

Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: Crecimiento y modelos urbanos 1775 - 1932

Luis Fernando González Escobar



140
Años

CONSTRUYENDO NACIÓN
UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA
SEDE MEDELLÍN
FACULTAD DE ARQUITECTURA

Escuela del Hábitat -CEHAP

MEDELLÍN, LOS ORÍGENES Y LA TRANSICIÓN A LA MODERNIDAD: CRECIMIENTO Y MODELOS URBANOS 1775-1932*

Escuela del Hábitat - CEHAP
Facultad de Arquitectura
Universidad Nacional de Colombia
Sede Medellín
2007

LUIS FERNANDO GONZÁLEZ ESCOBAR

PROFESOR ASOCIADO - ESCUELA DEL HÁBITAT - CEHAP

FACULTAD DE ARQUITECTURA

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA SEDE MEDELLÍN

* / INVESTIGACIÓN realizada con fondos de la Fundación para la Promoción de la Investigación y la Tecnología del Banco de la República, mediante una beca otorgada al autor en el año 2001. El título original del proyecto Medellín, arquitectura y ciudad 1870-1932. Los orígenes y la transición a la ciudad da idea de un trabajo en torno a la historia de la arquitectura y la historia urbana en el periodo señalado; pero por la amplitud e importancia, la investigación divergió con el fin de tratar ambos temas por separado. Se terminó la parte urbana, ampliando los antecedentes, cuyos resultados son este texto, mientras que la parte arquitectónica, después del primer borrador, está aún en proceso para ser corregido, complementado y ampliado en el periodo 1932-1970. Las dos investigaciones establecerán la unidad pretendida de los "orígenes y la transición a la Modernidad".

Este trabajo sobre Crecimiento y modelos urbanos, a su vez, fue presentado para la promoción a Profesor Asociado de la Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín en 2005.

GONZÁLEZ ESCOBAR, Luis Fernando.

Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos, 1775-1932 / Luis Fernando González Escobar. - Medellín, Col.: Escuela del Hábitat CEHAP, Universidad Nacional de Colombia, 2007.

190 p. – (Investigaciones, ISSN 0120-6990; 27)

ISBN: 978-958-8256-64-1

CRECIMIENTO URBANO / DESARROLLO URBANO / HISTORIA URBANA /
URBANISMO / MEDELLIN

Primera edición, septiembre de 2007

© Luis Fernando González Escobar, 2007

© Escuela del Hábitat CEHAP, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín
Investigaciones, 27

Serie Investigaciones, ISSN 0120-6990

ISBN: 978-958-8256-64-1

Teléfono: 4309427 - 4309428

Fax: 4309430

Correo: habitat@unalmed.edu.co

Dirección: calle 59ª No. 63-020, bloque 24-401, Medellín, Colombia

URL: <http://www.agora.unalmed.edu.co>

Coordinación editorial: *Luis Fernando González Escobar*

Corrección de estilo: *Lorenza Correa Restrepo*

Diagramación e impresión. L. VIECO E HIJAS LTDA.

PBX (574) 255 96 10 - Correo electrónico: lviecoehijaslt-da@une.net.co

Medellín, Colombia

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en su todo ni en sus partes, ni registrada ni transmitida por un sistema de recuperación de información, en ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electoóptico, por copia o por cualquier otro, sin el permiso previo por escrito de los editores.

AGRADECIMIENTOS

A los auxiliares *Elizabeth Botero* –estudiante de Historia en la Universidad Nacional–, *Jaime Gómez* –estudiante de Historia en la Universidad de Antioquia– y *Juan Eduardo Chica* –arquitecto de la Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín.

A *Gloria Palomino* –Directora de la Biblioteca Pública Piloto–, *Miguel Escobar* –siempre generoso–, *Jairo Morales*, *Patricia Cataño Hoyos* y *María Y. Taborda*, por su colaboración con los fondos de archivos documentales y fotográficos de la Biblioteca Pública Piloto.

A las historiadora *Luz Marina Jaramillo* y demás personas del Archivo Histórico de Medellín.

A *Rosa Elena Peláez* y a los empleados de las diferentes salas de la Biblioteca de la Universidad de Antioquia:

A *Arsenio Carmona*, *Constanza Mejía*, *Jorge Eduardo Carmona Longas*, *Judith Longas*, *Lucía Rodríguez*, *Mary Luz Villegas* y *Rafael Vásquez*, por el acceso a la documentación de sus padres y abuelos.

A *Carlos Bueno Correa*, por el acceso a su archivo de prensa.

Al *Padre Javier Piedrahíta*, por los libros y documentación facilitados.

Al doctor *Fabio Botero Gómez*, quien me permitió entrar a su biblioteca y su mundo, antes de que este dejara de ser su entorno personal. A él muchas gracias, no sólo por los documentos y libros, sino por vivir ese maravilloso paraíso borgeano.

