser utilizados por la industria y reincorporar a la producción del antiguo casco de la ciudad (Goez et Londoño, 1989: 33) y que impactaban fuertemente este sector.

Renovación urbana, zonificación y normas reguladoras que, a pesar de ser vistas y vendidas como alternativas a los “deterioros territoriales” de la zona, propiciaron, entre otras cosas, la redistribución del suelo, que generó y acentuó uno de los mayores problemas de la ciudad: la segregación socioespacial (Goez et Londoño, 1989: 105).

En 1982 el gobierno municipal, representado en el Instituto Metropolitano de Valorización Municipal, ordenó el traslado de 130 familias, aprox. 1040 personas, hacia el barrio Sivinval, sector del Barrio Kennedy en la comuna Robledo (Goez et Londoño, 1989: 106). Traslado que debía llevarse en el menor tiempo posible para iniciar la adecuación de los terrenos para la construcción de las nuevas sedes estatales, así como el Teatro Metropolitano que ocupa propiamente los terrenos que antes dieran asentamiento a los tugurios de La Alpujarra (Goez et Londoño, 1989: 67).

Reubicación a la que, entre otras, se sumó la de habitantes de barrios ubicados en las laderas de La Iguaña hacia El Barrio La Playita (sobre el margen izquierdo del río Medellín y en el sector de Las Brisas, límites con el municipio de Bello) en 1993 y que como el anterior estuvo ligado a nuevas obras de infraestructura, en este caso, la construcción obras asociadas al Túnel de Occidente.

Búsqueda y adecuación de *espacios libres* para la construcción de puentes, del Centro Administrativo y otras obras de remodelación urbana que implicaban el desplazamiento poblacional y que se mostraban carentes de estudios, alternativas y soluciones para los habitantes de La Alpujarra arraigados al sector, a “sus ranchos”, a sus sociabilidades y formas de rebusque que no les proporcionaban los nuevos lugares propuestos para el traslado (Goez et Londoño, 1989: 88).

Así, en los programas de remodelación y readecuación que el Estado instaura en las diferentes ciudades para darle paso a estructuras más “modernas” y necesarias al capital (Goez et Londoño, 1989: 1), son pocos los estudios y

medidas integrales respecto los “desplazamientos poblacionales”. Paso de grandes obras de infraestructura y nuevas construcciones que, por el contrario, han implicado el desplazamiento de sectores marginados de la población y el acentuamiento de la segregación socioespacial vivida en las ciudades.

Forma de intervención en los territorios que, además, parece reactualizarse y que podemos leer en los debates suscitados con la reubicación de las más de 6 mil personas que habitan -muchas desde hace 30 años- 1.614 viviendas a lo largo de los 4,1 kilómetros de la cuenca de la quebrada La Iguaña para dar paso a la vía de acceso al Túnel de Occidente, tramo que **conectará** a Medellín su nueva zona de expansión y, en el Barrio Boston, con la demolición de 115 casonas de unos 50 años de vida para la construcción del Parque del Bicentenario.



Construcción Centro Administrativo La Alpujarra. Medellín hoy y mañana. Periódico El Mundo, 27 de abril de 1984, p.10.

Pero, las nuevas formas y configuraciones espaciales interiores y exteriores de los edificios del Gobierno Departamental y Municipal que conformarían el Centro Administrativo La Alpujarra no sólo marcarían el “paisaje urbano” de la ciudad e involucrarían desplazamientos poblacionales como el del barrio La Alpujarra, sino que impactarían fuertemente las prácticas y sociabilidades que, en

torno a las funciones administrativas, se tejían cotidianamente entre diversos personajes del centro de Medellín y, en general, de toda Antioquia.

Por ejemplo, fueron comunes los llamados para la construcción de un puente peatonal sobre San Juan, que, después del ensanche y con sus catorce carriles, se convertía en una peligrosa barrera física para la conexión entre el “antiguo centro” y el que se quería posicionar como “nuevo corazón de Medellín”.

Barreras que también pueden leerse desde las memorias y prácticas de los habitantes, de la distancia entre los espacios concebidos, vividos y representados y la recurrencia de los planeadores de Medellín para construir nuevos espacios públicos, grandes o pequeños, que no se relacionan con su entorno urbano, “sin referencia ni memoria. Sin huellas y sin pasado” (González, 2007: 136) o que lo hacen, pero no para incluir las contradicciones y heterogeneidades que han forjado la ciudad, sino, más bien, para imponer hegemónicamente ciertas historias y memorias rosas, direccionadas a un deber ser tolerante, pujante, emprendedor, trabajador, negociante, de hombres y mujeres de familia (Uribe, 1990) que se empeñan en significar los valores tradicionales paisas característicos desde el siglo XIX.

Proximidades al norte de la calle San Juan: Guayaquil

Guayaquil con su Pedrero y todo, que antaño fuera un lunar de la ciudad por el desaseo, la congestión y la inseguridad, parece un lugar bombardeado en donde los huecos y la tierra invadieron todo. Sin embargo, aún no se ha definido la destinación final de ese céntrico sector aledaño a donde próximamente funcionará el Centro Administrativo de La Alpujarra (El Mundo, 1985c: 1B)

Rumores y acciones que rondaban sobre el “destino” de Guayaquil, “la definición de su suerte”, su traslado, su “final”, generaron grandes incertidumbres para quienes no se habían imaginado que sus espacios de sociabilidad, de trabajo, de rebusque, de recuerdos y olvidos, tendría que seguir un rumbo definido, diferente al que marcaban sus sensaciones, memorias y vivencias cotidianas.

Porque, aunque se iniciaban trabajos de alumbrado público e instalación de redes de teléfonos y energía, se rumoraba que “la suerte final del sector del tradicional sector de Guayaquil todavía no se ha definido” (El Mundo, 1985c: 1B). Lo que quedaba claro era que al otro lado de la calle San Juan se construiría el nuevo y moderno centro administrativo, con nuevos trazados y nuevo corazón propuesto para la ciudad, pero poco se hablaba del “destino” de las gentes de Guayaquil.

Para muchos, mientras volquetas, palas y planos rondaban, Guayaquil seguía siendo un personaje central y vital de la ciudad. Para ellos, era un “sitio de

confluencia de gentes venidas de todos los pueblos; donde florece un comercio peculiar de cacharrerías, retacerías y trebejos; y donde se dan fuertes contrastes de abundancia y de miseria y predomina la economía del rebusque” (El mundo, 1987: 5B). Los que vivían y vivieron sus cruces, lo calificaban como un espacio agresivo y acogedor al mismo tiempo; donde se posibilitaban y entretejían relaciones humanas: calles, recovecos, atmósferas diurnas y nocturnas, estéticas peculiares, música, baile, bebida y arquitectura, bares, pensiones, restaurantes, comercio interno y externo... (El mundo, 1987: 5B), relaciones humanas daban muestra de una cultura popular *sui generis*.

En esos mismos años, con la multiplicación de los huecos y las basuras y con las caídas de paredes, muros y edificios enteros, “los espacios parecían sin dueño alguno”. Al unísono, sentidos, calores, colores y olores que le daban a Guayaquil las vivencias, prácticas, usos, apropiaciones y estéticas del rebusque de sus moradores históricos, también parecían irse esfumando.

Pero, esos “espacios sin dueño”, vacíos y deteriorados para unos y llenos de vida para otros, eran más bien unos espacios en disputa, donde se forcejeaban pasados, presentes y futuros de la ciudad.

Los desalojos que se llevaban a cabo desde la década de los setenta, necesarios para la renovación pensada por los dirigentes de la ciudad para Guayaquil, no sólo consistieron en la construcción de nuevas plazas de mercado y terminales de transporte, sino que tenían que ir “limpiando”, controlando o desplazando -según fuera el caso- las prácticas, “instituciones” y estéticas asociadas a la aglomeración, el contacto, a las afluencias, a lo viejo, a “lo pobre”, a lo antiguo, a lo pueblerino...



Fue el caso de los fotógrafos de cajón, que para 1985 denunciaban cómo: “Nos echan de Guayaquil” (El Mundo, 1985d: 2B). Las crónicas y la prensa que circulaban en la época empezaban a hablar de “El Guayaquil que se fue” y

evidenciaban cómo “una institución del viejo Guayaquil, llamada “El Poncherazo”, agoniza, porque no tiene licencia para seguir retratando a Medellín” (El Mundo, 1985d: 2B).

Documentales, imágenes y relatos, artistas y periodistas iban más allá de la mentalidad tecnócrata que no dimensionaban -o no asumían los impactos más allá de la “limpieza” buscada-, y se aventuraban a explorar lo que fue, lo que es y lo que dejará de ser Guayaquil “cuando se lo lleve el ensanche”.

Cuando se produjo el desalojo de El Pedrero, le “permitieron” a los fotógrafos de cajón permanecer en ese lugar: en la calle 45 entre carreras 52 y 53, “donde siempre han estado”. Además, la resolución 100 de 1984, que reglamenta las ventas ambulantes y estacionarias en Medellín, los clasificó en el sector “servicios personales”, al igual que a los lustrabotas y a los que se ganan la vida averiguando cuánto pesan los transeúntes (El Mundo, 1985d: 2B).

Ya solo faltaba que perdieran ese metro cuadrado que utilizan y ese pedazo de pared que les sirve de fondo a sus retratos: lo último que les quedaba, el espacio físico. Abandonaron el caballito en donde montaban a los niños “porque estorbaba mucho, nos decían”. También desaparecieron los gigantes sombreros y los telones con paisajes plétóricos de colorines. Apenas les queda un trípode con la cámara, y las poncheras que hacen el milagro del poncherazo... (El Mundo, 1985d: 2B)



“El poncherazo” aún vivo en Guayaquil, tomado de: Interprint, 1978.

Sin embargo, denunciaba José Domingo Lenis, fotógrafo que llevaba 46 años “revelando” los rostros de medio Medellín: “Desde hace unos ocho días nos están acosando, nos están pidiendo que nos vayamos porque no tenemos permiso para trabajar en Guayaquil” (El Mundo, 1985d: 2B) y seguidamente anotaba: “estamos prestando un servicio a la comunidad por eso no entendemos que nos persigan” y recuerda que ellos apenas cobraban 50 pesos por cada foto, y que como retraban a los más necesitados de la ciudad, muchas veces les tocaba regalar su trabajo (El Mundo, 1985d: 2B).

Desesperados, los últimos ocho fotógrafos de cajón que quedaban en Medellín, buscaron por todos lados ese permiso que le exigen las patrullas de policía, pero nadie les ha prestó atención... (El Mundo, 1985d: 2B).

“Permisos congelados”, “pases” para *estar* en esos espacios, “dueños” de calles y aceras convertidos en “propiedad privada”, “defensores del espacio público” de hoy, no tenían -tienen- asidero para aquellos que encontraron en las calles de Guayaquil y del centro de la ciudad hogares y lugares de establecimiento y ruptura de vínculos sociales que no eran privados, restringidos o sectorizados y mucho menos lugares para los cuales habría que tramitar consentimiento para *estar*, para *ser*.

El “Poncherazo” fue uno de tantos oficios, prácticas, experiencias, -“instituciones” si se quiere-, *terceros espacios* del “viejo Guayaquil”, que han desaparecido tangiblemente, pero que persisten en las memorias de sus protagonistas y que son muestra de los daños colaterales que directa e indirectamente provocaron -y siguen provocando- las intervenciones en las espacialidades del centro de la ciudad y que se han nombrado como renovaciones, remodelaciones.

Destinos y destinaciones de la calle San Juan: nuevas formas y prácticas de La Alpujarra

Recuerda Luis Fernando González cómo con la construcción del Hospital San Vicente de Paúl, la **arquitectura hospitalaria** de principios del siglo XX no sólo da cuenta de un estilo arquitectónico, supuestamente ecléctico, sino que también debe leerse como el cambio en la medicina y la medicalización de la ciudad (2007: 137). Del mismo modo puede leerse el conjunto de La Alpujarra

-proyecto catalogado en su época como divisor en dos de la historia administrativa de Antioquia (El Mundo, 1987a: 6)- en relación con nuevas formas de ejercicios políticos de funcionarios públicos y sujetos, en términos administrativos, ejecutivos, legislativos y judiciales.

En palabras del gobernador de la época, Fernando Panesso Serna, la nueva construcción “da sensación de unidad de gobierno”; además, respecto a los ritmos laborales, anunciaba cómo: “pasaremos a un ritmo de jornada continua con sólo 40 minutos para descansar” (El Mundo, 1987a: 8). Otros funcionarios, opinando sobre el nuevo lugar de trabajo, anunciaban cómo:

La vecindad entre cada una de las dependencias facilitará unas mejores relaciones entre los funcionarios de la administración pública, lo cual redundará en una mejor atención a los usuarios. Todo está concentrado y facilitará la gestión de todas las dependencias (El Mundo, 1987a: 26).

Y otros mencionaban que “ahora, las diligencias podrán adelantarse mucho más rápido, lo que redundará en ahorro de tiempo e incomodidades para los usuarios” (El Mundo, 1987a: 26).

Rapidez en los ritmos de trabajo y en los tiempos de desplazamiento que se remonta a transformaciones de las técnicas, de los sistemas de producción y de la organización de la vida social y política introducidas con la primera Revolución Industrial en la Inglaterra del siglo XVIII y, en general, con el sistema capitalista y que terminaron conmocionando y transformando todas las esferas de la vida social:

Impulsadas por la creciente expansión de las empresas norteamericanas, la circulación y el movimiento se convirtieron no solo en imperativos económicos a nivel molar, sino también en dispositivos moleculares que cubrieron vastos sectores del sistema-mundo. Todo debía moverse, circular, desplazarse. No solamente el dinero y los objetos, también los cuerpos, las ideas, los hábitos tenían que moverse, so pena de quedar “retrasados” en el creciente movimiento universal hacia el progreso.

[...] “moverse” significa, precisamente, romper con los códigos legados por la tradición, abandonar las seguridades ontológicas, dejar atrás el abrigo de las esferas primarias de socialización para salir tras la conquista de una “exterioridad”. Desde finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX asistimos entonces a la generación de una ontología social marcada por la circulación permanente de capital y trabajo, por la rapidez de los desplazamientos corporales y por la consecuente modificación de las percepciones. El hombre empieza a convertirse, en un *ser-para-el-movimiento* (Castro, 2009: 64-65).

El nuevo recinto del Concejo Municipal, por ejemplo, fue construido como “el más moderno del país”, dotado de un salón de sesiones, que conserva la forma circular alrededor de la cual están ubicados los veinte asientos de los concejales y “detrás de ellos, en los costados sur y norte, se ubicaron unas mesas para los secretarios de despacho y otros altos funcionarios del Concejo. La mesa principal de la corporación quedó situada sobre el ventanal que da al costado norte. Las barras tienen una capacidad para 300 personas, las cuales podrán asistir a los debates y sentarse en cómodas butacas” (El Mundo, 1987a: 16).

Se distinguían entonces las “modernas instalaciones” que iban conformando el nuevo conjunto administrativo: El Palacio Nacional, la oficina de impuestos, EDA, Estación Medellín y que, más adelante junto con otras nuevas edificaciones, conformarían el complejo Centro Administrativo La Alpujarra.

Para 1987, gloriosos anuncios de prensa destacaban cómo:

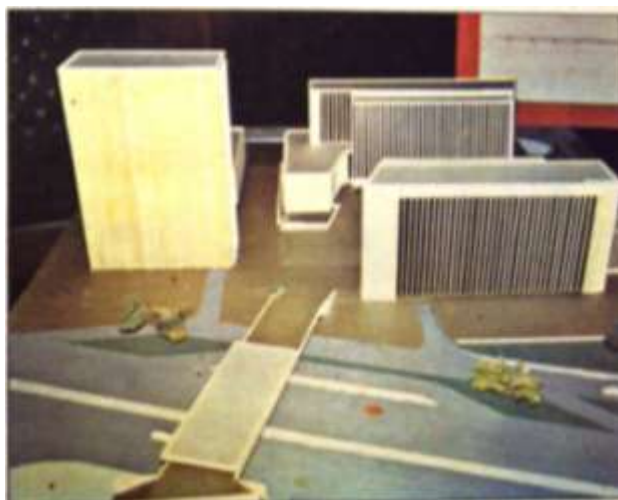
Después de más de doce años de paciente espera, Antioquia y Medellín le pueden mostrar hoy a toda Colombia el único Centro Administrativo unificado del todo el país, desde donde ya empezaron a despachar las diferentes dependencias del orden nacional, departamental y municipal (El Mundo, 1987a: 3).

Y seguían:

En el nuevo Centro Administrativo de La Alpujarra están plasmados los esfuerzos de millares de personas: Los planificadores, los funcionarios oficiales, las empresas contratistas, los ingenieros y arquitectos, los maestros y los obreros de construcción, las firmas contratistas y la comunidad en general que con el pago oportuno de la sobretasa al impuesto de teléfonos y el sobreprecio al valor de la botella de aguardiente ayudó a financiar las obras que hoy son realidad (El Mundo, 1987a: 3).

“La Alpujarra nuevo corazón de Medellín”, en: Centro Administrativo de La Alpujarra. EL MUNDO. SUPLEMENTOS, 25 de septiembre de 1987, p.14

Con esta imagen y su pie de foto, se recalca cómo: “Lo que fue



un proyecto diseñado en una maqueta es hoy realidad gracias a la colaboración y el empuje de los antioqueños y de los medellinenses” (El Mundo, 1987a: 14, s.n.).

Maqueta que representaba sólo un pedazo de un proyecto más ambicioso que la agrupación de las entidades gubernamentales. La Alpujarra pretendía ser, también, el primer bastión en la construcción de un “nuevo corazón de Medellín”, un nuevo centro de la ciudad orientado más hacia el sur del Valle y alejado de prácticas *non sanctas* asociadas a sectores como el de Guayaquil y la iglesia de la Veracruz, históricos corazones - sitios vitales- de clases medias y bajas de la ciudad. Por lo demás, dicho proyecto hacía gala de una de las cualidades más codiciadas de los antioqueños: su “empuje”. Cualidades que, con la construcción de complejos como el de Plaza Mayor siguen su camino hoy día.

El proyecto de Centro Administrativo La Alpujarra incluyó la construcción de los Edificios Municipal y Departamental. Éste último inició las obras desde 1975 y no tuvo problemas de recursos porque fue financiado con la sobretasa al precio de los licores que produce la Fábrica de Licores de Antioquia. Mientras, el Palacio Municipal empezó a construirse en 1981 y fue entregado 7 años después, puesto que no contaba con los recursos para una nueva sede que agrupara a todas sus dependencias y fuera más funcional. Incluso, con el desfase por las demoras en el inicio de las obras tuvieron que hacerse adecuaciones a la estructura del proyecto inicial que le dieran cabida a nuevas dependencias como Metrosalud, Metroseguridad, Metroparques y a las Secretarías de Bienestar Social y Desarrollo Comunitario.

Al respecto, impulsores del Palacio Municipal anotaban:

A nosotros nos tocó colonizar el lote, es decir, adecuarlo, iniciar el proceso de traslado de los Ferrocarriles Nacionales, entidad a la que le tuvimos que demoler y trasladar las bodegas y cambiarle las redes férreas. Esto fue una pelea grandísima que obligó al alcalde de ese entonces, José Jaime Nicholls a ordenar la evacuación de esa empresa de transporte al aducir que “el progreso de la ciudad no se puede detener ante los obstáculos de los Ferrocarriles y por esta razón van para afuera”. Y así se hizo. Recordó que nos tocó trabajar con las máquinas del ferrocarril operando en nuestras narices (El Mundo, 1987a: 6, s.n.).

Otros proyectos, como la entrada en operación del Teatro Metropolitano, coincidían con la terminación de los edificios administrativos de los gobiernos

departamental y municipal en La Alpujarra y, según sus gestores, estarían “marcando el nacimiento del nuevo centro de Medellín”:

Cuando en 1973 se comenzó a hablar de la construcción de este Teatro, el sitio de su localización, fue motivo de polémicas e incluso se llegó a pensar que quedaba un tanto retirado del centro de la ciudad y que por tanto, acceder allí por parte de los más diversos públicos no se facilitarían.

Este viejo sitio de La Alpujarra, que aún hoy conserva sus trazos de área deprimida, comienza a tener una nueva cara: con el edificio de la justicia, las modernas sedes de los gobiernos departamental y municipal, los edificios del EDA y de Impuestos Nacionales.

Igualmente está en curso la obra de remodelación por parte de la Sociedad Antioqueña de Arquitectos e Ingenieros, SAI, del viejo edificio de la Estación del Ferrocarril.

Toda esta zona, conformada por varias plazoletas alrededor de los edificios, según proyecto de Planeación Metropolitana, tendrá una destinación peatonal para empalmar con el norte con la gran plaza cívica de Cisneros y por el sur con el Teatro Metropolitano y el Palacio de Exposiciones.

En cuanto a vías, hacia este nuevo corazón de Medellín, confluye toda una malla vial que integran la ampliación de San Juan, que con la Avenida el Ferrocarril y la Vía regional o Avenida Oriental del Río, conforma uno de los complejos viales más ágiles de la ciudad. O sea que hacia este sitio queda garantizado el acceso desde cualquier sitio de Medellín en forma muy expedita, lo que permite el paso de rutas de Belén, Guayabal, la América, Barrio Cristóbal, San Javier y algunas rutas del sector nororiental y servicios de buses y busetas de Itagüí, La Estrella, Envigado y Sabaneta.

Hay que tener en cuenta además que en las inmediaciones se tendrán dos estaciones del Tren Metropolitano, la de La Alpujarra y la de Exposiciones (El Mundo, 1987b: 11).

Las justificaciones sobre la elección la zona donde “se levanta el majestuoso edificio del Teatro Metropolitano”, -que sería la “sede cultural por antonomasia de todo el Valle de Aburrá”- enfatizaban como en los orígenes de la ciudad y cuando no se había canalizado el río Medellín dicho terreno “no era más que un explotadero de cascajo y de materiales de playa” (El Mundo, 1987b: 11).

Entonces, “en ese sitio que permaneció marginado del desarrollo de la ciudad comienza ahora un nuevo uso para la comunidad que el Teatro Metropolitano contribuirá a incentivar” (El Mundo, 1987b: 11). Así, en palabras de César Valencia, integrante del Grupo Habitar y encargado del estudio de factibilidad: “el Teatro va a incentivar el desarrollo urbano, va a incidir en el cambio de los usos del suelo en sus alrededores y va a contribuir a afirmar el nuevo centro de Medellín, el nuevo corazón de la ciudad” (El Mundo, 1987b).



Vista desde el occidente del proceso de construcción del Teatro Metropolitano: a su derecha, el Palacio de Exposiciones y en el fondo las futuras sedes del gobierno departamental y los inicios de construcción del municipal (El Mundo, 1987b: 11).

Aunque desde 1975 empezó a hablarse de un teatro para Medellín, enmarcado en las propuestas de construcción de Centro Cívico de Wiener y Sert en su Plan Piloto de décadas anteriores, sólo se materializó en 1987. Varios inconvenientes de financiación y con los arquitectos contratados produjeron “tres años de construcción, que siguieron a cinco de debate y a cuatro de planes y de sueños” (El Mundo, 1987b).

Según Jorge Pérez Romero, exgobernador de Antioquia y director de Medellín Cultural -entidad encargada de las gestiones- la idea de hacer un teatro nuevo obedecía al “deseo de darle a Medellín un teatro más apropiado que el Pablo Tobón, que sencillamente ya cumplió su función, y que en cierta forma reemplazara al tan mentado Teatro Bolívar, para espectáculos artísticos de gran magnitud y calidad”. Igualmente, pretendía consolidarlo como “una especie de núcleo de atracción que obligará a hacer esfuerzos cada vez mayores para popularizar el disfrute de la cultura en nuestro medio” (El Mundo, 1987b, s.n.).

De los diseños iniciales del proyecto quedaron faltando las actividades “complementarias a un centro de cultura” contempladas en el Plan Medellín Cultural, como bibliotecas, restaurantes, librerías.

Sin embargo, en los años ochenta Medellín ya contaba con un Centro de Exposiciones con un área cubierta de 8.500 metros cuadrados, considerada crucial para el posicionamiento de la ciudad, por ejemplo, en el ámbito de las ferias textiles y en sus búsquedas de elevar su estatus nacional e internacionalmente.



Vista del Palacio de Exposiciones, Interprint, 1978

La materialización de todos estos proyectos durante los años ochenta fue vista como otra muestra de que los valores antioqueños que, endilgados desde el siglo

XIX, serían condición de posibilidad para la realización de grandes obras de infraestructura.

Sobre la culminación de la nueva Gobernación de Antioquia, Fernando Panesso Serna, dirigente de la época, apuntaba la obra fue muestra de la “voluntad y unión del pueblo antioqueño” y que “esta clase de hechos no se dan sino cada cincuenta años” recordando lo que en su momento significó el Palacio de Calibío como un importante polo de desarrollo de la ciudad Alpujarra (El Mundo, 1987a: 8).

Pero la cuestión de los valores paisas no se quedaba aquí. Además de estas exaltaciones a grandes hombres -desde arquitectos, ingenieros, políticos, gobernadores y alcaldes- que hicieron posible la materialización de dichos proyectos, el artista Rodrigo Arenas Betancur fue encargado de realizar el “Monumento a la Raza Antioqueña” para el nuevo sector.



Monumento a la Raza Antioqueña, en: El mundo, viernes 25 de septiembre, 1987, primera página.

El monumento “se levanta majestuosamente en la plazoleta central del centro Administrativo de La Alpujarra”. Descripciones de la estructura del monumento mencionaban: “Abajo llevará una fuente de agua para que en casi toda la plaza tenga un elemento contrastante húmedo. La importante obra tuvo una inversión de 135 millones de pesos, tiene una altura de 36 metros y fue hecha en concreto y bronce” (El Mundo, 1987a: 22).

En palabras del maestro Rodrigo Arenas: “el monumento es el proceso emocional y en parte histórico del pueblo antioqueño. En el (sic) están concentrados los aspectos fundamentales de la historia de Antioquia: La minería, la arriería, las migraciones, el Ferrocarril y la industria” (El Mundo, 1987a:22). Además, anotó: “Esta es una obra de carácter completamente autobiográfico de reversión sobre las costumbres y aspiraciones del pueblo antioqueño. Es el resumen de todas mis experiencias anteriores”. Exaltaciones de la obra que trasegaban por una clara museificación y monumentalización de hitos e ideales en la ciudad.

Además de esta materialización - monumentalización de valores paisas, a mediados de los años ochenta se inició la restauración de la Estación Medellín del Ferrocarril, edificio que, “a la sombra del progreso que se aprecia en sus contornos”, habría sido “paulatinamente desplazada” (El Mundo, 1984: 12).

Dicha restauración pretendía mantener “el pasado incólume ante el futuro”:

Viernes 10
de febrero
de 1984,
Periódico el
Mundo: 12



Es la estación del terminal del ferrocarril de Antioquia que hasta hace muy pocos años funcionara. La edificación se inició en 1907 y luego de varias reformas fue definitivamente concluida en 1930. Conscientes del valor que para el futuro puede tener la importancia arquitectónica que marca una época, en 1986 se inició su restauración en la que deben prevalecer todas las características originales. La edificación será destinada a servir como centro cultural. El edificio, enaltece la forma estética del moderno centro administrativo “LA ALPUJARRA” (Cromos, 1989: 28)

Se resaltaba, pues, cómo:

En este San Juan del alma la Estación del Ferrocarril de Antioquia, presidida por ese brazo en alto y tesonero de Francisco Javier Cisneros, constituido por muchos lustros como el símbolo de la pujanza paisa y como uno de los testimonios más auténticos y arraigados de esa antioqueñidad que nos llevó al liderato y que como este templo de la raza, hubo de ser desplazado en la actualidad por las tendencias modernas y el desarrollo propio de la ciudad. Pero en este vetusto testigo de cemento y con el acallado tu tu tu de las locomotoras, hay mucha parte de la historia de Antioquia (El Mundo, 1984: 12).

San Juan se resaltaba como “la vía que permitió el desplazamiento de Medellín a la margen occidental del Río Medellín, convirtiéndose en eje del desarrollo del sector y la ciudad, hasta el punto de ser una de las arterias más importantes de Colombia” (El Mundo, 1984: 12) y por ende se llamaba la atención sobre la necesidad de preservar edificaciones que se encontraban en sus costados, y testigos mudos de esos desarrollos como el Asilo, localizado en lo que el “viejo Medellín” denominó Las Palmas, cementerio San Lorenzo, el edificio del Ferrocarril de Antioquia y Macarena. Monumentos y sitios que “son parte de la historia y representan el porvenir de un vasto conglomerado”.

Sin embargo, mientras el edificio antiguo donde funcionó la Estación Central del Ferrocarril de Antioquia, fue restaurado diligentemente durante los años ochenta ya que constituía una “joya arquitectónica de incalculable valor” que no se podía dejar deteriorar, algunas edificaciones como el Pasaje Sucre, los Edificios Carré y Vásquez, parecían sumirse en el limbo y con ellas los habitantes que por décadas habían hecho suyos estos espacios.

Priorización de patrimonializaciones, restauraciones y museificaciones que, más allá de “intervenciones culturales” o “rehabilitaciones de zonas deterioradas”, albergan serias connotaciones políticas: restauración selectiva, derrumbamientos u omisiones y ausencias de proyectos; calificaciones de “vetustas” y obstáculos al progreso, de inadecuadas y de contrarias a los valores antioqueños, desde edificaciones o espacialidades se pelean hegemonías y se juegan claras selecciones de pasados y memorias, de tiempos y espacios que se pretendían enaltecer o esconder.

Otros rostros de la zonificación: Intersticios entre la Alpujarra y el Parque Berrío. Ires y venires del corazón de la ciudad

Vista panorámica del Parque Berrío. Fotografía de Gabriel Buitrago para *Medellín* 1980. Suplemento de *El Mundo*, 23 de abril de 1980.



Mientras se construía el conjunto de La Alpujarra, en los alrededores del Parque Berrío y la Plazuela Nutibara se empezaban a evidenciar los impactos del vaciamiento de los edificios que hasta la fecha habían albergado las instituciones gubernamentales.

Parque y Plazuela fueron sitiadas por las construcciones en altura que enaltecían los movimientos del capitalismo financiero de la década de los setenta y que contribuían a desdibujar la escala del sector y por los trazados del Tren Metropolitano que amenazaba atravesar todo el centro histórico, cortar la carrera Bolívar y cercenar el Parque. Pero también, rodeados por las ventas ambulantes que empezaban a proliferar por todas las avenidas, pasajes, calles y carreras del centro después de la destrucción de la Plaza de Mercado Cubierta e intentos de desplazamiento de El Pedrero, ubicados en el sector de Guayaquil.

Simultáneamente, empezaron a concursar ideas de “rehabilitación” de edificios como el Carré y Vásquez, ubicados sobre Carabobo y que urgían ser desalojados de sus usos como pensiones e inquilinatos de dudoso nombre y que no podían quedar a pocos pasos de los edificios administrativos. A la par, materialidades como el Pasaje Sucre -declarado patrimonio histórico pero que fue demolido bajo la Administración de Luis Pérez en el 2002 para construir la moderna Biblioteca Temática de EPM que hoy ocupa su lugar- parecían abandonados y sin rumbos claros tras el traslado del mercado de abarrotes del sector.



Vista lateral del Pasaje Sucre, El mundo, sábado 26 de abril, 1986: 2B

La construcción de La Alpujarra, entonces, tuvo drásticas implicaciones en términos biopolíticos y de impactos colaterales, previos y posteriores y que, entre otros nombres, fueron arrojados bajo términos como “rehabilitaciones”. Así, narrando el proceso de construcción se señala como:

Primero se empezó con la rehabilitación de Guayaquil, para lo cual se ordenó el traslado de la antigua Plaza de Cisneros, decisión que le trajo grandes problemas a la administración municipal pero que le significó un alivio a la ciudad porque se erradicó un foco de contaminación, congestión, prostitución y delincuencia que se había apoderado de ese sitio neurálgico de la capital antioqueña (El Mundo, 1987a: 4).

Con lo esbozado hasta aquí, dicha **rehabilitación** tuvo múltiples implicaciones como el desplazamiento poblacional del barrio La Alpujarra, el ensanche de vías y construcción de intercambios viales como el de San Juan por la Avenida el Ferrocarril -y las consecuentes demoliciones y cambios de escala de la ciudad-, las heridas hechas a Guayaquil, al eje de Carabobo y al Parque Berrío, y que hacían parte de todo el proyecto de “recuperación del sector”, convertido en el “corazón administrativo de la segunda ciudad del país”.

Sin embargo, aunque en febrero de 1987 se decretaba que “Medellín tiene un nuevo centro”, podría decirse que hasta la actualidad y a pesar de los esfuerzos por cambiar esta situación, la mayoría de amores, deseos, valores, prácticas, espacios y tiempos de inmensas mayorías de los habitantes del centro siguen del otro lado -del lado norte- de la calle San Juan.

Si podría decirse que desde la construcción de espacialidades como el Edificio Inteligente de Empresas Públicas, el Parque de los Pies Descalzos y su “Puerta Urbana” y los más recientes Plaza Mayor, Edificios de Bancolombia, Museo de Arte Moderno y futuro Parque de la Libertad, la zona sur del centro de Medellín se ha ido posicionando como ciudad de servicios y de actividades empresariales y feriales.

Así, pues, las nuevas edificaciones impactarían no sólo a los funcionarios, sino también a todos los sujetos que en el futuro hicieran uso de ellas y a los que tenían como lugar de asiento futuros lotes para este proyecto. Funcionalidad y “menos pérdida de tiempo”, transformados en efectividad y eficiencia, valores característicos de los ideales modernos, impactan la mezcla de usos y el tipo de relaciones y prácticas que se tejían, por ejemplo, por todo el eje de Carabobo entre tinterillos, escribanos de máquina, vendedores de tintos, abogados, jueces, presos, sindicatos y transeúntes. O, las manifestaciones políticas, mítines y tomas que diversos gremios y sindicatos realizaban frente a los edificios implicados, como la Gobernación en el caso de los trabajadores del departamento, pasarían al vacío que dejaban las ruinas de la Plaza de Cisneros, a la plazoleta de La Alpujarra o a la Calle San Juan.

PLANOS 1 -2 (1959)

Edificaciones, sectorizaciones y rutas en los años cincuenta.

Capítulo 5. 1950. Entre lo viejo y lo moderno: debates en la producción de la ciudad funcional

“Bienvenido a Medellín, ciudad de eterna primavera”, era el encabezado de la *Guía turística de Medellín y el Valle de Aburrá*, publicado en 1960 por la Oficina de Fomento y Turismo de Medellín y que pretendía recoger la “esencia” de la ciudad. Además de este recurrente calificativo de prolongado esplendor, las descripciones sobre la ciudad y sus condiciones anunciaban:

Al llegar a MEDELLÍN la primera impresión que se tiene es de aseo. Edificios y calles, parques y avenidas, todos relucen de limpieza. Llegando de día sorprenden las inmensas montañas que circundan el valle en donde está la ciudad y en la noche la potente iluminación de ella impresiona como una gran urbe, en un clima delicioso (Upegui, 1959).

Otras descripciones enfatizaban en las cualidades con las cuales las ciudades de la época alcanzaban la anhelada modernidad:

Medellín cuenta con las comodidades de toda ciudad moderna; magníficos hoteles, grilles y restaurantes. Tiene un teatro de música y Opera, doce salas de cine de primera y muchas de segunda categoría; ciudad de Deportes con todas las dotaciones de la época, Plaza de Toros, super mercados, etc. (Oficina de Fomento y Turismo de Medellín, 1960: 10-12).

Guías, catálogos y álbumes mencionaban datos generales de la ciudad como su población de 650.000 habitantes a julio de 1960, pero también otros más eugenésicos que enfatizaban la procedencia genética de los antioqueños. Según la Oficina de Fomento y Turismo (1960: 2), la raza de los habitantes de Medellín se distribuía así:

Blanca: 47% (procedente de España, principalmente de los Vascongados)
Negra: 9% (procedente de África)
Mestiza: 44%

Además de estas especificaciones biológicas, fueron recurrentes otras asociadas al determinismo geográfico de la ciudad y al carácter sociológico que se presumía determinante en la modernización de la ciudad:

El pueblo antioqueño por naturaleza es amable. Por eso da gusto entrar en los almacenes de MEDELLIN para sentirse bien atendido. Por ser esta ciudad el primer centro industrial colombiano, su comercio es magnífico y variado, con precios verdaderamente incitantes y calidades “frescas” a todas horas” (Upegui y Casas, 1959: 195 -197).

Ya en décadas anteriores se exaltaban de Medellín y sus habitantes:

La raza antioqueña, descendiente en su mayoría de los antiguos vascos, vigorosa y pujante, ha transformado el viejo poblado en un envidiable emporio de riqueza. Su importancia comercial, el índice insuperable de su capacidad industrial, al colocarla en el lugar que hoy ocupa, como segunda ciudad de Colombia, han hecho que se le denomine como “la Chicago Colombiana” (Villegas Montoya, 1943: 11).

Las guías insistían en “lo de mostrar” de la ciudad. El caso de los servicios que se prestaban en la ciudad como los de las Empresas Públicas y lo que ésta podía proveer para llamar a la inversión extranjera y al establecimiento de nuevas industrias, fueron énfasis recurrentes:

Si piensa usted montar una industria en Colombia recuerde que Medellín es un Centro Industrial dotado de todos los servicios públicos tales como: energía eléctrica, agua, teléfonos, etc. (Oficina de Fomento y Turismo de Medellín, 1960: 6).

Se exaltaba, entonces, como ciudad universitaria y ciudad deportiva -a la par que se iba recalcando la importancia de los deportes y la cultura en la “vida moderna”; se enaltecía su “Estadio Moderno Monumental” y se enfatizaba como “centro médico de alta categoría por sus grandes clínicas modernas y bien dotadas, atendidas por especialistas de mucha fama” (Upegui y Casas, 1959). Imágenes de una ciudad de servicios que aún hoy persisten y son carta de presentación para su posicionamiento nacional e internacional.

En el mismo sentido, podríamos trazar líneas de continuidad hasta el presente de un discurso que destaca un *ethos*, singular frente a otras regiones del país y causa directa del “avance” de Antioquia y que justifica la obtención de ciertas “herramientas”, como guías turísticas y comerciales, y que, más adelante, serán los mismos argumentos para dotarla de instrumentos de planeación, por ejemplo, de planes de desarrollo:

Una ciudad como Medellín, Capital del Dpto. de Antioquia, cifra vital en los factores de progreso de la patria, cuyo creciente desarrollo de ciudad moderna, industrial y acogedora, le ha conquistado merecida fama dentro

y fuera de las fronteras de Colombia, necesitaba de una obra útil y al mismo tiempo original, con profusa ilustración en sus páginas, que viniera a suministrar en forma rápida al habitante de la ciudad y a sus numerosos turistas los datos requeridos para ponerse sin dificultad en contacto con las personas y elementos necesarios al desenvolvimiento de sus actividades de variado orden (Departamento Nacional de turismo, 1952: 17).

Hasta acá, cuadros y discursos de una ciudad postal nos permiten interrogar espacios y tiempos concebidos y representados por las élites y clases dirigentes. En términos de análisis histórico, debe tenerse presente que las fotos, relatos, descripciones que aparecen en las guías turísticas y álbumes de la ciudad, ya sea por su propósito original o por la re-actualización que se hace de ellos en nuestro presente, ordenan, “controlan”, direccionan la memoria de la ciudad, la difusión de la información, los modelos de ciudad y la hegemonía política.

En términos de política mundial de los años cincuenta del siglo pasado, estos discursos de los espacios concebidos y representados de una ciudad moderna, caracterizada por su progreso, limpieza, capacidad industrial, modernos servicios públicos, no están lejos de los “tipos” y ordenaciones temporales (pasado, presente y futuro) que aparecen con el discurso del desarrollo y del “tercer mundo” (Escobar, 1997).