A las historiadoras *Marta Lía Giraldo* y *Lucía Martínez Cuadros*, por el préstamo de sus fichas de investigación, utilizadas por ellas en sus respectivos trabajos de grado, las que me fueron de gran utilidad.

A los empleados de la Biblioteca Efe Gómez de la Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín, lo mismo que al personal de la Biblioteca de la Facultad de Minas, de la misma universidad.

En Bogotá

Al historiador *Luis Fernando Molina*, al sociólogo *Alberto Mayor Mora*, a la arquitecta *Silvia Arango*, quienes me facilitaron documentos y bibliografía, y me permitieron la localización de otras fuentes.

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN9

LA VILLA DE LA CANDELARIA: LOS TIEMPOS LENTOS
DEL “PROGRESO” 15

Los antecedentes urbanos de Medellín 15

El período borbónico y los tiempos de la
Ilustración en Antioquia..... 16

Medellín: de la Villa Colonial a la Villa Ilustrada 20

La Villa Republicana y el proyecto civilizatorio:
los antecedentes de la ciudad burguesa 27

La Villa republicana, contradicciones
y ambigüedades 40

LA CIUDAD: PERSIGUIENDO EL MEDELLÍN FUTURO 57

El proceso histórico urbano de Medellín
entre 1870 y 1932..... 57

Ritmos y cambios en la ciudad burguesa 65

El crecimiento de la ciudad burguesa 74

Las vías y el crecimiento urbano 76

La canalización del río Medellín 82

La construcción de espacios u obras institucionales..... 85

La ubicación de la industria 90

Las urbanizaciones y la actividad urbanizadora 93

Médicos e ingenieros: la “fisiología de la ciudad” 112

Los modelos urbanísticos de la ciudad burguesa 131

*El primer momento: las ideas higienistas
 y las primeras representaciones urbanas*..... 134

*El segundo momento: el plano para el
 ensanchamiento futuro de la ciudad* 137

*El tercer momento: entre la ciudad taylorista
 y el City Plannin*..... 146

*Cuarto momento: sin Medellín Futuro,
 en pos del Gran Medellín Futuro* 173

SITIOS DE CONSULTA 185

INTRODUCCIÓN

EN LOS BALANCES de los últimos años, Medellín aparece como una de las ciudades colombianas donde mayor interés se ha puesto en tenerla como objeto y tema de la investigación histórica. Probablemente tal hecho sea cierto, sin embargo, en términos de la historia urbana y del urbanismo, esa producción se reduce ostensiblemente en número y calidad. Si acogemos la precisión que hace el arquitecto Carlos Niños Murcia sobre lo que se debe considerar como historia urbana, se puede entender por qué ocurre tal situación:

... la historia urbana se ocupa de la articulación entre la dimensión social y la dimensión física en la ciudad, y mira cómo se plasman los hechos sociales en los espacios, sobre todo los contruidos. No separa los aspectos de cada una de estas dimensiones sino, al contrario, los articula y ve cómo la sociedad construye y ocupa los lugares para el desarrollo de su vida. Se diferencia de la historia económica, social, sanitaria o cultural en que su motivo permanente es ubicar los eventos en el espacio urbano y desde esta construcción explicar los hechos en su génesis, dinámicas y características¹.

Acogiendo tal precisión conceptual, es indiscutible que pocas investigaciones o libros publicados estarían dentro de este campo. Son muy variados y numerosos los trabajos que estudiando la ciudad desde

diferentes perspectivas la tienen como trasfondo o escenario, pero no como objeto específico de estudio donde se concatenen lo social y lo físico como propósito; en un caso ella aparece como simple contenedor de los hechos sociales, y en el otro extremo, el hecho físico se explica por sí mismo sin aparente relación con la sociedad que lo produjo. Así, desde las clásicas y tradicionales monografías, pasando por las denominadas *biografías de ciudades*, hasta las cronologías y el desarrollo físico e infraestructural urbano, se aplica para este caso de Medellín lo que ocurre para el caso colombiano, donde, de acuerdo con el historiador Germán Mejía Pavony, estos trabajos se caracterizan por el carácter limitado en términos del alcance del valor explicativo y de su carácter espacial en el tratamiento empírico-descriptivo, la concatenación cronológica y la carencia del espacio como categoría explicativa².

1 / Carlos Niño Murcia, "A propósito de la historia urbana", Textos núm. 8, Historia y Teoría del Arte y la Arquitectura-Programa de Maestría, Bogotá, Facultad de Artes Universidad Nacional de Colombia sede Bogotá, 2003, pág. 23.

2 / Ver Germán Rodrigo Mejía Pavony, "Pensando la historia urbana", en Germán Rodrigo Mejía Pavony y Fabio Zambrado Pantoja —editores—, *La ciudad y las ciencias sociales*, Santa Fe de Bogotá, Centro Editorial Javeriano CEJA, 2000, págs. 47 a 73.