Proyectos hegemónicos de colonizaciones e imposición de jerarquías que, desde una rejilla teleológica y lineal de la historia, hacían parecer que los procesos urbanos de las ciudades latinoamericanas se encontraban atrasados respecto a los de las ciudades europeas y norteamericanas, pero que ya se estaban enrutando por el camino debido.

Hombres ilustres del Medellín del siglo XX, como Jorge Restrepo Uribe, que tenían como referentes sus viajes a ciudades europeas y norteamericanas, asumían y reconocían dicotomías de tradicional-moderno, naturaleza-cultura, universal-particular, salvaje-civilizado, oriente-occidente, simple-complejo (Escobar, 1997) y, desde esa visión de ausencias e incompletitud, calificaban la historia de la ciudad:

Desde el momento de su fundación y hasta el año 1840 aproximadamente, el desarrollo de Medellín fue prácticamente nulo. La falta de vías de comunicación con el resto del país y con el exterior, las difíciles condiciones en que se efectuaba la importación de mercancías por el Puerto de Nare, la precaria situación de la banca, la industria y el comercio, redundaban en la vida material, social e industrial de la nueva

villa la cual, al decir de los historiadores, conservaba todos los caracteres de pueblo de incipiente civilización (Restrepo, 1981: 9).

En la *Guía de Medellín y sus alrededores*, editada por la Sociedad de Mejoras Públicas y firmada por Jean Peyrat, seudónimo de Don Ricardo Olano, otro ilustre hombre del Medellín de finales del siglo XIX y XX, se observa la misma línea:

MEDELLÍN es una ciudad pequeña y nueva. No hace muchos años empezó a desarrollarse dentro de los modernos conceptos de urbanización. No tiene recuerdos históricos. Hay contados lugares de entretenimientos públicos. Comienza apenas un pequeño movimiento social que cambiará por otra más amable la vida afanosa y conventual que llevamos (Peyrat, 1916, citado por Restrepo, 1981: 73).

Según Restrepo Uribe, sería hasta 1826, desde la erección de la ciudad de Medellín como Capital del Estado de Antioquia, cuando empiezan a visibilizarse grandes “adelantos”:

[...] comienza lo que se puede denominar el verdadero progreso de Medellín, su auténtica orientación por la **ruta del desarrollo**. Pero es sólo en las dos o tres últimas décadas del siglo XIX cuando ese desarrollo comienza a patentizarse, a hacerse incuestionable realidad, para tornarse vertiginoso, audaz, imaginativo e incontenible en el presente siglo. Medellín es hoy lo que es gracias al gran espíritu de trabajo que ha caracterizado a sus gentes, a la tenacidad, al esfuerzo e imaginación de generaciones enteras que no se han arredrado ante ningún obstáculo. Medellín puede mirar con orgullo su pasado, exhibir la grandeza de su presente con la seguridad de que el futuro será conquistado también con el mismo tesón y la misma audacia de los antepasados (Restrepo, 1981: 11, s.n.).

Discursos comunes que combinan la exacerbación del “ethos antioqueño” (Uribe, 1990) y de la ruta lineal de devenir, en este caso *desarrollo*, que conduciría al fin deseado: el “verdadero *progreso*”. Así, hasta nuestros días, progreso y desarrollo siguen intercambiándose los puestos de *ruta* y *fin*.

En el libro *Medellín. Su origen, progreso y desarrollo* (1981), que participó por la mejor obra sobre la historia de la ciudad en el concurso convocado por el Acuerdo No 8/75 del Concejo de Medellín, Restrepo Uribe, enfatizando en los aspectos urbanísticos, da cuenta del “extraordinario desarrollo ocurrido en el siglo XX”:

Vemos cómo gracias al Ferrocarril de Antioquia, a los servicios municipales prestados por las Empresas Públicas en forma tan eficiente, a la protección aduanera puesta en vigencia a raíz de la tremenda crisis de 1930 (protección que dio lugar al desarrollo industrial), a la aviación, al plano regulador llevado a cabo por los urbanistas Wiener y Sert, y sobre todo al gravamen de valorización que ha permitido realizar dicho plan, Medellín ha logrado tal desarrollo en los últimos cincuenta años y ha aumentado once veces su población, de 100.000 habitantes en 1925 a 1'000.000 en 1975 (Restrepo, 1981: 11).

Desde la década del cuarenta, como se anunciaba en esta imagen panorámica de la *Guía turística de Medellín y el Valle de Aburrá* (1960: 97), se daba paso al “verdadero progreso” y el “completo desarrollo”:



Concepciones de progreso y desarrollo que estaba asociada a nuevas obras de infraestructura e intervenciones urbanas que, desde la primera mitad del siglo XX, abonaban los terrenos para los trazados y nuevas escalas de la ciudad después de 1950: ensanche de vías, cobertura de quebradas y rectificación del río, construcción de nuevos edificios, como el de Fabricato y el Banco de la República, que le daban el calificativo de “Medellín moderno” a sectores centrales de la ciudad y que enfatizaban en la distinción entre *lo antiguo* y *lo moderno*.



Monografía de Medellín, 1959



Revista “La ciudad”, de la Sociedad de Mejoras Públicas, 1955



Revista “La ciudad”, de la Sociedad de Mejoras Públicas, 1955

La cobertura de la quebrada Santa Elena, la rectificación y canalización del río Medellín, permitieron habilitar una gran área de tierra tradicionalmente insalubre y anegadiza, en momentos en que el crecimiento demográfico y dinamismo urbano requerían espacio y que la ciudad se hallaba circunscrita a lo que hoy se denomina su cuadrante nororiental o *viejo Medellín* (Botero, 1996: 151). Hacia 1920 había una parte rectificada en el sector central del valle, pero la concepción formal del proyecto en grande y su realización en serio, surgió en 1943 (Botero, 1996: 152) y fue apoyado, sobre todo, en el sistema de Valorización del que se hablará más adelante.

Aunque estaba prevista la ubicación de un Parque Nacional en los terrenos aledaños al río, el parque se sustituyó por las avenidas. Desde acá, investigadores como Fernando Botero (1996: 156-157), anuncian las similitudes evidentes con ciertos **modelos de ciudad** en los que se privilegian las autopistas en función de los automóviles y la circulación rápida como los estadounidenses y que se sobreponían ante algunas características del modelo haussmaniano que, aplicado a Medellín, había concedido importancia a las zonas verdes y a los grandes parques.

Además de estas obras viales, se destaca la construcción de la infraestructura de servicios públicos básicos, que se consolidarían con la designación en 1955 de Empresas Públicas de Medellín como ente autónomo y de la destinación de las Empresas Varias Municipales a encargarse de la feria de ganados, el matadero, el aseo público y las plazas de mercado.



Revista “La ciudad”, de la Sociedad de Mejoras Públicas, 1955

La historiadora Marta Inés Villa (2007) y la antropóloga Gloria Naranjo (1997) resaltan como principales características de la década de 1950 y hechos que determinaron el tipo de ciudad de los años siguientes el gran crecimiento poblacional y espacial.

Medellín pasó de tener cerca de 60 mil habitantes despuntando el siglo a casi 360 mil en 1951, tanto por el crecimiento vegetativo -que para la época marcaba altos índices, pues casi todas las familias tenían entre 5 y 10 hijos- y la “primera oleada de emigrantes”, en la cual gentes venidas de pueblos cercanos “se enganchaban como trabajadores, ya sea en la construcción de grandes obras como la construcción del Ferrocarril de Antioquia y Amagá, o a la naciente industria, centrada a principios de siglo en fábricas textiles y después, hacia los años 30, en productos como la gaseosa, el chocolate y tabaco” (Villa, 2007: 101) y que dieron origen a un sector poblacional hasta la época desconocido: **la clase obrera.**

Consecuentemente, el crecimiento demográfico condujo a un **ensanchamiento de la ciudad.**

Recuerda la historiadora que cuando se habla del Medellín de comienzos del siglo XX se hace referencia a un área que correspondía básicamente a lo que hoy entendemos por el centro de la ciudad y que se delimitaba al sur por la

calle San Juan, al occidente por el río Medellín, al norte por la quebrada la Loca y el Barrio Villanueva y al oriente por el barrio Boston (Villa, 2007: 101).

Monografía de Medellín, 1959



Área que se fue ensanchando y que fue foco de significativas rupturas producidas a raíz de la construcción de obras materiales que transformaron el paisaje urbano y las prácticas cotidianas de sus habitantes.

Al respecto, coinciden estudiosos de la historia local que durante el período de 1890 y 1950 se hizo el mayor esfuerzo para hacer de Medellín una ciudad moderna y transformar su aspecto pueblerino. También, dicho periodo se cruza con el proceso de industrialización, que comenzó a afectar la conformación

del casco urbano y a plantear la necesidad de adecuar, y en la generalidad de los casos crear y municipalizar, las principales empresas de servicios públicos, la mayoría de los cuales estaban en manos privadas (Botero, 1996: 169).

Siguiendo esta línea de la historia de la ciudad desde la descripción física y de la construcción de grandes infraestructuras ligadas a los procesos de modernización e industrialización, investigadores concuerdan en establecer 1950 como un año de ruptura en la transición de Medellín de pueblo grande a ciudad. Acá retomaremos como punto de partida la década de los cincuenta del siglo XX, además, por la aprobación del Plan Piloto de Wiener y Sert, destacado por Restrepo Uribe como una de las herramientas y productos mismos del *desarrollo*.

Empero los alentadores panoramas de las guías y álbumes presentados al principio de este apartado y los dinámicos procesos en términos de obras de infraestructura en los años cincuenta y los satisfactorios resultados en términos de *progreso* y *desarrollo* que se resaltan, la mitad de siglo también

es clave para entender las problemáticas sociales que se evidencian en el centro de la ciudad hoy en día.

A los rostros de enfermos, prostitutas, mendigos y “migrantes con olor pueblo” (Villa, 1993: 186) que desde las primeras décadas del siglo XX le daban “otras” fisionomías a Medellín con sus formas de ocupación del espacio, sus estéticas y problemáticas, se le sumaban los desempleados, la clase obrera, vendedores ambulantes y otros “pobres” que estaban lejos de los sueños y modelos de ciudad hegemónicos.

Recurriremos, entonces, a una lectura de la *ciudad concebida* desde las primeras instituciones de planeación urbana en Medellín y de los diagnósticos de misiones extranjeras y sus entidades financiadoras que se lanzaban como salvadores. Planeación, que, entre 1955 - 1970, ha sido calificada con un fuerte acento pragmático consonante con el “espíritu regional antioqueño” y que optó por medidas de zonificación y sectorización de estéticas y espacios “populares” y de los “otros” que “afeaban” la “ciudad de la eterna primavera” y obstaculizaban sus caminos de progreso y desarrollo.

Se tomarán en cuenta tanto estudios que no se concretaron como las propuestas que se materializaron, puesto que, siguiendo los trabajos del historiador Fernando Botero:

Una *lectura* de las obras mismas, pero también de las alternativas rechazadas y de los aspectos descuidados o considerados de menor importancia, muestra el tipo de mentalidad y el modelo implícito de ciudad que la élite pretendía construir, así como los nexos entre los intereses públicos y los privados que dejaron sus huellas en la construcción (1996: 143).

A continuación se señalarán algunos antecedentes de la planeación en Medellín, como el sistema de Valorización. Seguidamente, enfatizando en las relaciones a una escala más amplia, se mencionarán algunas políticas y líneas trazadas por Lauchin Currie, representante de las primeras misiones del Banco Mundial a Colombia como país subdesarrollado.

Para el contexto local, se describirá el Plan Piloto y sus aplicaciones en el Plan Director; la transición entre planes reguladores y planes de desarrollo y el Estudio del Centro de la ciudad, principales directrices en la planeación del centro de la ciudad entre 1950 y 1980, que, explícita o implícitamente,

empezaban a marcar nuevas pautas y rutas en las prácticas de sujetos y colectivos que lo habitaban.

“Poner en orden y encausar”

Ilustres medellinenses de los años cuarenta estuvieron esperanzados en que, por esas décadas, la ciudad estaba pasando por una época de transición entre un pasado sin orden y un futuro planeado.

Aunque desde finales del siglo XIX había intentos por disponer racionalmente el espacio, como la creación en 1899 de la Sociedad de Mejoras Públicas, el Plano de Medellín Futuro de 1913 adoptado por el Concejo Municipal o la invitación al urbanista austriaco Karl Brunner para la realización de un plan regulador, sólo fueron iniciativas que estaban preparando la mentalidad de la clase dirigente, representada en la Sociedad de Mejoras Públicas -a su vez intermediaria entre particulares y gobierno departamental-, sobre la necesidad de planear el desarrollo y servirse de la planeación como estrategia para adelantar su visión de progreso sobre Medellín.

Valorización

Una de los pasos claves en la modernización de la ciudad, fue la Ley 63 de 1938, que concedía a las capitales departamentales la facultad de cobrar la contribución por valorización, es decir:

La contraprestación, la cuota parcial de reembolso, el aporte en dinero y aun en especie que los dueños de la tierra entregan a las entidades públicas para su intervención en la construcción de una obra material que satisface el interés público pero, de modo más especial, a los bienes que están más próximos al eje de las obras que se realizan; se inspira en el fundamento de justicia y de equidad, de que no debe haber enriquecimiento sin justa causa y de que el beneficio recibido por el predio de propiedad particular, está evidenciado en el AUMENTO DEL VALOR COMERCIAL de la propiedad razón si es urbana, o en el AUMENTO DE SU PRODUCTIVIDAD, si ella es rural (Restrepo, 1981: 317, citado por Botero, 1996: 163).

En su investigación sobre los mecanismos de control urbano y su incidencia en el espacio de Medellín (1978), María Teresa Uribe y Alfonso Bustamante dan cuenta de cómo la contribución por Valorización fue una norma reguladora de

gran importancia para la transformación de la ciudad, puesto que cumplió funciones de *dotación*, *ordenamiento* e incluso *remodelación*, sobre todo en el aspecto vial con ensanches y aperturas de vías principales (1978: 101).

Entre las primeras obras realizadas en la ciudad por este sistema se encuentran: la *cuelga* del río Medellín, la cobertura de quebradas y zanjones de la ciudad, la construcción del Hotel Nutibara, la apertura, arreglo, rectificación y ensanche de las avenidas, calles, plazas, paseos, parques y carreteras municipales, y la construcción de edificios para establecimientos municipales (Botero, 1996: 163).

Hasta los años setenta, la Secretaría de Obras públicas y Valorización tenía papeles claves en la dotación de “espacios de consumo colectivo en la ciudad”. Sin embargo, en la mayoría de casos y aunque teóricamente la Secretaría de Obras Públicas sería la encargada de ejecutar las obras de infraestructura necesaria, la “comunidad” terminaba asumiendo los costos del *desarrollo urbano*.

Para Uribe y Bustamante, mientras Valorización y las estructuras de poder local habían sido mecanismos claves y ejecutores de gran parte de lo que se desarrollaba en 1978 del plan piloto de la ciudad, la Secretaría de Obras Públicas parecía limitada a canalizar los fondos comunes del municipio, prestar asesoría técnica y mantener vigente la reglamentación general de los planes maestro y regulador (1978: 101).

Esta situación -evidenciada en otros asuntos por Fernando Botero (1996) al describir el papel de los intereses privados en historia urbana de Medellín- creaba dificultades en la aplicación de la normatividad, sobre todo del plan piloto, puesto que con la intervención del poder local muchas veces se cambiaba el rumbo de lo propuesto, obedeciendo más a voluntades coyunturales e intereses políticos y económicos, así no estuvieran contemplados en el “espíritu” del plan (Uribe y Bustamante, 1978:102).

Hasta la fecha de su investigación, Uribe y Bustamante caracterizan los distintos papeles que jugó Valorización en la producción de espacios en la ciudad de Medellín (1978: 117):

- a. El período comprendido entre 1938 y 1952, la Valorización asumió una función predominantemente *dotadora*, de construcción de infraestructura vial para funcionalizar la circulación del centro e impulsar el desarrollo habitacional de la periferia;

b. De 1952 a 1962, sin abandonar la anterior, enfatizó en una función *ordenadora*, desarrollando la infraestructura necesaria para articular efectivamente los diferentes sectores de la ciudad;

c. Y desde 1962 hasta 1978, enfatizó en la función *remodeladora*, a partir de la construcción de obras que significan transformaciones profundas en la estructura física, cambio de usos e incremento de los precios del suelo.

Pero, más allá de ser un mecanismo de control urbano en términos físicos, Uribe y Bustamante exploran ciertas funciones económicas, ideológicas y represivas que cumplió en la época y que se relacionaba con el momento histórico del capitalismo mundial.

Consideraron la valorización como una “acción encaminada a la adecuación de las formas físicas de la ciudad a los requerimientos del desarrollo del capital en su conjunto”, como un:

Proceso de adecuación que parte de la creación de las condiciones objetivas para la efectivización de la función general (función técnico-económica) a través de la legislación que posibilita su acción directa y los mecanismos concretos de financiación y que se desarrolla mediante un complejo proceso de dotación, ordenamiento y remodelación que denominamos proceso de adecuación (Uribe y Bustamante, 1978: 115).

Así, por ejemplo, a través de valorización se ha posibilitado la “dotación, ordenamiento, remodelación del centro urbano como sector de la ciudad donde se articulan espacialmente los procesos de **producción-distribución-consumo y otros objetos**” (Uribe y Bustamante, 1978: 117, s.n.). Pero también, de espacios de uso industrial, “desarrollando a su vez un complejo vial que posibilita la circulación de productos, materias primas y mano de obra” (Uribe y Bustamante, 1978: 117, s.n.).

Concluyen los investigadores que Valorización posibilitó “el desarrollo de espacios homogéneos, “ordenados”, eficazmente vigilables, sujetos a normas universales de planeamiento, que otorga un nuevo significado a la estructura física de los espacios privilegiados expresando el poder y la “solidez” de las clases que lo habitan” (Uribe y Bustamante, 1978: 120). Fue, entonces, una herramienta y condición de posibilidad para sus contemporáneas políticas de zonificación y sectorización.

Primeras misiones: el “desarrollo urbano” en el panorama nacional.

Lauchin Currie

Múltiples han sido las influencias extranjeras y modelos retomados por las élites locales para tratar que nuestros modos de vida y espacios se asemejen a otras latitudes más “avanzadas”.

Desde finales del siglo XIX fueron comunes los viajes de ilustres antioqueños por ciudades norteamericanas y europeas, de los que traían desde nuevos utensilios de cocina hasta grandes ideas para impulsar fábricas de productos no conocidos en estas tierras. Jóvenes de familias adineradas realizaron sus estudios en universidades extranjeras y luego volvieron a implementar sus nuevos conocimientos; publicaciones periódicas y revistas culturales, por números, difundían obras de la literatura universal; profesores expertos que venían a asesorar políticas nacionales y locales, y otras influencias han sido claves en los procesos sociales de la región.

Así, aunque desde el siglo XIX se registran intervenciones y mediaciones extranjeras, sería desde mediados del siglo XX que diversas instituciones, tanto nacionales como internacionales, pero especialmente estas últimas, han estado al frente de la construcción masiva de discursos como el desarrollo. La planeación, por ejemplo, se impulsó como una metodología neutra, pero, que, contrario a ello, “se reviste cada vez de lo que algunos desarrollos del discurso económico mundial le imponen como meta y divisa” (Jaramillo, 2000: 46).

Dentro de la profusión que para la época tuvo el campo de la planificación a lo largo de todo el mundo, en 1949, el economista canadiense Lauchin Currie llegó a Colombia encabezando la primera misión del Banco Mundial en este país. Misión que iría más allá del diagnóstico de la economía nacional, puesto que el economista propondría la creación del Departamento Nacional de Planeación, que se organizó finalmente en 1959. L. Currie se estableció en el país e hizo importantes estudios sobre la agricultura, el transporte ferroviario, un ambicioso plan de empleo, que en los años sesenta despertó mucha controversia, la llamada Operación Colombia, y un balance de la enseñanza de la economía y de las ciencias sociales (Kalmanovitz, 1992, citado por Garrido, 2004).

El propósito de Misión económica organizada por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento que encabezó Currie tenía como principal tarea formular las bases de un programa coherente y global de desarrollo para Colombia (Currie, 1988a: xiii). Para los “misioneros”, su cometido parecía sencillo, pero a la vez muy amplio: en esencia, era formular un programa de desarrollo para elevar el **nivel de vida** del pueblo colombiano (Currie, 1988a: xiii).

Cabría indagar, entonces, por los parámetros con que economistas y otros científicos definían el *nivel de vida* de los pueblos y, desde ahí, cuáles eran los intereses y estrategias para “eugarlo”. Acá sólo daremos unas puntadas al respecto y que atañen al *desarrollo urbano*.

Definían como elementos esenciales de un nivel de vida: “el consumo adecuado de comida para propósitos de nutrición; el goce de una salud suficientemente buena como para permitir una sensación de bienestar físico; la posesión de la vivienda y ropa *adecuadas*, y la oportunidad para algún esparcimiento y descanso” (Currie, 1988a:14, s.n.). Pero, todos estos factores requerían y dependían del aspecto económico que, en últimas, sería el foco de acción:

El nivel de vida, o el bienestar económico de cualquier pueblo depende de: a) productividad per càpita (sic), b) distribución de la producción de bienes y servicios, entre los bienes de consumo y bienes de capital, y c) la distribución de la renta y el consumo entre la población (Currie, 1988a: 15).

Sería muy interesante ahondar en estos planteamientos e ir más allá de los anteriores enunciados que parecerían desinteresados, pero que están inscritos en las dinámicas del capitalismo global y trazar, por ejemplo, líneas de continuidad con proyectos coloniales que, desde el siglo XVI, justifican incursiones y saqueos con una “actividad liberadora y misional que apuntaba a mejorar las condiciones de vida de los habitantes de Latinoamérica”.

Sin embargo, sólo se pretende esbozar unos puntos que permitan contextualizar las políticas urbanas de planeación que se pusieron en marcha en Medellín desde mediados del siglo pasado.

En relación con “el problema” del “nivel de vida” -ahora reactualizado como *calidad*-, otro de los grandes temas a solucionar en la economía y planeación

urbana, pero a su vez íntimamente asociado al primero, tenía que ver con el crecimiento de las grandes ciudades.

Refiriéndose al desarrollo y a las políticas urbanas y a los privilegios que tendría un país “subdesarrollado” como el nuestro y oportunidades de aprendizaje de otros del Primer Mundo, Lauchin Currie anota como:

Nuestro punto de partida básico en este campo fue nuestra convicción de que debemos comenzar, hoy mismo, el planeamiento de una población urbana de unos veinte millones de personas para dentro de unos veinte años, y que una necesidad y perspectiva tal requiere una política urbana nacional. Este es un campo en el cual podemos evitar los errores (numerosos por demás) de los países económicamente avanzados. Sin embargo, esto necesita un estudio cuidadoso de la experiencia urbana de tales países y un diagnóstico de las causas que han provocado los difíciles problemas que ellos confrontan actualmente en este campo (Currie, 1965b: 12).

Y continúa,

Podemos planear y orientar nuestro desarrollo en este campo [las políticas urbanas] como en otros. El que dispongamos o no de los conocimientos es cosa aparte. El primer paso debe ser entender las fuerzas que están operando y las tendencias presentes con sus consecuencias probables, las alternativas ofrecidas por otros países e investigadores del problema y las posibles adaptaciones y modificaciones de estas alternativas para satisfacer las condiciones colombianas (Currie, 1965b: 23).

Así, una de las pocas ventajas que tendría ser un país subdesarrollado residía en estar en posición de beneficiarse, por lo menos teóricamente, de los errores así como la de los logros de los países más avanzados. Lo que, según Lauchin Currie, “parece ser verdaderamente cierto en cuanto se refiere al desarrollo urbano” (1965a: 203).

Del caso de los Estados Unidos, por ejemplo, se resalta que el papel del gobierno en el desarrollo urbano tiene que ver con el intentar suministrar los servicios requeridos donde la gente los quiera y en interferir con las fuerzas libres de la economía en tales asuntos, como **zonificación, demarcación de los edificios, espacios libres, y los comienzos de demoliciones y renovaciones** (Currie, 1965a: 205).

En síntesis, la *urbanización* y sus procesos asociados son impulso del cambio social y éste, a su vez, produce a la movilidad que el capitalismo propone en múltiples campos:

Los factores que impulsan la urbanización, que constituyen al mismo tiempo sus ventajas y beneficios, son predominantemente económicos, y pueden sintetizarse en la afirmación de que la urbanización posibilita que mercancías y servicios, puedan ser producidos y comercializados más eficientemente, y a un costo menor (Currie, 1988b: 75).

Refiriéndose a la “pobreza urbana y sus consecuencias” presentes en las ciudades latinoamericanas en la época de sus estancias, Currie anota que, estos “problemas urbanos”, más que consecuencias de la urbanización, son causados por el “subdesarrollo o el defectuoso funcionamiento de los mecanismos económicos”:

Indudablemente, los factores de atracción y de repulsión presentes en el fenómeno de la migración y las altas tasas de natalidad, en muchos países, significan un peso que el mecanismo de la movilidad no puede soportar. El resultado ha sido una alta tasa de desempleo o de empleo temporal, que erróneamente se ha atribuido a la urbanización en vez de a la movilidad inadecuada y al defectuoso funcionamiento del mecanismo de reasignación de fuerzas productivas. El movimiento, cuando no es acompañado por la movilidad, genera desempleo o una considerable subutilización de la capacidad humana. Esto, a su vez, lleva a la existencia de asentamientos por invasión, contribuye al deterioro de las zonas más antiguas de las ciudades, a la segregación y al traslado excesivo de gente dentro de las ciudades. De este modo, el desempleo se ha asociado con la urbanización y se ha convertido en parte del problema (Currie, 1988b: 109).

Por otro lado, entre las políticas de desarrollo que permiten apuntar hacia los problemas urbanos se encuentran la *renovación* y la *zonificación*. A continuación retomaremos algunos planteamientos al respecto, puesto que luego los rastreamos para el caso del centro de Medellín.

La *renovación*, tomada como uno de los lineamientos del desarrollo urbano, tiene que ver con la creación de “lugares atractivos” sobre zonas deterioradas socialmente o faltas de mantenimiento y de viejas infraestructuras.

La presencia de “zonas decadentes” o en “proceso de deterioro”, donde las viviendas y los edificios comerciales e industriales carecen de un mantenimiento adecuado y que se caracterizan, además, por la ausencia de

nuevas edificaciones, son todas formas de pérdida de eficiencia y manifestaciones de “el problema urbano”. Según Currie,

[...] las causas son complejas, pero una vez más -y aunque fusionadas con factores sociales-, básicamente económicas. El proceso de decadencia de una zona es de muy difícil solución y su reversión requiere un esfuerzo concertado y masivo de renovación, como en el caso de la zona baja de Washington. Una zona decadente no sólo es algo que ofende a la vista, y que empobrece las condiciones de vida y de trabajo, sino que además constituye un factor que obliga a que la ciudad se extienda y eleve mucho más de lo que sería necesario en otras circunstancias (Currie, 1988b: 72).

Del tal forma que “varias ciudades importantes han creado lugares de singular atractivo como el “Sena” en París o el “Castillo en Edimburgo”, los grandes parques de Londres, museos, centros culturales, grandes estaciones centrales, y en mayor o menor medida, rápidos transportes hacia los suburbios” (Currie, 1988b: 76), intervenciones consideradas “grandes renovaciones han transformado por doquier zonas decadentes o amenazadas por la decadencia” (Currie, 1988b: 76).

La **zonificación**, otra de las políticas claves para el desarrollo urbano, ha sido definida como “el empleo del poder político del Gobierno para regular el uso de la tierra y las edificaciones, su altura y volumen, la proporción de terreno que ellas pueden cubrir y la densidad de su población” (Green, 1959, p. 306-7, citado por Boyce, 1969: 169).

Aunque la Zonificación pueda ser - y ha sido- utilizada para una gran variedad de propósitos, ella es, esencialmente, un medio de asegurar **que la tierra se utilice en forma apropiada**; que para cada tipo de desarrollo se prevea el espacio **adecuado**; que la densidad de desarrollo en cada sector se permita sólo hasta el punto en que pueda ser **eficazmente** atendida en cuanto a los servicios públicos y equipamiento comunal; y que el desarrollo sea lo suficientemente abierta para permitir luz, aire y un ambiente agradable para las personas que viven y trabajan en las diferentes áreas de la ciudad (Boyce, 1969: 170, s.n.).

Sin embargo, como más adelante se tratará de mostrar para el caso de Medellín, más que reglamentaciones para **regular** los usos del suelo y sectorizar, la zonificación podría leerse como una “subdivisión administrativa para facilitar el control, la toma de datos, la ejecución de obras, es decir, la función técnico-administrativa el aparato de estado” (Uribe y Bustamante, 1978: 98). Pero, a la par de facilitar control y regulación de espacios y servicios, la zonificación y la sectorización facilitan el control biopolítico de la

población, desde la producción de nuevas espacialidades, destrucción de antiguas o cambios de uso y la regularización - normalización de sus prácticas.

Pugnas entre usos mixtos y zonificaciones como biopolíticas del territorio

En los años cincuenta del siglo XX San Antonio, Guayaquil, La Bayadera, los alrededores de la Iglesia Corazón de Jesús y los del edificio de EEPP y las zonas tuguriales cercanas a la Estación Villa y a la Estación Medellín del Ferrocarril, eran “reconocidos” -o “trazados” desde la administración municipal- como sectores “deteriorados” en el centro de la ciudad. Deterioros atribuidos en unos casos al mal *estado* de las edificaciones y en otros a *usos* asociados a bares, cantinas, los juegos de azar, a la prostitución, a la mendicidad, entre otros y que ameritaban códigos, regulaciones, normas que ayudaran a su regulación o erradicación.

Ya desde principios del siglo XX, por ejemplo, códigos de policía establecía los espacios “que podían ocupar” las prostitutas: las calles Niquitao, Bomboná, Maturín, Juanambú, la Paz y Carabobo (Villa, 1993: 210), puesto que “la invasión del espacio público, su osadía para ocupar y transitar el mismo espacio, las mismas calles y aceras que ocupaban los otros habitantes de la ciudad” fueron los efectos “más visibles” de la prostitución (Villa, 1993: 210).

Denunciaban los “ciudadanos de bien” del Medellín de las primeras décadas de la siglo pasado cómo “esas mujeres que con la libertad más absoluta recorren sin pudor, el más mínimo, las calles y plazas de la ciudad y establecen sus cuartos en medio de ellas”. Cuartos, calles, plazas que se iban configurando como “puntos de citas” de “mujeres públicas” y “hombres de malas costumbres”...

Aunque había una relativa dispersión de su localización en los sectores arriba mencionados, se fueron identificando sectores como la estación del Ferrocarril en el Barrio Guayaquil donde se concentró el mayor número. Lo que seguía, entonces, era “asignarles oficialmente el barrio Guayaquil como lugar legal de habitación y de trabajo”, puesto que las medidas antes implementadas como la expulsión de sus lugares de habitación no erradicaban el problema de la prostitución, sino que, más bien, lo “llevaba a la calle”: “la intención de aislar estas mujeres de la “gente buena” generó, por el contrario, su multiplicación en los más diversos espacios públicos de la ciudad” (Villa, 1993: 212).

Mientras, las “mujeres públicas” alegaban:

¿No tenemos nosotras los mismos deberes, las mismas obligaciones y los mismos derechos que tienen los ciudadanos? Y si esto es así, si contribuimos como todos los ciudadanos al sostenimiento del esto y como consecuencia lógica de esto al mejoramiento de la sociedad, ¿por qué se nos trata como si estuviéramos fuera de la ley y de todo principio de justicia y equidad? (Testimonios, Archivo Histórico de Medellín, 1917, citado por Villa, 1993: 217)

Discurso que, según la historiadora Marta Inés Villa (1993: 217), daba cuenta de una idea de ciudad mucho más abierta que la que hasta la fecha definía su funcionamiento, pero que no se correspondía con la construcción real y cotidiana del espacio en Medellín.

Después de muchos debates definieron agruparlas. “Localización estable” o especie de “sectorización” que posibilitaba: realizar profilaxis y control de enfermedades venéreas, sin escándalos ni molestias al resto de la población; mayor facilidad y eficacia en la vigilancia por parte de los policías; bienestar de las mismas mujeres, ya que contarían con compañías urbanizadoras para construirse casas higiénicas para ellas; nueva localización de gentes pobres y decentes que se habían tenido que ubicar en los suburbios a causa de la presencia de estas mujeres; generar vergüenza en los hombres que se dirigieran a aquél barrio, puesto que serían vistos con mayor visibilidad cuando se dirigieran allí; quitar la tentación para las mujeres pobres que miraban con admiración a las prostitutas; permitiría mayor vigilancia a los “celestinos y celestinas” muchas veces encubiertos por las prostitutas (Villa, 1993: 220).

Sin embargo, aunque en 1951 se trasladaron al Barrio Antioquia, seguían otros rincones y zonas reconocidas como populares espacios de prostitución: La Guaira en Guayaquil, el Chagualo cerca al Hospital San Vicente, Orocué por Maturín y Cúcuta y la Bayadera por La Toma y el sector del Llano (más tarde Lovaina) (Villa, 1993: 221).

En el caso de los mendigos que proliferaban por las calles del centro en las primeras décadas del siglo pasado, con la historiadora Villa y retomando las denuncias de *territorializaciones* y *desterritorializaciones* arriba aludidas alrededor de la prostitución, podríamos hablar de la **espacialización de problemáticas sociales**. Se alude, pues, a los mendigos en la calle como “la conciencia ambulante de una ciudad en expansión”, “de una ciudad avergonzada de sus moradores”, de “evidencias de desmanes de un desarrollo acelerado pero incapaz de repartir sus beneficios al conjunto de la población” (Villa, 1993: 222).

En 1930 Medellín contaba con cerca de 35 instituciones de beneficencia, algunas creadas desde el siglo XIX y que proveían de una “ciudad dotada para responder a la mendicidad, que manifestaba la pobreza de algunos pobladores”. Sin embargo,

La insuficiente capacidad de albergue, los requisitos que los usuarios no podían cumplir o la simple resistencia al aislamiento o a las condiciones de vida implícitas en cada uno de estos establecimientos, poblaron las calles de Medellín de limosneros que pedían por “el amor de Dios”. Las intensas campañas de educación y propaganda a la caridad pública como actitud cristiana, incitaban a los pudientes a asegurarse la bondad de Dios en la otra vida. Con el gesto de la limosna salvaban su responsabilidad ante un problema que ellos sabían que era social, pero que hacían ver como producto de la naturaleza o del simple orden de la ciudad de Dios (Villa, 1993: 223).

Escudarse en la caridad, en la moral cristiana o en la pujanza y emprendimiento ante todos los obstáculos y dificultades, han sido banderas de una élite que ha desconocido el trasfondo de las problemáticas sociales y sus causas estructurales:

A la alta sociedad medellinense preocupaba la imagen que la mendicidad proyectaba de la ciudad. Se trataba por tanto, también de un problema estético. Junto con el desaseo de las calles y la prostitución, la mendicidad contribuía en gran medida a asumir una apropiación vergonzante de la ciudad (Villa, 1993: 223).

Además de las instituciones creadas, el incremento de mendicidad en las calles desde los años 20, llevó a tomar medidas otras medidas. Se buscó, entonces, “regular de algún modo a esa masa ambulante de las calles, que vivía de la caridad pública” (Villa, 1993: 226).

El primer paso para ello fue definir, caracterizar, tipificar, la figura de “mendigo”:

[...] individuo que, no poseyendo renta o beneficio que le proporcione el alimento y el abrigo necesario para la vida, ni teniendo derecho para que otras personas se lo suministren, se halle habitualmente inhábil para obtenerla por medio de su trabajo personal” (Código de Policía, 1914, citado por Villa, 1993: 227)

Paso que, por lo demás, “concedía ‘permiso’ para ‘mendigar’”. Esta “reglamentación” de la mendicidad, entonces, más que atacar sus causas de fondo, terminaba legitimándola. Lectura que, en términos contemporáneos y a propósito de los debates sobre la emergencia social decretada por el gobierno de Álvaro Uribe y en general por sus políticas durante su “Uribato” (Cfr. Alfredo Molano, 2009), podría asociarse a la denuncia de la senadora Cecilia López: “Uribe informalizó el trabajo formal y profesionalizó la pobreza” (López, 2010, citado por Nieto, 2010).

Con el pasar de las décadas y el crecimiento de la problemática, se hacía una distinción entre mendigos “cubiertos de harapos, de nudoso bordón y barbas

mugrientas” y “pobres vergonzantes”, “hombres que careciendo hoy de trabajo y teniendo familias que socorrer, se aventuran hoy a contarle a cualquier semejante su situación y a rogarle una ayuda” (El Bateo, 1931, citado por Villa, 1993: 231). Distinción que resultaría muy interesante estudiarla desde nuestro presente y sus actualizaciones: “venteros ambulantes”, “venteros estacionarios”, “habitantes de calle”, “mendigos”, “vagos”, rebuscadores en busetas y semáforos y, en general, “los pobres” que siguen siendo denominados “invasores del espacio público” y vistos como “lunares” del centro de la ciudad.

Pero, ni las medidas institucionales, ni la caridad pública, ni el profundo deseo de aislarlos de la esfera pública de la ciudad, fueron suficientes (Villa, 1993: 229):

La invasión del espacio público, ocasionada por estos personajes era razón suficiente para exacerbar a una sociedad que en mucho, planteaba la **exclusión** como única posibilidad de construcción de una ciudad que respondiera al tamaño de sus sueños (Villa, 1993: 229).

Sobre el Plan Regulador

La práctica de la planeación fue establecida en Colombia a comienzos de los años cincuenta en el gobierno de Laureano Gómez, con el apoyo de la Misión del Banco Mundial encabezada por Lauchin Currie.

Sin embargo, antes de la consolidación del Departamento de Planeación Nacional, ciudades como Bogotá, Medellín, Cali y Tumaco contrataron con la firma norteamericana de Wiener y Sert la asesoría y realización de Planes Piloto, quienes, desde 1948 hasta 1953, se encargaron del que fue catalogado cambio entre “el período republicano y las concepciones provinciales de agrupamiento, por los principios de planeación y ordenamiento territorial” (Schnitter, 2007: 7).

Un hecho determinante que facilitó la incursión de Wiener y Sert en el contexto colombiano fue la reciente legislación de aquel momento sobre la planificación urbana. La Ley 88 de 1947 incluía por primera vez en la legislación urbanística colombiana la obligación de elaborar planes reguladores y, durante muchos años, fue la base legal de la planificación urbana en Colombia (Schnitter, 2007: 63).

En términos generales, el artículo 7 de la Ley establecía una visión del futuro de la ciudad para lo cual, además de nuevas materialidades y configuraciones espaciales, proponía una ordenación desde el presente de lo que ya estaba construido. Así, se decretaba:

Los municipios que tengan un presupuesto no inferior a doscientos mil pesos (\$200.000.00) están en la obligación de levantar el plano regulador que indique la manera como debe continuarse la urbanización futura de la ciudad. Este plano no sólo comprenderá las enmiendas y mejoras que deben 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 (Schnitter, 2007: 63).

Como se anotaba atrás, aunque en el campo de la planificación en Medellín en 1913 el Concejo Municipal había adoptado el plano de Medellín Futuro como medida para reglamentar su crecimiento y en 1940 la élite de la ciudad representada en la Sociedad de Mejoras Públicas invitó al urbanista austriaco Karl Brunner con el fin de consolidar la realización de un plan regulador, estas iniciativas no llegaron a consolidarse. Empero, fueron claves para persistir en la necesidad de contar con un plan regulador y consolidar a Medellín como pionera en la materia.

En 1948 Wiener y Sert firmaron contrato con el municipio de Medellín para realización del Plan Regulador de Medellín, que se dividió en cuatro etapas: 1). La primera consistía en un análisis de las condiciones actuales de la ciudad, que sería hecha por el municipio con la dirección técnica de los contratistas y con colaboración del grupo de técnicos locales; 2). Anteproyecto o plan piloto que será elaborado por los contratistas con la colaboración del municipio; 3). Planos generales o Plan Director que será elaborado por el Municipio con la asesoría técnica de los contratistas y 4). El Desarrollo del Plano, que sería ejecutado por el municipio y en el cual podrá obtener los servicios de los contratistas como consultores (Schnitter, 2007: 67).

En correspondencia a los pactos asumidos y mediante Acuerdo No 2 de 1949, el Concejo de Medellín -quien a la fecha y de la mano con la Sociedad de Mejoras Públicas había sido entidad clave en la producción de espacios en el Medellín de las primeras décadas del siglo XX- fue autorizado por el Alcalde, Luis A. Abadía, para crear la que se considera como la primera Oficina de Planeación de Medellín y que en un principio se llamó Oficina del Plano Regulador y cuyo primer jefe fue el arquitecto Nel Rodríguez. Además, por

Resolución No 23 de febrero de 1950, la Junta del Plano Regulador creó un grupo técnico local encargado de estudiar el proyecto presentado por los urbanistas.

En febrero de 1950 entregaron al municipio de Medellín el Plan piloto, veinte planos y tres volúmenes de informe y anexos. La Junta encargada de estudiar el trabajo realizado y rendir un informe sobre el mismo, dio un juicio favorable, que daba por concluida la segunda etapa del Plano Regulador:

Hemos estudiado detenidamente el Plano Piloto de Medellín, presentado por los señores Wiener y Sert, y sinceramente felicitamos al municipio por este gran paso que no dudamos abrirá un nuevo capítulo en el desarrollo de la ciudad (Schnitter, 2007: 69).

Aunque en abril de 1950 el alcalde de Medellín autorizó la continuación del contrato para la denominada tercera etapa del Plan Regulador, que consistía en la asesoría técnica de Wiener y Sert para llevar el desarrollo del Plan Director, se presentaron múltiples inconvenientes, entre ellos, la inconformidad por parte de algunos sectores de la ciudadanía hacia lo que representaba el plan piloto y la llamada Valorización, situaciones que se vieron agudizadas por la violencia generalizada por la que atravesaba la nación y el estado de sitio que no permitía el funcionamiento de los Concejos Municipales.

Sin embargo los urbanistas se mostraban esperanzados con las perspectivas urbanísticas de Medellín:

Las perspectivas son excelentes. La ciudad está en su fase inicial de desarrollo y organizó su plan antes que otras ciudades colombianas. Un gran terreno de expansión se recuperará al canalizar el río para el crecimiento de la ciudad. Está en mejores condiciones que Bogotá. Ésta tiene mayores problemas debido a los edificios donde funcionan las dependencias del gobierno, lo cual no existe aquí. El problema de Medellín está físicamente definido por el Valle [...] (Sert, 1952, citado por Schnitter, 2007: 73).

A pesar de los esfuerzos que pretendían darle continuidad a la participación de Wiener y Sert en el Plano Regulador, sería hasta el Acuerdo 92 de 1959 de Concejo de Medellín que se adoptó el Plan Director de la Ciudad.

Hechas estas contextualizaciones de la contratación del Plan Regulador para la ciudad, se describirán algunos aspectos del Plan Piloto en sí, que tienen que ver con sus diagnósticos e intervenciones en al área central de la ciudad,

así como de los planteamientos que permitan desentrañar la visión y presupuestos globales pretendidos para el futuro de Medellín y que, por ejecución u omisión, han impactado fuertemente las espacialidades y ritmos cotidianos del centro de la ciudad.

Plan Piloto de Medellín

En el Volumen II del Plan Piloto de Medellín⁶, Lester Wiener y José Luis Sert presentaron el informe descriptivo del Plan Piloto, donde se explican los motivos y consideraciones que determinaron las soluciones adoptadas.

Inician el texto especificando cómo “el objeto de un Plan Piloto, es dar las directivas generales para la reorganización de la ciudad y su crecimiento”, Directivas que serían flexibles, puesto que el detalle final de las mismas sería función del Plan Regulador (Wiener y Sert, 1950, en: Restrepo, 1981: 350).

Tomando como referente la conformación de *regiones* en Europa y Estados Unidos, que daba cuenta de la estrecha relación entre las ciudades y su región económica o área de influencia debido al extenso desarrollo de las líneas de comunicación, se calificó como la primera falencia de Medellín la falta de establecer *región* con sus contextos regionales y nacionales (Schnitter, 2007: 151).

La primera conclusión de su diagnóstico fue que la condición geomorfológica de la ciudad y sus municipios aledaños con respecto al Valle, permitía plantear de forma lógica y natural la conformación de un Área Metropolitana, área que: “si se zonifica cuidadosamente, serían capaces de proveer para cualquier expansión futura urbana o suburbana” (Wiener y Sert, 1950, en: Restrepo, 1981: 352). Además, la importancia creciente de Medellín como centro industrial y la del departamento de Antioquia en conjunto, “predicen extensiones importantes de la Región hacia el Pacífico, a través de Quibdó a la Bahía de Solano, y posiblemente al Caribe a través del Golfo de Urabá (Wiener y Sert, 1950, en: Restrepo, 1981: 351).

⁶ El volumen I tenía los mismos contenidos, pero fue presentado en inglés. El Volumen II fue traducido por el arquitecto Alfonso Lalinde. Aunque sería muy interesante indagar desde una perspectiva socioespacial el abundante material cartográfico presentado por los urbanistas, no fue objeto del presente análisis.

En el área Metropolitana, el problema más importante para resolver serían las inundaciones del Río Medellín y la erosión del suelo. Así, respecto a los “usos actuales del terreno”, anotaban como:

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

La industria está regada por completo en el Área Metropolitana. Ningún criterio consistente se ha seguido para su localización. En muchas ciudades sin planeamiento, se ha agrupado a lo largo de las carreteras principales. En Medellín este no es el caso. En los tiempos pasados, no se han tomado en consideración los vientos prevalecientes para escoger los sitios de la industria. El humo, los gases, el ruido y los peligros del tráfico, han invadido las áreas residenciales vecinas. Las **zonas mixtas** prevalecen, y se levanta toda clase de industria, comercio y diferentes tipos de edificios residenciales, **sin un plan lógico**.

El **uso de la tierra** actual muestra también una **falta de continuidad en el desarrollo de la ciudad**. Los especuladores han construido en cualquier esquina del valle, sin tener en cuenta el uso propio o el costo que resultaría si estos servicios fueran suministrados por la municipalidad. El desarrollo de las estribaciones se ha hecho descuidando los intereses municipales. Aquí, en estas alturas, este descuido es más serio debido a la dificultad de suministrar agua a presión.

La parte vieja de la ciudad y los pueblos del valle presentan casas típicas con pequeños patios. Estas casas tienen una escala que está en proporción al ancho de las calles. Tienen, como norma, una buena asoleación aún estando ya viejas muchas de ellas. Desafortunadamente las casas viejas han sido reemplazadas por nuevas y edificios altos, en donde las condiciones de vida respecto asoleación y ventilación, no son tan buenas como en las edificaciones que reemplazaron. Esto debido a calles estrechas, cuyo ancho no corresponde a las nuevas edificaciones, mucho más altas. Hace falta un criterio general de zonificación en altura; se han construido, además, muchos edificios de apartamentos en la parte vieja de la ciudad donde las puertas abren hacia las calles estrechas, privando los bajos edificios adyacentes, de sol y ventilación, y creando de esta manera áreas insalubres.

Las poblaciones del valle están perdiendo rápidamente sus viejos caracteres. Fueron una vez sitios de quietud, pero la industria se ha inmiscuído 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 (Wiener y Sert, 1950, en: Restrepo, 1981: 352-353).

[...]

Los distritos de clase media y rica en la ciudad vieja, han guardado mucho de su carácter colonial y algunas de las viejas casas con patios son atractivas y deberían conservarse. Hay bellos árboles viejos en este distrito tales como las palmas de la calle Bolivia. Una vez que éstas calles se conviertan en caminos tranquilos dentro de unidades, aumentará su encanto. El viejo Bosque de la Independencia debería conservarse y será de gran valor para las unidades que están alrededor de él. El Hospital San Vicente se debería mover fuera de este distrito, una vez que el grupo hospitalario en la ladera Oeste, atravesando el Río, se desarrolle (Wiener y Sert, 1950, en: Restrepo, 1981: 362, s.n.).

Entre otras cosas, cabe resaltar en este diagnóstico el reconocimiento de las particularidades de la ciudad que se sugieren sean preservadas. No obstante, en sus propuestas para usos futuros de esos terrenos, propugnan por aplicación de modelos internacionales como la Carta de Atenas y los estándares internacionales del Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, C.I.A.M., que terminan por borrar esas particularidades que habían reconocido en nuestro territorio y encajonar las propuestas futuras.

Se ha tenido como base al establecer el uso futuro de la tierra en el Área (sic) Metropolitana, la clasificación de acuerdo a las cuatro funciones principales del urbanismo. Estas cuatro funciones establecidas como estándar internacionales por el C.I.A.M. son: Habitar, trabajar, recreación (cultivar el cuerpo y el espíritu) y circular (transporte). Se da la tierra que no queda comprendida en estas funciones, a la agricultura, al pastoreo y las reservas forestales. Una de las principales guías del Plan Piloto, es la segregación de estas funciones y la eliminación de las áreas de uso mixto (Wiener y Sert, 1950, en: Restrepo, 1981: 353).

Esta propuesta impactó fuertemente la conformación de la ciudad y de su centro histórico, en particular durante toda la mitad del siglo XX, ya que, históricamente, la mezcla de “usos de la tierra” había sido una de sus características. Mixtura que tenía que ver con sus dinámicas propias de crecimiento, caracterizado por un centro cívico comercial en la Plaza de Berrío, pero también en otros polos como la Plaza de Mercado y la estación del Ferrocarril al sur y el Parque Bolívar al norte, atravesados por ejes viales como Carabobo, Bolívar y Palacé, que propiciaron una mezcla y descentralización de lo que se llevaba en Berrío (El Mundo, 1987a: 14). Dinámicas que, más que considerarse en sus anclajes históricos y de sociabilidades, fueron diagnosticadas como causa directa de los “primeros síntomas de congestión”, perjudiciales para el desarrollo urbano y económico en general.

También, las medidas propuestas para la conservación de edificaciones o símbolos representativos de la “clase media y rica” de la ciudad vieja, deben ser leídas críticamente desde unas *políticas de la memoria*, lectura que permite desentrañar memorias hegemónicas que tratan de establecerse.

A continuación describiremos los principales diagnósticos y propuestas de intervención futura, hechos a propósito del centro de la ciudad y los servicios que prestaba.

Sobre la **condición** de centro en la actualidad del estudio, anotan:

Se distinguen fácilmente en este plano, las condiciones de **congestión** en la parte vieja de la ciudad, y la gran área edificada. Debería considerarse que la mayoría de los edificios son de uno o dos pisos de altura, y la densidad de población no es tan grande como aparece a primera vista. El peligro potencial mayor en la parte más vieja, es la nueva costumbre de construir edificios altos en las mismas calles estrechas, algunas veces un poco más amplias, las cuales son seis o siete veces más altas que los que reemplazaron. El tráfico pesado se ha desarrollado rápidamente y continuará creciendo, a menos que se establezca alguna relación entre el área cubierta y la altura de las estructuras.

Los servicios educacionales y otros servicios sociales, están regados por la ciudad **sin ningún plan lógico**. Están **amontonados** en algunos lugares y en otros hay una falta total de ellos. Como conjunto, estos servicios son insuficientes y las edificaciones que ocupan son inadecuadas en la mayoría de los casos. Los hospitales y los cementerios, que una vez estuvieron localizados en la periferia de la ciudad, deberían removerse ahora, si es posible. Eso aplica también especialmente a la Estación del Ferrocarril, Mercado y Feria, cuya remoción de la localización actual es un “deber” en cualquier planeamiento serio de la ciudad (Wiener y Sert, 1950, en: Restrepo, 1981: 357 - 358, s.n.).

Relocalización de servicios públicos, reordenación de tráfico y ruptura de aglomeraciones y “amontonamientos” que van en consonancia con los postulados de L. Currie arriba anotados y que tienen que ver con la “necesaria movilidad” y prestación de “adecuados servicios” para el completo desarrollo económico de las ciudades.

La Estación Central del Ferrocarril, situada en inmediaciones de la plaza de Cisneros y “obra de progreso” exaltada desde principios del siglo XX por los habitantes que presenciaron su emergencia, paradójicamente sería, desde el

diagnóstico de Wiener y Sert, uno de los grandes **obstáculos** de los nuevos planes para Medellín y su área Metropolitana:

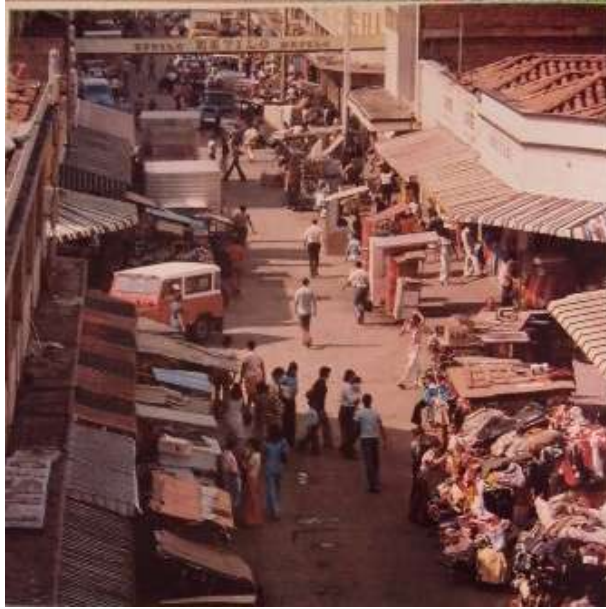
Fue costumbre en el tiempo en que se construyeron las líneas del Ferrocarril, localizar la estación terminal y los patios en el mismo corazón de la ciudad, pero hoy, esto constituye un gran obstáculo para su buen planeamiento y su crecimiento normal (Wiener y Sert, 1950, en: Restrepo, 1981: 355).

El equipo del Ferrocarril y la carrilera son anticuados y están en malas condiciones, y cuando se construyan los malecones del Río, habrá necesidad de mover la carrilera. Las condiciones actuales son muy malas y la erosión de las riberas del Río ha tumbado de vez en cuando secciones de la carrilera. La estación del Ferrocarril y los depósitos que ocupan la parte más central de la ciudad están en desuso.

Control del Río y cambio del Ferrocarril sacando la Estación terminal fuera del área central de la ciudad, lo que implica el movimiento del Mercado Central a su nueva Localización. Estos cambios permiten la **recuperación** y la **revalorización** de áreas considerables de terreno ahora sujetas a inundaciones [...] El nuevo sitio para el Centro Cívico sería posible una vez que la Estación del Ferrocarril y los depósitos se movieran a su nueva localización. El desarrollo de este Centro Cívico podría comenzarse en la última fase. En la primera fase deberá limpiarse el sitio y arreglar el terreno (Wiener y Sert, 1950, en: Restrepo, 1981: 359, s.n.).



Medellín antiguo representado en la Estación del Ferrocarril ubicada en la Plaza de Cisneros, Monografía de Medellín, 1959.



Vista del mercado popular de Guayaquil (léase usos mixtos vs zonificación, a veces mostrado como el desorden, caos, pero otras como “lo típico”, “lo folclórico”), Interprint, 1978.



“Medellín típico: Multitud abigarrada, frente a la vieja plaza de Amador, que compra y vende”, Monografía de Medellín, 1959.

Podríamos ir más allá de la propuesta de traslado del Ferrocarril y la Plaza de Mercado de la parte central de la ciudad y leer esos intereses de desplazamiento de estaciones, carrileras, bodegas y demás edificaciones que hacían parte del sistema férreo y de servicios de abastecimiento y transporte en general, con el paralelo desplazamiento de prácticas y usos cotidianos que

se suscitaban alrededor de la Estación y la llegada de campesinos y “moscas de todos los colores” que se asentaron en el sector conocido como Guayaquil:

Guayaquil fue un centro en sí, el lugar donde el capitalismo mostró su fuerza, y donde, muchos habitantes de Medellín sobrevivieron sin necesidad de ir a otros sitios de la ciudad.

Alrededor de este mundo de la compra y venta aparecieron los más inverosímiles personajes, que además de intercambiar mercancías, generaron la circulación de otros valores, creencias, mitologías y formas de pensar. Obispos y gobernantes reforzaron sus discursos sobre la moral y las buenas costumbres. Palabras cargadas de asepsia, rumores de maldición y mitología del infierno se esparcieron por los labios de los moralistas e higienistas, preocupados porque este barrio no aceptó, como ellos quisieron, sus preceptos sobre el valor de la religión católica, el trabajo y el ahorro, banderas de la pujante raza paisa.

Allí nació un mundo contradictorio y complejo. En este barrio de tradiciones sombrías, la ciudad mostraba su dolor, sus vergüenzas, sus diferencias, y sus posibilidades y fuerzas al mismo tiempo. Los diferentes actores sociales, de sectores medios y populares, y de la propia burguesía local sabían que en Guayaquil se movía algo más que el dinero. Los afectos, las culturas y las mentalidades entraban allí en conflicto para dar origen a la masa heterogénea, creativa y dinámica (Betancur, 2006: 21).



Alrededores de la antigua Plaza de Mercado, Interprint, 1978



Sector de Guayaquil, 1955, tomado de: Viviana Villa (2008). Fotografías de la Plaza de Cisneros.

Así, la principal propuesta para el centro de la ciudad tenía que ver con una “limpieza” y un “desplazamiento” de “obstáculos” para el adecuado desarrollo de la ciudad y la construcción y consolidación de un **nuevo centro cívico** que se posicionara como nuevo corazón de la ciudad y que estuviera en consonancia con las “calidades” de los antioqueños:

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

Medellín ha dado amplias pruebas de este espíritu de empuje. Sus fábricas y rápido crecimiento son prueba de esto, pero como otras ciudades que han crecido rápidamente no tiene bien definido un **centro que personificaría este espíritu de empuje de los antioqueños**. Además, el aspecto planeado del centro de la ciudad es de especial importancia porque la primera impresión que recibe un visitante es una vista desde el aire, y si el centro de la ciudad de Medellín llega a ser un ejemplo sobresaliente, enmarcado en la belleza natural de los alrededores, dará mayor crédito a la ciudad y su gente. Teniendo en cuenta esta consideración hemos planeado una extensión del centro existente de la ciudad en el sitio ahora ocupado por la antigua estación del Ferrocarril, los patios y los depósitos.

Como se muestra en nuestro Plan, es una sugestión de la escala y posibilidades de un centro para una ciudad tal como la que hemos estado discutiendo, y para indicar la belleza y propiedad de un esquema adecuado. Tales edificios como la Biblioteca, Museos, salas de conferencia y exhibición, teatro principal, auditorio al aire libre, edificios de oficinas municipales y de gobierno (para servicios públicos adicionales) una plaza pavimentada para cuando haya reuniones públicas, un paseo que se extienda desde la Avenida Cundinamarca hasta la opuesta orilla del Río en el Cerro Nutibara, el cual se convierte en un parque (sitio para un nuevo hotel), todas estas cosas es necesario unir las a la vida cívica, las cuales si se construyen de una manera suelta y no relacionada, no entrarían significativamente en el tamaño de un nuevo Medellín (Wiener y Sert, 1950, en: Restrepo, 1981: 366, s.n.).

Desde acá podríamos entrever que el centro de la ciudad, hervidero y lugar de confrontación de las problemáticas de la ciudad, así como de toda la diversidad de sus clases sociales, no estaba en consonancia con los antioqueños emprendedores y pujantes. Leyendo entre líneas y haciendo referencia a la multiplicidad de clases que se apropiaban del centro, podríamos decir Wiener y Sert realizaron un proyecto en pro de los intereses y ciudad que quería mostrar y habitar la clase dirigente y económicamente más poderosa de Medellín.

Las propuestas de traslado de la Estación del Ferrocarril, la Plaza de Mercado y la terminal de transporte del sector, que “limpiarían el sector”, además de otras apropiaciones indebidas como los tugurios de la Alpujarra, ubicados en el suroccidente inmediato de la Calle San Juan y que no mencionan directamente Wiener y Sert, se empezaría a desarrollar el Nuevo Centro Cívico, que iría a lo largo de la Avenida Cundinamarca y la Calle San Juan, en el área comprendida entre las calles 41 y 4, la carrera 52 y la avenida Alfonso López (hoy conocida como Av. El Ferrocarril).

Uno de los componentes del nuevo centro sería el área de La Alpujarra donde se agruparían las oficinas gubernamentales, puesto que las sedes de los gobiernos Nacional, Departamental y Municipal que confluían en la Medellín de principios del siglo XX, fueron construidas en forma aislada: La Gobernación en Bolívar por Calibío, el Palacio Municipal en Carabobo con la Av. De Greiff y el Palacio Nacional en Carabobo por Ayacucho. Mezcla y dispersión que iban a contravía de los presupuestos de zonificación que marcarían los primeros decretos de planificación del centro.

Así, en el Plano del Centro Cívico presentado por la firma norteamericana, se distinguen dos zonas:

La central, formada por la plaza cívica y los palacios nacionales, departamental y municipal. La plaza tendrá parqueaderos subterráneos. En tamaño es la zona más destacada, y los edificios que la forman serán los más altos.

El ángulo sur-occidental donde estarán los edificios de las entidades descentralizadas. Además está la zona perimetral que tendrá que ser rediseñada de acuerdo con el conjunto, con construcciones de una altura que dependerá de las especificaciones del lote y de la vía a la cual de frente (Wiener y Sert, 1950, en: Restrepo, 1981: 373).

Para llevar a buen término la zonificación y sectorización, pretendida tanto en el centro como en toda la ciudad y su área metropolitana, se requería la dotación de un sistema vial que permitiera la rotación de toda clase: de mercancías, sujetos hacia sus trabajos e integración de las periferias:

El Centro cívico estará servido por dos Avenidas principales que corren en la dirección norte- Sur; cruzan el corazón de la ciudad y sirven de alimentación a los estacionamientos. Cuatro avenidas principales conectan la ciudad vieja con las tierras planas del lado Oeste del Río Medellín. Estas conducirán directamente a las estribaciones del valle, conectando las comunidades hechas en laderas (Wiener y Sert, 1950, en: Restrepo, 1981: 357).

Propusieron construir vías paralelas que no correrían a través de un centro congestionado sino a la largo de sus límites y alimentarían el área central por medio de lotes de estacionamiento. Cometido que, como veremos más adelante y relacionado con los fuertes poderes locales que defienden sus intereses, no fue llevado a cabo y, al contrario, produjo serias fracturas y congestiones en el centro tradicional.

Mediante el Decreto 693 de 1951, el Alcalde de Medellín, considerando:

Que es indispensable adoptar un plan racional y técnico que señale 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 y sociales (Restrepo, 1981: 370),

Adopta el Plan Piloto para el Municipio de Medellín que comprende, entre otros, los siguientes asuntos:

El uso a que debe destinarse la tierra dentro del área municipal, su distribución en zonas, la reglamentación de cada uno de éstos y la división en barrios o unidades vecinales.

El plan vial de líneas troncales de la ciudad

Demarcación y reglamentación de la zona ferroviaria

Conexiones intermunicipales

Aeropuerto

Plan de salubridad pública, escuelas y asistencia social y determinación de zona hospitalaria.

Plan para el desarrollo de un centro cívico de la ciudad

Plan para el aprovisionamiento y distribución de combustibles

Plazas de mercado, aprovisionamiento de víveres y artículos de consumo.

Normas para legislación sobre urbanismo y edificaciones (Restrepo, 1981: 370)

Hasta acá se concluyen como principales directrices del Plan Piloto: la zonificación, la sectorización, plan usos del suelo y plan vial, directrices que, con su ejecución total o parcial, impactaron fuertemente la estructura urbana y las apropiaciones, usos y vivencias que la tejían o destejían.

Retomando los principios de la Carta del Urbanismo o Carta de Atenas, donde se exponen los principios y resoluciones bases del urbanismo moderno, Wiener y Sert explicitan la relación de la zonificación y sus propuestas de intervención:

[...] Las cuatro funciones básicas de toda ciudad son: habitación, servicios sociales (culturales y recreativos), trabajo y circulación. Estas funciones establecen la base de la zonificación general, y el área urbana y su territorio se clasificarán y dividirán de acuerdo con las mismas. En esto consiste la **zonificación por función**, sin la cual no hay urbanismo posible. Esta clasificación necesaria en cualquier población, es imperativa en las grandes ciudades". (Wiener y Sert, citado por Schnitter, 2007: 171, s.n.).

María Teresa Uribe y Bustamante, en un estudio crítico y contemporáneo del Plan Piloto, hacen unas consideraciones que nos parecen de fondo respecto a estas políticas urbanas y que permiten ampliar nuestras perspectivas actuales.

Para los investigadores, el Plan Piloto fue un "instrumento de control urbano orientado fundamentalmente a ordenar las ciudades de acuerdo con los **requerimientos impuestos por el desarrollo de la producción capitalista**" (Uribe y Bustamante, 1978: 98) y que pretendía intervenir en:

La producción social del espacio, desarrollando la infraestructura necesaria para permitir la producción de otros objetos materiales;

La distribución social del espacio, que corresponde a la división social y técnica del trabajo en tanto que el espacio como medio de producción y como elemento reproductor de la fuerza de trabajo está condicionada a tecnificarse y adecuarse permanentemente;

A su vez se tiende a valorizar, modernizar, integrar y estandarizar los espacios, no solo con el criterio de su participación efectiva en el proceso productivo sino también en tanto que son símbolos transmisores de una concepción del mundo que responde al dominio político de una clase (Uribe y Bustamante, 1978: 99).

Para esa ordenación pretendida de la ciudad se requería, en primera instancia *dividir*, “fraccionar la unidad espacial en espacios más pequeños donde cada actividad tenga un sitio para desarrollarse”. De esto se desprende la importancia de *zonificar* la ciudad, *sectorizarla*, establecer un *plan de usos del suelo*, división que llega hasta lo más nimio del detalle, puesto que hasta lo más insignificante pero que adquiere todo su sentido cuando se lo piensa como una expresión de la división social y técnica del trabajo (Uribe y Bustamante, 1978: 105- 106).

El proceso de *zonificación* debía ir paralelamente acompañado por políticas de integración mediante el transporte que garantizaran, entre otras cosas, la **movilidad**:

[...] a la vez que se divide, que se fracciona, debe integrarse articulando los diferentes subespacios mediante una *red vial* y que comunique **rápida** y **efectivamente** los espacios residenciales con los de trabajo, el comercio con la industria, permitiendo el **flujo** de fuerza de trabajo y materias primas, la distribución y el consumo de los productos. Pero “ordenar” no es solo eso. Es también estandarizar, reglamentar, normativizar, establecer densidades, volumetrías, retiros, es decir, **adoptar modelos** que se consideren como los más adecuados, los más funcionales, el dominio de la estética y el buen gusto. Pero el orden y la estandarización no implican de hecho la generación de unas condiciones de igualdad en la ocupación y uso del espacio, es una homogenización diferenciadora, jerarquizante que se ajusta a la estructura de ingresos y a la condición social de los habitantes de la ciudad, así como al nivel y al desarrollo de la producción y el consumo que refleja una estructura de clases y la mantiene a partir de la vigencia de formas físicas (Uribe y Bustamante, 1978: 106).

Hasta acá, entonces, pueden evidenciarse las grandes implicaciones que tendría el cambio de concepción de una *ciudad de usos mixtos* a una *ciudad*

zonificada y sectorizada, tránsito que tiende a acentuar la pobreza urbana, el desempleo y la larga historia de desigualdades sociales y exclusiones que ha caracterizado a nuestra sociedad.

Otra de las propuestas del Plan Piloto, que poco se enuncia pero que está íntimamente relacionado con la *zonificación* y con la planeación del centro de la segunda mitad del siglo XX, tiene que ver con la *función de remodelación*.

Para “ordenar” se hace necesario “prescindir de los obstáculos existentes”, adecuar las viejas estructuras de la ciudad a los requerimientos exigidos por el desarrollo de las fuerzas productivas sociales o en otras palabras, **remodelar** espacios que por su **vetustez** o carencia de normas mínimas no se corresponden con las exigencias generadas por el advenimiento de unas nuevas relaciones sociales de producción (Uribe y Bustamante, 1978: 108).

La remodelación, pues, concebida como *rehabilitación* de “áreas deprimidas” tienen toda una relación con la función de legitimación: **se rehabilita para legitimar, para sancionar jurídicamente la ocupación ilegal de los espacios** y de esta forma articularlos efectivamente a la unidad espacio a ciudad (Uribe y Bustamante, 1978: 108).

Para “librar las áreas deprimidas del deterioro, se requiere rehabilitarlas mediante la prestación de servicios públicos, construcción de vías, cambio de los materiales de la vivienda, saneamiento de títulos, acciones que desembocan en la legitimación post-factum” (Uribe y Bustamante, 1978: 108). *Rehabilitaciones, restauraciones, renovaciones, recuperaciones*, larga cadena de *re* que pocas veces se ha pensado en nuestro contexto para los habitantes “históricos”, de clases bajas y medias, y, más bien, se ha utilizado para “atraer” -o “volver a traer”- a nuevas clases sociales y nuevos pobladores de clase más altas.

En las políticas urbanas de Medellín, por ejemplo, la remodelación se ha referido tanto a “procesos de rehabilitación de zonas centrales atacadas por la obsolescencia y el deterioro que no corresponde a los nuevos requerimientos suscitados por el desarrollo de las fuerzas productivas sociales; o a rehabilitación de barrios llamados “subnormales”, espacios ilegalmente ocupados y que presentan fenómenos de presión y deterioro” (Uribe y Bustamante, 1978: 108). También, a la “corrección” de espacios recientemente construidos y sujetos a normas mínimas de planeamiento físico

pero que se tornan insuficientes e inadecuados para cumplir efectivamente la función que tienen asignada dentro de la producción.

En el caso del centro de la ciudad pueden leerse constantes intentos de desplazamientos poblacionales durante todo el siglo XX, que inician con la **ubicación** en ciertos espacios a prostitutas y mendigos y que siguen con otras intervenciones más visibles a partir de grandes obras de infraestructura en la zona de La Alpujarra, Guayaquil, el sector de San Antonio, la Calle Bolívar, el Parque Berrío, el Sistema Metro, los Edificios Carré y Vásquez, la Plazoleta de las Esculturas y Ciudad Botero, la peatonalización de la Carrera Carabobo, pero que también pueden leerse desde campañas “más sutiles”, de limpieza y recuperación del Parque Bolívar y la Plazuela San Ignacio.

La remodelación, entonces, puede ser también prevención del deterioro aplicada a las áreas no problemáticas y erradicación total aplicada a aquellas áreas consideradas como “irrecuperables”, “no salvables” y que deben ser totalmente destruidas y reedificadas con cambio de uso total o parcial y cambio en el estrato social de sus pobladores (Uribe y Bustamante, 1978: 109).

Por otro lado, la remodelación es también conservar, preservar del deterioro: espacios considerados de “alto valor simbólico que tiene una significación ideológica de gran transcendencia en la ciudad para sus habitantes. En tanto, que se constituyen en transmisores de la ideología dominante deben conservarse ejerciéndose con ellos la acción contraria a las demás **formas urbanas** que deben cambiarse y revolucionarse permanentemente” (Uribe y Bustamante, 1978: 109).

Dimensiones de la remodelación -léanse también los *re* arriba considerados: recuperación, rehabilitación, restauración, rescate- que entrañan fuertes cargas políticas, ideológicas y hegemónicas que han marcado el rumbo de la ciudad.

Los ecos y “responsabilidades” del Plan Piloto

En términos generales, los diagnósticos y propuestas de Wiener y Sert hasta acá esbozadas y su incidencia en procesos posteriores, suscitaron diversas opiniones y aplicaciones.

Retrospectivamente, entusiastas antioqueños recordaron cómo el Plan Piloto fue visto, en su época de aparición, como una magnífica oportunidad para encausar el porvenir de la ciudad:

Fue muy afortunada la capital de Antioquia al contar para el desarrollo de los últimos treinta años, con el Plano Piloto de la ciudad elaborado por los urbanistas Wiener y Sert [...] Sin este plan su crecimiento habría sido muy irregular y seguramente se habrían cometido muchos y graves errores. Fue Medellín una de las primeras ciudades de Colombia en contar con un plano piloto, guía para su desarrollo. Hoy en día se hace indispensable la elaboración de un Plano para todo el Valle de Aburrá, complementando con el Oriente cercano -con Rionegro como base- con los municipios de la parte noroccidental y norte como San Pedro, Entrerriós, Santa Rosa y Don Matías, y con algunos de la zona sur-occidental como Amagá, Angelópolis y Titiribí... (Restrepo, 1982: 265).

Otros, lo criticaron por ser eminentemente un plan vial, que antepuso las consideraciones sobre las comunicaciones viales a los criterios de funcionalidad vital (espacio urbano y humano) de la ciudad (Gil Pantoja, 103, Citado por Botero, 1996 184). Y otros, que aunque reconocían que el Plan Vial constituyó uno de los cimientos del Medellín moderno, del cual derivaron avenidas como la Oriental en el centro de la Ciudad, consideraron que el estudio de Wiener y Sert “no captó plenamente la crucial significación del “sistema del río” como eje vertebral de la metrópoli (vía nacional de atravesamiento, vía férrea, arteria metropolitana), ni percibió el carácter metropolitano de la “mancha urbana” futura, y su real magnitud (Botero Gómez, 1989: 119, citado por Botero, 1996: 184).

Según el arquitecto Luis Fernando González, una de las propuestas que tuvo efectos negativos fue la construcción del Centro Administrativo -La Alpujarra- que implicó el abandono de muchos sitios del centro y le quitó vitalidad (González, 2007: 132). Sin embargo, destaca que en el diagnóstico realizado en la primera etapa del Plan Regulador Wiener y Sert valoraron la importante arquitectura histórica que había allí e incluso señalaron la necesidad de conservarla.

Otra anotación importante que realiza el arquitecto respecto a las intervenciones propuestas para el centro, es que, contrario a la hipótesis que ha predominado sobre Wiener y Sert como los causantes de su destrucción, han sido “comodines de las incompetencias de algunos y los exabruptos de otros” (González, 2007: 132) y que se le ha endilgado a su Plan Piloto todo lo malo que ocurre en la ciudad en lo urbanístico.

“Destrucción” que, por lo demás, debe leerse desde los múltiples intereses, fuerzas, decisiones y apropiaciones forcejeadas en su vitalidad y provocadas por sus discursos y prácticas de la planeación que han tratado de implementarse. Incluso, cabe recordar que muchas de las espacialidades de la zona central de la ciudad no han perdido representatividad o vida para amplias clases sociales.

Aunque habría que considerar “el fondo” de los males endilgados a los urbanistas español y norteamericano, la concepción de ciudad traída con sus estudios y planes, sumado a las particularidades de los proyectos económicos, políticos y culturales locales enmarcados en el “ethos antioqueño”, marcaron definitivamente -a partir de los años sesenta- los trazos y prácticas de lo que, hasta ese momento, se conocía como centro de la ciudad.

Primeras sedimentaciones de la “ciudad funcional”: diagnósticos y reglamentaciones

Así, con el Plan Director, el Plan Vial y el Estudio del centro de la ciudad de décadas siguientes se retomaron algunos postulados de Wiener y Sert pero no se dimensionaron las particularidades de una ciudad que crecía poblacionalmente rápidamente y que se veía afectada por condiciones de desplazamiento y violencia que vivía el país y que tenía unas problemáticas sociales apremiantes. Es evidente también que en dichos planes primaron los intereses políticos y económicos que, enmarcados en las políticas de Estados Unidos en pro de mantener su hegemonía en el sistema capitalista, iban “instalando” modelos de ciudad por todo el “tercer mundo”.

En 1969 el recién creado Departamento Administrativo de Planificación y servicios técnicos del municipio de Medellín y su departamento de investigación y estadística realizaron un estudio para aclarar los alcances y significados de los términos Plan Piloto, Plan Director, Plan regulador y compararlos con el naciente Plan Integral de desarrollo.

El estudio concluyó que el *Plan Regulador*, en el contexto local, significa la aplicación del *Plan Director*, que comprende la revisión, modificaciones, estudios de detalles, etc., necesarios para tener actualizado y poner en

ejecución el *Plan Piloto o Director*: “No es un plan nuevo, sino una etapa o fase de la planeación que implica, a su vez, la elaboración de una serie de planes sectoriales o de detalle, etc., con base en el *Plan Director*” (Martínez, 1969: 7).

Ya en 1959 el Concejo municipal de Medellín, mediante Acuerdo No 92 del 10 de diciembre, adoptó el Plano Director de la Ciudad. Aclaraba, en principio, cómo:

El plano en referencia sólo servirá de directriz para la realización de los posteriores estudios pormenorizados sobre el **desarrollo y futuro** crecimiento urbanístico de la ciudad, tales como la definición de los delineamientos y definitiva localización de cada una de las vías, la planificación y reglamentación detallada de cada Comunidad de población, la demarcación de las áreas destinadas a zonas verdes, edificios públicos, o de reglamentación especial, etc. (Concejo de Medellín, 1969: 1).

El Plano Director, contenía: Plan vial, división comunitaria y zonificación - usos de la tierra.

Paralelamente a esto, el Departamento administrativo de Planeación, mediante la Oficina del Plan Regulador, formuló un Plan quinquenal, definido como:

La formulación de un programa de obras y realizaciones para satisfacer las necesidades más apremiantes de una comunidad, dentro de sus capacidades de inversión y en un período de tiempo racionalmente previsible. Este plan es el considerado a largo plazo, en el cual se formulan soluciones generales y para realizarlas se hacen las subdivisiones que son los Presupuestos Programas anuales, que contemplan los ajustes y correcciones del Plan a largo Plazo (Departamento Administrativo de Planeación, 1969: 2).

Además, dicho plan buscaba ordenar por prioridades las intervenciones, “evitando así obras suntuarias que no corresponden al momento socio-económico de la comunidad y eliminando la ilógica dualidad de funciones, agilizando la administración” y, además, convirtiéndose en “el documento de mayor orientación para las entidades crediticias nacionales e internacionales, cuando son requeridos los servicios de financiación” (Departamento Administrativo de Planeación, 1969: 2).

Se retomaron, entonces, las funciones urbanísticas trazadas por Wiener y Sert: Habitar, circular, cultivar el cuerpo y el espíritu y trabajar.

Respecto a la primera, *habitar*, se realizaron cálculos de la población urbana, déficit de viviendas, habitación de barrios piratas y erradicación de tugurios. En cuanto a la *circulación*, se enfatizó en la necesidad de propiciar el tráfico aéreo que garantizaría la “continuidad del progreso e importancia de Medellín en América” (Departamento Administrativo de Planeación, 1969: 8).

Otras consideraciones referidas al centro de la ciudad y respecto al tráfico férreo, se recalca cómo la localización de las líneas y la ubicación de la estación central “continuaban entorpeciendo el desarrollo histórico urbano, estableciendo inaceptables servidumbres de toda índole en su núcleo”. Y por tanto, “se recomendaba a la Administración municipal una actividad positiva ante el Gobierno Departamental y Nacional, a efecto de que estas entidades procedan al traslado de la Estación Central a su posición final prospectada” (Departamento Administrativo de Planeación, 1969: 8).

Desde la tercera función, *cultivar el cuerpo y el espíritu*, se realizó un inventario de parques, plazas y zonas verdes en la ciudad y se observó un déficit proporcional al número de habitantes de Medellín y los protocolos establecidos para las zonas verdes. Sobre *trabajar*, fueron pocas las menciones.