Una excepción no sólo para el caso de Medellín sino para el país es el libro *Medellín 1890-1950 Historia urbana y juego de intereses*, del profesor Fernando Botero Herrera³ en el cual estudia el desarrollo urbano de la ciudad desde su erección en Villa, las razones por las cuales se convierte en epicentro regional y centro administrativo, los proyectos urbanos y, en especial, el plan Medellín Futuro, la especulación del suelo urbano, los procesos de urbanización dirigida por empresarios ya para sectores populares ya para las elites. De hecho, este importante texto es un punto de partida ya para reafirmar y complementar algunas de sus tesis o para controvertirlas en este trabajo, fundamentalmente la percepción que tiene sobre el modelo urbanístico aplicado en la ciudad.

3 / Fernando Botero Herrera, *Medellín 1890-1950 Historia urbana y juego de intereses*, Medellín, Colección Clío Editorial Universidad de Antioquia, julio de 1996. Señala Germán Mejía Pavony que dentro del corto recorrido que tiene la historia urbana en Colombia este es uno de los pocos ejemplos junto a los trabajos de Jacques Aprile –*La ciudad colombiana*–, Julián Vargas y Fabio Zambrano –“Santa Fe y Bogotá: evolución histórica h servicios públicos (1600-1957)”–. *Ibid.*, pág. 48.

4 / Jorge Orlando Melo (editor), *Historia de Medellín*, Tomo I y II Medellín, Suramericana de Seguros, 1996.

5 / Verónica Perfetti, “Tres proyectos para un deseo: la ilusión de una ciudad”, Jorge Orlando Melo (editor), *Historia de Medellín*, Tomo I, Medellín, Suramericana de Seguros, 1996, págs. 85 a 104. Este trabajo es una síntesis de la investigación de la misma autora *Las transformaciones de la estructura urbana de Medellín*, Bogotá, Informe final presentado a la Fundación para la Promoción de la Investigación y la Tecnología, diciembre de 1994, en el cual profundiza en cada uno de los periodos establecidos con sus diferentes variables. Este es una investigación de un exhaustivo trabajo de archivo que aporta no sólo nuevas fuentes sino otra mirada de gran valor sobre la ciudad de Medellín, aunque lamentablemente sigue inédito.

Los demás trabajos, como se ha dicho, se quedan cortos en términos de lo que se considera la *historia urbana* aunque se aproximan a ella, por lo cual no se pueden dejar de remarcar sus importantes aportes para la comprensión de los fenómenos urbanos o de lo que llaman la *cuestión urbana*. Sin pretender ser exhaustivos, es bueno reseñar algunos de los principales trabajos para resaltar los énfasis que allí se aplican y los aspectos relacionados con el presente texto.

El libro colectivo *Historia de Medellín* –editor Jorge Orlando Melo⁴– aborda la historia geológica, ambiental, económica, política, social, cultural, arquitectónica, infraestructural, el poblamiento y la forma urbana; se destacan en estos últimos aspectos los trabajos de Víctor Álvarez (“Poblamiento y población en el valle del Aburrá y Medellín 1541-1951”), Roberto Luis Jaramillo (“De pueblo de Aburraes a Villa de Medellín”), Claudia Avendaño (“Desarrollo urbano en Medellín, 1890-1950”), Fernando Botero (“Regulación urbana e intereses privados, 1890-1950” y “Barrios populares en Medellín, 1890-1950”) y el de Verónica Perfetti (“Tres proyectos para un deseo: la ilusión de una ciudad”); precisamente, este último, desde la cartografía y la historia de la forma urbana –propia del urbanismo–, aborda la transformación de Medellín en tres momentos: un primer momento que corresponde al período colonial (1675-1810); el segundo, el período de 1890-1937, que corresponde al proceso de ensanche, fruto de los planteamientos del “Medellín Futuro”; y un tercer momento, relacionado con el Plano Regulador, que siguió los postulados definidos por el Congreso Internacional de Arquitectura Moderna –CIAM–⁵.

El segundo momento, más o menos coincidente en la periodización del presente trabajo, corresponde a la formación y estructuración de la ciudad burguesa, y lo aborda desde los proyectos urbanísticos que plasman el pensamiento de las elites. La lectura de los planos permite a la autora reconocer la aplicación del higienismo, la concepción moral urbana y los planteamientos estéticos expresados en los nuevos barrios, el espacio público y la trama urbana en general. También hace referencia de los concursos de fachadas realizados entre 1917 y 1918, donde se puede entender la correspondencia estética entre esa concepción de lo urbano y la arquitectura para los años diez del siglo XX.