Después de bosquejar el panorama general y frente a la necesidad de trazar un programa de orden y prioridades para la ejecución a través de la Oficina de Valorización de Medellín, se establecieron unas prioridades, que estuvieron casi que limitadas al Plan Vial y que para la zona de central de la ciudad correspondían a la “destrucción de las limitaciones de capacidad existentes en el propio núcleo comercial” (ensanches de San Juan, Colombia, Carabobo) y con el “reintegro al ciudadano, de la plaza pública con todos sus beneficios (remodelación del Parque Berrío - Plaza Nutibara - Manzana Gobernación)” (Departamento Administrativo de Planeación, 1969: 12).

Por último, se hace un llamado a los funcionarios respecto a estos nuevos campos en los que se estaba incursionando:

Debe existir entre todos los funcionarios una conciencia de planificación, no combatirla y comprender que es un simple proceso de sentido común, que trae grandiosos beneficios como ya se ha comprobado en todas las actividades humanas. No se debe confundir Planificación con Urbanismo,

ya que a veces se cree que efectuar obras suntuosas es planificación. La planificación no es exclusivamente para países ricos: todo lo contrario; cuando más poco se tiene es cuando más se necesita organizar adecuadamente las inversiones para su mejor rendimiento (Departamento Administrativo de Planeación, 1969: 23).

Por otro lado, dentro de los conceptos de Planeación que se estaban aplicando por la época en la administración pública y desde las conclusiones del Arquitecto Jorge Cadavid, se entendía por Plan de Desarrollo:

Un estudio más amplio de aquellos que venían realizándose de naturaleza solamente física o urbanística, para abarcar aspectos de tipo sociológico y económico, es decir, se trata de un Plan integral, que toma en consideración todos los aspectos que interesan a la Planeación todo lo cual se traduce por último en: Plan de Desarrollo físico, sociológico y económico (Martínez, 1969: 7).

Explícitamente, aparecieron por ese entonces Planes que orientaban a las ciudades o regiones por el camino del desarrollo y que, al integrar tanto los aspectos físicos como los sociales, económicos y administrativos, se convertía en un Plan Integral de Desarrollo.

Dicho Plan tendría distintas denominaciones, según la escala a la que se refiera: Urbano, Regional o Metropolitano, etc., y podría estar dividido en Planes Sectoriales, a saber: físicos, económicos, sociales, administrativos (Martínez, 1969).

Marco que han influido en que el período comprendido entre 1964 y 1971 sea calificado como de inflexión en el proceso de planeación urbana de Medellín. En consonancia con las incursiones en un Plan de Desarrollo, durante este período el Departamento Administrativo de Planeación y Servicios contrató varios estudios para el área central de la ciudad y que se enunciarán a continuación.

1. Estudio de la Comunidad B-5 - 1964

La División de Investigaciones de la Oficina de Planeación del Departamento administrativo de Planeación, realizó un estudio de la Comunidad B-5, sectorización aprobada por Acuerdo 52 de 1963, o comunidad 10 de la antigua división comunitaria y que “constituye el corazón de la ciudad y el área de mayor concentración comercial. Es el centro administrativo y de

abastecimiento, y representa el núcleo de primera importancia económica en el municipio” (Oficina de Planeación, 1964: 1).

Se trataba de un estudio urbanístico en detalle, que a futuro establecería el comportamiento y acción sobre dicha área.

En primera instancia se trazaron los límites de la Comunidad fijados por la sectorización:

Por el Oriente y Occidente, a través de barreras físicas muy definidas como son el Río Medellín y la futura Arteria Oriental, que marcan una diferenciación en los usos de la comunidad con respecto a las demás áreas vecinas.

Por el sur, la calle 29, marca una transición entre actividades de comercio central, e industrial de las zonas industriales del sector vecino. Al Norte, limita con la Calle 57, este límite diferencia los usos entre una zona eminentemente de vivienda y una zona que muestra usos mixtos. Está sujeto a variación a medida que la expansión del comercio haga necesaria la utilización de nuevas áreas. La variación del límite será consecuencia de los nuevos usos del sector (Oficina de Planeación, 1964: 3).

También se hace referencia a su desarrollo urbano y un balance de las renovaciones y cambios considerados por el Plan Piloto para el centro de la ciudad. Las obras decretadas y en proceso de ejecución en la década por la comunidad serían: el Centro Administrativo La Alpujarra y la remodelación de su zona Oriental; la ampliación de Bolívar, Colombia, Ayacucho y Diagonal, Avenida Alfonso López y Futura vía Oriental.

Se anota con la realización de estas obras “el grado de evolución del sector”, sin embargo, ante lo cual y para evitar un **desorden urbanístico**:

[...] es necesario realizar un replanteamiento que clarifique aún más el crecimiento de la zona y la adapte a las circunstancias cambiantes, sobre todo al aspecto de las relaciones entre el Centro actual y el futuro centro administrativo, que tomados en conjunto, lograrán el cambio del corazón actual, al corazón Metropolitano de la ciudad futura (Oficina de Planeación, 1964: 2).

Los criterios de zonificación también se aplicaron al centro de la ciudad, Comunidad B-5 y, siguiendo los criterios de usos actuales, usos futuros según tendencia y plan vial (obras nuevas), fueron establecidas seis zonas (Oficina de Planeación, 1964: 4-7).

Aunque no pudieron rastrearse los límites precisos de cada zona, a continuación se resumen las características enunciadas para cada una de ellas, puesto que nos ayudan a comprender las visiones y representaciones que se tenía del centro de la ciudad y sus planes futuros y que han sido condiciones de posibilidad y productoras -en cierta medida- de lo que hemos llamado “geografías del desarrollo”. Discursos y miradas que, por ejemplo, sindicaban a la vida rural de ser obstáculo a la modernización y que proponían construir “cosas nuevas” sobre y ante las “estructuras históricas”, sinónimo de deterioradas:

ZONA 1.

Constituida en su gran mayoría, por construcciones destinadas a vivienda y un pequeño sector céntrico determinado por actividades mixtas de comercio y vivienda. Esta zona está llamada a ser de comercio central en un futuro no lejano, continuando con la tendencia del crecimiento actual

ZONA 2.

Esta zona continuará su evolución hacia edificaciones en altura, conservando su comercio e incrementando en los nuevos edificios actividades de oficinas, hoteles y vivienda en altura. Su estratégica situación céntrica con respecto a la ciudad y la distribución vial, hacen que esta zona consolide sus actuales características y usos con tendencia a grandes construcciones hacia el Sur. Esto traerá un cambio de las estructuras deterioradas que existen actualmente.

ZONA 3.

Se encuentra la plaza de mercado y la terminal de las líneas de buses urbanos. Existen varias actividades mezcladas y desorganizadas con un deterioro general.

Causa de este problema ha sido la localización de las terminales de transporte automotor y férreo y la distribución de abastecimientos que **atrae consigo población rural que por su inadaptación y falta de recursos**, han solucionado el problema de vivienda en lugares vecinos a estos sitios.

Al Occidente, existe el sector constituido por agencias mayoristas y grandes intermediarios. Tales actividades han sido favorecidas por la afinidad que presentan con la terminal de la estación férrea, la plaza de mercado y el corazón de la ciudad.

La localización de los edificios públicos, en La Alpujarra, el traslado de la estación ferroviaria, la demolición de la plaza de mercado, la

organización de la Central de Abastecimientos y terminales de transporte en el Norte, lograrán la disminución o desaparición de actividades como abarrotes, cantinas, casas de prostitución, comercio cacharrero, etc. y a través de Bolívar, irrigará toda la zona, para lograr **la integración de este centro con el actual**. Pero con características distintas, ya que el primero será un comercio de cierta exclusividad, venta de artículos de lujo y artículos suntuarios. El segundo deberá continuar como comercio popular. Esta área por lo tanto, está llamada a largo plazo a experimentar una total renovación.

ZONA 4.

Llamada a tener gran importancia por el reflejo que experimentará con la creación del centro cívico vecino.

ZONA 5.

Zona donde ha de localizarse el Centro Administrativo de la Ciudad, recomendado en el Plan Director. La realización de este proyecto traerá cambios a los sectores vecinos al experimentar la incidencia marcada del Centro Cívico.

El Sector oriental de la Alpujarra requiere una política urbana y de tratamiento especial por ser área de relación y transición entre el centro actual y el centro cívico futuro. Sobre esta zona gravita claramente el proyecto de Carrera Bolívar, que no debe considerarse como parte del plan vial por ser vía de penetración de tráfico lento al corazón y circulación casi exclusiva de peatones.

ZONA 6.

Constituida por actividades comerciales, industriales y de vivienda, esta zona ha sentido los efectos que los sistemas viales le han causado, permitiendo la permeabilidad de un comercio central, ubicado en el sector Oriental de La Alpujarra.

Al construirse la carrera Bolívar, el comercio que se desarrolle sobre la vía irrigará toda la zona. Las actividades de tipo comercial, industrial e industria liviana, que tiendan a desarrollarse en el sureste, lograrán la transición entre esta Comunidad y las áreas con otro uso próximas a ella.

El Estudio (1964) continúa con algunas reglamentaciones sobre volumetría y lotización y un inventario y tipología de servicios, edificaciones e industrias presentes en el centro de Medellín.

2. Estudio del centro de la ciudad, 1968.

César Valencia Duque y Jorge Cadavid López fueron contratados por el Departamento Administrativo de Planeación y Servicios Técnicos y el Departamento administrativo de Valorización del Municipio de Medellín para realizar un Estudio que serviría como base para una reglamentación general de la zona, que se complementarían con otros estudios más detallados y proyectos específicos, algunos de los cuales estaban en marcha, como los del Centro Administrativo.

Dicho estudio estaría justificado por los procesos que inevitablemente se presentarían durante el desarrollo urbanos:

Dentro del proceso de crecimiento de las ciudades es frecuente el deterioro de las zonas más céntricas por el desorden de las actividades que allí se llevan a cabo. Algunos de estos sectores son los más antiguos de la ciudad y por lo tanto presentan construcciones en mal estado con un pobrísimo aprovechamiento del terreno, ocasionando problemas de desarrollo en el propio corazón urbano, de muy difícil solución (Valencia y Cadavid, 1968: 13).

En este contexto, se diagnostica la escasez de tierra apta para la construcción (también en el Valle de Aburrá), por lo que se requiere un cuidadoso aprovechamiento de las áreas disponibles. Por esta razón se contrata el Estudio del Centro de Medellín, que tendría como principal objeto fijar una política definida que permita la mejor utilización de un sector más importante y representativo.

Así, el “estudio para el **desarrollo** del centro de la ciudad”, primero en esta índole en el país, tuvo como objetivo principal:

El **ordenamiento de las funciones y actividades** que se realizan actualmente en dicho centro y el planteamiento inmediato y futuro, con miras a su revitalización y a la recuperación de parte del espacio urbano para el peatón. Comprende el estudio de la delimitación del centro, zonificación y propuestas para el Plan Vial, reglamentación general de cada zona en los aspectos relacionados con volumetría, usos de la tierra, circulación, etc. Así como el estudio de las diversas etapas para el cumplimiento del Plan (Valencia y Cadavid, 1968: 15, s.n.).

La metodología del estudio estuvo comprendida por: inventario de la situación actual, análisis de inventarios, fijación de metas y objetivos, tendencias de desarrollo y proyecciones, estudio de alternativas de solución y desarrollo de la Idea básica.

Según el balance hecho sobre la época actual del Estudio, entre los años 1950 y 1970, se presentan las siguientes características:

La aparición del plan piloto y como consecuencia, las primeras reglamentaciones de tipo general, que nunca fueron llevadas al detalle.

Iniciación en forma del sistema de valorización, con el cual se han ampliado y construido numerosas vías y se han instalado redes de servicios públicos, todo lo que ha llevado a un fomento de la construcción en altura, ya estimulada por los altos costos de la tierra.

La carencia de servicios comunales en los barrios, conserva todo el poder de atracción en el centro, el cual se congestiona cada vez más.

Carencia de reglamentación volumétrica, en especial para las vías nuevas ampliadas, lo cual da origen a una serie de edificaciones incoherentes.

No existe una arquitectura de conjunto, ni un verdadero urbanismo. La arquitectura sufre de una falta de carácter, es inmadura. Una innovación sucede a otra y proliferan los materiales de calidades discutibles.

El individualismo, que es una de las características más sobresalientes de nuestra idiosincrasia, y se refleja inevitablemente en la arquitectura, con todas sus consecuencias sobre la estética urbana.

Carencia de zonas verdes urbana. Ningún plan de este tipo ha podido realizarse hasta el momento, ni siquiera iniciarse. Las nuevas vías y ampliaciones tienen fallas en este aspecto. Como consecuencia la ciudad se ha tornado árida. La temperatura ambiental se ha venido aumentando gradualmente.

Se carece del concepto de “espacio urbano”, es decir el espacio conformado por edificios entre sí.

Técnicas nuevas y mejores equipos de construcción han permitido la edificación en altura; aparecen los “rascacielos”, que rompen la escala urbana.

El sistema de propiedad horizontal, que agrupó el esfuerzo de muchos para realizar obras de magnitud, ha tomado impulso. Nuevamente se construye vivienda en el centro. Esta vez de alta categoría. Los altos costos de la tierra propician una mayor densidad de población y de construcción (aumento de altura) (Valencia y Cadavid, 1968: 81-82).

Pero también, según los técnicos, “el centro había explotado”:

La alta densidad del comercio ha creado una alta densidad de circulación. Simultáneamente la ciudad se ha desarrollado, hacia el occidente en

primer término y en menor escala hacia el norte, oriente y el sur. Aparecen algunos núcleos comerciales de tipo de satélites, aún cuando se consideran tímidos: Belén, La América, Manrique, Robledo, Buenos Aires, El Poblado. Se genera un comercio de tipo local a través de algunas vías de tráfico intenso y plazas de concurrencia de población asegurada (Valencia y Cadavid, 1968: 19).

Ante estas situaciones, se plantea la necesidad de un tratamiento integral para el centro: “Los edificios administrativos se han disgregado en forma caótica. La circulación se ha complicado considerablemente. El Plan Director conviene revisarse. Es la oportunidad para llevar a cabo estudios de ordenación del centro de la ciudad” (Valencia y Cadavid, 1968: 19-20).

Por otro lado, considerando las funciones del centro primario de la ciudad, se concluyó que la ciudad exigía un centro representativo, ante lo cual “se requiere estudiar su correcta delimitación, reglamentar sus actividades y controlar sus funciones” (Valencia y Cadavid, 1968: 34).

Como funciones del centro primario se establecieron las siguientes:

Representativo. Constituye un sitio de encuentro de las gentes. Es un símbolo espiritual de la comunidad.

Administrativa. Es la sede de los poderes gubernamentales a escala regional (o departamental), metropolitana y municipal.

Económica, es la sede de las actividades económicas y de negocios en general, que en muchos casos tienen relaciones con el área metropolitana.

Sociocultural. Comprende el núcleo principal de las funciones recreativas y educativas, tales como salas de concierto y exposiciones, bibliotecas, museos, conferencias, etc.

De vivienda. Como complemento de la función “o trabajo” los programas de renovación urbana y los sistemas de propiedad horizontal en altura (tipo multifamiliar) se orientan actualmente a reforzar la función de vivienda en los centros urbanos.

De circulación. Comprende todo el sistema de vías, parqueaderos, terminales de buses, andenes, plazas, plazoletas, destinados a la circulación de vehículos (para pasajeros y carga) y de peatones.

Dichas funciones deben ser consideradas dentro de un centro a escala urbana regional y metropolitana, que lo obligaría a cumplir funciones de **tipo metropolitano y regional**, puesto que es sede del gobierno municipal y

departamental y centro geográfico de una zona metropolitana, terminal de rutas intermunicipales. Sin embargo, al respecto, se propone una jerarquización de centros urbanos, para descongestionar los volúmenes de vehículos o de poblaciones afluentes a dichos centros.

Otro aspecto importante para nuestra investigación mencionado por el Estudio del centro de 1968, tiene que ver con el establecimiento de “Estados de la construcciones”, clasificación de *zonas en buen estado*, *zonas con tendencia al deterioro* y *zonas deterioradas*, que no sólo conllevan consideraciones físicas, sino que se tornan sociales y de clase.

Según la clasificación de zonas deterioradas, existen puntos y zonas en dicho estado: Los puntos son instalaciones o edificaciones, -considerados aisladamente, que pueden ocasionar un reflejo negativo (deterioro) sobre los lotes vecinos, mientras que las zonas están conformadas en su totalidad o en gran parte, por puntos deteriorados.

Dicho deterioro podía ser de dos tipos: Por su *estado* (criterio físico) y/o por su *uso* (criterio socioeconómico). Así, como no coincidían ambos criterios en todas las circunstancias, era necesario especificarlos en cada caso. Se trataría, en total de 6 sectores en el área de estudio (el centro de la ciudad), con una extensión de 50.8 hectáreas:

San Antonio, extensión aproximada de 8.8 has; Guayaquil, 10.5 has; La Bayadera, 10.8 has; Alrededores de la Iglesia del Corazón de Jesús, 10.3 has; Alrededores del edificio de las EE.PP. de Medellín, 10.3. has.

Los sectores de Guayaquil, La Bayadera y San Antonio tendrían un deterioro por su *estado* y su *uso*; los restantes tienen un deterioro por su estado, desde el criterio físico.

Se especifica, además, que el grupo de tugurios situados en los alrededores de la Estación Villa no se ha considerado porque se trata de una ocupación de la tierra provisional y actualmente se encuentran en vía de traslado.

En el estudio, entonces, se considera el deterioro de los espacios, más que las condiciones de vida de sus habitantes. Es más, la pobreza y sus usos marginales, eran vistos como una consecuencia del deterioro de las formas físicas que había que combatir para mejorar las calidades estéticas de las zonas y puntos. Por lo tanto, se proponen soluciones que apuntan más a la forma que al fondo de las problemáticas sociales.

Finalmente, se diagnostican y proponen soluciones para tres asuntos neurálgicos del centro:

- El traslado de los edificios públicos hacia La Alpujarra ante cuyos usos institucionales se anota que “No se consideran como **esenciales**, sino de tipo **complementario**. Por lo tanto admiten un fácil desplazamiento del centro sin causar ningún traumatismo a la ciudad, salvo aquellas edificaciones de tipo representativo” (Valencia y Cadavid, 1968: 65).
- La descentralización del mercado, puesto que la Plaza de Cisneros fue catalogada como uno de los más serios **problemas urbanísticos** de Medellín y el sector de Guayaquil como “una barrera para la conexión del nuevo centro administrativo con el centro actual”.
- Renovación del Sector de San Antonio, y que se había visto afectado por las cantinas y pensiones que se desplazaron allí como consecuencia de la construcción de la Avenida Bolívar, pero que se verían solucionados con la construcción de la Avenida Oriental.



“Remodelación del sector de San Antonio - 1980”, Tomado de: Viviana Villa (2008)

Sin embargo, anotan cómo:

Es necesario considerar que este tipo de actividades es **propio del estado económico y cultural** de nuestra población y que su demanda aumenta cada vez más. Suponiendo que fuera posible cambiar totalmente el **carácter** de este sector mediante un plan de conjunto, las actividades mencionadas buscarían a su vez nuevas áreas para instalarse. Es preciso actuar en primer lugar sobre las causas directas del mal, para disminuir así los efectos del deterioro (Valencia y Cadavid, 1968: 256, s.n.).

“Estado” que podríamos leer desde la rejilla de “primer mundo” y “tercer mundo” y que justificarían acciones en términos económicos y culturales de “nuestra población” situada en lo atrasado, en los países en vía de desarrollo, pero cuyas causas directas e indirectas ya estarían siendo intervenidas.

3. Criterio de prioridad en los programas de renovación urbana para el centro de la ciudad de Medellín, 1969.

Ante “la necesidad del Municipio de contar con mejores bases técnicas para determinar cuáles serían y en dónde las primeras inversiones necesarias y eficaces en Programas de Renovación Urbana”, el municipio de Medellín accedió a contratar con un grupo interdisciplinario un estudio que le fijara los “Criterios de prioridad en los programas de renovación urbana para el centro de Medellín” (Municipio de Medellín et al, 1969: iii).

Entre otras cosas, fue reconocido como el primer esfuerzo en el campo interdisciplinario, puesto que en él participaron el Departamento Administrativo de Planeación y Servicios Técnicos, el Departamento Administrativo de Valorización y estudiantes de sociología, arquitectura, asistentes sociales y derecho, pertenecientes a la Asociación de Facultades de Medicina, Departamento de Estudios Socio-demográficos (Bogotá). Además, se ajustaba adelantar proyectos específicos “con la iniciativa conjunta de los organismos oficiales y entidades interesadas en promover el desarrollo urbano, puedan realizarse obras que sirvan de pauta en este campo para la sociedad” (Municipio de Medellín et al, 1969: iv).

La necesidad de renovación urbana se justificaba por el “alto grado de deterioro del Centro Urbano, demostrado y cuantificado en sus aspectos físicos especialmente en el Estudio del Centro de Medellín del mes de marzo pasado” (Municipio de Medellín et al, 1969: iv). Renovación urbana para el centro que, según los técnicos, debería desembocar en una Política General de Renovación urbana fijada para Medellín.

Después de retomar algunas conclusiones y recomendaciones extraídas del Estudio del centro de la ciudad (1978), se discutieron cuáles deberían ser los lineamientos de las **políticas de desarrollo del centro**, que no se habían formulado aún y que serían “**etapa subsiguiente de su crecimiento o transformación**” (Municipio de Medellín et al, 1969: 5):

En cuanto a la Política de Desarrollo que se propone para el Centro de Medellín, los siguientes fueron los determinantes que nos han llevado a concluir: a) Lo precario de nuestra economía nos exige el buscar soluciones que representen el menor gasto público de dotación y servicios, sin perjuicio claro está, del conglomerado social que debe atenderse. b). El crecimiento poblacional por concepto del fenómeno migratorio hacia los centros urbanos más configurados parece ser un hecho irreversible. Lo demuestra especulativa y prácticamente una situación: los conglomerados urbanos en la medida en que crecen van proveyéndose de más servicios y van surgiendo en ellos numerosos atractivos que en una comunidad pequeña no pueden darse ni sostenerse. Esto atrae a las gentes hacia los grandes centros hasta que la vida en ellos se vuelve imposible por lo agitada y compleja”

[...]

“Pero el hecho es que ciudades como Medellín aún siguen siendo atractivas para muchas gentes que tratarán de establecerse en ella hasta tanto no se les ofrezcan mejores perspectivas en otros sitios” c). La clase media económica ha sido la más desatendida en aspectos tan básicos como la vivienda. d). el factor de desempleo, que llevan a que todos nuestros planteamientos del presente estudio en los lineamientos de una “política de desarrollo del centro que se esbozarán en seguida, y que deben, para dar respuesta a la actual situación, procurar la apertura de numerosos frentes de trabajo nuevos”. e) el alto grado de deterioro del corazón de la ciudad (51 Has. Deterioradas) (Municipio de Medellín et al, 1969: 6).

Cinco puntos básicos, justificación de las medidas que deberán configurar parte importante de la Política de Desarrollo a definirse para el centro Urbano.

También, se realizó un “Estudio básico para el Plan vial de Medellín, 1970” y se presentó un Informe de plazas satélites de mercado de Medellín, en 1975.

Sin embargo, en términos de mecanismos del ordenamiento urbano, como los Planes pilotos y Reguladores, ya en la década de los años setenta se evidenciaba una serie de obstáculos internos que dificultaron su ejecución y desvirtuaron y contravinieron su sentido. En 1978, Uribe y Bustamante aludían cómo:

No existe articulación entre las políticas generales de desarrollo urbano y los instrumentos de ordenamiento a nivel municipal (planes reguladores y pilotos);

A nivel de la planeación se presenta un interés de ordenar el espacio de acuerdo con los requerimientos del capital en su conjunto que se expresa claramente en los planes;

A nivel de ejecución participan diferentes instituciones que presentan una descoordinación en su acción sobre el espacio posibilitando el funcionamiento de las estructuras del poder local;

Entre el nivel de la planeación y de la ejecución mediante la adopción y reglamentación por parte del Concejo y la financiación de las obras por parte del estado y organismos de crédito externo lo que contribuye a desvirtuar y contravienen el espíritu del plan (Uribe y Bustamante, 1987: 105).

Así, en opinión de los investigadores antioqueños:

Existe un flujo grande de normas que muchas veces se derogan o adaptan ante situaciones de coyuntura y que si bien pretenden darle solución a problemas antes no previstos, lo que es absolutamente necesario dentro de un proceso dinámico como es el desarrollo urbano, pueden obedecer a presiones de grupos políticos que tienen su expresión al interior del concejo municipal, o ceder ante los requerimientos de las fracciones de clase que si bien no participan directamente en estos organismos pueden tener la suficiente fuerza política para hacer cambiar una determinada reglamentación (Uribe y Bustamante, 1978: 103).

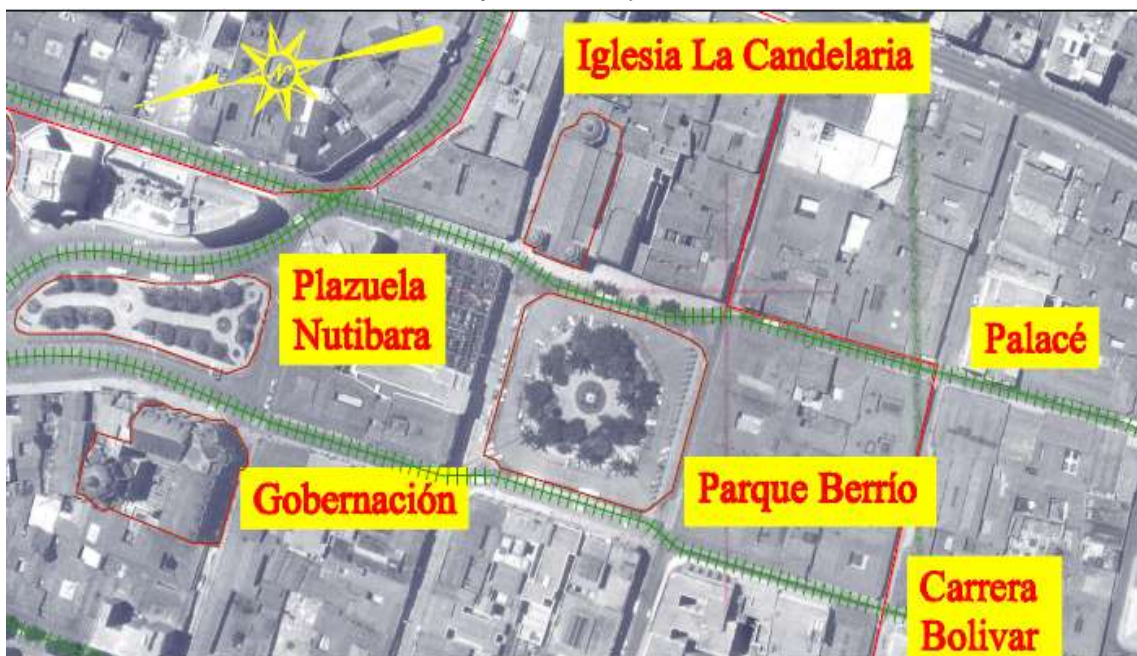
En términos socioespaciales y como resultado de los ires y venires de las reglamentaciones y los intereses tejidos alrededor del centro, el resultado de lo transcurrido de 1950 a 1980 fue su “mutilación”:

Se creó un pequeño centro intravías debido al anillo vial de la calle San Juan, Avenida Oriental y Avenida del Ferrocarril, que hoy permite leer claramente la continuidad urbana e histórica, espacialmente hacia el oriente y nororiente, segregando áreas que antes tenían continuidad. Igual la construcción de vías determinó el auge constructivo de alta densidad, configurando una nueva fachada urbana fundamentada en la alta rentabilidad económica del centro. Nuevos y “modernos” edificios reemplazaron los viejos edificios que a su vez también fueron modernos (González, 2007: 133).

Al respecto, en 1966 el gerente del Banco de la República se refería a la necesidad y beneficios de construir altos edificios en el Parque Berrío, con los cuales “nuestra bella ciudad adquiriera la calidad de urbe moderna y que su plaza principal que enmarca su tradición civil y eclesiástica -centro histórico, religioso, económico y comercial- adquiriera la categoría que la capital de Antioquia merece y reclama”.

Práctica que hacía parte de la transformación desordenada, pero impulsada por una fiebre “edificatoria vertical” mediante la que se construyeron edificios de gran altura y “monumentales”, como los que se alzaron alrededor de la Plaza de Berrío y que cambiarían su morfología, su escala y los panoramas y prácticas que se tejían dentro de él y en sus alrededores y que produjo grandes cuestionamientos por lo que se anunció como su reducción de parque a plazoleta y que se acentuaría aún más desde los años ochenta con la construcción de la Estación del Metro y las obras de “paisajismo”, que hicieron que su connotación se redujera de Parque a “Estación Parque Berrío”.

1959 - Parque Berrío y alrededores



Escala 1:500. 1959. Fuente: Biblioteca de Planeación Municipal de Medellín, diseño de
Localización: Eulalia Hernández Ciro.

1982 - Parque Berrío y alrededores



Escala 1:500. 1959. Fuente: Biblioteca de Planeación Municipal de Medellín, diseño de
Localización: Eulalia Hernández Ciro.



Vista de la Calle Colombia y sus nuevos edificios bancarios desde el Parque Berrío, Interprint, 1978



Banco de la República, Parque Berrío, Interprint, 1978

La faz de la ciudad cambiaba drásticamente. Además de las transformaciones del sector del Parque Berrío, en sus alrededores, empresas privadas con gran poderío y los representantes del estado municipal se encargaron de convocar a los arquitectos del país, dentro del proyecto cultural que propendía por la **modernización y revitalización del centro histórico**. Fue el caso de la textilera Coltejer que convocó en 1973 a un concurso privado para proyectar un conjunto que debía constituirse en “elemento característico de la silueta urbana de Medellín” con su nueva sede.

El edificio se construyó en los terrenos del Teatro Bolívar y el Junín, referentes urbanísticos de la primera mitad del siglo XX y que fueron demolidos y vendidos como “la mejor esquina de Medellín”. Conocido como el primer rascacielos que tuvo la ciudad, el Edificio Coltejer ha sido acogido hasta nuestros días como “símbolo de civilización, progreso e identidad de la ciudad incluso en franca competencia en altura con edificios de otras ciudades” (Toro, 1993: sp.). Pero también simboliza la renta del suelo y los desajustes y desigualdades que ha provocado la ciudad industrial y que fue una de las empresas pioneras del proceso de “tercerización” del trabajo

desde los años ochenta reduciendo convenciones colectivas y garantías laborales para sus trabajadores.

“Referente urbano”, congregante y materializador de la pujanza de la “raza antioqueña”, que ha desplazado en la iconografía y publicidad de la ciudad a símbolos como la Iglesia de la Candelaria y que fueron una constante hasta 1972, año en que se inauguró el Coltejer:

El Correo, marzo 25 de 1958, sp.



“Hoy día el remate de la torre en forma de dos agujas gemelas simboliza no sólo el edificio de una gran empresa textil, sino la ciudad misma” (Botero Gómez, 1996). Símbolo, cabe aclarar, de la ciudad concebida y representada desde el “ethos antioqueño” y los paradigmas del progreso y desarrollo que han primado en nuestra ciudad, pero que aparece en casi todas las representaciones iconográficas, discursos publicitarios y guías turísticas de la ciudad.



Tomada de: “Coltejer: cronología de una Injusticia”. En: *Revista Semana*, julio de 2008, consultada en Semana.com

La década de los setenta, además de la verticalización y altura de las nuevas edificaciones, terminaba con la puesta en marcha de una de las más discutibles propuestas del Plan Weiner y Sert: el traslado del centro administrativo hacia La Alpujarra, sustentando su proyecto en la recomendación de descongestionar de actividades el centro histórico y la posibilidad de recoger las diferentes entidades públicas en un solo lugar,

pero que, como analizamos en el Capítulo 3 de la presente investigación, tenía otras connotaciones en términos biopolíticos y de producción de nuevos espacios y materialidades que se encausaron en el “desarrollo urbano” geopolíticamente deseado.

No obstante las reglamentaciones y ajustes realizados en los años setenta, no se lograron subsanar los vacíos de los planes de las décadas anteriores. Según Carmenza López de Mesa “el deterioro paulatino del centro” continuaría porque se seguirían implementado reestructuraciones que dejan de lado las relaciones sociales y económicas establecidas en el desarrollo del centro, no permitiendo la participación de los actores sociales usuarios de éste en la organización y vida de dicho espacio (1993: 32).

Procesos de ruptura, arrasamiento, verticalización e “invasión del espacio público” llevan a afirmar a investigadores que desde las décadas del cincuenta, sesenta y setenta, el centro “anda sin un rumbo claro” y sin concepciones integrales que vinculen todas las dimensiones y problemáticas que lo atraviesan (González, 2007).

Capítulo 6. 1990. La ciudad competitiva: entre las laderas empinadas y la “recuperación” del centro

La mayoría de las ciudades colombianas vivieron profundas “crisis urbanas” en la década del noventa del siglo XX, asociadas, entre otras cosas, a los significativos procesos migratorios derivados de la expulsión violenta del campo que se venían dando desde la década de los cincuenta, pero que se vieron seriamente recrudecidos por el auge de los enfrentamientos entre grupos armados a lo largo y ancho del territorio nacional (Henoa, 1997).

Aunque hay importantes continuidades históricas entre las oleadas migratorias que llegaron a Medellín sucesivamente desde los años cincuenta y las de la última década del siglo XX y los albores del XXI, la historiadora Marta Villa resalta dos claras distancias para éstas últimas: primero, la ciudad ya no representa un lugar de protección y refugio, pues muchas de estas personas encuentran también en los lugares a donde llegan múltiples formas de violencia y control por parte de los actores armados; segundo, tampoco representa la oportunidad de ascenso y mejor calidad de vida que significó en los primeros años. Si bien la mayoría de las personas que han vivido el desplazamiento cuentan ya con una larga historia de pobreza y exclusiones, los niveles de pobreza y estigmatización que viven en la actualidad son también significativos (2007: 115).

La mayoría de desplazados viven en zonas declaradas de alto riesgo y “esto, combinado con que desde 1993 no hay nuevas ampliaciones de perímetro y a los múltiples imaginarios sociales excluyentes que se han construido sobre esta población configura una situación bastante difícil en términos de integración y reconocimiento social” (Villa, 2007: 115).

Condiciones que condujeron a los estudiosos de entonces a analizar el fenómeno urbano con énfasis en los problemas de las barriadas marginales o “cinturones de miseria”, mientras que también los programas de bienestar social del Estado se focalizaron hacia esos pobladores. En buena medida se dejó de lado por unos y otros el resto de la vida urbana: los espacios públicos,

los equipamientos para actividades colectivas, las ciudades como sistemas integrales (Henaó, 1997).

Pero la crisis seguía profundizándose. Para aquel entonces, investigadores y políticos coincidieron en que Medellín se encontraba en una situación crítica: tenía serios problemas de inequidad social, se había constituido a partir de una economía creciente ligada al narcotráfico, déficit de espacios públicos con calidad y la inversión que realizaba el estado para satisfacer necesidades básicas como salud, educación y vivienda, era insuficiente. Desde este estado de cosas, se empezó a pensar en la planeación integral como una posible alternativa para producir transformaciones de las principales problemáticas.

En el centro de las preguntas de los investigadores y de la administración municipal se pusieron los procesos de deterioro social que la ciudad venía atravesando y esto llevó a que con algunas Organizaciones No Gubernamentales -ONGs- (tanto locales como nacionales e internacionales) y la Consejería Presidencial para Medellín, inauguraran algunos *espacios de debate* para poner de relieve la necesidad de invertir en procesos democráticos y repensar un proyecto de ciudad con miras a resolver concertadamente el conflicto armado (Mesa et al, 2001: 178).

Procesos de encuentro y diálogo sobre los problemas que aquejaban la ciudad y sus posibilidades futuras a través de propuestas como el Pacto Social, el Seminario Medellín Alternativas de Futuro y el Plan Estratégico para Medellín y el Área Metropolitana (Villa, 2007: 114).

Así, paradójicamente, la misma violencia en esta década desató procesos de movilización y una enorme capacidad reflexiva. Esto coincidió y estuvo alentado por varios procesos nacionales con impactos directos en las ciudades: la Constitución de 1991, la promulgación de una Ley de Reforma Urbana y la existencia, por primera vez en la historia del país, de una política urbana (Villa, 2007: 114).

Los altos niveles de organización y participación ciudadanas, los planes de desarrollo departamental y metropolitano con los que se contó e incluso las luchas sociales emprendidas por la inclusión en la ciudad no pueden interpretarse ni al margen de las violencias, ni de estas iniciativas que marcaron, ambiguamente, la ciudad de finales del siglo XX (Villa, 2007: 114). Pero también, los nuevas espacialidades como los recintos de la Asamblea, el

Concejo, incluyeron configuraciones que pretendían hacer más directa la relación con los ciudadanos.

Se generaron espacios de reflexión y participación ciudadana que permitieron, con ciertos matices, “oír la voz de los ciudadanos”. Fueron ellos el congreso ciudadano, presupuesto participativo, el proceso de ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial. Muchos de estos espacios han tenido como eje central de reflexión la ciudad presente y futura y aunque hay niveles de escepticismo sobre las reales posibilidades de incidencia de estas consultas en la decisión de los rumbos de la ciudad, éstos han permitido restaurar confianzas importantes (Villa, 2007: 117).

No obstante, esas fuerzas contestatarias no lograron componer un bloque fuerte de acción urbana y los propios instrumentos planificadores impidieron la posibilidad de cambiar sustancialmente la trayectoria en la toma de decisiones sobre la ciudad (Mesa et al, 2001: 178).

A pesar de la recurrente preocupación por las obras de infraestructura y por la imagen que proyecta la ciudad, “las obras urbanísticas emprendidas por las últimas administraciones locales dan cuenta de este proceso: obras públicas onerosas, monumentales, funcionalistas, que no logran retejer el descompuesto panorama de lo público en Medellín” (Mesa et al, 2001: 179).

Para el centro de la ciudad, por ejemplo, se mencionaban “grandes errores y fracasos urbanísticos”, como el Metro, el bazar de los venteros ambulantes sobre la Avenida Oriental, el Museo de Antioquia y la Plaza Botero, por ser “obras dispersas en las que sigue primando un carácter vial y funcional, que vuelven a poner en juego una voluntad higienista y demiúrgica, acaparando todos los recursos de inversión del minado fisco municipal hacia un costal sin fondo, en el cual, la gran perdedora es la propia ciudad” (Mesa et al, 2001: 179).

Al iniciar el nuevo siglo el panorama no era nada alentador y, en cambio, se manifestaba un proceso de pauperización de la población:

La inequidad y la exclusión han generado que más del 60% de la población se ubique en los estratos socio-económicos de menores ingresos. Si bien los índices oficiales de desempleo han descendido, las tasas de subempleo han aumentado y en sectores medios es notorio el proceso de precarización de la vida; el acceso a los servicios de salud, a una educación que, en efecto, tenga la capacidad de romper los círculos de la

pobreza o las posibilidades de acceso a una vivienda digna, son asuntos de primer orden al hablar de calidad de vida en la ciudad (Villa, 2007: 117).

Normas nacionales e impactos municipales. Entre el desarrollo económico y el desarrollo sostenible

En la década de los ochenta, en el contexto de la globalización neoliberal por la que iniciaban tránsito las ciudades latinoamericanas, los ámbitos municipales empezaron a cuestionar los énfasis puestos en los modelos de *desarrollo* sustentados en el crecimiento económico y a postular un tránsito hacia otros modelos orientados hacia un *desarrollo sostenible*. Los planes, asumidos desde esta premisa, debían posicionar como centro de la planificación del desarrollo la “calidad de vida del ser humano”, producir un acercamiento responsable de las ciudades y las actividades de producción económica con el medio ambiente, social y “natural”. El nuevo enfoque era el de la *planeación integral*, que consistía en la identificación de ciertos sectores temáticos diagnosticados como problemáticos y, desde allí, el trazado de estrategias específicas de intervención.