En el mismo orden de lo cartográfico y de la forma urbana está el trabajo de la misma Verónica Perfetti y el historiador Roberto Luis Jaramillo, *Cartografía urbana de Medellín 1790-1950*. A partir de mapas y planos clave –los cuales son explicados y descritos en términos de sus características, autoría y contexto de producción–, se marcan los momentos fundamentales del crecimiento, el ordenamiento y la forma urbana. Se establecen también mojones históricos en el texto introductorio en términos de lo político administrativo, lo cual, a su vez, ayuda a contextualizar la cartografía y a explicar la razón de su producción.

Saliéndose de la anterior concepción, pero vinculando desarrollo urbano y arquitectónico con el desarrollo del tejido social, está el trabajo de Catalina Reyes, *La vida cotidiana de Medellín*, en donde profundiza sobre la ciudad entre 1890 y 1930⁶; en buena medida puedo señalar que este trabajo sirve de contextualización a esta investigación. En este

libro, el desarrollo urbano –la infraestructura y los equipamientos– es entendido no sólo desde el hecho físico sino desde los imaginarios que dieron lugar a ese hecho o su expresión posterior. De igual manera se perciben aspectos de la arquitectura, fundamentales puntos de partida, como el caso de los hombres que permitieron su desarrollo, ya sea como hacedores –artesanos, profesionales y/o arquitectos– o receptores, es decir, los grupos sociales, ya sea de la elite, la emergente clase media y los obreros, o los mismos sectores populares marginales. Este texto es necesario como marco de referencia histórico, socioeconómico y cultural, a pesar de algunos lapsus y errores en que incurre desde el punto de vista urbano y arquitectónico.

Para cerrar este corto panorama habría que señalar dos libros con dos enfoques disímiles entre las dimensiones social y física. Por un lado está el texto del ingeniero Fabio Botero Gómez, *Cien años de la vida de Medellín*⁷, un libro “intensamente personal” como él lo denominó, en el cual hace una lectura del desarrollo social, cultural, urbano y arquitectónico entre 1890 y 1920 en la primera parte, y de 1920 a 1990 en la segunda; sin duda, un texto que aporta muchos elementos para la comprensión de ciertos fenómenos espaciales urbanos, que está en el orden de

6 / Catalina Reyes Cárdenas, *La vida cotidiana en Medellín, 1890-1930*, Santafé de Bogotá, Premios Nacionales Colcultura, Colcultura, julio de 1996.

7 / Fabio Botero Gómez, *Cien años de la vida en Medellín. 1890-1990*, Medellín, Colección Memoria de Ciudad/ Ciencias Social-Editorial Universidad de Antioquia-Municipio de Medellín, diciembre de 1998.

la narración de acontecimientos urbanos y en lo que se denomina biografía de ciudad. En el otro extremo, está el libro *Medellín, su origen, progreso y desarrollo*, de Jorge Restrepo Uribe⁸, quien se propuso hacer una “Historia de Medellín” –*historia de ciudad*– en la cual exaltar el “extraordinario desarrollo” de la ciudad, haciendo énfasis en el desarrollo urbanístico, mediante una compilación documental que da cuenta cronológicamente del crecimiento físico e infraestructural, pero sin una relación con la dimensión social que permita ver la construcción histórica y social del espacio urbano.

Estos trabajos representan una mirada múltiple, que aporta conceptos, variables, hipótesis, explicaciones o, en su defecto, abundante información para intentar abordar el problema del cambio y crecimiento de la ciudad en el *tiempo, el espacio históricamente construido y la dinámica social del cambio*, tres aspectos tenidos en cuenta por sociólogos y economistas desde la *cuestión urbana a la historia urbana*⁹. Este trabajo no pretende resumir aquéllos ni ser “la historia urbana” de Medellín. Pretensión ambiciosa y muy lejana a los propósitos, pero sí ir en esa dirección en términos de entender el espacio históricamente construido y las relaciones originadas allí.

Cómo fue el crecimiento de la ciudad, su expansión urbana y el proceso urbanizador son abordados

en esta investigación, en el periodo de 1870 a 1932, donde lo físico no se pregunta únicamente desde la materialidad y su forma, sino también desde los ideales, pensamientos e ideologías que dieron lugar a su expresión en el territorio.

Pero ¿por qué en este período? Entre los años 1870 y 1932 la ciudad de Medellín vive uno de los más interesantes procesos que la conducen a grandes transformaciones en todos los campos: hay una concentración de las actividades económicas que la llevan a consolidarse primero como ciudad comercial, bancaria e industrial, sucesivamente; un aumento de la población tan significativo que pasó a ser la segunda ciudad de país; se produjo un remezón social que amplió su espectro y generó mayor movilidad social, con una amplia participación de los artesanos y los técnicos, generando lo que se ha llamado una *modernización desde abajo*; pasó de la aldea de la Villa de la Candelaria a verse y sentirse ciudad de Medellín; su estructura urbana fue modificada con el fin de parecerse al imaginario que se estaba construyendo y que se quería proyectar hacia afuera; y la arquitectura, respondiendo a variados intereses, dejó atrás la poquedad y austeridad de muchos decenios para construirse y constituirse en parte de la nueva imagen y realidad urbana. Este es un período que sienta las bases de la actual ciudad de Medellín.