En teoría, se trataba de preguntar por el *desarrollo local*, buscando aplicar las macropolíticas y las macroeconomías mundiales a las necesidades específicas de lo local, así como por el papel de la *educación* como elemento transformador de la calidad de vida y como herramienta de construcción de ciudadanía, identidades y formas de apropiación del espacio.

Como arriba se señalaba, en el panorama nacional legislativo de la década de los noventa se destacan algunos hechos como la aprobación de la Ley de Reforma Urbana de 1989, la nueva Carta Constitucional en 1991 y la creación de la Consejería Presidencial para Medellín, que tienen que ver con “la construcción de nuevos referentes para la planeación y su contribución a la construcción de espacios de reflexión sobre los problemas de la ciudad” (Naranjo et Villa, 1997: 14). Referentes que, entre otras cosas, incluyeron propuestas de mejoramiento urbano y social.

La Ley de Reforma Urbana (Ley Novena) -catalogada como una coyuntura en la historia del discurso del desarrollo en Colombia-, complementaba los aspectos de ordenamiento dictados por el Código de Régimen Municipal e incluía: planes y reglamentos de usos del suelo; reserva de tierras

urbanizables; manejo de inmuebles constitutivos del espacio público; reserva de zonas para protección ambiental; zonas de desarrollo diferido, progresivo, restringido y concertado; renovación y redesarrollo de zonas afectadas por procesos de deterioro económico, social y físico; rehabilitación de zonas de desarrollo incompleto o inadecuado (Uniderecho, 2009).

En 1990 se aprobó el Acuerdo Municipal 38 mediante el cual se adoptó el “Estatuto Municipal de Planeación, Usos del Suelo, Urbanismo y Construcción de Medellín”, que pretendía agrupar un conjunto de normas para regular el crecimiento de la ciudad. Este fue el primer piso o marco normativo de las administraciones municipales a partir de la década de los noventa. Sin embargo, aunque en los informes, balances y planes se hace referencia a la Ley 9 y al Estatuto de Suelos, no es claro cuál fue su articulación y operacionalización en los programas de gobierno de cada alcalde.

Otro aspecto a resaltar en términos de nuevos marcos para la planeación en los ámbitos municipales fue la elección popular de Alcaldes que, junto con las consultas populares locales pretendían proporcionar al municipio autonomía fiscal y administrativa. Se reglamentó a partir del Acto Legislativo No 1 de 1986 y la Ley 78 del mismo año.

Sin embargo, sería hasta 1988 cuando se eligiera mediante voto popular al primer Alcalde de Medellín y hasta el cambio de Constitución en 1991 cuando fueron otorgadas las competencias en materia de ordenamiento territorial de tipo local⁷.

Desde 1988 los alcaldes ejercían un periodo de 2 años por cada administración, siendo sus principales instrumentos de gestión los Planes de Gobierno. Desde 1995, las concepciones y rumbos de los planes serían definidos por los Planes de Desarrollo. A partir del Acto Legislativo 02 de 2002 del Congreso de Colombia, ejercen un período de 3 años.

En este capítulo se delimitaron dos series temporales para contrastar las intervenciones propuestas y las acciones en la zona central de la ciudad, que, bajo los discursos/prácticas del desarrollo, venían afianzándose e

⁷ Dentro de las más importantes se cuentan: los consejos territoriales de planeación, los comités municipales de desarrollo rural, las Juntas municipales de educación, los Tribunales de ética, las veedurías ciudadanas y los fondos de administración de recursos. También debe tenerse en cuenta para la estructura del Estado moderno las reformas de la Contraloría y de la Procuraduría, la creación de la Fiscalía, de la Auditoría y del Consejo Superior de la Judicatura y de la Corte Constitucional, así como sus implicaciones económicas. Cfr. Proyecto de Acuerdo No. 084 de 2008, Concejo de Medellín.

instrumentalizándose en los últimos años. La primera serie se definió como *Acciones por la “recuperación” de la ciudad y su centro: 1988 - 1994* y la segunda, *De los “modelos” a los “proyectos” de ciudad: 1995 - 2007*. Delimitaciones que tienen que ver con la elección popular de alcaldes y con la aparición del primer Plan de Desarrollo Municipal en 1995.

Para la primera serie se rastrearon los informes de gestión y planes de gobierno. En la segunda, se hizo una lectura de cada Plan de Desarrollo, a la luz de las Veedurías Ciudadanas⁸ y de los conceptos del Concejo de Medellín y el Consejo Municipal de Planeación sobre los planes y sus ejecuciones. A la par, se realizaron búsquedas en prensa que permitieran contrastar la información.

En cada serie se enfatizó en el diagnóstico de las problemáticas y potencialidades que se atribuía al centro de Medellín y, desde ahí, las formas y tipos de intervención, concepciones de espacio público -cuando se enuncian o “dejan ver”- y de participación ciudadana, es decir, de las políticas generales, acciones y enfoques de la gestión sobre el centro y el espacio público dentro de los Planes de Desarrollo de Medellín para cada período.

En el siguiente cuadro se relacionan los alcaldes, períodos gubernativos e “ideales” de ciudad propuestos por cada uno:

Tabla 1. Alcaldes de Medellín; “slogan”, “modelos” o “proyectos” de ciudad”. 1988 - 2007.

Alcaldes de Medellín	Período gubernativo	“Eslogan”, “Modelos” o “proyectos” de ciudad
Juan Gómez Martínez	1988-1990	Campaña publicitaria “Hecho en Medellín”
Omar Flórez Vélez	1990-1992	Plan de Acción Social (PAS)
Luis Alfredo Ramos Botero	1993-1995	“Medellín para todos” ⁹
Sergio Naranjo Pérez	1995-1997	“Alcaldía de Medellín. En equipo con usted” (Primer Plan de Desarrollo asociado a la elección popular de alcaldes)
Juan Gómez Martínez	1998-2000	“Por una ciudad más humana”

⁸ Las Veedurías Ciudadanas son mecanismos de participación que empiezan a ser promovidas desde la Constitución de 1991 y sus posteriores desarrollos legislativos, cuyo fin primordial es contribuir a mejorar la gestión pública a partir de una mayor participación de la ciudadanía, en el control y seguimiento de la inversión y de las políticas públicas. Son así mismo el resultado de una sociedad civil más preocupada y atenta a los asuntos públicos en el país.

⁹ A partir del año 1993 se institucionaliza el uso de eslogan para cada periodo administrativo, incorporando la ciudad a la planeación estratégica con miras a su proyección internacional y presentándola como producto comercial (Mesa et al, 2001).

Luis Pérez Gutiérrez	2001-2003	“Medellín competitiva. Hacia una revolución de la cultura ciudadana”
Sergio Fajardo Valderrama	2004-2007	“Medellín: compromiso de toda la ciudadanía”

Acciones por la “recuperación” de la ciudad y su centro: 1988 – 1994

Juan Gómez Martínez (1988 – 1990)

Aunque en el Plan de Gobierno de la primera administración de Juan Gómez no se clarifican conceptualmente los enfoques y bases de las políticas, se enfatiza en la necesidad de perseguir la *descentralización* y la *participación comunitaria*. Se destaca la importancia de la planeación físico-espacial, el ordenamiento territorial y la planeación como *racionalización de las dinámicas urbanas*. A propósito, se retoman los conceptos de *desarrollo y redesarrollo*.

En cuanto a legislación, se efectuó la revisión del *Estatuto Metropolitano de Usos del Suelo, Urbanismo y Construcción*. Además, se formuló el *Estatuto del Espacio Público* y fue puesto a consideración del Concejo Municipal en mayo de 1990. Este último Estatuto contempla normas sobre protección y conservación del patrimonio arquitectónico y urbanístico, mediante proyectos como la Plaza de Cisneros, Plaza de San Ignacio y Plazuela Uribe Uribe.

En esta administración -por lo menos en lo que aparece en el papel y con la creación de la oficina de Planeación Municipal- se asume la importancia de la planeación físico-espacial de Medellín y del Área Metropolitana. Igualmente, se mencionan las herramientas -o instrumentos del desarrollo- establecidas, necesarias para abordar “racionalmente la tarea de orientar el crecimiento y las transformaciones de la ciudad y del Área Metropolitana”.

Instrumentos del Desarrollo

Los *planes temáticos* relativos a aspectos físicos espaciales, parte del ordenamiento territorial del Plan de Desarrollo. Para la Comuna 10 se

destacan: el sistema vial, el transporte, “Hacia un plan director del espacio público”, el patrimonio cultural, los usos del suelo (Gómez, 1990: 151);

El *Plan de Desarrollo Metropolitano*, ajustado y actualizado a la Reforma Urbana, especialmente “La Metrópoli del Metro” (SIT -Sistema integrado de transporte- ordenamiento territorial de la zona de influencia del Metro);

Planes urbanísticos y acciones administrativas desde tres resoluciones específicas: “La aprobación de un Acuerdo Municipal, por medio del cual se declara la Comuna No 10 (Centro de Medellín) como zona de tratamiento especial, y el Camellón de La Alhambra como de *renovación y redesarrollo*” (Gómez, 1990: 152); “La elaboración de un documento: El plan centro de Medellín y el plan de renovación y de redesarrollo del camellón de la alhambra. Bases preliminares para su desarrollo”; y la elaboración del plan de acción inmediata para el ordenamiento del corredor del metro en el centro de la ciudad (Carrera Bolívar); elaboración del Estatuto de Usos del Suelo, Urbanismo y Construcción.

Al mismo tiempo, ese Estatuto adoptaría una *microzonificación de la ciudad* como base de la estrategia para un “desarrollo diferencial priorizado”; como respuesta *racionalizadora* de la dinámica espacial que registran algunos sectores específicos; como apoyo para la urgente empresa de *recuperar, desarrollar y redesarrollar* el Centro de Medellín, los centros de comunas y barrios y los sectores que mayor influencia iban a recibir con la operación del Metro y su impacto urbano.

En este contexto, se crea el Departamento Administrativo del Espacio Público y, dentro de él, las secciones de *vigilancia del Espacio Público* y la de *Control y Manejo de la Economía Informal*, desde las cuales se puede evidenciar que el espacio público estaba delimitado como los lugares en los que se encontraba la economía informal, que, por lo demás, era necesario “vigilar” constantemente y “desalojar” a los que se interpusieran el proyecto de “recuperar” el espacio público. No se mencionan otras problemáticas del centro, ni respuestas sociales para el sector informal. Tampoco las raíces de esta situación en la demolición de la Plaza de Mercado Cubierta, el desalojo de El Pedrero en el sector de Guayaquil y el traslado hacia la Plaza Minorista en la década de los ochenta.

Diariamente se realizaban operativos de control, vigilancia y otras actividades en las siguientes zonas que “habían sido recuperadas” por esta

administración: Parque Berrío, Zona Bancaria; Calle Boyacá, entre carreras 50 (Palacé), y 53 (Cundinamarca); Carrera 49 (Junín), entre calles 49 (Ayacucho), y 55 (Caracas); Palacio Nacional (Antiguo); Pasaje Colombia, entre carreras 47 (Sucre) y 51 (Bolívar); Viaducto del Tren Metropolitano, entre calles 48 (Pichincha) y 51 (Boyacá) y cómo en dichos sectores se había “impedido el asentamiento de ventas ambulantes y estacionarias, produciendo el desalojo inmediato de quienes pretendían violar esta disposición” (Gómez, 1990: 39).

Omar Flórez Vélez (1990 – 1992)

En contraposición del Plan de Gobierno de Juan Gómez, la siguiente administración enfatiza en los **fundamentos filosóficos y las políticas**. Énfasis que, según el alcalde, sirvieron de base para *gerenciar* “las crisis que ha soportado la ciudad en los últimos años y que señalan un camino civilista que conducirá a la meta de la convivencia pacífica, conforme lo demuestran los primeros signos inequívocos de **recuperación** de la ciudad” (Flórez, 1991: 15).

Según el diagnóstico hecho, los principales problemas que aquejaban a la ciudad tenían que ver con el orden público y seguridad, de manera que la meta general era restaurar la convivencia desde la civilidad. Según Omar Flórez, ante la “cultura de la muerte y la violencia” que campeaba en el país era necesaria una respuesta filosófica y práctica diferente, que permitiera la construcción de la “cultura de la paz y de la vida” (1991: 15).

Por otro lado, y dados los procesos que estaba viviendo el país en el tránsito de la democracia representativa a la participativa como en el caso de la elección popular de Alcaldes y la Constitución de 1991, se resalta la importancia de la participación ciudadana, incluso, nombrándola como una “forma de democracia territorial”.

Concluían los informes que desde los postulados de gestión, sumados al “aprovechamiento de los nuevos mecanismos de la democracia participativa”, se condujo a la ciudad a “superar la crisis y arrojar una significativa disminución del incremento de los índices de violencia”. Sin embargo, desde un análisis retrospectivo, hoy diríamos que pese al interés de este gobierno por la participación ciudadana -interés que, además, sería constante durante toda la década de los noventa-, no se logró un verdadero tránsito hacia la

democracia participativa, puesto que ello implicaba brindar ciertas condiciones materiales de bienestar para que la gente pudiera “vivir la ciudadanía”, formular sus demandas y exigencias.

Respecto a la planeación del municipio, se destaca el papel del Departamento Administrativo de Planeación Metropolitana como “encargado de mantener vigente el proceso de planificación del desarrollo integral de la ciudad y con proyección del Área Metropolitana”. Dentro del área de **planeación física**, como complemento al “Estatuto Municipal de Planeación, Usos del Suelo, Urbanismo y Construcción” y ante la “imperiosa necesidad del mejoramiento del espacio público para frenar el deterioro físico y la espacialidad de la ciudad”, se mencionan los trabajos en temas relacionados con: estructuración del espacio público; amoblamiento urbano; patrimonio arquitectónico, urbanístico y ambiental; manejo del espacio público, análisis de las áreas de influencia del metro y sus reglamentaciones.

En lo que respecta a la **planeación física** del área central de la ciudad y en el campo del **diseño urbano**, se elaboraron los siguientes proyectos: bulevar de la carrera Bolívar; definición de los términos de referencia para la ejecución del puente peatonal del Centro Administrativo-Plaza Cívica de Cisneros; diseño de módulos para los artesanos y propuesta de ordenamiento y recuperación del espacio público en la Avenida La Playa; propuesta de cafeterías múltiples en el sótano del Centro Administrativo Municipal; diseño de articulación transitoria Parque de Berrío y Plazuela de Cisneros; diseño de jardineras para los separadores de la Avenida Oriental y de la Calle San Juan; diseño para bajos de los puentes del Centro de Convenciones y Exposiciones de Medellín (San Diego, San Juan con la Avenida Oriental, Argos y Bulerías); ubicación de puestos para loteros; revisión del proyecto de paisajismo propuesto por la ETMVA para la carrera Bolívar; propuesta de arborización del sector de La Alpujarra; diseño de elementos de ambientación (banacas, jardineras, basuras, iluminación, etc.); Sistema Integral de Transporte SIT. También, se elaboró el inventario y análisis de actividades del Camellón de la Alhambra, dada su determinación como zonas de tratamiento especial, de *renovación y redesarrollo*.

Aunque se menciona el inicio de un “Estudio del centro de la ciudad”, que pretendía abarcar aspectos como la vivienda, los usos del suelo, los parqueaderos en altura, el sistema integrado de transporte, las actividades económicas, el espacio público y el manejo ambiental, durante la administración de Omar Flórez, más que un *plan integral* para el centro, se

llevaron a cabo una serie de obras-proyectos puntuales para su “reordenamiento” y “mejoramiento”.

Al mismo tiempo, las “medidas” sobre el espacio público del área central de la ciudad constituyen mecanismos de control biopolítico: se habla del “mantenimiento de las zonas recuperadas del centro de la ciudad”, así como también de la disposición “de un personal permanente de vigilancia que cubre en dos turnos las zonas descritas” [léase recuperadas]; y del cambio de amoblamiento de los vendedores de lotería, “buscando uniformidad en los mismos y mejorando la presentación del Parque de Berrío”, así como proyectos de “remodelamiento” con el fin de situar a los artesanos en unos amoblamientos “funcionales y de gran estética”.

“Nuevos amoblamientos, uniformidad, funcional y gran estética”, que no contemplaba las estéticas de organización y disposición de mercancías que ya tenían los venteros, sino que proponían acomodamientos, asociaciones y censos que le permitirían a la administración su control. Para 1995, por ejemplo, se anunciaba cómo “las ventas callejeras, carretillas y tendidos en el piso desaparecerán para darle paso a los Markets y toldos que serán asignados en concesión a los venteros censados” (El Mundo, 21 de noviembre, 1995: 1).

Pasaje
Boyacá,
entre Bolívar
y Carabobo,
Foto: Juan
Gonzalo
Jiménez.
Periódico *El
Mundo*,
martes 21 de
noviembre,
1995, 1ra.
Pág.



Planeación Metropolitana contempla la creación de varias precoperativas que permitirán el trabajo organizado de los venteros en el Centro. Ellos tendrán derecho al espacio público y deberán cuidarlo de la mugre y la inseguridad (El Mundo, miércoles 20 de enero, 1993: 1).

Entonces, los venteros podrían estar, con *orden*, en el centro.



Periódico *El Mundo*, miércoles 20 de enero, 1993, 1ra. pág.

Por otro lado, se referencian proyectos de obras físicas como el de Alpujarra II, ubicado entre la calle 44 (San Juan) y calle 41 (Los Huesos), por la Avenida del Ferrocarril y las vías del río, que tratarían de incorporar “áreas caracterizadas por su deterioro físico y social” al “desarrollo” de la ciudad. Sin embargo, sólo se piensa en la dotación de una infraestructura y no se mencionan proyectos sociales que apunten a mejorar la calidad de vida de las personas que habitan esos sectores.

Resumiendo, durante la administración de Omar Flórez las acciones sobre las espacialidades del centro se enfocaron a la “remodelación”, “mantenimiento”, “mejoramiento”, “acondicionamiento” y “adecuación” física de lo ya existente. Las acciones que proponían la creación de nuevos espacios públicos para la ciudad estuvieron destinadas a construir placas polideportivas, espacios para el deporte, la recreación y las actividades cívico-culturales de los grupos juveniles en los barrios de la ciudad, que pretendían “canalizar” los pensamientos y deseos de los jóvenes, población catalogada como más vulnerable en la época de la violencia que vivía Medellín.

Luis Alfredo Ramos Botero (1993-1995)

El modelo de **gerencia estratégica** fue asumido como bandera y pilar de la administración de Luis Alfredo Ramos. Dicho modelo sería garantía “de planes de trabajo adecuados, oportunos y carentes de toda improvisación” (Ramos,

1994: 11), dentro de los cuales “todas las acciones están precedidas de objetivos claros y precisos, de una consulta previa a la comunidad y de pasos estratégicos en la Administración, para que todas las acciones y decisiones tomadas lleguen al fin propuesto con eficiencia y eficacia dentro de un concepto de gran responsabilidad” (Ramos, 1994: 11).

Frente a la crisis social y de violencia de Medellín, se pusieron en marcha una serie de programas pedagógicos de extensión a la comunidad, que pretendían propiciar el sentido de pertenencia y amor por la ciudad: impulsar la práctica de las figuras de la *conciliación*, *la concertación*, *la tolerancia*, *la democracia* y la participación ciudadana en los niños, los jóvenes y las familias medellinenses. Sin embargo, aunque en el programa de gobierno de Ramos se explicita esta necesidad de “propiciar las condiciones y relaciones de vida que le permitan a la ciudadanía participar activamente en el proceso de la construcción del Estado” (Ramos, 1994: 23), los esfuerzos se limitaron a la elaboración y distribución de cartillas didácticas.

Dentro de esa nueva filosofía y respecto al manejo del centro de la ciudad, se mencionan los “procesos de concertación” llevados a cabo con los venteros que “ocupan indebidamente el espacio público”, para encontrar alternativas de reubicación. Se incluyeron como avances y logros de dichos procesos la construcción del Centro del Libro y el Artesano en el Pasaje La Bastilla.

A la par de la *gerencia estratégica*, la *planeación* era considerada fundamental para darle continuidad a “proyectos claves para el desarrollo de la ciudad”. Se formularon nuevas propuestas y acciones tendientes a consolidar bases sólidas para el futuro de Medellín en las siguientes áreas: planificación del *ordenamiento físico*; *desarrollo local*; distribución de recursos de inversión y desarrollo institucional.

Dentro del *ordenamiento físico*, se enmarcó el “Estatuto municipal de planeación, usos del suelo, urbanismo y construcción”; la constitución del Consejo Municipal de Planeación (Decreto 096/94) y el estudio adelantado en los barrios Prado, Laureles, Boston, Los Ángeles, Poblado, Belén y Floresta, sobre patrimonio histórico, urbanístico y arquitectónico.

La planificación del *desarrollo local* tenía que ver con un modelo de planeación integral participativa y diferencial frente a las realidades territoriales, sociales y económicas. Se cuentan como productos de dicho modelo: el Plan General de Desarrollo para Medellín, Aburrá 2010, los Planes

Zonales y Sectoriales, la elaboración de la metodología de formulación con énfasis en la participación ciudadana y el Estudio administrativo para el manejo de los parques y zonas verdes del Municipio.

Se elaboró también el Plan de intervención del centro de Medellín, que comprende estrategias y acciones, entre las cuales se encuentra el Programa ORO, que consistió en la organización de las ventas callejeras, ambulantes y estacionarias. Puede decirse entonces que existía un interés manifiesto por el centro y una delimitación de funciones desde el gabinete municipal, que incluyeron la creación de la figura de Gerente del Centro y que iban encaminadas a diagnosticar y direccionar acciones sobre la zona central de la ciudad.

El balance de gestión de Luis Alfredo Ramos destaca las propuestas de intervención en el centro puesto que serían muestra de la “decisión política, la conciencia de todos los organismos gubernamentales para ejecutar sus acciones, la respuesta ciudadana en su participación y la claridad de los programas y proyectos que dan inicio a un gran proceso de intervención que logrará rescatar el centro para todos” (Ramos, 1994: 97).

Este Plan de intervención “recaba sobre la necesidad de que todas las fuerzas vivas de la ciudad le “paguen una deuda” que durante 20 años han contraído con el centro por su ausencia”. Dichas deudas serían **administrativas**: autoridad municipal, disciplina social vigilancia y control; **cívicas**: participación ciudadana; **físicas**: inversión en mejora de infraestructura y **sociales**: inversión en patologías sociales. Entonces, “recuperar” el centro de la ciudad fue uno de los principales retos de esta Administración.

La Gerencia del centro

Después de la entrega del Plan de Intervención a través de la Secretaría de Planeación Metropolitana a finales de 1992, se creó la Gerencia del Centro para llevar la coordinación del programa que comprendía ocho grandes objetivos, 45 acciones concretas y 10 proyectos estratégicos.

Sergio Betancur Palacio, ingeniero civil, fue el primer Gerente del Centro. Entre sus funciones figuraron: coordinar el proceso de planeación con las instancias de ejecución del Plan; coordinar planes de acción en los diferentes

plazos; promover el plan zonal del centro a todos los usuarios y los agentes de intervención; producir y coordinar todos los instrumentos para el proceso, con énfasis en lo administrativo, operativo y financiero; coordinar y ejecutar actividades contenidas en el Plan; aplicar el Plan de Inversiones provenientes de cada una de las secretarías; promocionar y divulgar el Plan.

Entre los principales *proyectos* que tendría que coordinar el Gerente figuraron:

Construcción del Parque en el sector de San Antonio, restauración de la Plazuela de San Ignacio, recuperación de la Avenida La Playa; construcción de la Plaza de Cisneros; adecuación del Parque de Berrío; adecuación del espacio público en la Estación Prado; construcción de la Plaza de La Cultura; Plan de Acción inmediata en la carrera Bolívar; adecuación de la Avenida Juan Del Corral; recuperación del edificio “El Sacatín”; proyectos de vivienda para el centro, mejoramiento de andenes y vías centrales y Plan Estratégico de seguridad para el centro.

Los programas estratégicos tenían que ver con la **reorganización de las ventas callejeras** a través de los grupos asociativos y desde ahí, la creación de la **ciudad educativa**, con lo que se pretendió intensificar en el centro las actividades relacionadas con la educación en diferentes aspectos: reorganización de rutas en el centro y controlar estacionamiento en vías centrales; promover la participación ciudadana y ampliar la creación de comités cívicos (Ramos, 1993, s.n.).

A la fecha de entrega del Informe y balance de su administración, Luis Alfredo Ramos consideraba que “se ha desatado un proceso en todas las actividades mencionadas y será todo un hecho revolucionario en la ciudad y el país el rescate de la zona más dinámica: su centro”.

Separadores, ampliación de calles y carreras, el inicio del diseño y construcción del Parque de San Antonio y trabajos de remodelación de las Plazuelas San Ignacio y la Iglesia de San José y en el Edificio “El Sacatín”, - futuro Centro de Salud para el centro-, pero también, las patrullas y motos para la vigilancia del sector, serían los principales logros en la tarea que había emprendido la administración de “cambiarle la cara al centro”.



Avanzan obras en San Antonio, Periódico El Mundo, sábado 3 de septiembre, 1994, 1ra. pág.

En términos de organizaciones sociales, se constituyó la Corporación Cívica y la Primera Cooperativa de Venteros. A la par, se hizo la promoción de la convivencia, la seguridad, el civismo. Se creó el INDER y el Instituto Mi Río, instituciones que tenían al centro como uno de sus ámbitos de actuación. Además, se construyó la Terminal de transportes del sur y se reubicaron más de cien rutas de buses buscando “descongestionar el centro”.

También se creó la Alcaldía cívica de parques y zonas verdes, que, en cabeza de Jorge Molina Moreno, tenía a su cargo “brindar asesoría permanente en materia de arborización y paisajismo para la ciudad, en especial para programas especiales adelantados por la administración” (Ramos, 1994: 83). Se pretendía, en síntesis, lograr “la belleza y progreso urbano”.

Aunque el Plan de intervenciones del centro buscó agrupar acciones desde cada secretaría de la administración en el corto plazo, a fin de cuentas, hubo un énfasis en las obras físicas: reparcheo, rehabilitación, recuperación, control, reubicación, señalización. Si bien se mencionan programas de atención al niño de la calle, la construcción del centro de atención al indigente, atención social a personas dedicadas a la drogadicción y la prostitución, fueron acciones puntuales que no se articulaban, ni en su formulación ni en la ejecución, a las obras previstas para la zona central. La mayoría de los recursos y las inversiones se midieron por obras públicas.

Por ejemplo, sobre los espacios públicos del centro de la ciudad, la conclusión general fue: “Hemos logrado recuperar para el ciudadano común varias vías

que se encontraban en avanzado estado de deterioro, invadidas por ventas o negocios sin legalizar, al mismo tiempo que se procedió a la erradicación de otros ilícitos” (Ramos,1994: 4).

Sin embargo, la prensa daba cuenta de un constante ir y venir de los venteros estacionarios y ambulantes:

“Regreso cuestionado”,
Periódico El Mundo, sábado 26 de
marzo, 1994: 7.



Se fueron y volvieron. Esta es una escena que se repite una y otra vez con los venteros estacionarios y ambulantes que pululan en los sitios estratégicos del Centro de Medellín. A todos los que se ubican en el andén entre la Iglesia de La Candelaria y el Banco Popular los ubicaron en otro lugar, pero ellos regresaron de nuevo apoderándose de un espacio que es de todos. Quienes denunciaron dijeron estar muy tristes porque muy poco les duró la alegría de encontrarse con un lugar despejado así como en años pasados, pero que ahora tienen que hacer peripecias para evitar caer sobre el surtido de los venteros.

Foto: Juan Gonzalo
Jiménez, Periódico El
Mundo, martes 21 de
noviembre, 1995,
ciudad, p.6



Sin embargo, con esta fotografía de los alrededores del Parque Berrío en 1995 se ilustraba el caos que seguía reinando en el centro, aunque se enfatizaba en que con el plan puesto en marcha días anteriores por la administración Municipal, tendería a desaparecer.

Los tres primeros alcaldes de elección popular

Después de este vistazo sobre los diagnósticos, propuestas e intervenciones en la zona central durante las administraciones de Juan Gómez Martínez, Omar Flórez Vélez y Luis Alfredo Ramos Botero, trazaremos unas conclusiones generales.

Los informes presentados se concentran en las inversiones, es decir, en informes cuantitativos que indican cuánto presupuesto se destinó y se gastó para las diferentes obras públicas y programas. Sin embargo, no son claras las estrategias para monitorear y rastrear impactos en el bienestar de los habitantes de la ciudad.

Los informes de gestión de cada administración adolecen de ejercicios reflexivos y miradas autocríticas, que vayan más allá de un balance positivo y limpio y que, a través la visibilización de dificultades, principales problemáticas y limitaciones, dejen planteadas líneas de avance en la superación de problemas de fondo de la ciudad.

Aunque durante esta primera serie temporal se hace evidente la preocupación por la apertura de espacios de participación ciudadana, éstos se configuran desde estructuras verticales y poco inclusivas donde son los técnicos quienes capacitan a los ciudadanos para que puedan “gestionar su ciudad”, pero no aparece cómo los ciudadanos, desde sus saberes cotidianos, aportan a esos procesos de planificación y toma de decisiones sobre la ciudad.

La participación ciudadana, entonces, fue medida por la información suministrada a la comunidad más que por la inclusión activa en los procesos de formulación, seguimiento y evaluación de proyectos y estrategias.

Por otro lado, el énfasis en las obras físicas para el centro hizo que los ejercicios de planeación permanecieran limitados a lo infraestructural. Aunque hay intentos como los de la administración de Luis Alfredo Ramos por consolidar y ejecutar un “Plan para el centro”, éste apuntaba a “ordenar la ciudad” y a “recuperar el centro” desde acciones puntuales de intervención física, más que desde estrategias de largo aliento que se preocuparan por el *territorio* del centro y sus habitantes o, por ejemplo, por la producción de nuevos espacios públicos y por las problemáticas reales de pobreza, injusticia y desigualdad.

Respecto a las acciones sobre el *espacio público* y aunque no hay una conceptualización precisa, podría decirse que se reducen a la “defensa” de las vías y calles que estaban “invadidas” por el comercio informal. Por ello, fueron las Secretarías de Gobierno y de Obras Públicas, más que las de Planeación o Bienestar Social, las encargadas del espacio público. Más que el estudio de las problemáticas de los vendedores ambulantes y estacionarios, la generación de nuevos espacios, la revitalización de otros o la conexión entre obras públicas y proyectos de ciudad, la concepción y las acciones sobre el espacio público se redujeron a controles punitivos, de mantenimiento o de infraestructura.

El eje transversal de las administraciones sería “recuperar”. Concepto que, desde entonces, aparece como elemento fundamental de la planeación y ordenación del centro; es recurrentemente usado en los planes y marca las actuaciones y visiones sobre el pasado, presente y futuro de la ciudad que toman una versión de la historia en la que las elites abandonaron el centro tradicional como su principal punto de encuentro y de sociabilidad y que fue apropiado por otras clases sociales.

A la par de estas connotaciones simbólicas, la *recuperación* se aplicó a zonas calificadas como “deterioradas física y socialmente” desde una perspectiva predominantemente física, que implicó la exclusión de ciertos sectores de la población que por distintas razones habían llegado a ocupar estos “espacios marginalizados” por el discursos/prácticas del desarrollo.

De los “modelos” a los “proyectos” de ciudad: 1995 – 2007

Sergio Naranjo Pérez (1995- 1997)

La Ley Orgánica del Plan de Desarrollo o Ley 152 de 1994, fue el marco jurídico que estableció los principios generales, la conformación (*diagnóstico* de ciudad y *Plan de gobierno*), el contenido, las autoridades, las instancias y los procedimientos para la elaboración, aprobación, ejecución y evaluación de los Planes de Desarrollo Municipales.

Al mismo tiempo, la Ley 152/94 define al Plan de Desarrollo como un conjunto organizado de objetivos y estrategias, el cual, a partir de una visión de los problemas de la ciudad y de unas políticas generales, está dirigido a orientar

las acciones y priorizar los recursos en un Plan de Inversiones con el fin de poner en práctica el Programa de Gobierno de la Alcaldía, dentro del marco jurídico e institucional vigente.

El Plan de Desarrollo de la administración de Sergio Naranjo Pérez fue producto de las discusiones y propuestas de la administración municipal, del Concejo Municipal de Planeación (creado en 1995), de la Junta de Planeación y del Departamento administrativo de Planeación Metropolitana sería el primer ejemplo de este nuevo marco normativo.

Aunque la visión gubernamental resaltaba la amplia participación y discusión ciudadana en el Plan, que “reflejaría el espíritu de la Nueva Constitución y reconocería el sentido y la orientación de su Plan de Gobierno hacia la apertura a la democracia participativa” (Naranjo, 1995: 30), la evaluación de la Veeduría Ciudadana sobre los niveles de participación, promoción y organización, concluye que el Plan se había formulado “a espaldas de la ciudad”: no hubo participación con gremios ni de organizaciones ciudadanas: “se recogió opinión ciudadana en Foros del Concejo, mas no hubo convocatoria para participación en la fase de formulación” (Veeduría del Plan de Desarrollo, 1998: 194). Es decir, la participación tenía que ver más con la presentación del plan ante un público, que con su socialización o construcción colectiva.

Los temas del Plan de Desarrollo 1995-1997 se agruparon en las siguientes áreas: desarrollo social, desarrollo físico espacial, medio ambiente y productividad urbana, gobernabilidad, desarrollo institucional y participación. Áreas con las cuales se pretendía “contribuir a un proyecto colectivo de ciudad”.

Al mismo tiempo que se van definiendo los fundamentos del Plan, se llama la atención sobre el contexto mundial, marcado por la globalización e internacionalización de la economía y se visibiliza la necesidad de una “concepción de ciudad” enfocada a la *competitividad*, la *internacionalización*, la *modernización*. Nuevas concepciones de la ciudad que requerirían “un soporte en el mejoramiento de la calidad de vida y un nuevo esquema de gobernabilidad, sustentado en la descentralización y el liderazgo compartido” (Naranjo, 1995).

En la década del noventa, expertos internacionales visitaban y continuaban asesorando a Medellín en términos de planeación urbana. Es el caso de Jordi Borja, reconocido urbanista español, quien opinó que el proceso de *planeación estratégica* que se estaba emprendiendo conduciría a que la ciudad se convirtiera en una de las grandes capitales latinoamericanas (El Mundo, 1995: 1).

Después de las palabras del español y de las nuevas (y revestidas) herramientas y discursos del desarrollo de las que empezaban a apropiarse los tecnócratas para orientar el rumbo futuro de la ciudad, el entusiasmo no se dejaba esperar. El sueño de posicionarse nacional e internacionalmente que venía varias generaciones atrás de antioqueños ilustrados empezaba a materializarse.



Periódico El Mundo, domingo 17 de septiembre, 1995, 1ra. Pág.

“¡Medellín, va a ser gran capital!” y “Medellín se exhibe” eran los titulares de prensa que acompañaban las nuevas imágenes de la ciudad para mostrar. El zoom de los lentes de los fotógrafos ya no se hacían en las laderas empinadas de la ciudad -protagonistas por las oleadas de violencia de esas décadas-, sino en la zona sur del centro que empezaba a marcar imponentes



escalas y nuevas configuraciones espaciales con el Edificio Coltejer, el Centro Administrativo La Alpujarra y el Teatro Metropolitano y que se fueron convirtiendo en los primeros planos de las imágenes.

Periódico El Mundo, martes 5 de marzo, 1996, 1ra. Pág.

1997, además, fue el año de inauguración del Edificio Inteligente de Empresas Públicas, ubicado en este mismo sector de renovación del centro, hito de

“recuperaciones” y nuevo epicentro de una de las Empresas más modernas, poderosas y representativas de la región, que años atrás tenía como sede principal el Edificio Miguel de Aguinaga (sobre la carrera Carabobo).

Foto: Edgar Domínguez, “El año luz de las EE.PP.M.”, Periódico El Mundo, miércoles 8 de enero, 1997, 1ra. pág.

Con la edificación, EPM lograba reunir en un solo lugar todos sus empleados administrativos y técnicos, nueva espacialidad que redundaría “en un incremento de la productividad organizaciones y una mejor atención al público” (El Mundo, miércoles 8 de enero, 1997: 1). Pero, además de las nuevas sociabilidades y ritmos de trabajo materializadas y puestas en escena con el conjunto arquitectónico, el Edificio Inteligente sería un bastión de la nueva cara de la ciudad de servicios y competitiva que se quería catapultar de Medellín.



Foto: Gabriel Buitrago EE.PP.M, Periódico El Mundo, miércoles 8 de enero, 1997: 1



Foto archivo EL MUNDO, “Terrenos de La Alpujarra II. Adquiridos en 1988 por EE.PP. al municipio de Medellín para construir allí su sede”, Periódico El Mundo, miércoles 8 de enero, 1997.

Foto archivo EL MUNDO, Estructura del edificio a comienzo de 1994, Periódico El Mundo, miércoles 8 de enero, 1997



Foto: Julio César Herrera, “El auditorio, en forma de cubo, es el elemento que equilibra el conjunto del edificio, al tiempo que complementa el equipamiento de las salas de reunión”, Periódico El Mundo, miércoles 8 de enero, 1997.



Desde esta “concepción de ciudad” enfocada a la *competitividad*, la *internacionalización*, la *modernización*, se diagnostican como principales problemas de la ciudad la combinación de *inseguridad*, *falta de convivencia* y *receso de la productividad urbana*:

La inseguridad y los problemas de convivencia son factores que inciden negativamente en el funcionamiento de las actividades productivas. Pero, de igual forma, el receso económico de la ciudad es causa de inseguridad y problemas de convivencia, se trata de un círculo de causas y efectos (Naranjo, 1995: 121).

Y, al mismo tiempo, se definen las *acciones futuras* sobre la ciudad, enfatizando más en las relaciones con el mundo que en las necesidades y deseos de los propios y confiando en que con un posicionamiento en lo macro, se solucionarían los problemas locales. Más adelante entraremos en detalle en dichas acciones futuras cuando se hable del Plan Estratégico Medellín y el Área Metropolitana de 1997.

Este punto fue uno de los más criticados desde las veedurías ciudadanas, puesto que dejaba ver un énfasis en políticas y estrategias de “una ciudad para proyectar”; en preocupaciones por atender a un “modelo de ciudad” más que por las necesidades y deseos de la población, que, por lo demás, quedaban desplazadas a un segundo plano.

Por ejemplo, el área de desarrollo físico y espacial y sus políticas, estaban definidas, en primera instancia, para el contexto y para los imperativos de la globalización. Sus estrategias se orientaron a “elevar la productividad urbana y propiciar la modernización económica de la ciudad” para lograr un posicionamiento en términos globales. Se consideraba, sin tapujos, que “la construcción de la **ciudad deseable y posible con visión de futuro**, debe partir del reconocimiento del entorno económico y político mundial en que vivimos, antes de evaluar nuestras propias condiciones y definir las estrategias para el corto, mediano y largo plazo” (Naranjo, 1995:139, s.n.).

Aunque se menciona la necesidad de propender por un “desarrollo armónico de todos los componentes físicos, espaciales y ambientales para propiciar el mejoramiento del hábitat del ciudadano”, se enfatizó en la dotación de la infraestructura y servicios complementarios para elevar la productividad urbana de la ciudad.

La concepción de ciudad en la administración de Sergio Naranjo enfocada a la competitividad, la internacionalización, la modernización, hizo que las

acciones sobre el espacio público no sólo se concentraran en su “recuperación” -constante en las estrategias institucionales anteriores-, sino que también tuvieron que ver con la “utilización eficiente” del espacio urbano disponible, con el fortalecimiento de la unidad barrial desde la definición e implementación de subcentros urbanos, así como también, con el incremento del índice de espacios públicos y de escenarios deportivos por habitante.