Como bien lo señala la historiadora Catalina Reyes, el acelerado proceso de crecimiento y modernización, reflejado en los cambios de la infraestructura y equipamientos urbanos de la antigua villa, lo mismo que en la complejidad social de su tejido social, no fue potestativo de Medellín, sino que tuvo ocurrencia en otras ciudades de Colombia y de Latinoamérica,

8 / Jorge Restrepo Uribe *Medellín su origen, progreso y desarrollo*, Medellín, Servigráficas, 1981.

9 / Germán Rodrigo Mejía Pavony, “Pensando la historia urbana”,... *Op. cit.*, pág. 49.

donde se experimentaron fenómenos similares¹⁰. No obstante, es necesario resaltar las particularidades nacionales y regionales de estos fenómenos, aparte de la temporalidad temprana o tardía de los mismos, reflejadas en las transformaciones sociales, culturales, económicas, políticas, y de imaginarios que se expresarían en el tejido urbano y la arquitectura. Si bien hay hechos comunes, unas concepciones generalizantes, también son claras las especificidades que se dieron en Medellín; por ejemplo, la llamada “modernidad tradicionalista” que señala la historiadora Catalina Reyes, en donde la modernización capitalista local fue reforzada con valores católicos: una modernización técnica y económica con una escasa modernidad cultural, política y social¹¹.

Se plantea entonces la Modernidad, como el proceso no sólo de la búsqueda de la modernización infraestructural y, por ende, del desarrollo capitalista, sino de la subjetividad moderna. Como señala Sandra Pedraza Gómez,

... lo moderno es aquello capaz de alterar en alguna medida el aspecto o el contenido de lo tradicional, es por lo tanto, irreductible a una definición, y aprehenderlo es tarea de cada momento particular. Es el enfrentamiento de un matiz dotado de historia con una versión imaginada del mismo. Se piensa que lo moderno no es una creación local: radica, antes bien, en conquistar un nuevo espacio, de una manera hasta ahora desconocida de hacer, decir o pensar algo, o en la combinación nueva de elementos ya existentes, para todo lo cual hay ejemplos en otros lugares. Puede consistir asimismo en mostrar algo escondido, o decir lo que no se dice, o pensarlo, o hacerlo. Lo moderno es nuevo, causa sorpresa y cambia las formas de percepción social¹².

En ese sentido hay que entender la modernidad de Medellín tanto por la acumulación capitalista que se iniciaba o por las obras civiles y de comunicación –como el proyecto de los carreteros o el ferrocarril– como por el “espíritu de progreso” y de secularización que impregnaba a la sociedad.

Para algunos esa modernidad y el cambio urbano sólo fueron posibles hacia los años veinte del siglo XX, asociados al proceso de incipiente industrialización. En este trabajo se enfatiza en que este es un proceso mucho más temprano, que antecede a la misma fase industrial y preindustrial, en el que incluso se le da un valor a los antecedentes urbanos y sociales desde finales del siglo XVIII y en los tres primeros cuartos del siglo XIX, algo que se aborda en la primera parte del trabajo; allí se intenta aproximar a los gérmenes del pensamiento que busca lo “civilizatorio”, el “progreso” y crecimiento de la Villa y cuáles fueron sus concreciones en el escenario urbano.

La segunda parte, el centro de la investigación, aborda el proceso histórico urbano entre 1870 y 1932, los factores que incidieron para ello –políticos, económicos, sociales, culturales, entre otros–, la manera como se pensó y deseó la ciudad, y en términos cuantitativos cuál fue la realidad de ese crecimiento físico. Se aborda el crecimiento de la ciudad desde los

10 / Catalina Reyes Cárdenas,... *Op. cit.*, pág. 2.

11 / *Ibíd.*, pág. 51.

12 / Sandra Pedraza Gómez, *En cuerpo y alma: visiones del progreso y de la felicidad*, Bogotá, Departamento de Antropología-Universidad de los Andes, 1996, pág. 16.

factores que incidieron en ello y en el proceso urbanizador, tratando de entender su lógica y dinámica, entregando nuevos referentes en términos de urbanizaciones y urbanizadores a los ya aportados por otros investigadores. Pero, sin duda, un aspecto importante es la manera en que se pensó la ciudad y quiénes la pensaron, ya desde la visión de los médicos, los ingenieros, los arquitectos o los funcionarios públicos.

En muchos trabajos se ha enfatizado en los proyectos que se construyeron, que se plasmaron como realidad física; en este caso importa tanto ese aspecto como el discurso elaborado y no necesariamente concretado. Seguramente todos aquellos discursos olvidados influyeron en tomas de decisiones o, al menos, en crear un clima de discusión alrededor de la ciudad, sus problemáticas y sus soluciones, en su planificación y su construcción, en su forma y su estética. Sin ellos, difícilmente se pueden comprender aquellos aspectos que siempre se han resaltado pero que parecen aislados o salidos de la nada.