Sin embargo, cabe anotar la importancia que cobró el espacio público respecto las administraciones pasadas y que, a primera vista, parecía más integral. Por ejemplo, se propuso:

Conformar un sistema estructurante del espacio público que relacione, integre y articule los diferentes sectores y equipamientos por medio de la trama ya consolidada, definiendo ejes y espacios jerarquizados e involucrar en el sistema urbano estructuralmente del espacio público los elementos naturales, río, cerros, laderas, zonas verdes, quebradas y demás elementos del paisaje urbano (Naranjo, 1995:163).

Como principal diagnóstico del centro se encontró la “concentración de actividades y conflictos existentes”, ante lo cual, además de continuar con los proyectos definidos en la administración anterior, se propuso: “desconcentrar” del área central las actividades que se pudieran desarrollar en los subcentros urbanos; propiciar la localización de proyectos de vivienda nueva en busca del retorno y de la apropiación del mismo para la población residente y promover el ordenamiento físico y la recuperación de áreas “deprimidas” del centro a través de proyectos de renovación urbana y de la recuperación del espacio público para el disfrute de toda la población. Intervenciones que, al fin de cuentas, parecían apuntar a establecer “garantías para la inversión pública y privada y conservar la dinámica existente” (Naranjo, 1995:164).

Continuidad a los proyectos estratégicos definidos por el Plan de Intervención del Centro (diseñado durante la administración de Luis Alfredo Ramos), que se centró en la recuperación del espacio público y en el reordenamiento de las ventas callejeras a través de las *áreas blancas* y de los subcentros urbanos.

Aunque se planteó la creación de una Empresa Inmobiliaria Municipal para la definición, concertación y ejecución de proyectos representativos en el espacio público y en zonas de *renovación y redesarrollo* (Proyectos Plaza Cisneros, Parque de la Ciencia y la Tecnología, entre otros) y la recuperación del patrimonio arquitectónico (Edificios Vásquez y Carré, El Barrio Prado,

Hospital San Vicente, Avenida la Playa y Parques Bolívar y Berrío), no se mencionan estrategias concretas para lograr estos propósitos. Tampoco es claro cómo se articularían esas obras físicas con proyectos sociales.

Por último, hay que resaltar que aunque este plan incluye una voluntad loable por adoptar el Estatuto de Usos de Suelo, el énfasis puesto en la consolidación de una “ciudad para mostrar” más que en una “ciudad para vivir”, diezmó la orientación social del Estatuto, que por lo tanto no serviría como “herramienta de control urbano ni como guía para orientar el desarrollo del territorio de cara al futuro y regular la utilización, transformación y ocupación del espacio” (Veeduría Plan de Desarrollo, 1998: 194).

Plan Estratégico de Medellín y el Área Metropolitana, entre las definiciones futuras concebidas y las incertidumbres vividas en el presente

Los esfuerzos antes citados de *planeación estratégica* y que se fueron consolidando desde los primeros días de la administración de Sergio Naranjo, se vieron plasmados en el texto - guía “2015: *El futuro de la ciudad metropolitana. Plan Estratégico de Medellín y el área Metropolitana. En la mejor esquina de América*” (Alcaldía de Medellín, 1997).

El Plan estuvo orientado por tendencias mundiales y nuevas exigencias del entorno internacional, *geopolíticas* que fueron guiando los quehaceres, devenires y *deber ser* de la ciudad: globalización, sociedad de la información, descentralización, valor agregado al conocimiento, tercerización de la economía, urbanización y desarrollo a través de Áreas Metropolitanas, reforma del estado, preocupación creciente por el medio ambiente, cambio en la estructura familiar y de parentesco, multiculturalidad, informalización, pequeña y mediana empresa (Alcaldía de Medellín, 1997).

Ya en el discurso de presentación del Plan, Sergio Naranjo anotaba cómo:

El dos de enero de 1995, cuando tomamos posesión de nuestro mandato, nos propusimos sentar las bases para construir una ciudad con vocación de modernidad. Y el Plan Estratégico de Medellín y el Área Metropolitana, que entonces fue la guía que adoptamos para avanzar en esta dirección, hoy es una realidad que trasciende el ámbito de nuestras competencias y cuenta con la responsabilidad de más de 40 entidades del Valle de Aburrá

que acogieron esta convocatoria y la hicieron propósito común (Alcaldía de Medellín, 1997: 13).

En el mismo sentido, los objetivos de “la ciudad metropolitana”, a través del Plan Estratégico, volvían a afincarse en el *ethos antioqueño* presente desde el siglo XIX en nuestros territorios, que sigue presente y que parece ser legitimador y condición de posibilidad de todo lo que se haga en la ciudad de Medellín y que, como veíamos en los primeros capítulos, se actualiza en nuestros días para justificar la “Medellín imparable” y que sobre pasa todos los obstáculos:

Apoyados en la tenacidad y el espíritu de superación de nuestra gente, que siembra sus raíces en las montañas y los valles sobre los que hemos construido pueblos y cimentado empresas, y con la finalidad de mejorar la convivencia solidaria y la calidad de vida de todos los ciudadanos, definimos como objetivo central del plan estratégico:

Hacer de Medellín y el área metropolitana una ciudad, integrada e integradora de la región localizada en la mejor esquina de América; caracterizada por la competitividad de sus sectores económicos y vinculada a la economía mundial; ciudad educadora, cohesionada en lo social, responsable en su medio natural y activa culturalmente; con proyección internacional como ejemplo de una metrópoli que supera sus dificultades a través del diálogo y la cooperación (Alcaldía de Medellín, 1997: 46).

Objetivos de ciudad Metropolitana y “vocación de modernidad” evocada por Naranjo, que, desde el discurso del Desarrollo podrían ser los de cualquier ciudad latinoamericana o país en “vía de desarrollo”.

Para cumplir estos objetivos, se definieron cinco “líneas estratégicas de actuación”:

Línea 1. Ciudad metropolitana educadora, que además sustenta su desarrollo sobre la base de la cualificación del talento humano;

Línea 2. Medellín y el área metropolitana: epicentro de políticas sociales y culturales en América Latina;

Línea 3. Ciudad Metropolitana, descentralizada, participativa y centro internacional de la convivencia;

Línea 4. Medellín y el Área Metropolitana: centro logístico y de servicios avanzados en la región andina;

Línea 5. Ciudad Metropolitana accesible, acogedora, integrada y con calidad ambiental (Alcaldía de Medellín, 1997: 47).

Líneas que, desde un primer análisis, más que apuntar realidades/historias locales y problemáticas particulares de la ciudad, tratan de dibujar y consolidar la “proyección nacional e internacional” de la “ciudad metropolitana”.

Para nuestro análisis de producción de espacios concebidos en la ciudad de Medellín, cobra importancia el nuevo modelo de ciudad propuesto por la línea 1 y que pretende “hacer de Medellín y cada uno de los municipios de Área Metropolitana “Ciudades Educadoras”, para emprender la tarea de construir la democracia formando sus modernos ciudadanos por los caminos de la paz, la convivencia y la solidaridad” (Alcaldía de Medellín, 1997: 52).

En este sentido, aparecen en escena otra vez las intervenciones geopolíticas, como formas de legitimar las propuestas retomadas en nuestros contextos:

[...] organismos multilaterales como la UNESCO, la CEPAL, el Banco Mundial, y el PNUD, entre otros, han reconocido la **rentabilidad social, cultural y política** de la educación y han venido promoviendo esfuerzos para profundizar y favorecer la **vinculación de los sistemas socio-económicos** a los educativos en los diferentes países en desarrollo. [...] los objetivos de estos organismos están orientados principalmente a destacar la importancia de la educación como medio para alcanzar la **transformación productiva con equidad** y, al mismo tiempo, apoyar la construcción de la moderna ciudadanía y la competitividad internacional (Alcaldía de Medellín, 1997: 52, s.n.).

“Ciudad educadora” que ha tenido diversos énfasis en las siguientes administraciones municipales después de Sergio Naranjo, pero que, como eje transversal, se ha preocupado por los espacios y la circulación: desde los “espacios públicos” enfocados en la competitividad y la internacionalización, pasando por los edificios inteligentes y las bibliotecas temáticas, hasta hoy, con los “colegios de calidad” y los Parques Biblioteca.

Es claro, pues, que el horizonte futuro del Plan pretendía que “los procesos de globalización de la economía, basados en la era de la información, se reflejan a nivel local en la conformación actual de las estructuras espaciales de las ciudades” (Alcaldía de Medellín, 1997: 159).

Al mismo tiempo, desde la “Línea 5. Ciudad Metropolitana, acogedora, integrada y con calidad ambiental”, se inicia el trazo de directrices en cuanto a “Ordenamiento urbano metropolitano y movilidad interna” que empiezan a diseñar proyectos que se han materializado o que siguen en el plan programático de las presentes administraciones, como el parque lineal sobre el río Medellín; las intervenciones en la Quebrada Santa Elena y la Avenida La Playa, que hoy empiezan a materializarse con el Parque Bicentenario; el “corredor de animación peatonal”, ya hecho realidad en Carabobo; el nodo urbano de cultura, la ciencia y la tecnología, materializado hoy como “Carabobo Norte” con el Jardín Botánico, el Parque Explora, el Parque de los Deseos y el Parque Norte; La “renovación urbana integrada y redensificación en sectores aledaños al Centro Administrativo (Naranjal, Camellón de la Alhambra, Corazón de Jesús, San Benito y Niquitao)”, espacios que hoy se ven impactados con las intervenciones en el Cementerio San Lorenzo y con el Plan Parcial de Guayaquil.

Así, aunque hay distancias entre las formulaciones del Plan y las materializaciones y accionares de hoy, son claras sus relaciones.

Hasta acá, sería interesante analizar minuciosamente las implicaciones de una planeación centrada casi que unívocamente a *fuertes proyecciones al futuro*. Mientras que el presente de muchos habitantes seguía siendo incierto, los planes estratégicos pocas oportunidades y soluciones ofrecían a problemas estructurales y materiales de la mayoría de la población medellinense.

Un análisis de las experiencias y concepciones espacio temporales, que se pregunte por el tiempo en lo cotidiano y en los proyectos a largo plazo, tanto en el PLANEA (Plan Estratégico de Antioquia) como en el Plan Estratégico de Medellín y el Área Metropolitana, además de arrojar importantes luces sobre las distancias entre los espacios concebidos y los espacios vividos, pondría también en cuestión la concepción de un **tiempo lineal y progresivo** el cual une al pasado, el presente y el futuro, linealidad común en los procesos de planeación urbana de la ciudad de Medellín.

A propósito de la Ley de Ordenamiento territorial

Una de las discontinuidades entre las dos series propuestas para la lectura de los planes e intervenciones en el centro de la ciudad en el presente capítulo, sería la aparición en 1997 del marco jurídico que definiría de ahí en adelante

las acciones sobre las espacialidades y temporalidades de la ciudad: la Ley de Ordenamiento Territorial y su Plan de Ordenamiento Territorial, POT.

Aunque ya se enunciaba en el artículo 41 de la Ley 152 de 1994 la necesidad de ordenamiento territorial, no fue sino hasta la Ley 388 del 18 de julio 1997¹⁰ que se estableció la obligatoriedad a las entidades territoriales para que llevaran a cabo procesos de ordenamiento mediante la formulación de un POT.

Normativa basada en la idea del *desarrollo integrado*, que considera que el ordenamiento del territorio comprende el conjunto de acciones político administrativas y ocupación del espacio “en armonía con el medio ambiente y las tradiciones históricas y culturales” (Secretaría de Planeación, 1999: 6).

En el capítulo II, Artículo 7º de dicha ley sobre “Ordenamiento del Territorio Municipal”, se menciona cómo los municipios y distritos:

Deberán formular y adoptar los planes de ordenamiento del territorio contemplados en la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo y la presente ley, reglamentar de manera específica los usos del suelo en las áreas urbanas, de expansión y rurales de acuerdo con las leyes, optimizar los usos de las tierras disponibles y coordinar los planes sectoriales, en armonía con las políticas nacionales y los planes departamentales y metropolitanos.

Al mismo tiempo, se definieron tres componentes para el POT: el primero, conformado por objetivos y estrategias a largo plazo, trazaba el marco general; un segundo denominado “urbano”, compuesto por políticas, acciones y programas para “encauzar el desarrollo físico urbano” y un tercero, que incluía el componente rural.

Para el caso de Medellín, en diciembre de 1999, el Concejo Municipal aprobó el Decreto 062, por medio del cual se adoptó el Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín. A partir de la Ley 9 de 1989 y la Ley 388 de 1997, la relación normativa, jurídica y metodológica entre el Plan de Desarrollo y el *espacio público* cambió, quedando lo relativo a la transformación del espacio en un plan específico y lo relativo a la jurisdicción social sobre el espacio en el plan de desarrollo que dependía de cada gobierno (Cfr. Villa: 2008).

¹⁰ Que modificaba la Ley 09 de 1989 y la Ley 3a. de 1991.

Juan Gómez Martínez (1998-2000)

El Plan de Desarrollo 1998 - 2000, cuyo lema fue “Por una ciudad más humana”, inicia definiendo sus *principios*: integración social, desarrollo sostenible, ciudad educadora, descentralización y participación ciudadana, cooperación pública, privada y comunitaria y paz y convivencia. Definiciones que dan cuenta de la preocupación por puntualizar los fundamentos y concepciones del Plan y por delimitar claramente una “concepción de ciudad”.

Dentro de la “planeación estratégica” por la cual debía regirse el Plan, se utilizaron tres conceptos articuladores: *competitividad*, *desarrollo sostenible* y *desarrollo urbano*. Así,

[...] el objetivo fundamental de las políticas urbanas es hoy “construir ciudad”, lo cual sólo es posible en la medida en que el territorio se dote de un proyecto global, del cual participen los diferentes agentes políticos, económicos y sociales. Este proyecto global generalmente fue fundamentado en un Plan Estratégico de amplio consenso, que permitió definir el sentido de la ciudad en el largo plazo (Gómez, 1998: 15).

Se asume la ciudad, entonces, como un territorio de convergencia entre lo global y lo local, que sólo se hace viable en el marco de un “proyecto futuro” que haga posible el equilibrio entre la competitividad, entendida como la capacidad de la ciudad para insertarse en los flujos de la economía mundial; la defensa del medio ambiente y los ecosistemas estratégicos; y, la cohesión social, que tiene como condición el empleo, la vivienda, el acceso a los servicios básicos, la participación ciudadana y la integración cultural. Las políticas de intervención sobre la ciudad orientarían “espacios urbanos más humanos”, en los cuales fuera posible la convivencia solidaria.

Redefinición de formas de intervención en la ciudad que impactan su zona central y que tienen que ver con la recuperación de la “calidad espacial del centro tradicional”, la creación de *nuevas centralidades*, el replanteamiento de la circulación y el tráfico, pero fundamentalmente con la definición de la *vivienda* como alternativa para la integración social y del *espacio público* como eje en la construcción de la ciudadanía.

Vale la pena resaltar acá la ampliación de la concepción de *espacio público*, que permite incluso visibilizar su papel en el propósito de “construir ciudad y ciudadanía”, de mejorar la calidad de vida de toda la población y de planear

las “acciones necesarias para que Medellín avance en su desarrollo económico y competitividad”.

Se estableció como línea estratégica el *Espacio Público y la ciudad*, partiendo del diagnóstico del espacio público como un “espacio residual” en la ciudad de entonces. En este sentido, se anotaba que:

El centro de la ciudad ha sido abandonado por algunos sectores económicos y estratos sociales. El espacio público ha sido tomado por la población marginada de la actividad económica, a la que la ciudad no le brinda otros espacios y posibilidades para su desarrollo personal y familiar. En los barrios que se construyen hoy (“Urbanizaciones”) no existe el espacio público en su verdadero sentido. Se dan espacios abiertos (de uso privado) que resultan del cumplimiento de normas y que de paso, niegan toda posibilidad de vida barrial (Gómez, 1998: 74).

La nueva concepción de *espacio público* entra a jugar un papel estructurante de la *ciudad* y la *ciudadanía* y a reorientar las acciones de las grandes obras de infraestructura vial hacia la creación de “espacios públicos educadores” y acogedores en las diferentes zonas de la ciudad. Pero también, sigue apareciendo cierto tinte nostálgico y elitista que tiene que ver con el deseo de “recuperar” el centro para aquellos “sectores económicos y estratos sociales” que lo han abandonado.

Dentro de la línea de *Espacio público y desarrollo urbano* se realizó un diagnóstico del centro de la ciudad, clave a la hora de delimitar acciones futuras:

El centro de la ciudad sufre graves problemas de deterioro físico, inseguridad y congestión. El espacio público ha sido invadido por la economía informal. **La vivienda y los negocios de prestigio** se han desplazado a otros sitios. **Ha dejado de ser el lugar representativo de nuestra ciudad** para convertirse en un gran mercado público que sin lugar a dudas presta un gran servicio a un importante sector de la ciudad, pero que adolece de calidad espacial y variedad de opciones y actividades para que en realidad **constituya la sal de nuestra ciudad, orgullo de propios y extraños**. El espacio público central no es hoy, el corazón de la ciudad. Los grandes activos que constituyen un invaluable patrimonio social están en gran parte subutilizados y subvalorados. Mientras crece la ciudad en laderas empinadas de características poco adecuadas para la urbanización, abandonamos estos activos, de excelente localización para la vivienda y los negocios (Gómez, 1998: 75, s.n.).

Ante este panorama, se mencionan 6 programas relacionados con el *desarrollo urbano* y el *espacio público*:

- **Reorientar** el proceso planificador, a través el POT y la Revisión de normas, dándole prevalencia al espacio público como elemento estructurante y fortalecimiento del barrio como célula básica de la ciudad. Plan coordinación con el Área metropolitana y CORANTIQUEIA en el contexto de Ciudad Región.
- **Generación** de nuevos espacios públicos en el norte de la ciudad y fortalecimiento de los existentes (generar centros y subcentros urbanos).
- **Intervención en el Centro de la Ciudad.** Se ejecutará a través de: formulación de un *plan del centro* que consulte y defina acciones sobre los problemas críticos que aquejan el área central y en especial la reubicación de ventas callejeras; **intervención** en el sector de *la Veracruz*; relocalización del Museo de Antioquia, proyecto de mejoramiento de la Iglesia de la Veracruz, el actual museo de Antioquia, Palacio de La Cultura, el antiguo Palacio Municipal, la Plazuela Nutibara y su integración con el bulevar de La Playa; intervención en los barrios de La Alpujarra y Guayaquil mediante la ejecución de un parque arborizado que permita la reunión de comunidad y activación de su entorno y sirva de pulmón verde para este sector que se caracteriza por un alto predominio de pisos duros.
- **Renovación, redesarrollo y actuación urbanística:** continuar el programa adelantado en los sectores de Niquitao y Naranjal (diferentes mecanismos de intervención en la ciudad, de acuerdo lineamientos del POT).
- **Proyectos urbanos** de optimización del metro, a través de la ETMVA. **Conservación** del patrimonio arquitectónico y urbanístico (Gómez, 1998: 79).

En general, aunque hay estrategias y objetivos definidos para el centro de la ciudad, no hay indicadores ni acciones para medir sus logros y dificultades, ni tampoco son claros los programas sociales asociados a las intervenciones en el espacio.

Dentro de estos programas, la “Ciudad Botero” ha sido el caso emblemático de las intervenciones en el centro de la ciudad donde se condensan dos visiones, versiones e intervenciones sobre el espacio público: por un lado, la proyección internacional de la ciudad y el fortalecimiento de la “identidad” a través de proyectos culturales de museificación y patrimonialización y, por el otro, una *higienización* de prácticas en espacios calificados como *deprimidos* y *deteriorados*.

Ciudad Botero

Transformar las “imágenes de violencia de Medellín” -imágenes que retumbaban en la escena internacional- fue una de las banderas y reacciones

de la administración local y las élites de la ciudad ante las crisis sociales y los fuertes impactos del narcotráfico por toda la geografía de la ciudad en los años noventa.

Paradójicamente, en esta década donde empezaban a delinearse herramientas como los Planes de Ordenamiento Territorial que anunciaban integralidad en las acciones urbanas, los proyectos parecían apuntar más a mejorar la *imagen* de la ciudad que a incidir en las problemáticas sociales. A propósito, voces de la municipalidad anotaban:

[...] reconocidas razones de orden social y económico han incidido en el deterioro de la imagen de la ciudad ante la opinión internacional, y de forma dramática han impedido que los niveles de calidad de vida de los ciudadanos correspondan efectivamente con sus legítimas aspiraciones (Valencia et al, 2000: 13).

Menciones a los “niveles de calidad de vida” y a “razones de orden social y económico”, seguían el mismo camino de los **obstáculos para el desarrollo de la nación** enunciados por Lauchin Currie desde sus primeras misiones al país en la década de los cincuenta.

Siguiendo los lineamientos del discurso del desarrollo, que venía planeando los rumbos de las ciudades colombianas desde mediados del siglo XX, y anclados en los “ideales” y el “deber ser” antioqueño, se continuó con el diagnóstico y la catalogación de ciertos espacios la ciudad como zonas deterioradas.

Para el caso de Medellín, tecnócratas hacían especial énfasis en su centro tradicional, que, al igual que otras ciudades del mundo, “no ha sido ajeno a esos procesos de deterioro que han comenzado a desdibujar sus sitios de referencia urbana” (Valencia et al, 2000: 14).

Con el paso del Tren Metropolitano y los espacios públicos que conformarían cada una de las estaciones, así como de “acciones contundentes sobre reorganización vial y del comercio callejero adelantadas por la administración”, se habrían encontrado “especiales circunstancias para emprender el proceso de revaloración de su zona central” (Valencia et al, 2000: 14).

Pero además de estas intervenciones, se proponían otras, como la recuperación y patrimonialización de algunas edificaciones, la creación de museos, la exaltación de “la cultura”, en fin, la consolidación de *hitos* que repelieran los procesos de desdibujamiento de identidades y posicionaran *lo antioqueño, lo paisa*, en ámbitos internacionales. Todas ellas impulsadas desde nuevos paradigmas y revestimientos del desarrollo como: ciudad global, competitiva, eficiente, sostenible.

El Plan de Ordenamiento Territorial -POT- de 1999, que tiene la potestad de delimitar rumbos y presentes de la ciudad, decretó que a pesar del deterioro sufrido, la zona central seguía siendo el principal referente histórico y cultural de la ciudad. Entre las líneas propuestas para su *recuperación*, se encontraba “impulsar usos y actividades complementarias en las manzanas que dan a la Av. De Greiff y que hacen parte del perímetro y área de influencia de la Iglesia de la Veracruz” (Municipio de Medellín, 1998: 62).

Pero ya desde la década de 1960, cuando la Oficina de Planeación Municipal empezó a hacer estudios sobre el centro de la ciudad, los alrededores del edificio Miguel de Agüinaga, sede de las Empresas Públicas Municipales y ubicado en Carabobo con la Avenida De Greiff, se anunciaban como una de las primeras zonas sobre las que habría que intervenir por su deterioro. Alrededores que, hacia el sur, sobre el eje de Carabobo -única carrera que atraviesa a Medellín en sentido sur norte- los componía la Iglesia de la Veracruz, la Casa del Maestro Pedro Nel (que hasta la fecha funcionó como Museo de Antioquia), el Palacio Municipal (inaugurado en 1937, funcionó hasta 1987 como sede de la administración municipal, cuando fue trasladada hacia la Alpujarra) y las carreras Cúcuta y Avenida de Greiff. Y, colindantemente, el Hotel Nutibara y su Plazuela, la Carrera Bolívar.

En estos espacios que rodean a la Veracruz, se diagnosticaron “problemáticas sociales” como el “mal uso del espacio público” y otras que fueron asociadas con “el éxodo de los habitantes tradicionales de esta zona propició la llegada de poblaciones de menores recursos y trajo como consecuencia el deterioro físico y social” (Valencia et al, 2000: 59).

PLANO 7 - 1998.

Nuevos equipamientos para la ciudad competitiva; tematizaciones y museificaciones del centro de la ciudad.

PLANO 8- 2004.



Foto: Gabriel Buitrago Mejía, 2001, Alma Mater No 485

La intervención bandera de esta zona fue la relocalización del Museo de Antioquia, que implicaba “un proyecto de mejoramiento del sector que comprende la Iglesia de la Veracruz, el actual Museo de Antioquia, el antiguo Palacio Municipal, (posible localización del museo), la Plazuela Nutibara y su integración con el Bulevar de la Playa” (Municipio de Medellín, 1998: 62). Intervención que, con la donación de obras de Fernando Botero, se fue consolidando como el “Proyecto Ciudad Botero”, que hacía gala de la “imperiosa renovación arquitectónica e institucional y su modernización hacia una efectiva “empresa cultural” (Valencia et al, 2000: 34). Y que debería consolidarse como un “patrimonio cultural”, “suficientemente llamativo para la comunidad internacional” (Valencia et al, 2000: 19), en aras de contribuir al desarrollo del “turismo de negocios”, a cambiar la imagen de la ciudad y a elevar la calidad de vida y una verdadera identificación de los “ciudadanos” con “su ciudad”.

Principiando el siglo XX, después de los desalojos, desplazamientos, derrumbamientos, aperturas, nuevas edificaciones y esculturas plantadas la zona y que hacían parte del proyecto de *museificación* de los espacios públicos del centro de la ciudad, se anunciaba:

“Ciudad de Botero” es el irrepetible acontecimiento que hoy comienza a marcar un hito en el futuro de Medellín, puesto que a partir de la donación del Maestro y la consecuente reubicación del museo de Antioquia se han diseñado una suerte de programas y acciones que, además del insuperable trasfondo cultural, impulsan un nuevo desarrollo urbanístico del centro y permiten reconstruir ante la opinión externa la imagen de la ciudad (Valencia et al, 2000: 15, s.n.).



Gabriel Buitrago Mejía, 2001, Alma Máter No 485

Pero, más allá de estas visiones que resaltan “empresas culturales” y el “patrimonio cultural” que elevarían la “calidad de vida” y el desarrollo del “turismo de negocios”, la “reactivación” del sector de la Veracruz a partir del Museo y Plaza, implicaba arrasar con el comercio popular y con “negocios deteriorantes” como bares, grilles y juegos de maquinitas y azar y superponer las esculturas monumentales de Botero ante viejos y ruinosos locales, foco prostitución y venta de drogas.



Gabriel Buitrago Mejía, 2001,
Alma Máter No 485

Así, aunque la Plaza de las Esculturas y las “gordas de botero” aparezcan como íconos de la ciudad en las postales, portadas y guías de la ciudad del siglo XXI, como una propuesta incluyente y que goza de

aceptación de los habitantes de Medellín y como uno de sus referentes urbanos, estos espacios, trayectos, rutas **son producto** de pugnas y luchas entre divergentes intereses, ideales, deseos y representaciones.

Una de las más sonadas fue la negociación que tuvo que hacerse con propietarios de centros comerciales como Emi Álvarez, Camilo C., Calibío y Lunapark, dueños de negocios que llevaban décadas allí y que incluso seguían

los oficios y herencias de varias generaciones de sus familias. Sin embargo, durante el derribo de edificios para construir la plazoleta fueron innumerables las contradicciones en materia de concertación, convivencia y protección de moradores (Madariaga, 2003: sp). Porque, aunque se lograron algunos acuerdos con propietarios, vecinos y dueños de inmuebles, no se hacía lo mismo con los venteros ambulantes que reclamaban su derecho al trabajo, con los habitantes frecuentes de estos espacios y otros usos y apropiaciones de estos espacios realizados por los “otros”, “pobres”, excluidos del proyecto antioqueño, que no tenían poder decisorio en términos económicos.

Caso similar a las reciente peatonalización de la Carrera Carabobo, que se destaca como modelo para la participación ciudadana en las intervenciones de la ciudad, pero cuya concertación estuvo reducido a los grandes propietarios de la zona, que, por lo demás, aumentaron sus rentas que no eran nada desdeñables a la fecha.

Oleadas de intervenciones, restricciones y proyectos en y para los alrededores de la Veracruz durante la década de los noventa del siglo XX y principios del siglo XXI, que muestran *catalogaciones morales* entre usos y sociabilidades correctas e incorrectas, entre memorias que había que preservar y otras que habría que “tapar”, que se tejían en calles estrechas, esquinas, andenes, bares, cantinas y recovecos del sector.

Catalogaciones morales y políticas de la memoria hechas bajo la rejilla del *ethos antioqueño*, que tumbaba y construía nuevas materialidades y, con ello, pretendía arrasar prácticas y cortar otros flujos importantes de la ciudad, que, más allá de la prostitución y las drogas, daba cuenta de otras formas de sociabilidad, otras estéticas, otras formas de apropiación y vivencia de los espacios (Madariaga, 2003) que reñían con el proyecto hegemónico de la élite económica y política de la ciudad de la eterna primavera.

La “Ciudad Botero” puede catalogarse como un dispositivo urbano que, junto con las campañas publicitarias, el Tren Metropolitano y su “Cultura Metro”, intentaban cambiar imágenes y prácticas del corazón de Medellín.

El proyecto cultural iniciaba con la definición de nuevas “formas”, estéticas si se quiere, nuevas escalas y espacialidades producidas por la “Ciudad Botero”, vendidas como “prueba inobjetable que proyecta la capacidad renovadora del pueblo antioqueño” (Alma Máter, 2001: 24):

Esculturas monumentales, palmeras, fuentes y guayacanes adornan lo que hace tres años era un sector deprimido y congestionado, al que la gente le sacaba el cuerpo. Carabobo tiene otra cara, la de la cultura, la de las gordas, la de la Plaza Botero, que se inauguró oficialmente con la presencia del Maestro Fernando Botero y del Alcalde Luis Pérez Gutiérrez. Así es como los sucios andenes y las estrechas vías fueron reemplazadas por senderos peatonales, dos fuentes de agua, diseñadas por el propio artista, y nuevas bancas, dispuestas para el disfrute

de todos los visitantes. El lugar, plagado años atrás de todo tipo de patologías sociales ha cambiado, al punto que se convirtió en lugar de encuentro de artesanos, teatreros y estudiantes, entre otros (Pilar Velilla, entrevista en Terra, citado por Madariaga, 2003: sp, s.n.).

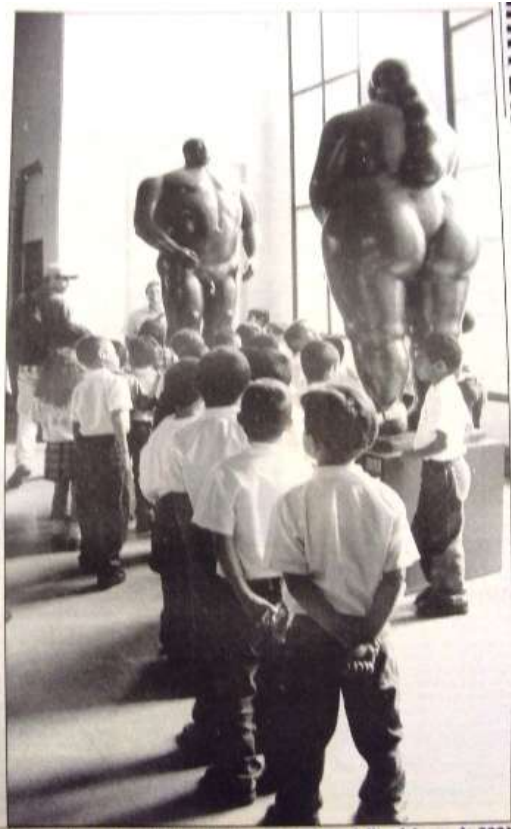
“Sector marginal” que se pretendió convertir en “polo de la cultura”, que brindara educación a través del entretenimiento. La Plaza Botero fue anunciada por muchos como el comienzo de la transformación física y social del centro.

La asistencia a los nuevos espacios como la Plaza de las Esculturas y al Museo de Antioquia en la restaurada sede del Palacio Municipal, eran sinónimo de “ser culto”, de una “cultura diferente”, que se sumaba a los ideales del desarrollo como *funcionalidad* y *eficiencia*, pero que también marcaban biopolíticamente las subjetividades que se producían en estos espacios.

Así, por ejemplo, los brazos atrás, el silencio, el no tocar, los recorridos pausados, acompañados y dirigidos y la limpieza con que debería lucir el uniforme y todo su cuerpo para ingresar a tan glorioso recinto, eran muestra de las nuevas formas de ser, las disposiciones corporales, que proponían las nuevas arquitecturas -las visitas guiadas- y que distaban de otros cuerpos más libres y “sucios” de los espacios sin “restaurar”, sin museificar y sin patrimonializar.

Pero, además de estas nuevas biopolíticas en las (dis)posiciones de los cuerpos en el recinto del museo, emergían también algunas políticas más amplias, como las “estrategias de choque” para casi de 2800 mujeres dedicadas al trabajo sexual, situadas en la zona de influencia del museo de Antioquia, con la que se proponía identificar sus lugares públicos de estar claves e intervenir desde la Secretaría de Bienestar social para brindar nuevas posibilidades de “incorporación a la vida ciudadana” (Valencia et al, 2000: 113).

Discursos y saberes emergentes que produjeron *nuevas geografías del desarrollo* en esta zona y que, en la mayoría de casos, terminaron siendo elementos de segregación y desplazamiento de grandes capas de la población. Aunque el “Museo de Antioquia” aparece como un “proyecto de ciudad”, que fue planeado con el fin de “mejorar”, “restaurar”, “renovar” y “recuperar el centro” e “higienizar una zona”, fueron múltiples y contradictorios los ecos y repercusiones en las diversas clases sociales.



Si bien el proyecto de ciudad museo gozó de “buena imagen” en los medios de comunicación, la mayoría de habitantes de la ciudad creían que las grandes sumas de dinero puestas en esas obras podrían haber sido usados para resolver problemáticas sociales y que, con los desplazamientos provocados, habían generado más violencia, la misma que quería borrarse de la imagen de “la ciudad para mostrar”.

La “ciudad botero que se abre paso”, la “Medellín que nace y desaparece al mismo tiempo” (Alma Máter, 2001: 22); orígenes y muertes repentinas de espacios y tiempos que deben cuestionarse. Porque, la “Ciudad Botero” como una “realidad incontenible y fundante de otras realidades”, provocó grandes trastornos en las dinámicas y vidas cotidianas del centro de la ciudad, pero no ha sido el proyecto incluyente y “desarrollador social” como fue vendido.

Después de las intervenciones, algunas vivencias, hablas, relatos (Mesa et al, 2001: 66) sobre la Ciudad Botero seguían dando cuenta de calificativos de Epidemia, Fiebre, Virus. Según los investigadores de la Universidad Nacional (Mesa et al, 2001: 66), el carácter de *limpieza* aplicado desde las obras no está interiorizado en la memoria de los habitantes, en tanto que los sectores aledaños a la Iglesia de la Veracruz aparecen tamizados por múltiples imágenes que hacen alusión a lo “inseguro”, “foco de delincuencia” y “putas”.

En el 2001, la Plazoleta de las Esculturas se había convertido en otra de las *superficies de cemento*, adjetivadas equivocadamente con nociones de monumentalidad (Mesa et al, 2001: 122) y que, junto con el Parque de los Pies Descalzos de EPM, fueron espacios sobre los que se generaron grandes expectativas, pero que, finalmente desembocaron en espacios cerrados. Sobre todo éste último, donde el acceso es restringido los costos de los bienes que allí se ofrecen son bastante elevados para buena parte de la población, dando como resultado un oasis privado en terreno público (Madariaga, 2003: sp).

Sin embargo, el presente del Museo de Antioquia y sus alrededores, imágenes y nuevas apropiaciones de históricos moradores, nos hablan de resistencias -*contraespacios*- que distan mucho de esa ciudad aséptica y libre de contradicciones que intentaba mostrarse con la Ciudad Botero y que cuestionan esta última como “muestra del progreso y desarrollo urbanístico y social del sector” y que ponen en serias dudas los “Boteros” como emblemas, símbolos, de la nueva identidad de un Medellín.

Por su parte, el Parque de los Pies Descalzos, diseñado en principio como un Jardín Zen para mejorar la calidad de vida y disipar las preocupaciones de los empleados del Edificio Inteligente de las Empresas Públicas, fue apropiado por familias y niños de barrios populares y de clase media para los paseos de olla

de los fines de semana, existencias que podríamos, igualmente, anunciar como *contraespacios*. Usos y apropiaciones que se impusieron ante los diseños y concepciones del parque y que provocaron, en principio, la prohibición de dichos usos, pero que después tuvieron admitirse, de manera regulada, por medio de guías ciudadanos que tratan de indicar en qué momento, con qué pausas y cómo se pueden utilizar.

Haciendo un balance populista de su administración y a propósito de las superficies de cemento construidas (Parque de los Deseos, Parque de las Luces, Plazoleta de las esculturas, Parque San Antonio), Luis Pérez Gutiérrez narra lo siguiente:

Todos estos nuevos parques y plazas se están convirtiendo en un factor de integración social, en medios para derrumbar las murallas imaginarias que dividen la sociedad. No faltan las discusiones simpáticas, como la que ocurrió en el recinto del Concejo de Medellín, donde hubo un gran debate porque algunos ediles decían que la Puerta de la Plaza de los Pies Descalzos no era más que una “ducha de pobres”, que cómo la administración había gastado en una “ducha pública” para gaminos. La discusión siguió y los concejales se fueron animando hasta que apareció alguien sensato y preguntó: ¿Es malo acaso que los pobres gocen bañándose en el espacio público? Hasta aquí llegó la discusión. Los concejales cayeron en la cuenta que con discusiones de esa naturaleza lo único que conseguían era discriminar los pobres. Y no hay nada más vergonzoso que un representante del pueblo discrimine al pueblo. La Plaza de los Pies Descalzos muestra que los niños pudientes y los pobres se pueden juntar alegremente en el espacio público (Pérez, 2003: 140).

Luis Pérez Gutiérrez (2001-2003)

El Plan de Desarrollo impulsado desde la administración de Luis Pérez Gutiérrez se articuló sobre tres líneas estratégicas: *Medellín competitiva* - transversal a las siguientes-, *La revolución de la cultura ciudadana* y *Primero el espacio público*. Amalgama de líneas con la que se pretendía:

[...] consolidar una ciudad justa, participativa, con equidad en lo social y en el uso del espacio público, que reconozca en su población el mayor potencial de desarrollo y redefina su competitividad en un contexto globalizado, basado en la producción de conocimiento. La equidad social, con ciudadanos modernos, abre oportunidades y garantías al bienestar colectivo e individual; forma sujetos de derechos y deberes, comprometidos con la reconstrucción del tejido y el equilibrio social. La meta es lograr una ciudad amada, respetada y defendida por todos (Veeduría del Plan de Desarrollo, 2004: 1).

La línea “Primero el espacio público”, circunscrita en los mandatos del artículo 82 de la Constitución Nacional, las Leyes 9 de 1989 y 388 de 1997 y el

Acuerdo 062 de 1999 (POT), anunciaba una ampliación de la concepción del *espacio público*, definido como:

[...] la razón de ser de la ciudad; es el escenario de experiencias, intercambios e integración colectiva, y la expresión de las diversas manifestaciones sociales. Es también el eje estructurante de ciudad y de ciudadanía, un factor estratégico en la construcción de nuevas formas de producción y apropiación del desarrollo urbano, un elemento determinante en la calidad de vida de la población y del equilibrio ambiental. Además, la defensa del espacio público es hoy más imperativa, pues en la sociedad moderna el ciudadano pasa más tiempo en la calle que en su propia casa. En una ciudad sana, **los ciudadanos deben ser adictos a consumir espacio público** (Pérez, 2001: 4. s.n.).

El objetivo de esta primera línea era, entonces, contribuir desde el **ordenamiento físico** a la “construcción de ciudad”. Mediante actuaciones en el sistema estructurante del espacio público que garantizaran la libre circulación, la disponibilidad de acceso a los equipamientos colectivos, el disfrute de un ambiente sano, la valoración de patrimonio cultural, se lograría posicionar a Medellín en una plataforma metropolitana y regional competitiva.

Sin embargo, en lo que respecta a esta primera línea, la Veeduría Ciudadana concluyó que la administración abandonó el Plan de Desarrollo y se dedicó a atender emergencias -como en el caso de residuos sólidos- o a gestionar inadecuadamente proyectos que en el papel eran buenos, como las ciclo-rutas o el Plan Cuadrantes. El norte implícito denotó ser la edificación de obras, buenas muchas de ellas, antes que realizar proyectos de urbanismo.

Por otro lado, habría que cuestionar la utilización del verbo *consumir* utilizado durante toda la administración de Luis Pérez para hacer referencia al espacio público y que leemos como su *mercantilización*. En contraposición, podría hablarse en términos de posibilidades que brinda el espacio público para su apropiación, disfrute, esparcimiento que no necesariamente llevan a una visión economicista.

Respecto a la zona central, desde el POT (1999) se definió el programa “El renacer del centro” que tenía como objetivo la recuperación del centro tradicional y representativo. En la administración de Luis Pérez se propusieron los siguientes subprogramas para lograr dicho cometido: la intervención del Eje de la Avenida La Playa - Boyacá, los proyectos ciudadela educativa, Plaza de la protesta (hoy Plaza de la luz o Plaza Cisneros), Museo de Antioquia, la recuperación de plazas y parques del centro, Bulevar de la

salud, a los cuales posteriormente se les fueron incorporando otros relacionados con la promoción de los bazares y el control y vigilancia del espacio público en el centro de la ciudad.

A pesar de todas estas propuestas, la Veeduría al Plan de Desarrollo concluyó que los programas propuestos para el centro de la ciudad y, en general, para el ordenamiento territorial de la ciudad, no se lograron. Contrariamente, habrían proliferado el cemento, el poco diálogo y la desarticulación entre los proyectos de intervención física con proyectos sociales. Así:

Estos proyectos de intervención física deben estar acompañados de proyectos educativos para el uso y disfrute de los espacios públicos habilitados, pues de lo contrario serían intervenciones objetuales, que no trascienden de la obra de cemento y que tienen a convertirse en edificaciones sin el uso ciudadano debido, en los denominados “elefantes blancos” (Veeduría del Plan de Desarrollo de Medellín, 2004: 241).

A propósito, se mencionan los conflictos sociales generados desde la Administración de Luis Pérez por no concertar ni planificar adecuadamente las intervenciones sobre el espacio público, como el derivado de la demolición del Pasaje Sucre para facilitar la construcción de la Biblioteca de EPM y el caso del entechamiento de la plaza de la plaza de toros, acciones que se realizaron desconociendo la opinión pública y de conceptos como el del Centro Filial de Monumentos de Antioquia y que fueron en contravía de los procesos de conservación propuestos en el Plan de Desarrollo para recuperar los espacios públicos.

También, la Veeduría del Plan de Desarrollo anotó que la gestión del medio ambiente y el espacio público adelantado en el trienio 2001-2003 se realizó sin partir de unas líneas bases, sin fijar metas en muchos de los proyectos, sin definir los impactos de éstos y sin establecer indicadores específicos para el seguimiento y evaluación de los diferentes proyectos. Situación que no permitió medir los alcances reales de la gestión cumplida en relación con el mejoramiento de la calidad de vida de la población (Veeduría, 2004: 252).

Los desalojos de los Edificios Vásquez y Carré, la demolición del Pasaje Sucre y los primeros pasos en la tematización y patrimonialización de la ciudad



Panorámica de la Plaza de Cisneros, En: Convocatoria. Medellín es luz: un poema urbano, Alcaldía de Medellín, 2002.

Antes de la creación de la Central Mayorista en el sur del Área Metropolitana (1971), el comercio de abarrotes y al por mayor se llevaba a cabo en el Pasaje Sucre, que, junto con la Plaza Cubierta de Mercado y sus alrededores, denominados Plaza de Cisneros y Guayaquil, cumplían las funciones de abastecimiento a toda Antioquia.

Pero, además de esa función de abastecimiento, desde principios de siglo se fueron creando unas redes de sociabilidad y una *economía popular*, que, además que ofrecer precios asequibles, brindaba posibilidades de trabajar.

En su trabajo de grado *Guayaquil, retazos de la memoria*, Sandra Ocampo Kohn, a través de entrevista y observaciones en campo, nos habla de un “desplazamiento estético”, de una expropiación de los habitantes de los Edificios Vásquez y Carré y los consecuentes impactos negativos en el sector de Guayaquil bajo las banderas de la patrimonialización y otras intervenciones

que no estuvieron acompañadas por el diseño y ejecución de un plan de desarrollo destinado a los habitantes de los edificios, que ayudara a mejorar su calidad de vida y que no sólo significara su desalojo por los nuevos usos destinados (Ocampo, 2000).

Volviendo a la *economía popular* y sociabilidades en el sector antes de las intervenciones iniciadas en la década de los ochenta, retomamos el testimonio de Memo recogido por Sandra Ocampo, cuyo padre trabajó más de 40 años en la plaza con un granero:

Ahí [plaza de mercado] trabajábamos muchos cuando eso todo el mundo venía, gente de muchos pueblos cercanos acá y todos el día domingo a nosotros no nos daba tiempo ni de comer porque el trabajo era demasiado, resultaba mucho empleo, mucha gente trabajaba con panela, otros con plátanos, con revuelto y eso se movía y se movía la plata. Lo mismo el campesino, traía sus productos y los vendía aquí los fines de semana y se llevaba su mercado. No había tanta miseria como hay ahora, que ya ni de comer hay. La gente de la plaza era gente de los pueblos, eso era como un pueblo. Llegar a esa plaza los fines de semana era como llegar en estos momentos a un pueblo donde el día domingo es el mercado donde están todos los campesinos, salen todos a merchar, a hacer sus cosas (Ocampo, 2000: 44).



“Foto antigua: de izquierda a derecha Edificio Carré, Edificio Vásquez 1895, Edificio Estación Medellín Ferrocarril de Antioquia, Plaza de Mercado Cisneros 1894”, En: Convocatoria. Medellín es luz: un poema urbano, Alcaldía de Medellín, 2002: 12

Sostiene Sandra Ocampo, desde la reconstrucción de las vivencias cotidianas de sus habitantes y dolientes, que fueron las mismas intervenciones de la administración municipal las que provocaron el “deterioro” de la zona:

[...] eso empezó a dañarse cuando la misma administración empezó a quitar la gente de los que trabajaban, los venteros ambulantes de El Pedrero, entonces ya mucha gentes se quedó sin sitio de trabajo. Los que tenían con qué comprar negocito y no tuvieron a dónde montarlo, se comieron la plata, se gastaron la plata, conozco muchos y se lo digo porque los conozco, lo viví en carne propia (Testimonio de Memo, en: Ocampo, 2000: 58).

Sin embargo, las problemáticas generadas en Guayaquil a raíz del desalojo, estuvieron olvidadas por los medios de comunicación, “debido en parte a que se trata de un sector habitado por personas de bajos recursos, gamines y viciosos sin voz en la ciudad. Es un barrio donde son palpables costumbres y prácticas de otra época que no son las que proyecta la Medellín moderna” (Ocampo, 2000: 16, s.n.).

Las decisiones de desalojar y restaurar los Edificios Vásquez y Carré, pero también la demolición del Pasaje Sucre, fueron tomadas porque, según la administración municipal, “era necesario propiciar un desarrollo urbanístico armónico con el Centro Administrativo La Alpujarra, para lo cual se consideraba conveniente conformar una plaza al frente del mismo que sirviera de acceso al centro y que lo uniera en el centro tradicional de la ciudad”. Aunque el Decreto que enfatizaba en el “rescate y la protección del valor histórico de la Plaza de Cisneros” fue proferido desde 1978 (Decreto 380), sería hasta 1994, bajo la administración de Luis Alfredo Ramos, cuando se empezó a implementar.

Por otro lado, desde 1991 el Edificio Sucre hacía parte del inventario de edificaciones de valor patrimonial y ese valor está declarado además en el acuerdo 62 de 1999 del Plan de Ordenamiento Territorial (POT). Pero, además, era uno de los pocos símbolos materiales que iban quedando del viejo Guayaquil, sector que, cómo hemos mencionado, fue sometido a varias oleadas de “remodelaciones” y “recuperaciones” ante los proyectos del Centro Administrativo La Alpujarra y el nuevo corazón de la ciudad en la zona sur.

Sin embargo, en diciembre de 2002, la Alcaldía decretó excluir el Pasaje Sucre del inventario de bienes de interés cultural y autorizó su demolición (El tiempo, 8 enero de 2003). El terreno del viejo pasaje sería utilizado para construir la Biblioteca Temática de Empresas Públicas de Medellín.

Grandes controversias causó la propuesta de tumbar el Pasaje. El Centro Filial del Consejo de Monumentos Nacionales de Antioquia, consideraba que no se encontraba en ruinas y que los costos de restauración se justificaban

pues se trataba de una edificación con valor patrimonial (El tiempo, 8 enero de 2003). Opinión del Centro Filial que fue avalada Dirección de Patrimonio del Ministerio de Cultura. Concejo Municipal, Centro Filial, Ley de Cultura (El tiempo, 8 enero de 2003).

También, las organizaciones sociales y sectores civiles y académicos que protestaron contra la demolición fueron catalogados como “fundamentalistas con deseos de que en la ciudad no se tumbe nada” (Pérez, 2003: 140):

Soy defensor activo del patrimonio histórico. Pero no todo lo que hay por ahí antiguo y derruido se puede restaurar, ni clasificar como patrimonio histórico. Ese era el caso del Pasaje Sucre, una edificación que estuvo abandonada a su suerte muchos años, y se había convertido en un atracadero, en un motivo de vergüenza para la sociedad. Era como un **buque viejo varado en medio de la ciudad**. Además, según connotados arquitectos y urbanistas, no tenían ningún valor arquitectónico o patrimonial. Sin embargo, con dineros del municipio se compró para ver si podía restaurar. Pero los técnicos de EPM dijeron que eso era imposible, debido a su avanzado deterioro (Pérez, 2003: 142, s.n.).

Ante las duras críticas, políticos y administradores comentaban: “el proyecto que construiremos es mejor para la ciudad” (El tiempo, 8 enero de 2003). Se trataba, entonces, de dotar a la ciudad de nuevas materialidades que permitieran “tener una experiencia directa con la contemporaneidad”:

En nuestro medio, necesitamos realizaciones concretas que le permitan a todo nuestro conglomerado social tener una experiencia directa con la contemporaneidad. Un hecho artístico, un monumento, que sea como una incisión impactante que proyecte a la ciudad de Medellín al mundo de la vida y la experiencia oscilante de las fuerzas sociales. Una transformación del espacio público donde el urbanita, el transeúnte, el viandante, no sea un espectador, sino el creador mismo de la zona que transita (Alcaldía de Medellín, 2002: 8).

Pero esa nueva contemporaneidad no sólo fue pensada para el Pasaje Sucre, sino para sus alrededores. Las anteriores propuestas de Plaza Cívica (trazada desde el Plan de Wiener y Sert en los años cincuenta) que integraran el Centro Administrativo La Alpujarra, o la Plaza de la Protesta enunciada por administraciones en la década de los noventa, quedaron a un lado ante el concurso “Medellín es luz: un poema urbano”, a través del cual se pretendió diseñar un “monumento urbano”.

Sin embargo, nos recuerda Sandra Ocampo como todas estas “formas propuestas” para la Plaza de Cisneros

“tienen una concepción completamente diferente a la que tenía la plaza de Guayaquil y es difícil que a su alrededor se genere la congregación y el encuentro que producía el mercado cubierto. Además, la tradición

comercial del sector que tenía como testigos a los locales de los edificios Carré y Vásquez, terminó con su clausura. Y los bares y hoteles no podrían recobrar la fuerza que los caracterizó antes. Ni la tradición. Ni la memoria que tenían sus habitantes “guayaquileros” de alma, vida y corazón (Ocampo, 2000: 136).

Tampoco existieron (existen?) estrategias integradas a la zona, que se convirtiera en una solución para los problemas de sus habitantes y que contribuya realmente a lo que se considera el propósito de una restauración, revitalizar los inmuebles que tienen un valor histórico, así como la calidad de vida de la sociedad que los habita para preservar la memoria de un pueblo y contribuir al fortalecimiento de su identidad cultural (Ocampo, 2000: 137).

En cambio, estas intervenciones eran vistas como “la opción de conectarnos al nuevo mundo “glocal” (global, local), al mundo del fulgor transitorio y del sentido perenne simultáneamente” (Alcaldía de Medellín, 2002: 8).

Mientras la prensa nacional de principios del 2003 titulaba “De patrimonio a escombros”, refiriéndose a la demolición del Edificio del Pasaje Sucre (El tiempo, 8 enero de 2003), los primeros resultados daban como ganador del concurso la propuesta de la Plaza de la Luz al lado de la Biblioteca Temática de EMP y una Universidad Virtual, que se construiría encima de los “espacios vacíos” dejados por antiguas edificaciones como el Edificio Tobón Uribe, el Pasaje Sucre y la Plaza de Mercado Cubierta.



Plaza de la Luz y en el fondo, Biblioteca Temática de EPM, diseños resultado del concurso público de Ideas “Medellín es luz: un poema urbano”, Alcaldía de Medellín, 2002.



Costado de la Biblioteca Temática e inicio de la Plaza de la Luz, de occidente a oriente, En: diseños resultado del concurso público de Ideas “Medellín es luz: un poema urbano”, Alcaldía de Medellín, 2002.

De esta manera, lo que inició con la demolición del Pasaje Sucre, terminaría con la construcción de la Plaza de la Luz -hoy nombrada Plaza de Cisneros por la protesta de la Academia Antioqueña de Historia-, onerosa obra que quería hacer gala de los servicios públicos que prestaba EPM, ícono de la ciudad, y darle a este sector que “se encuentra en un estado lamentable de deterioro físico-social siendo parte importante del centro de la ciudad”, altas calidades sociales, urbanas, educativas, culturales, competitivas y con proyección nacional e internacional (Alcaldía de Medellín, 2002: 5).

Otros opinaron que con los altos postes de la Plaza de la Luz se trataba de cercenar simbólica y espacialmente la calidad de espacio abierto para las concentraciones y manifestaciones públicas que desde principios del siglo XX tenía el sector. Las multitudinarias concentraciones en la Plaza de Cisneros que desde la década de los ochenta se apropiaron del “espacio vacío” que dejó la demolición de la Plaza de Mercado Cubierta, luego se trasladaron a la Carrera Carabobo y al Parque Berrío y, en la actualidad, se han visto desplazadas hacia Calle San Juan al frente del Centro Administrativo La Alpujarra.



Foto: Juan Gonzalo Jiménez, Plaza de Cisneros, EL Mundo, 1980.

Nuevo conjunto de la Plaza de Cisneros que se continuó con la restauración de los Edificios Vásquez y Carré, dispuestos para la ciudad de servicios que impulsaba la élite y que, una vez más, olvidaba y excluía a los moradores que se habían apropiado de estos espacios cuando las élites abandonaron el centro.

Proyectos que, además, están inscritos actualmente en Plan Parcial Plan de Renovación de Guayaquil proyecto a futuro:



Plan Parcial Plan de Renovación de Guayaquil, Alcaldía de Medellín, 2007.

En “El derecho a consumir ciudad”, capítulo 6 del libro *Demasiado tarde para tener miedo*, que presenta la entrevista realizada por el periodista Ricardo Aricapa al saliente alcalde de la ciudad Luis Pérez Gutiérrez, se hacía énfasis en una nueva concepción de espacio público, que trataría de confrontar la noción pasada como concepto elitista. Así, en contraposición al “espacio público escaso y de mala calidad de los pobre y de buena calidad para los ricos” (Pérez, 2003: 140):

Hoy [Medellín] tiene espacios públicos de alta calidad que no son exclusivos para un solo sector social, son para todos. Es el caso del Metro, la Plaza de los Pies Descalzos, Ciudad Botero. Ese mismo sentido tienen las Rutas Verdes, el Parque de los Deseos, la Plaza de la Luz, la Biblioteca Temática de EPM, La Plaza Mayor del Centro Internacional de Convenciones, la remodelada Unidad Deportiva Atanasio Girardot, la Plaza de Gardel, los Parques lineales a lo largo de las quebradas, los Miradores Públicos en la carretera a Las Palmas...

Sin embargo, podríamos afirmar que la mayoría de estos espacios no fueron pensados desde los deseos, trayectos, historias y memorias de los “pobres”, ni tampoco se crearon las condiciones materiales para su acceso y disfrute. Por ejemplo, son pocos los sectores populares que pueden desplazarse hasta los miradores públicos en la carretera a Las Palmas.

Al mismo tiempo, esta proliferación de Parques y “superficies duras”, donde abunda el cemento, se distancian claramente de los parques verdes y plazas conocidas que caracterizaban la región antioqueña a inicios del siglo XX. Estas nuevas *superficies*, dejaban de lado los trazos materiales de la cultura pueblerina que tanto disgustaba a las élites paisas de la ciudad capital y que, en contraposición, eran carta de presentación al mundo global, al ser temáticas, contemporáneas, posmodernas, limpias y asépticas.

Sergio Fajado Valderrama (2004- 2007)

El Plan de Desarrollo 2004 -2007 se conformó con cinco líneas estratégicas: *Medellín Gobernable y participativa; Medellín social e incluyente; Medellín, un Espacio para el Encuentro Ciudadano; Medellín Productiva, Competitividad y Solidaria, Medellín integrada con la Región y con el Mundo*, líneas que contaron con seguimiento y evaluación a través de los *Índices de Desarrollo Humano (IDH)* y de *Calidad de Vida (ICV)*.

Dentro de los fundamentos del Plan sobresalió el modelo de gestión propuesto “para el desarrollo de la ciudad”: *la corresponsabilidad*, “donde todos y todas ponemos” y que convoca a las diferentes organizaciones, instituciones, agremiaciones, fundaciones, asociaciones, empresas, etc., en torno a los procesos de planeación estratégica de la ciudad, así como al impulso de los programas y proyectos del Plan de Desarrollo. Nueva concepción de la participación ciudadana que pretendía que la “responsabilidad compartida desestimule las tendencias individualistas en lo social y clientelistas en lo político, y que reconozca y apoye los procesos de planeación participativa” (Fajardo, 2004: 27).

También, se incluyó el concepto de “Desarrollo Humano Integral”, con el que se trató de poner en el centro de la planeación, antes que a la infraestructura física, a las personas, reconociendo en la organización y participación comunitaria un gran baluarte para la construcción de ciudad.

Al respecto, el balance realizado en el 2007 a propósito del Plan de Desarrollo de la administración de Sergio Fajardo, destacó el interés por el aporte ciudadano a la gestión del desarrollo local y regional; por la creación de espacios estratégicos de socialización y verificación de resultados y por el avance cualitativo y cuantitativo al incluir procesos de seguimiento (monitoreo) y evaluación intermedia de la gestión.

Por otro lado, durante la elaboración del Plan de Desarrollo se diagnosticaron grandes deudas sociales con el centro de la ciudad y sus alrededores. Entre las más problemáticas se mencionan: el desequilibrio social, los “corredores de miseria”, el progresivo despoblamiento del centro tradicional. Sobre el *espacio público* se enfatiza en la ocupación indebida y su deterioro como causa de su privatización y ausencia de control; la falta de organización, cualificación y de la dignificación de éste como lugar de encuentro.

Ante este diagnóstico, se formularon componentes y programas de las líneas estratégicas del Plan que se relacionan con el centro de la ciudad:

Dentro de la **Línea 1. Medellín gobernable y participativa**, se destaca el componente de *cultura ciudadana* y programas como *Medellín ciudad multicultural*, que incluye entre sus metas el “Plan de recuperación, intervención y difusión del patrimonio e intangible, escultórico e inmueble del Municipio” (Fajardo, 2004: 13).

La **Línea 3. Medellín, un Espacio para el encuentro ciudadano**, define varios proyectos estratégicos de ciudad que tienen que ver con el *espacio público*; la *vivienda y hábitat*; la *movilidad y transporte*; *medio ambiente*, que en su mayoría están enfocados al centro de la ciudad. Dentro de la planeación estratégica una de las prioridades fue plantear proyectos a largo plazo:

[...] conscientes del cambio deseado no es posible dentro de los cuatro años de un período de gobierno, esta línea se propone “definir las directrices, lineamientos y proyectos que permitirán construir un futuro mejor para los y las medellinenses (Fajardo, 2004: 90).

La idea era, pues, lograr una Medellín competitiva en lo económico, sostenible en lo ambiental e incluyente en lo social.

Por su lado, el concepto del Consejo Municipal de Planeación sobre el Plan de Desarrollo, releva el papel concedido al *espacio público* como “elemento estructurante de la ciudad”, no sólo en el aspecto físico sino en términos de calidad de vida urbana, de cultura ciudadana y de recreación, agregados al concepto de movilidad, todos ellos factores importantes de la ecología urbana de la ciudad (Consejo Municipal de Planeación, 2007: 62).

En el Plan se destaca la directa relación entre la construcción de ciudadanía y la apropiación que los ciudadanos hacen de los procesos de transformación y

construcción física de sus territorios. En este contexto, se resalta la importancia de los planes parciales como herramientas efectivas de participación para *hacer ciudad*, así como la construcción participativa de los Planes Especiales Urbanos y Rurales y los Planes temáticos del POT, teniendo una alta prioridad el Plan Especial de Espacio Público y Equipamientos, para albergar y posibilitar el desarrollo social (Consejo Municipal de Planeación, 2007: 63).

La Gerencia del Centro, el proyecto estratégico El Centro Vive y el Plan Especial del Centro

El Plan de Desarrollo 2004 - 2007 retomó proyectos estratégicos y de resignificación urbana del POT asociados a la competitividad, la recuperación ambiente, el desarrollo urbano y la generación de espacio público (Fajardo, 2004: 155). Entre dichos programas se destacó el de Revitalización del Centro de la ciudad “El Centro Vive”, cuyo principal objetivo fue:

Desarrollar iniciativas que concierten los puntos vitales del centro, a través de acciones físicas y de gestión encaminadas a tejer este territorio e integrarlo desde el espacio público, los equipamientos, la movilidad, la cultura, la educación, la ciencia, la tecnología y la recuperación de la vivienda en todos los niveles socioeconómicos, mediante la formulación e implementación del Plan Especial del Centro (Fajardo, 2004: 105).

En este contexto, el Plan Especial del Centro -PEC- es una “herramienta directora”, con unos *criterios*, una *definición de políticas e identificación de estrategias de gestión*, en el corto, mediano y largo plazo (Departamento Administrativo de Planeación, 2005: 4), que hace parte del programa “El Centro Vive”.

Dadas las dimensiones y expectativas con el programa “El Centro Vive”, en el 2004 se creó la Gerencia social del proyecto, que se encargaría de la dimensión sociocultural del territorio a intervenir. Así, lo que en principio parecía puntual y coyuntural, se convertiría en lo que hoy conocemos como Gerencia del Centro.

Desde sus inicios, la Gerencia se consolidó como entidad interlocutora ante las organizaciones comunitarias y gremiales que actúan en el centro de la ciudad y, al mismo tiempo, como entidad articuladora de las acciones diversas que realizan las propias entidades municipales en el centro (Melguizo, 2005).

Paseo Urbano Carabobo

Una de las banderas de la recuperación y revitalización del centro de Medellín ha sido el Paseo Peatonal Carabobo, con el cual se ha buscado: “aportar un nuevo espacio público donde coinciden hoy la memoria y la identidad de lo que ha sido Medellín” (Alcaldía de Medellín- EDU, sf.: 2). Se propuso valorar todo el conjunto del eje Carabobo como espacio público de interés patrimonial, tanto por las edificaciones, que empiezan desde el Jardín Botánico hasta los Edificios conocidos como “Carré” y “Vásquez”, así como por las prácticas culturales que históricamente han acontecido allí.



Carabobo, Inicio del paseo urbano en dirección sur - norte, Foto: Edwin Jaramillo, 29 de noviembre de 2008.

Para la peatonalización de la carrera 52, Carabobo, se resaltaron como cualidades sus contenidos cívicos, comerciales, lúdicos, garantizando “la permanencia de lugares ya consagrados y legitimados por el uso de la gente” (Alcaldía de Medellín- EDU, s.f. a: 8).

Sergio Fajardo, Alcalde de aquel entonces, mencionaba como:

La peatonalización total de los 887 metros de Carabobo entre la Calle San Juan y la Avenida de Greiff es la primera gran obra de este nuevo paseo urbano y tiene como escenario al tradicional sector de Guayaquil, que es una de las zonas de la ciudad con mayor dinámica comercial. Esta vía ha sido testigo de excepción de los hechos que desde el siglo pasado asocian a Medellín con el **trabajo y la pujanza**. Hoy en día es una zona de un inmenso potencial para la **proyección productiva y competitiva** de la ciudad y en ello la peatonalización juega un papel fundamental (Alcaldía de Medellín- EDU, s.f.: 14, s.n.).



Plazoleta de las Esculturas - Carabobo, Foto: Eulalia Hernández Ciro, 29 de noviembre de 2008.

El énfasis puesto en la “proyección productiva y competitiva de la ciudad” a través de la peatonalización y las características de coexistencia de lo público y la propiedad privada -asociada a las dinámicas comerciales y a los altos niveles de costo de la tierra que han caracterizado a Carabobo- han provocado conciencia de *corresponsabilidad* entre los comerciantes, pero también serias críticas por el uso de recursos públicos para la valorización de propiedad privada. En un artículo publicado en el suplemento dominical *Generación* del Periódico El Colombiano, Luis Fernando González, profesor e investigador de la Universidad Nacional de Colombia, se pregunta:

¿No será demasiado presuntuoso hablar de inclusión social cuando temas como la renta del suelo urbano, la plusvalía y la redistribución de cargas y beneficios no son tocados o no aparecen claramente en este proyecto?, ¿hasta dónde va lo público y lo privado en términos de intervención?, ¿qué tanto se concatena el Paseo Peatonal con la fachada urbana y el patrimonio arquitectónico? ¿El diseño urbano es simplemente la aplicación de un manual o de una oportunidad creativa que enriquece la ciudad? Hay preguntas de distinto orden -económico, político, social, patrimonial o de diseño- más allá de una simple calle, para hablar de un proyecto integral de ciudad como lo ha pretendido el mismo alcalde (González, s.f.: 2).

Aunque con el lema de “*Paseo Carabobo, Proyecto de ciudad*” se pretendía “*desde las oportunidades brindadas por aspectos técnicos generar respuestas urbanas y sociales*” (Alcaldía de Medellín- EDU, s.f.: 14), el “tejido de ciudad” que se va construyendo parece tener más que ver con la creación de una “red de comercio peatonal” que con las mejoras sociales prometidas. Por ejemplo, en el caso de las poblaciones vulnerables como los habitantes de calle, podría hablarse más de un simple desplazamiento hacia otros sectores de la ciudad

que de unas estrategias de atención integral para la reparación de sus precarias condiciones de vida. En un artículo reciente se menciona cómo:

Con los cambios que ha tenido el Centro de la ciudad en los últimos años, se han intensificado los controles para que los habitantes de la calle se alejen de este sector, resultando afectados los barrios residenciales cercanos como Boston, Buenos Aires y Prado (Santa, 2009: 1).

Resalta por lo tanto el hecho de que el *componente social* de la peatonalización tuvo que ver más con el impulso dado a la valoración, apropiación y uso que le da la ciudadanía día a día como parte fundamental del espacio público, que a la atención de a las poblaciones vulnerables, como prostitutas y habitantes de calle que tradicionalmente habían ocupado el sector.

Carabobo, entre Amador y San Juan, Foto: Edwin Jaramillo, 3 de diciembre de 2008.

En el mismo sentido, se ha cuestionado la inexistencia de una propuesta de perfil y fachada a lo largo del eje del Paseo Carabobo que permitiera integrar, cualificar, valorar y visualizar este patrimonio histórico, urbano y arquitectónico:



La demolición de lo preexistente, bueno o malo, y la construcción de una fachada comercial van en contravía de la misma naturaleza de la carrera Carabobo, un eje histórico de valor patrimonial y cultural para la ciudad, argumentos esgrimidos para la intervención (González, s.f.: 2).

El Paseo urbano que se proyectó como lugar para en *encuentro ciudadano*, en ocasiones, parece más para el “consumidor” que para el sujeto en plan de disfrutar la ciudad.

Sin embargo, a pesar de estas críticas hechas al inicio y que deben tenerse en cuenta para las intervenciones venideras, Carabobo debe ser visto como un “motorcito que ayudó a que la gente obtuviera **confianza** y muchos comerciantes participen y se comprometan con recursos propios para mejorar los sectores del centro”¹¹. También, ha sido clave en la articulación de

¹¹ Oscar Jacobo D' León del Valle, Grupo de discusión. 24 de marzo de 2009, Gerencia del Centro.

dinámicas educativas, culturales y recreativas de Medellín, por ejemplo, entre el Parque Explora, el Jardín Botánico, el Parque Norte, las diversas sedes de la Universidad de Antioquia, servicios de salud y el centro de la ciudad.



Vista desde Carabobo del Parque Explora, Foto: Eulalia Hernández Ciro, 3 de diciembre de 2008.

En términos de los recorridos cotidianos, se resaltan como logros del paseo peatonal la mayor seguridad para caminar, la tranquilidad ofrecida por un entorno libre para el peatón de la presión vehicular y el aporte a la disminución de la contaminación ambiental en el centro, particularmente a la contaminación visual y auditiva.

Según se desprende de las impresiones de distintos actores sociales recogidas durante el proceso, vale la pena hacer un llamado, dadas las oportunidades y posibilidades que brinda un *Paseo urbano Carabobo* -en construcción-, para que no se direccionen los recursos públicos y las iniciativas privadas únicamente hacia la consolidación de una “ciudad para la venta de servicios”, específicamente para el turismo, orientada hacia su posicionamiento nacional e internacional en términos de competitividad, sino para que también se tomen las medidas necesarias para proveer mejores condiciones de vida a los habitantes que resultan afectados por estos procesos.

Breve balance de cuatro Planes de Desarrollo

En el 2008 las Veedurías Ciudadanas realizaron un ejercicio retrospectivo a propósito de los cuatro Planes de Desarrollo que venían orientando la ciudad. Ejercicio que buscó identificar logros y plantear unas *hipótesis de desarrollo* para la ciudad y la región, con las cuales y desde su accionar veedor, pretendieron generar propuestas objeto de deliberación y concertación social y política, que contribuyan al conocimiento y concertación social, a una “gestión del territorio”.

Los informes y balances presentados por las administraciones locales siguen presentándose como resultados positivos y en términos de inversiones y datos cuantitativos. Falta un ejercicio reflexivo y una mirada autocrítica que permita visibilizar los retos, desafíos y problemáticas de la planeación.

Por ello, las principales conclusiones del estudio de las Veedurías Ciudadanas fueron: necesidad de hacer seguimientos periódicos y no sólo finales; de entender los balances como procesos continuos, permanentes y sistémicos, que entregan productos y resultados parciales en el tiempo en cuanto a diferentes temáticas, los cuales irán representando evidencias para evaluar los impactos finales que el Plan logra en el período.

Se identificaron como problemas comunes o críticos de la ciudad planteados en los planes de las últimas administraciones: educación, empleo, salud, seguridad y convivencia, participación, medio ambiente y sostenibilidad.

Respecto al *espacio público* y el ordenamiento territorial, en general, las administraciones municipales han asumido el ordenamiento territorial como la necesidad de incrementar el espacio y equipamiento público, dejando de un lado la necesidad de desarrollar planes estratégicos de vivienda, de movilidad, de conservación ambiental y de implementación de instrumentos financieros.

En términos generales puede afirmarse que el manejo del espacio público se caracterizó por un tratamiento contradictorio de las ventas ambulantes y estacionarias, a veces negociando y a veces reprimiendo su ubicación. Sin embargo, a partir del 2003 las diferentes administraciones municipales han realizado obras públicas que incrementan el espacio público y su “recuperación”.

Aunque con el Plan de Desarrollo 1995-1997 se inicia una etapa de transición entre el marco tradicional de ordenamiento con énfasis físico espacial al

ordenamiento territorial con énfasis ambiental, social y económico del territorio, no es claro cómo se articulan las obras físicas inscritas en el nuevo marco de acción legal sobre el ordenamiento territorial y los proyectos sociales en los primeros años de la segunda serie temporal analizada.

Por ejemplo, no se interroga por el cómo, desde las obras físicas, se puede impactar positivamente a la población que habita en los territorios a intervenir. Contrariamente, algunas de las grandes obras propuestas han generado procesos de segregación socioespacial.

Al respecto, cabe resaltar la labor que ha jugado la Gerencia del Centro de la ciudad de Medellín -y la que podría jugar-, en tanto se le ha encargado la “gestión social” de las obras públicas y en diseñar y abanderar programas orientados a mejorar condiciones de vida de la población del centro de la ciudad.

También, se destaca la incentivación de la participación ciudadana en los procesos de transformación, apropiación y construcción de territorios, por ejemplo, con la participación en Planes Parciales, Planes Especiales y presupuesto participativo. Sin embargo, la participación ciudadana sigue estando más del lado de la socialización de la información y de resultados que una inclusión activa en todas las etapas del proceso de planificación y en su construcción colectiva.

Desde la aparición del POT en 1999 se nota una apropiación de conceptos como *redesarrollo* y *resignificación*, asociados a los nuevos lineamientos para el ordenamiento territorial. Sin embargo, sólo en la administración 2004-2007 se definen estrategias y programas, como “El Centro Vive” y el Plan Especial del Centro PEC, que recogen, integran y materializan muchos de los proyectos planteados por las administraciones anteriores y que pretenden dotar de nuevos significados y usos al área central de la ciudad de Medellín.

Por otro lado, habría que cuestionar y tener cuidado con la utilización de conceptos como “revitalización” y “resignificación” como bases de la planeación del centro de la ciudad de Medellín. Generalizarlos como proyecto y deseo de toda la ciudad, sería desconocer las diversas sociabilidades y modos de relación histórica de diferentes clases sociales con dicho territorio. Habría que hacer una “lectura” juiciosa de las prácticas y representaciones de los habitantes, trabajadores, transeúntes, antes de entrar a “diseñar” y

trazar las espacialidades y temporalidades en y del centro de la ciudad. Una visión rígida de dichos conceptos podría implicar procesos de exclusión social.

reflexiones Reflexiones metodológicas metodológicas

Asumir que la investigación “*Geografías del desarrollo en el centro de Medellín, 2009 - 1950. Espacios, poderes y tiempos*” pertenece a los Estudios Socioespaciales, un campo de saber en construcción, ya no disciplinar, sino más bien, atravesado por una pluralidad de ámbitos y acercamientos transdisciplinarios entorno a la relación *espacio, tiempo y sociedad*, conlleva no pocas implicaciones.

La primera, tiene que ver con una *amplia exploración teórica* en la que se van delimitando elecciones y afinidades. Y otra que retoma y operacionaliza esas exploraciones, elecciones y afinidades para proponer *nuevas, renovadas*, o, por lo menos, *cuestionadas* metodologías.

La pregunta por el qué implican metodológicamente los Estudios Socioespaciales en nuestras investigaciones incita a hablar, más bien, de las *condiciones de posibilidad* de los Estudios Socioespaciales en cuanto a nuevas aproximaciones y cruces teóricos, conceptuales y metodológicos.

En nuestro caso, la “rejilla socioespacial” introducida en los primeros capítulos de la investigación intenta contribuir a resolver ese *cómo*, siempre presente e inquietante en los espacios y procesos de formación en la Maestría. El *trabajo de archivo* y las relaciones/ tensiones entre las diversas fuentes documentales, por ejemplo, se tejieron y abordaron desde dicha *rejilla*.

A continuación se presentan algunas consideraciones en términos de método y metódica, que, por mis intereses, formación disciplinar y propósitos de la investigación, giran en torno a los impactos de los Estudios Socioespaciales al análisis histórico, pero también, al cómo desde los cuestionamientos hechos a la historiografía tradicional y a las nuevas propuestas se puede contribuir a las “metodologías socioespaciales”.

I. De la actualidad de la historia

Reconocer que el espacio y el tiempo son socialmente producidos nos lleva también a reconocer que somos **sujetos situados históricamente**, que hacemos parte de determinados contextos y que tenemos un lugar de enunciación que no puede desligarse de nuestros deseos y objetos de investigación ni de nuestras elecciones teóricas y metodológicas.

En este sentido, el primer asunto a considerar en estas reflexiones metodológicas tiene que ver con una pregunta por “la actualidad de la historia” y por la pertinencia del pensamiento y la investigación social. En esta línea, cabe reconocer que nuestro interés y preguntas por el pasado del centro de Medellín, pasan, ineludiblemente, por su presente y su futuro.

La elección entre las *formas de “hacer historia”* fue la *genealógica*, propuesta a lo largo de los trabajos del historiador Michel Foucault (1979). Porque, además que permite preguntarnos por estratos e imbricaciones entre pasados, presentes y futuros -más que por cronologías y teleologías-, posibilitaba cruzar saber, poder, espacio y tiempo.

Así, consciente de los enredos e imbricaciones del presente, el pasado y el futuro, pero también, de las limitaciones de “*dejar actuar el saber del pasado sobre la experiencia y práctica del presente*”; de los ‘peligros’ de esa “*transferencia de los efectos políticos de un análisis histórico bajo la forma de una simple repetición*” y de utilizar “*matrices históricas lisa y llanamente traspuestas*” (Foucault, 1979: 157), el historiador francés propone un *enfoque genealógico* como metodología para el quehacer histórico. Es decir, propone partir de un problema en los términos que se plantea actualmente, de una cuestión del presente; pero también, desentrañar las ‘formulaciones originales’ y las ‘cuestiones contemporáneas’ de cada problemática.

En este sentido, invita a no pensar la historia como una cadena en la cual los elementos se *suceden unos a otros*, en los que *aparecen* unos que *provocan* la *desaparición* de los procedentes. Además, enfatiza en cómo no se pasa de *un lugar a otro*, las *prácticas* no se *sobreponen*, más bien, se *superponen*, se reactivan, se transforman. Así, desde el análisis propuesto por Foucault no interesan únicamente los contenidos -sin decir que ellos no son importantes y bases de nuestros análisis- sino, más bien, sus condiciones de posibilidad, estratos, rupturas, estrategias de largo alcance.

Asuntos claves en el enfoque genealógico, para los cuales podemos considerar como operacionalizaciones la introducción del concepto de *discontinuidad* y la necesidad de indagar por *discursos/prácticas*.

Discontinuidad, por ejemplo, es al mismo tiempo *objeto* y *medio* para el análisis social y punto de partida para pensar en *otras historias*, que, desde el terreno de las problematizaciones, piense en la diferencia.

Al mismo tiempo, el *análisis estratificado* propuesto por el historiador francés tiene que ver con la aplicación de “rejillas”; de tratar de ver con cada *episteme*, de analizar las condiciones históricas, los acontecimientos que posibilitan la circulación/apropiación de cierto tipo de discursos, de su función enunciativa y su condición de materialidad.

Una *ontología del presente*, entonces, implica preguntas no sólo por el cómo ha sido posible, un simple claro oscuro de efectos y causas, sino preguntarse a través de qué procedimientos jurídicos y qué **dispositivos políticos**, o sea, las condiciones de **posibilidad** y de **emergencia** de las problemáticas que nos interesa. No una única pregunta lineal del qué o el cómo pasa, sino, también, el qué lo posibilita; pasar de lo descriptivo a las múltiples direcciones, discontinuidades, superposiciones.

II. Sobre los marcos temporales

Desde estas consideraciones y desde las desestabilizaciones provocadas por los Estudios Socioespaciales al *espacio* y al *tiempo* como coordenadas cartesianas ¿qué hacer con los marcos temporales de nuestra investigación?