Se hacía necesario ver la cantidad y variedad de propuestas e ideas de ciudad que circularon en Medellín desde finales del siglo XIX, tomadas desde diferentes vertientes del pensamiento, ya europeo, norteamericano, latinoamericano o ya producido en el mismo ámbito regional, no necesariamente del urbanismo; la medicina y la sociología también aportaron al pensamiento de la ciudad, como se podrá observar en el trabajo, más allá de los presupuestos convencionales, aquellos que han estudiado no sólo a Medellín sino a muchas ciudades latinoamericanas desde una lectura preconcebida de modelos urbanos clásicos. En síntesis, este es un trabajo que aparentemente vuelve sobre el mismo tema –la ciudad de Medellín y su crecimiento urbano–, pero que intenta abordarlo desde otras perspectivas y con nuevos aportes. Si se cumplió o no lo demostrará el texto siguiente y el criterio del lector que se aventure por él.

Medellín, enero de 2005

LA VILLA DE LA CANDELARIA: LOS TIEMPOS LENTOS DEL “PROGRESO”

LOS ANTECEDENTES URBANOS DE MEDELLÍN

PARA LOS INVESTIGADORES e historiadores de la arquitectura y la cuestión urbana de Medellín, lo sucedido antes de 1870 es de gran pobreza y lo han minimizado hasta la exageración. Incluso, la mayoría extienden dicha situación hasta principios del siglo XX. La imagen de lo primitivo, rudimentario y precario predomina en esa mirada histórica. El crecimiento urbano se ve como lento e irrelevante. La estructura urbana es demasiado limitada, con poco desarrollo, sin espacios públicos y de tortuoso trazado. Un villorrio con una arquitectura carente de importancia, con pocos edificios representativos, toscos, sin ninguna o escasa imaginación formal, rayando en la elementalidad.

Puede que haya algo o mucho de verdad en esto, sin embargo, buena parte de estas observaciones parten de mirar comparativamente este desarrollo con respecto a otras ciudades de Colombia, o de las imágenes que se construyen a partir de las descripciones de los viajeros extranjeros, que tienen como punto de referencia las ciudades europeas de donde procedían o por las que pasaban. En ambos casos se parte del sesgo propio de quien tiene un punto de referencia mayor, con presupuestos de qué era lo ideal o adecuado, donde la mirada debía ajustarse a sus cánones, por lo que si bien se intentaba, en unos casos, una descripción objetiva, no les era

posible, y sucumbían ante lo ideal, y no frente a la dimensión que veían en estos entornos. La mirada descontextualizada tampoco tiene como referencia lo preexistente, el salto cualitativo y cuantitativo sobre lo inmediato o lejanamente anterior. La descripción es de paso, predomina la mirada del viajero y no la reflexión juiciosa de un proceso.

Por eso, al mirar con mayor juicio el cambio de Medellín desde la segunda mitad del siglo XVIII hasta el tercer cuarto del siglo XIX, se podrá notar que si bien no es desmesurada sí va en paulatino y sólido crecimiento. En tal período se estructura y consolida el principal centro urbano de todo Antioquia y uno de los más importantes de Colombia. Si en 1780 la población de Antioquia representaba cerca al 3.8% del total de la población de la Nueva Granada, en 1870 era el 13,5%, un crecimiento muy superior a cualquiera del resto del territorio; de igual manera, en ese lapso Medellín pasó de ser una pequeña villa, a finales del siglo XVIII, a ser la cuarta ciudad en población de Colombia hacia 1851 y la tercera para 1870. Un fenómeno que no puede pasar desapercibido, pues tiene indudable valor, y en donde se incubaron factores que serán determinantes en eventos y desarrollos posteriores.

Hay momentos de furor y auge, seguidos de tiempos de crisis o de inercia. Es un desarrollo espasmódico. En aquellos momentos de auge se ejecutaron

obras que se volvieron paradigmáticas; un buen ejemplo de los nuevos tiempos para mirar comparativamente lo dejado atrás y soñar con fe esperanzadora en el futuro. Pocas obras, cierto, pero de tal importancia en el contexto local que se llegó a la exageración en su alabanza, para valorar el momento que se vivía y dar una idea de que la sociedad y la ciudad estaban avanzando, distanciándose de los años y las épocas anteriores. Época donde se introduce la idea de progreso y civilización por la modernidad ilustrada, que se materializará en el escenario urbano y marcará el ritmo a seguir en los años siguientes, cuando ya los nuevos vientos del pensamiento positivista marcaron el rumbo definitivo. De ahí la necesidad de mirar este germen inicial antes de entrar de lleno al período específico de la investigación, teniendo como punto de partida la segunda mitad del siglo XVIII. Este período hasta 1870 se puede dividir en dos momentos cruciales: el primero es el de la formación de la *Villa Ilustrada*, que va más o menos desde 1770 hasta 1825; el segundo, desde 1826 hasta 1870, es el de la *Villa Republicana*, que antecede y estructura el proceso de la *ciudad burguesa*.