Se establecieron “*series discontinuas*”, más que “*periodos cronológicos*”. Con esto, se trató de tomar distancia de la definición de *cronología* como “ciencia que tiene por objeto determinar el orden y fechas de los sucesos históricos”, y de los *períodos* como divisiones fijas y estáticas. Concepción de las cronologías y períodos, que, a mi modo de ver, ha nutrido las historias lineales y teleológicas que definen puntos de partida y de llegada, principios y fines absolutos.

La discontinuidad, entonces, permitiría hablar de algo provisional, intermitente, interrumpido, pero que también tiene constantes y condiciones de posibilidad.

Además de este debate temporal, la noción de discontinuidad ha sido clave para problematizar nuestros métodos desde un “*pensamiento hipervincular*”, término que hace referencia a los retos del pensamiento social en nuestras condiciones técnicas contemporáneas, en las que los nuevos dispositivos de almacenamiento, recolección, difusión y movimiento de *archivos históricos* a los que sólo era posible acceder físicamente con papel y lápiz, como la digitalización de imágenes, escaneo, la fotografía digital, Internet, las bibliotecas digitales, catálogos de búsqueda, comunidades virtuales, redes de circulación de información, entre otros, deben cuestionarnos.

Ya publicaciones como *Historia Crítica* de la Universidad de los Andes que en su próximo número (segundo semestre del 2010) convocan a un “*Dossier sobre Historia digital*” llaman la atención sobre el “desafío epistemológico a la forma “normal” (secuencial, argumentativa, lineal) de construcción del relato histórico” así como también un “cuestionamiento a la función y al público del trabajo historiográfico” desde las posibilidades técnicas de nuestro presente.

Iniciar nuestra investigación en el 2009, luego pasar a la década de los ochenta, devolvernos a 1950 y finalizar en la década del noventa, pretende, en primera instancia, desestabilizar y cuestionar las temporalidades fijas y secuenciales a las que hemos estado habituados. Y, ambiciosamente, también pretende provocar nuevos análisis y posibilidades para el análisis histórico y los estudios socioespaciales desde dicha desestabilización, que piense en sedimentos, estratos, superposiciones.

En este contexto, las preguntas por las *geografías del desarrollo* en el centro de Medellín parten de su presente. 2009 nos interesa porque no queríamos hablar de un pasado abstracto, sino de un pasado que ha forjado las espacialidades y temporalidades que hoy conocemos, en las que nos movemos y que nos determinan y que, en cierta medida, van condicionando nuestro futuro.

Después de la construcción de la “rejilla socioespacial” en los dos primeros capítulos, que podríamos denominar como exploraciones teóricas y conceptuales, el tercer capítulo “2009. Espacialidades del desarrollo en el centro de Medellín: estratos y sedimentos”, trata de pintar el panorama actual del centro, tanto en términos de nuevas construcciones como de problemáticas sociales y que trata de “sacar en limpio” nuestro horizonte de búsqueda y de delimitar las espacialidades objeto de estudio.

Continuar en el capítulo cuatro, “*Progreso en desarrollo*”, se debe a que la década de 1980, marca, desde nuestra perspectiva, una discontinuidad en el proceso histórico del centro de Medellín. Es en esta década cuando, entre otras cosas, se “completa” el traslado de la Plaza de Mercado hacia las plazas satélites (Mayorista y Minorista) y queda en una especie de “limbo” el sector de Guayaquil y cuando se termina la construcción del Centro Administrativo la Alpujarra, primer bastión del pretendido nuevo corazón (más tirado hacia el sur) de la ciudad. Se consolidan, entonces, nuevas materialidades que consideramos inauguran los nuevos rumbos trazados (*geo*) políticamente para el centro y sus habitantes y dolientes.

Pero, ¿cuáles fueron las condiciones de posibilidad de esos nuevos panoramas, intervenciones y proyectos? La década de 1950, en términos de planeación urbana y de espacios concebidos, marcaría otra discontinuidad en el siglo XX. El capítulo 5, “*1950. Entre lo viejo y lo moderno: debates en la producción de la ciudad funcional*”, trata de acercarse a esos debates y disposiciones dados respecto al presente y al futuro del centro de la ciudad.

El último capítulo, “*1990. La ciudad competitiva: entre las laderas empinadas y la “recuperación” del centro*”, habla de reglamentaciones concretas que tienen unas condiciones de emergencia materiales en el centro de la ciudad (como el centro administrativo La Alpujarra), “espacios vacíos” (como la Plaza de Cisneros), que se venían forjando fuertemente desde 1950, y que son fundamentales para el modelo de ciudad en que hoy está embarcada Medellín.

III. Sobre los archivos y “fuentes” (trabajo de archivo)

Antes de la *edificación del archivo*, y desde la rejilla construida, se tenía claro que los *tres momentos de producción del espacio* son sólo una división analítica para facilitar su comprensión, pero que no debía perderse de vista la *unidad del espacio*. Son registros cuyos retos y síntesis consisten, más que en dar cuenta de cada uno, en expresar las contradicciones que se establecen entre ellos; de sus interacciones, que no son ni estables, ni lineales y que proponen reevaluar la combinación del dualismo: espacio material - espacio mental/concebido.

Esta consideración, que en términos teóricos estaba clara, se complicaba a la hora de las búsquedas y cruces de información.

El punto intermedio se logró al entender que más que separar el *primer, segundo o tercer espacio*, se trataba de dar cuenta de su *producción social*, producción en la intervienen múltiples saberes, poderes, fuerzas, hegemonías... Y que las preguntas hechas en las aproximaciones teóricas, como las *relaciones de poder* en determinadas concepciones de espacio, guiarían, también, nuestro acercamiento al *trabajo de archivo*.

El primer paso fue, entonces, constituir un *Archivo de Planes*¹² y de *Guías turísticas* y Álbumes institucionales y gremiales de la ciudad, con los que se pretendía reconstruir los *espacios concebidos o segundos espacios*, por ser considerados discursos hegemónicos en la producción del centro de la ciudad.

En las fichas de análisis diseñadas para la lectura de planes y guías, pero también para el *Archivo de Prensa*, utilizado sobre todo para dar cuenta del primer y tercer espacio, se preguntaba por las experiencias y concepciones de espacio y tiempo: implícitas, explícitas o ausentes. Pero también, con su diseño y el contenido se trataba de introducir la perspectiva *geopolítica* y *biopolítica* que se esbozó en los primeros capítulos.

Por geopolítica, entendemos con John Agnew:

Estudio de la repercusión de las distribuciones y divisiones geográfica en la marcha de la política mundial. Originalmente, se refería al impacto de la disposición espacial de los continentes y océanos y de la distribución de los recursos humanos y naturales en las relaciones interestatales. En la actualidad, el término también se refiere al examen de todos los supuestos, designaciones e interpretaciones geográficas que intervienen en la elaboración de la política mundial -como ocurre en la geopolítica crítica-, y como todos ellos cambian en concordancia con las condiciones materiales -geopolítica histórica-. (2005: 159).

La *biopolítica* la entendemos desde la *analítica del poder* propuesta por *Michel Foucault* quien, desde sus trabajos históricos sobre las formas de gobierno y el tránsito de las relaciones de poder implicadas, muestra cómo ese poder que reposaba en la soberanía del *territorio*, fundadora del Estado, pasa luego a los *cuerpos* con los dispositivos disciplinares y, en los últimos tiempos, desemboca en las *poblaciones* definidas por la *biopolítica*. Dicho

¹² La elección y balance entre Planes y Guías-Álbumes tuvo que ver con el momento histórico de su producción. Por ejemplo, en la serie que va de 1950 a 1980 se enfatizó en el discurso institucional promovido por las guías turísticas y álbumes, puesto que en el ámbito de planeación institucional y ligado con el momento histórico, sólo se cuentan planes y estudios aislados. En cambio, en la década del noventa, se da un tránsito de los planes de gobierno a los planes de desarrollo y otros desarrollos normativos que, por lo menos en el papel, hacen más sistemática la aparición de propuestas de intervención en el centro de la ciudad. Por ello en esta década se observa un archivo más orientado a los planes de los alcaldes. Otro actor institucional importante en los procesos urbanos de la ciudad, el Concejo municipal, no fue incluido sistemáticamente en la investigación (es decir, no se acudió al Actas, Correspondencia recibida y Considerandos de los Acuerdos o Proyectos de Acuerdo) por cuestiones de tiempos e implicaciones de un trabajo juicioso de Archivo (al iniciar la investigación, estaba cerrado el Archivo Histórico de Medellín por remodelaciones) y porque, además se trataba de tener un balance entre perspectivas institucionales y otras más cercanas a los *espacios vividos* que se obtuvieron del Archivo de Prensa.

tránsito nos permite pensar que las instituciones y mecanismos o técnicas de *administración de la vida* que éste último escenario del poder implica, espacializan y, si se quiere, vuelven cotidiano ese poder que se pensaba abstracto. *Biopolítica* se refiere, entonces, al momento en que el *gobierno de la población* hace su entrada en el escenario de la política.

Es decir, fueron constantes las preguntas por los discursos/prácticas locales atravesados por saberes/poderes globales, pero también por las implicaciones de políticas (explícitas o implícitas) en sujetos y colectivos, en la producción de subjetividades, en su cotidianidad.

Además, se introdujo otro espacio en la ficha para la “Relación con otros archivos” o *pensamiento hipervincular*, que ponía de presente la necesidad de ir cruzando la información y de ir pensando en múltiples implicaciones e imbricaciones.

En las fotografías de prensa¹³ y el archivo de prensa en general -archivo clave para dar cuenta del *tercer espacio*-, cobraron papel protagónico las implicaciones subjetivas de los espacios estudiados, tanto en términos de vivencias, apropiaciones, resistencias, rebusques e invenciones. Al iniciar la investigación, se tenía programado realizar etnografía y trabajo de campo, pero, pero también por cuestiones de tiempo que no permitían hacer un trabajo serio, responsable, no utilitarista y sistemático con la comunidad, quedaron en el tintero la “*etnografía espacial*”, la “*etnografía de la memoria*” y la “*etnografía de las materialidades*”. Etnografías que se presuponen importantes metodologías para el estudio socioespaciales y que quedan como reto para su fundamentación y puesta en marcha.

También se utilizaron algunas tesis de pregrado y posgrado y otras investigaciones sociales que daban cuenta de los espacios, tiempos y contextos estudiados.

Respecto al *primer espacio*, se utilizaron planos y material cartográfico oficial del Departamento Administrativo de Planeación de Medellín y también algunas imágenes de Google Earth y algunas *observaciones en campo* de la investigadora. Para algunas décadas, se utilizó la descripción guías de las materialidades con las que se contaba.

¹³ Para el análisis documental de las fotografías y conjuntamente con Ximena Urrea, magíster en Estudios Socioespaciales, se elaboró un documento metodológico que releva el papel de las imágenes en los estudios socioespaciales y da pistas para su análisis documental: Cfr. Hernández, Eulalia y Ximena Urrea, “*De los instantes capturados. Propuesta metodológica para el uso documental de la fotografía en los Estudios Socioespaciales*”, inédito.

consideraciones finales

Consideraciones finales

Los recorridos cotidianos hechos y rehechos por esquinas y calles del centro de Medellín, las miserias y las esperanzas con las que se puede topar en pocos metros, son clara evidencia de que estamos lejos de la historia rosa que hemos conocido, que cuenta el progreso y desarrollo de la ciudad a través de las transformaciones morfológicas y físicas y de las modernas y postmodernas edificaciones y configuraciones espaciales.

La Historia -disciplina a la se le ha encargado la honrosa tarea de dar cuenta de nuestro pasado- pocas veces se ha preguntado por “otras historias”, que se contrapongan a los trazados hegemónicos de los tecnócratas y élites de nuestra ciudad y que interroguen las vivencias y resistencias cotidianas.

Los Estudios Socioespaciales, que nos hablan de las pugnas entre representaciones, prácticas, vivencias, luchas de saber/poder en nuestros espacios, cuestionan fuertemente las concepciones y formas de hacer historia a las que hemos estado acostumbrados.

Asumir, entonces, que el tiempo no es únicamente la cronología en nuestros trabajos y que, mucho menos, es dominio de la historia; asumir que producimos espacios, pero que ellos también nos producen, nos arrojan grandes retos, pero también nuevas líneas de trabajo y preguntas que, necesariamente, implican un trabajo transdisciplinario.

Por ejemplo, las etnografías de la memoria y de las espacialidades, la observación directa, son metodologías que deben traspasar las rígidas líneas de frontera entre la antropología y la historia. Cruzadas con la historia oral, con el uso de las fotografías como documentos, el archivo de prensa, las crónicas de la ciudad, estas metodologías nos acercan a conocer esas “otras historias”, otras voces y otros saberes.

Pero, además de estos impactos en los archivos, en las formas de hacer historia y en la transdisciplinariedad necesitada, después de la elaboración de la investigación *Geografías del desarrollo en el centro de Medellín: 2009 - 1950. Espacios, tiempos y poderes* no son pocas las preguntas por las cuestiones políticas.

Indagar por las condiciones de posibilidad del discurso/práctica del desarrollo, por sus discontinuidades y sus estratos, cuestionarlo como único rumbo posible y deseable, nos permite ir más allá de los diseños propuestos por políticos y planeadores. Cuestiona los modelos de ciudad hegemónicos desde los que se han forjado nuestros espacios y desde los que se han tratado de prefigurar nuestras subjetividades: sus reinenciones, normalizaciones y las exclusiones socioespaciales que sigue generando.

También, cuestiona el papel pasivo y legitimador que ha tenido la academia en los procesos de ordenación y planificación del territorio. La problematización de las concepciones que guían la planificación; el diálogo de saberes y las relaciones horizontales entre técnicos y sociedad civil; la construcción colectiva de otras historias, la inclusión de otras memorias en los rumbos pasados, presentes y futuros de la ciudad, son interrogantes y líneas de trabajo que nos ha dejado esta experiencia.

bibliografía

Bibliografía

Agnew, John (2005) *Geopolítica. Una revisión de la política mundial*, Madrid: Trama Editorial.

Alcaldía de Medellín (2002) Convocatoria- Concurso de Ideas. Medellín es luz: un poema urbano. Versión digital.

Alcaldía de Medellín (2007) *Guía turística. Medellín 2007*. Medellín: Alcaldía de Medellín - Fundación Víztaz.

Alcaldía de Medellín et al. (1997) *2015: El futuro de la ciudad metropolitana. Plan Estratégico de Medellín y el área Metropolitana. En la mejor esquina de América*. Medellín: Publicación de PNUD - Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo - Proyecto de gestión pública - Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Alcaldía de Medellín, Empresa de Desarrollo Urbano EDU (s.f.) *Diagnóstico del Centro de Medellín*.

Alma Máter (2001) “Abran paso”. Reportaje Gráfico: Gabriel Buitrago Mejía, Medellín: Universidad de Antioquia, febrero, pp. 22 -25.

Arias Vanegas, Julio (2007) “Antioqueños, un orden nacional de prosperidad y moral”. En: *Nación y diferencia en el siglo XIX Colombiano. Orden nacional, racialismo y taxonomías poblaciones*, Bogotá: Universidad de los Andes - Facultad de Ciencias Sociales CESO - Departamento de antropología, pp. 108 - 113.

Betancur, Jorge Mario (2006) [2000] *Moscas de todos los colores: barrio Guayaquil de Medellín. 1894-1934*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.

Blair Trujillo, Elsa et al (2009) *Los órdenes del cuerpo en las guerras contemporáneas o un análisis de la relación vida/muerte/poder*, Informe final de Investigación, Grupo de Investigación, Cultura, Violencia y Territorio CVT, Medellín: Instituto de Estudios Regionales - Universidad de Antioquia.

Botero Gómez, Fabio (1970) *Estudio básico para el plan vial de Medellín*. Informe general. Medellín: Departamento administrativo de planeación y servicios técnicos.

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

Bravo Betancur, José María (2007) *De la plaza Mayor al parque Berrío*. Medellín: Fondo Editorial Universidad Eafit.

Castro, Sixto (2001) “Una constitución del concepto de tiempo”. En: *Revista Estudios Filosóficos*, 145, pp. 461-497.

Castro-Gómez, Santiago (2009) *Tejidos oníricos. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

Ciccolella, Pablo (2009) “Las metrópolis latinoamericanas en el contexto de la globalización: las mutaciones de las áreas centrales”. En: *Seminario internacional. Patrimonio y ciudad: la transformación de los centros en América Latina*, Departamento Administrativo de Planeación Municipal de Medellín - Instituto Francés de Estudios Andinos -IFEA - Cooperación regional francesa, Medellín 4, 5 y 6 de noviembre.

Consejo Municipal de Planeación (2000) *Concepto del sobre el proyecto Plan de Desarrollo Medellín 1998 - 2000. “Por una ciudad más humana”*. Medellín: Alcaldía de Medellín.

Consejo Municipal de Planeación (2007) *Concepto general al Proyecto Plan de Desarrollo 2004 - 2007*. Medellín, compromiso de toda la ciudadanía. Comunicaciones, Alcaldía de Medellín.

Cromos (1989) *Medellín y sus alrededores para el visitante*. Cromoguías. Bogotá: CROMOS.

Currie, Lauchlin (1965a) [1963] *Ensayos sobre planeación. Introducción a una Teoría de Desarrollo conocida como Operación Colombia*. Bogotá: Tercer mundo.

Currie, Lauchlin (1965b) *Una política urbana para los países en desarrollo. Un estudio de la fundación para el progreso de Colombia*. Bogotá: Ediciones Tercer Mundo.

Currie, Lauchlin (1988a) [1951] *Bases de un Programa de Fomento para Colombia. Informe de una misión*. Bogotá: Banco de la República.

Currie, Lauchlin (1988b) *Urbanización y desarrollo. Un diseño para el crecimiento metropolitano*. Bogotá: Cámara Colombiana de la construcción. CAMACOL.

De Certeau, Michel (1996) [1980] « Indeterminadas ». En : *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*. Traducción de Alejandro Pescador. México: Universidad Iberoamericana - Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, pp.221-224.

De Certeau, Michel (1996) [1980] « Prácticas de espacio ». En : *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*. Traducción de Alejandro Pescador. México: Universidad Iberoamericana - Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, pp. 103-142.

De Mattos, Carlos A. (1987) *Mito y realidad de la planificación regional y urbana en los países capitalistas latinoamericanos*. Documento mimeografiado.

De Mattos, Carlos A. (2007) “Modernización capitalista y revolución urbana en América Latina: cinco tendencias genéricas”. En: Seminario Internacional *La Globalización neoliberal y la planeación urbano-regional: perspectivas para América Latina*, Medellín, Colombia, 23 y 24 de agosto de 2007.

Delgado Maecha, Ovidio (2003) *Debates sobre el espacio en la geografía contemporánea*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia - Red de Estudios del Espacio y Territorio RET.

Delgado, Manuel (1999) *Ciudad líquida, ciudad ininterrumpida: la urbs contra la polis*, Medellín: Universidad de Antioquia.

Delgado, Manuel (2007) *La ciudad mentirosa: fraude y miseria del "modelo Barcelona"*. Madrid: Libros de la Catarata.

Departamento Administrativo de Planeación - Subdirección de Planeación Territorial (2005) *Términos de Referencia. Plan Especial del Centro*. Medellín: Alcaldía Medellín.

Departamento administrativo de planeación y servicios técnicos (1975) *Informe plazas satélites de mercado de Medellín*. Medellín: Departamento administrativo de planeación y servicios técnicos.

Departamento Administrativo de Planeación y Servicios Técnicos et al (1969) *Criterio de prioridad en los programas de renovación urbana para el centro de la ciudad de Medellín*. Documento de trabajo.

Escobar, Arturo (1996) *La invención del Tercer Mundo. Construcción y reconstrucción del desarrollo*, Editorial Norma, Santafé de Bogotá.

Escobar, Arturo (1997) “El final del salvaje: antropología y nuevas tecnologías”. En: *El final del salvaje: naturaleza, cultura y política en la antropología contemporánea*. Santafé de Bogotá: Centro de Estudios de la Realidad Colombiana – Instituto Colombiano de Antropología – Ministerio de Cultura de Colombia, pp. 327-352.

Escobar, Arturo (2005) “El “postdesarrollo” como concepto y práctica social”. En: Mato, Daniel (coord.), *Políticas de economía, ambiente y sociedad en tiempos de globalización*. Caracas: Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Central de Venezuela, pp. 17- 31.

Esteva, Gustavo (1996) [1992] “Desarrollo”. En: Sachs, Wolfgang (ed.) *Diccionario del desarrollo. Una guía del conocimiento como poder*, Perú: PRATEC, pp. 52 - 78.

Fajardo Valderrama, Sergio (2004) *Medellín: compromiso de toda la ciudadanía*. Plan de Desarrollo 2004-2007. Alcaldía de Medellín.

Flórez Vélez, Omar (1991) *365 días trabajando por la comunidad. Plan de Acción Social*. Medellín: Imprenta Municipal.

Flórez Vélez, Omar (1992) *Misión Cumplida. Plan de acción social*. Medellín: Imprenta Municipal.

Foucault, Michel (1967) “Of other spaces”. Conferencia dictada en el Cercle des études architecturales el 14 de marzo de 1967. Publicada originalmente en: *Architecture, Mouvement, Continuité*, No. 5, octubre de 1984. Versión traducida al inglés por Jay Miskowiec en: <http://foucault.info/documents/heteroTopia/foucault.heteroTopia.en.html>. Junio de 2004.

Foucault, Michel (1980) [1976] “Preguntas a Michel Foucault sobre la geografía”. En: *Microfísica del poder*. Madrid: Ediciones la Piqueta, pp. 111 - 124.

Foucault, Michel (1983) [1969] *La arqueología del saber*. México: Siglo XXI Editores.

Garrido Lopera, Rafael (2004) *Lauchin Bernard Currie*, en: <http://www.lablaa.org/blaavirtual/biografias/currlauc.htm>, consultado en enero de 2009.

Gerencia del centro (2008) *Gestión del Plan Especial del Centro, 2008 -2011*, Plegable. Alcaldía de Medellín.

Glick, Curtis Robert (1992) *Desarrollo urbano*, Escuela Superior de Administración pública, Universidad del Estado. Santafé de Bogotá: Biblioteca básica de administración municipal.

Goez Morales, Elsy del Socorro et Yolanda Londoño Medina (1989) *Estudio del impacto socioeconómico causado sobre una Población por su traslado* (Alpujarra-Sivinval), Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de sociólogos. Facultad de Ciencias Sociales, Departamento de sociología, Universidad de Antioquia.

Gómez Martínez, Juan (1990) *Hecho ya realidad. Balance de una administración actuante: 1988 - 1990*. Medellín: Imprenta municipal.

Gómez Martínez, Juan (1998) *Por una ciudad más humana. Plan de Desarrollo de Medellín, 1998-2000*. Medellín: Imprenta municipal.

Gómez Salazar, Beatriz (2008) “Proceso de transformación de la ciudad de Medellín. Descentramientos-aglomeración-polarización. 2000 - 2007”, Ponencia presentada en el *VII Seminario Nacional de Investigación Urbano - Regional. Diversidad y desigualdad en los territorios contemporáneos- ACIUR*, Bogotá, marzo 5, 6 y 7.

González Escobar, Luis Fernando (2007) “Patrimonio y memoria en la ciudad de Medellín”. En: Moncada Carmona, Ramón (Coord.) *Historia de las ciudades e historia de Medellín como ciudad*, Medellín: Corporación Región - Proyecto interinstitucional conoce tu ciudad, pp.119-140.

González Escobar, Luis Fernando (2007) “Patrimonio y memoria en la ciudad de Medellín”. En: Moncada Carmona, Ramón (Coord.) *Historia de las ciudades e historia de Medellín como ciudad*, Corporación Región - Proyecto interinstitucional conoce tu ciudad, pp.119-140.

González Escobar, Luis Fernando (2000) *El “desarrollo local. Una perspectiva de análisis desde la evaluación bibliográfica*. Documento de trabajo Centro de Estudios del Hábitat Popular -CEHAP-; Programa de Formación de Recursos Humanos - Forhum-, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín.

González Escobar, Luis Fernando (2007) *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos 1775 - 1932*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia - Escuela del Hábitat CEHAP.

González, Luis Fernando (s.f.) “Paseo Peatonal Carabobo, ¿un proyecto de ciudad?”. En *Generación-Suplemento Periódico El Colombiano*. Medellín.

Gutiérrez Tamayo, Alberto León et Liliana María Sánchez Mazo (2008) *Planeación del desarrollo, ordenamiento territorial y desarrollo en Medellín, periodo 1995 - 2005, PLYDET -MED*”, Informe técnico. Universidad de Antioquia - Grupo de Investigación “Medio Ambiente y Sociedad” - COLCIENCIAS - Municipio de Medellín. Agenda de investigaciones de ciudad de Medellín 2006.

Harvey, David (1977) [1973] *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI Editores.

Harvey, David (1998) [1990] *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu editores.

Heno Carvajal, Edinson et al (2008) *Ciudad y arquitectura moderna en Colombia 1950-1970. Presencia y vigencia del patrimonio moderno*. Bogotá: Ministerio de Colombia. República de Colombia.

Heno Delgado, Hernán (1997) “Pensar la ciudad”. En: *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, No 15.

Ibargüen, M. A. (2006) “Zavaleta Revisitado “... que veinte años no son nada””. En: *René Zavaleta Mercado. Ensayos, testimonios y re-visiones*. Ibargüen, Maya Agüiluz y Norma de los Ríos (Coord.). México: FLACSO, pp. 189-212.

Iggers, George (1998) *La ciencia histórica en el siglo XX: Las tendencias actuales; una visión panorámica y crítica del debate internacional*. Barcelona: Idea Books.

Interprint Editores (1978) *Medellín, Colombia*. Dirección: Darío Arizmendi Posada et Ignacio Arizmendi Posada.

Jaramillo Arango, Jesús Alonso (2000) *Los lenguajes de la Planeación: una lectura desde la razón política*. Trabajo de tesis presentado en cumplimiento de los requisitos para optar al título de Magíster en Estudios Urbano-Regionales. Medellín: Facultad de Arquitectura - Universidad Nacional de Colombia.

Jaramillo, Carlos H. (2009) “La transformación de Medellín desde la Planificación”. En: *Seminario internacional. Patrimonio y ciudad: la transformación de los centros en América Latina*, Departamento Administrativo de Planeación Municipal de Medellín - Instituto Francés de Estudios Andinos - IFEA - Cooperación regional francesa, Medellín 4, 5 y 6 de noviembre.

Koselleck, Reinhart (2001) *Los estratos del tiempo: estudios sobre la historia*, Barcelona: Paidós - Instituto de Ciencias de la Educación de la Universidad Autónoma de Barcelona.

Le Goff, J. (1991) “Documento/monumento”. En: *El orden de la memoria. El tiempo como imaginario*, Barcelona: Paidós.

Lefebvre, Henri (1991) [1996] “Plan of the present work”. En: *The production of space*, Blackwell, pp. 1-67.

López de Mesa, Carmenza (1993) *Reglamentaciones y planes de intervención para el centro de Medellín desde la década del 50 hasta la fecha*. Tesis Maestría en Problemas Sociales Contemporáneos, Emergencias y Desastres - Universidad de Antioquia. Medellín.

López, Sandra Rocío y Gonzalo Murillo Escobar (1993) *Medellín: Mito - identidad - territorio*. Informe final de trabajo de campo, Medellín: Departamento de Antropología - Facultad de Ciencias Sociales y Humanas - Universidad de Antioquia.

Madariaga Villegas, Julia Inés (2003) *Visiones y versiones de lo urbano alrededor de la ciudad Botero*. Monografía para optar el título de Antropóloga, Universidad de Antioquia, Medellín enero de 2003.

Melguizo, Jorge Humberto (2005) *Informe final del contrato de consultoría 5200000246 de 2004. Gerencia Social del proyecto “El Centro Vive”*. Medellín: Departamento Administrativo de Planeación.

Mesa Sánchez, Nora Elena et al. (2001) *Vivencias, hablas, relatos, narrativas y discursos sobre la ciudad de Medellín 1975 - 2001*, Medellín: Escuela de Urbanística, Facultad de Arquitectura. Universidad Nacional de Colombia - Sede Medellín.

Molina, Luis Fernando (2006) [2001] *Fotografía de arquitectura en Medellín. 1970 - 1960*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia

Múnera López, María Cecilia (2007) *Resignificar el Desarrollo*, Escuela de Hábitat - CEHAP, Investigaciones, 26. Medellín: Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín.

Nahón, Cecilia, Rodríguez Enríquez, Corina et Martín Schorr (2006) *El pensamiento latinoamericano en el campo del desarrollo del subdesarrollo: trayectoria, rupturas y continuidades*, versión digital, pp. 327-388.

Naranjo G., Gloria et Marta Inés Villa M. (1997) *Entre luces y sombras. Medellín: espacio y políticas urbanas*. Medellín: Corporación Región.

Naranjo Pérez, Sergio (1995) *Plan de Desarrollo de Medellín. 1995- 1997*. Versión aprobada por el honorable Concejo Municipal. Medellín: Alcaldía de Medellín.

Nieto de Samper, Lucy (2010) “Febrero negro”. En: *Periódico El Tiempo*, Columna de opinión, sábado 27 de febrero.

Ocampo Kohn, Sandra (2000) *Guayaquil, retazos de la memoria*. Trabajo para optar al grado de especialista en teoría, métodos, técnicas de investigación social, énfasis en estudios locales. Medellín: Universidad de Antioquia - Instituto de Estudios Regionales.

Oficina de convenciones y visitantes de Medellín (1983) *Medellín*. Medellín: Editorial Albón S.A.

Oficina de Fomento y Turismo de Medellín (1960) *Guía turística de Medellín y el Valle de Aburrá*. Medellín: Oficina de Fomento y Turismo de Medellín y por el auspicio de la Empresa colombiana de turismo.

Oficina de Planeación, División de Investigaciones (1964) *Estudio de la Comunidad B-5*. Medellín: Departamento administrativo de Planeación.

Oslender, Ulrich (1999) “Espacializando resistencia: perspectivas de 'espacio' y 'lugar' en las investigaciones de movimientos sociales”. En: *Cuadernos de geografía*, VIII (1), Santafé de Bogotá: Departamento de Geografía, Universidad Nacional de Colombia, pp. 1 - 35. Versión digital, disponible en: <http://www.lablaa.org/blaavirtual/geografia/osle/3.htm>, consultada en abril de 2008.

Pardo, José Luis (1992) *Las formas de la exterioridad*, Valencia: Pre-textos.

Pérez Gutiérrez, Luis (2001) *Medellín competitiva. Plan de desarrollo 2001- 2003*. Hacia una revolución de la cultura ciudadana. Medellín: Alcaldía de Medellín.

Pérez Gutiérrez, Luis (2003) *Demasiado tarde para tener miedo. La ciudad pensada. Conversaciones con Ricardo Aricapa*: Instituto Tecnológico Metropolitano, Medellín: Centro de Estudios sociales.

Pérez y Estilo -Departamento Nacional de turismo (1952) *Guía comercial industrial y turística de Medellín*. Segunda Edición. Medellín: Tipografía Pérez y Estilo.

Piazzini Suárez, Carlo Emilio (2004) “Los estudios socioespaciales: hacia una agenda de investigación transdisciplinaria”. En: *Revista RegionEs*, 2/primer semestre, pp. 151-172.

Piazzini Suárez, Carlo Emilio (2006) “El tiempo situado: las temporalidades después del ‘giro espacial’”. En: Herrera, Diego y Emilio Piazzini (editores), *(Des) territorialidades y (No) lugares: procesos de configuración y transformación social del espacio*, Medellín: La Carreta Editores, pp. 53-73.

Piazzini Suárez, Carlo Emilio (2008) *Registros o claves para comprender integralmente lo espacial*. Documento de trabajo, Seminario Teórico III. Maestría en

Estudios Socioespaciales, Medellín: Instituto de Estudios Regionales -INER, Universidad de Antioquia.

Piazzini Suárez, Carlo Emilio (2009) “Planeación y procesos espaciales: configuración territorial del municipio de Frontino en el noroccidente de Antioquia (Colombia)”. En: *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*, Vol. 23, No40, pp. 186-288.

Ramos Botero, Luis Alfredo (1993) *El Informe del año*. Medellín: Imprenta Municipal.

Ramos Botero, Luis Alfredo (1994) *Cuentas claras. Informe y Balance 2 años de trabajo. Medellín para todos*. Medellín: Imprenta Municipal.

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

Revista Semana (2008) “Coltejer: cronología de una Injusticia”, julio de 2008, consultada en Semana.com.

Sachs, Wolfgang (1996) [1992] (ed.) *Diccionario del desarrollo. Una guía del conocimiento como poder*. Perú: PRATEC, versión digital.

Salazar, Alonso (2009) *Medellín imparable, la transformación sigue*. Boletín. Versión digital.

Saldarriaga Roa, Alberto (1999) *Arquitectura colombiana en el siglo XX: edificaciones en busca de ciudad*. En: *Revista Credencial*, Junio, No.114, Bogotá. Consultado en: <http://www.banrep.gov.co/blaavirtual/revistas/credencial/junio1999/114arquitectura.htm>, diciembre de 2009.

Santa Sánchez, Richard (2009) “Indigencia, un estilo de vida”, Medellín: *Periódico El mundo*, lunes 13 de abril, http://www.elmundo.com/sitio/noticia_detalle.php?idedicion=1331&idcuerpo=2&dscuerpo=La%20Metro&idseccion=54&dsseccion=Primera%20P%E1gina&idnoticia=113299&imagen=&vl=1&r=la_metro.php?idedicion=1331, consultado en abril de 2009.

Santos, Milton (1986) *Espacio y método*. Geocrítica. Cuadernos críticos de Geografía Humana, Año XII, No 65, Universidad de Barcelona, <http://www.ub.es/geocrit/geo65.htm>, consultado en octubre de 2009.

Santos, Milton (2000) [1997] *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Barcelona: Ariel.

Santos, Milton (2004) *Por otra globalización del pensamiento único a la conciencia universal*. Bogotá : Convenio Andrés Bello.

Sbert, José María (1996) [1992] *Progreso*. En: Sachs, Wolfgang (ed.) *Diccionario del desarrollo. Una guía del conocimiento como poder*. Perú: PRATEC, versión digital.

Schnitter Castellanos, Patricia (2004) *José Luis Sert y Colombia: De la carta de Atenas a una carta del Hábitat*. Tesis doctoral. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana.

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

Secretaría de Planeación (1999) *Documento resumen. Proyecto Plan de Ordenamiento Territorial 2000- 2009*. Alcaldía de Medellín.

Silva, Renán (2007) “La servidumbre de las fuentes”. En: *A la sombra de Clío. Diez ensayos sobre historia e historiografía*. Medellín: La Carreta Editores, pp. 43-74.

Sociedad de Mejoras Públicas (1955) *Revista La ciudad*. Medellín, Nos, 85, 86, Edición especial.

Soja, Edward (1996) *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and other real and imagined places*, Massachusetts: Blackwell Publishers.

Soja, Edward W. (2008) [2000] *Posmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Traducción Verónica Hendel y Mónica Cifuentes. Madrid: Traficantes de sueños, versión digital.

Springer, Natalia (2009) “La Medellín traqueta”. En: *Periódico El Tiempo*, Columna de opinión, lunes 11 de octubre.

Toro B. Constanza (dir.) (1993) *Medellín. Transformación y memoria*. Medellín: Suramericana - Museo de Antioquia.

Uniderecho (s.f.) *Derecho Inmobiliario: Historia del ordenamiento territorial en Colombia*. Consultado en: http://www.uniderecho.com/leer_tarea_Derecho-Administrativo_16_1143.htm, consultado en enero 25 de 2009.

Upegui Benítez, Alberto y Jairo Casas Upegui (directores) (1959) *Monografía de Medellín*, No 27. Medellín: Ediciones Hemisferio.

Uribe de H., María Teresa (1990) “La territorialidad de los conflictos y de la violencia en Antioquia”. En: Tirado Mejía, Álvaro (comp.) *Realidad social*. Vol.1 Medellín: Gobernación de Antioquia, Departamento Administrativo de Planeación, pp. 49-112.

Uribe de Hincapié, María Teresa y Alfonso Bustamante Márquez (1978) *Los mecanismos de control urbano y su incidencia en la ocupación del espacio en Medellín*. Tesis presentada en cumplimiento parcial de los requisitos exigidos para optar al título de magíster en planeación física urbana. Medellín: Universidad Nacional de Colombia- Facultad de Arquitectura.

Uribe Vallejo, Alberto (1973) *El Medellín que se fue*. Medellín: Ediciones Panorama.

Valencia Duque, César et Cadavid López, Jorge (1969) *Estudio del centro de la ciudad 1968*, Medellín: Municipio de Medellín - Departamento Administrativo de Planeación y Servicios Técnicos.

Valencia Jaramillo, César et al—coordinador (2000) *Ciudad de Botero*. Medellín: Proyecto PNUD - ALCALDÍA DE MEDELLÍN.

Veeduría Plan de Desarrollo de Medellín (1998) *Balance Plan de Desarrollo de Medellín, 1995-1997*, Medellín.

Veeduría Plan de Desarrollo de Medellín (2004) *Balance General. Plan de Desarrollo de Medellín 2001 - 2003*. Veeduría Plan de desarrollo Medellín: Una acción ciudadana para mejorar la gestión pública. Medellín: L-Vieco e Hijas Ltda - IPC- Embajada Real de los Países Bajos.

Vélez White, Mercedes Lucía (2003) *Arquitectura contemporánea en Medellín*, Medellín: Instituto Tecnológico Metropolitano -ITM - Volumen 5 de Biblioteca Básica de Medellín.

Villa Martínez, Marta Inés (1993) *Formas de ocupación y apropiación del espacio urbano. Medellín 1900 - 1930*, Tesis de grado para optar el título de Historiadora, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, Facultad de Ciencias Humanas, Departamento de Historia.

Villa Martínez, Marta Inés (2007) “Medellín: De aldea a metrópoli. Una mirada al siglo XX desde el espacio urbano”. En: Moncada Carmona, Ramón (Coord.) *Historia de las ciudades e historia de Medellín como ciudad*. Medellín: Corporación Región - Proyecto interinstitucional conoce tu ciudad, pp. 98 -118.

Villa Restrepo, Viviana (2008) *Estrategias de transformación del espacio público, subjetividades y prácticas de espacio. Medellín 1980-2007*, Informe final de investigación. Grupo de Investigación Historia y Filosofía de las Ciencias y las Técnicas, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Colombia - Alcaldía de Medellín - IDEA - COLCIENCIAS, Medellín.

Villegas Montoya, D. Alfonso (1943) *Guía turística de Medellín*. Medellín: Compañía Colombiana de Turismo Ltda.

Prensa

El Correo
1958

Sala de Prensa, Biblioteca Central Universidad de Antioquia

El Mundo

1980, 1984, 1985, 1986, 1987, 1991, 1994, 1995, 1996, 1997
Sala de Prensa, Biblioteca Central Universidad de Antioquia

El Tiempo

2003

Versión *on line*

www.eltiempo.com.co

Cibergrafía

http://www.medellin.gov.co/alcaldia/jsp/modulos/V_medellin/index.jsp?idPagina=351, consultado en diciembre de 2009.

<http://www.planea-antioquia.org/>, consultado en enero de 2010.

ZONAS DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS, CONSULTADO EN:

[HTTP://WWW.GUIATURISTICADEMEDELLIN.COM/INDEX.PHP?OPTION=COM_CONTENT&VIEW=ARTICLE&ID=258&ITEMID=5&LANG=ES](http://www.guiaturisticademedellin.com/index.php?option=com_content&view=article&id=258&Itemid=5&lang=es), CONSULTADO EN FEBRERO DE 2010.

<http://www.viztaz.com.co/gantigua/picture.php?/2405/category/42>, consultado en enero de 2010