EL PERÍODO BORBÓNICO Y LOS TIEMPOS DE LA ILUSTRACIÓN EN ANTIOQUIA

LA SEGUNDA MITAD del siglo XVIII y el primer cuarto del siglo XIX es un período fundamental y decisivo en la historia de Antioquia y, particularmente, de la ciudad de Medellín. Es un período de cambios y transiciones, que va de la implantación del pensamiento *ilustrado* a los intelectuales orgánicos del movimiento emancipador de Antioquia¹³; del fin del período histórico

13 / Retomo aquí lo expresado por María Teresa Uribe de Hincapié y Jesús María Álvarez, en su investigación *Raíces del poder regional: el caso antioqueño*, Medellín, Señas de Identidad, Editorial Universidad de Antioquia, abril de 1998, ver capítulo 6 "Los intelectuales, el Estado y el espacio regio-

colonial a los inicios del republicanismo. Son momentos de variación en todos los órdenes: político, administrativo, territorial, económico, social, cultural y, por tanto, en lo urbano y lo arquitectónico, que no podían quedarse atrás sino, por el contrario, ser una consecuencia de toda esa conjunción de hechos.

La llegada de los gobernantes *borbónicos*, principalmente Francisco Silvestre (1775-1776; 1782-1785) y Juan Antonio Mon y Velarde (1785-1788) fue un acicate para que los efectos de la reactivación minera y económica que se venía experimentado se potenciaran y extendieran a otros ámbitos. El período *borbónico* marcó una revitalización del sector minero, pues la producción de oro se duplicó entre 1750 y 1779, y se cuadruplicó entre 1780 y 1880¹⁴; este aumento de la producción, por la apertura de nuevas fronteras de explotación, implicó también la expansión de las fronteras agrícolas y la demanda de nuevos productos y de bienes. Con ello la misma minería se transformó, igual que la agricultura y, a su vez, como consecuencia de estos procesos, surgieron con fuerza nuevos grupos sociales, como los mazzamoreros, los comerciantes locales y los rescatantes. La minería, siguiendo lo expresado por la investigadora Ann Twinam, modeló “no sólo el comercio y la agricultura, el consumo y el mercadeo, sino también el modo de vida paisa, su sociedad y sus valores”¹⁵. Con el pensamiento *Ilustrado*, aclimatado a las particulares condiciones de Antioquia, se puede decir que se sentaron las bases de las transformaciones y desarrollos del siglo XIX.

Para ello basta señalar las implicaciones en las transformaciones en el ordenamiento del territorio y el espacio. Las políticas de poblamiento de los gober-

nantes borbónicos regionales, si bien retomaban aspectos de las Leyes de Indias, a su vez, se distanciaban para darles una particular adaptación a las realidades sociales, culturales y aun ambientales de Antioquia. En ellas se incluían aspectos de carácter urbanístico y arquitectónico, donde se conjugaban la concepción higienista y estética, tanto para los nuevos centros urbanos que se exigían en las recién abiertas fronteras de poblamiento, como también en los viejos o en los revitalizados centros urbanos que comenzaron a consolidarse, después del reordenamiento que se experimentaba. La estructura territorial de Antioquia y la fisonomía de los principales centros urbanos actuales se empezó a modelar en este período.

Surgieron, entonces, nuevas poblaciones en fronteras en expansión, y se transformaron los núcleos urbanos existentes para convertirse en centros regionales, residencia de las nuevas clases sociales, y centros comerciales y de servicios, desde donde se satisfacían las demandas de la misma población urbana y sus territorios de influencia. Tales son los casos de Rionegro y Medellín, centros urbanos que comenzaron a competir, primero por la preeminen-

nal”, págs. 293 a 348. Debo señalar que miembros de la elite local, caso de Vicente Restrepo o Juan Carrasquilla, abrieron el espacio a sus hijos u otros miembros en su proceso de ilustración. Esta segunda generación de ilustrados formó parte, en su gran mayoría, del grupo de intelectuales orgánicos del movimiento emancipador, como son los casos de José Félix de Restrepo o José Manuel Restrepo, entre otros.

14 / Ann Twinam, *Mineros, comerciantes y labradores: las raíces del espíritu empresarial en Antioquia: 1763-1810*, Medellín, Fondo Rotatorio de Publicaciones FAES, 1985, pág. 237.

15 / *Ibid.*, pág. 87.

cia económica y después por la política, la cual había tenido monopolizada desde siempre la ciudad de Santa Fe de Antioquia; en ambas ciudades, para 1763, se abrieron sendas casas de aduanas, de las que hasta el momento sólo existía la de la ciudad de Antioquia, como muestra de las nuevas dinámicas comerciales en donde estos dos centros urbanos eran estratégicos.

En los centros urbanos señalados no había día de mercado ni pulperías, pero ya para finales del siglo XVIII existían tanto el día de mercado como los locales especializados para la actividad comercial –pulperías–, quedando atrás las formas tradicionales del trueque y el intercambio en cualquier lugar. La especialización comercial, lo mismo que las determinaciones sobre aseo de calles, higiene en general, incorporación del agua con el traslado por acequias de la fuente natural a las pilas o fuentes públicas, la construcción de paseos y puentes urbanos y, en términos generales, las disposiciones sobre mejoramiento de viviendas, la construcción de nuevas tipologías edilicias para responder a los cambios administrativos y políticos implicaron que estos centros se convirtieran en verdaderos recintos urbanos que se diferenciaban del entorno rural inmediato, iniciándose así el distanciamiento entre la cultura urbana y rural.

Las ordenanzas de Silvestre y Mon y Velarde contenían normas sobre ordenamiento territorial, estructuración y mejoramiento urbanístico, y desarrollo arquitectónico de los principales centros poblacionales de la provincia. Silvestre, por ejemplo, mandó a que se empedraran las calles, se midieran y arreglaran las cuadras –“*para que se fuesen deshaciendo los desórdenes en la Población–, se limpiaran los callejones de servidumbre, también la limpieza de arbustos y yerbas de los solares, y toda su circunferencia, y que se quitasen los Zerdos (sic), que andaban casi a manadas por las calles*”¹⁶. Este hecho, que el mismo Silvestre reconoció como cumplido a medias y con efecto tardío, como se observará más adelante, muestra a las claras la intención de orden, mejoramiento y progreso que se pretendía.

El mismo Silvestre había señalado la insuficiencia de recursos económicos, “rentas de propios suficientes”, para la construcción de carnicerías, hospicios, casas de corrección, acueductos, etcétera; de ahí la necesidad de establecer una política adecuada de tributación que permitiera la ejecución de estas obras. Hasta esta época, en palabras de Silvestre, “*Aunque son pasados más de doscientos quarenta años de su conquista, y la Provincia ha sido rica desde su origen, todavía la Capital se halla sin casas públicas, o de Ayuntamiento, ni Cárceles; pues, unos Quantos, que se nominan como tales, no corresponden ni a un Villorrio, quanto más a la Capital de la Provincia*”¹⁷.

Las nuevas rentas e ingresos establecidos por las reformas tributarias implementadas permitieron obtención de significativos recursos con los que se pudieron desarrollar las obras en el último cuarto del siglo XVIII. En este lapso se construyeron a un mis-

16 / Francisco Silvestre, *Relación de la Provincia de Antioquia*, Medellín, Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia Ediciones Especiales Vol. 4, 1988, pág. 183.

17 / *Ibíd.*, pág. 181.

mo tiempo las más importantes obras de la Provincia, como el caso de las casas del cabildo de Antioquia y Medellín, y las iglesias de Rionegro, Medellín y Antioquia. No obstante, las principales obras arquitectónicas ejecutadas eran de carácter religioso, ya fueran las iglesias o los conventos, donde tuvieron decidida importancia los capitales aportados por familias o mecenas de las comunidades religiosas.

Otros aspectos en los que mostraron interés tanto la clase dirigente como la elite del criollato ilustrado fueron los intentos por promover una industria moderna y el desarrollo de la agricultura, la introducción de la experimentación y el pensamiento científico, y la cualificación de la mano de obra local. José Manuel Restrepo, uno de los principales representantes del pensamiento ilustrado en Antioquia, deja traslucir en su importante trabajo *“Ensayo sobre la Geografía”* de la provincia de Antioquia¹⁸, todo ese ideario. De por sí el texto referido es una primera mirada de autorreconocimiento de las limitaciones y potencialidades; una aproximación a lo que se era y lo que se quería; un acercamiento a la geografía, pero con una mirada como recurso económico.

Para Restrepo, la población, a pesar de las aptitudes para las ciencias, las artes y la cultura, se encontraba en la ignorancia y en la inacción; apegados a modales y antiguos usos, lenguaje poco limado y tenazmente asidos a *“las costumbres de sus mayores poco ilustrados, y llenos de envejecidas preocupaciones, no atiende a los brillantes ejemplos que le dan otros pueblos más civilizados”*¹⁹. Con una industria en la cuna, la agricultura dedicada a unos pocos productos y utilizando el arado solo en la tierras de Medellín y enfrascados en disputas por saber “si Antioquia

es mejor ciudad que Medellín, y si esta villa es más hermosa que Río-Negro”, como señalaba cáusticamente, difícilmente se podía salir del atraso; para él, que seguía “muy diversa ruta”, era necesario inculcar verdades útiles, el desarrollo de la industria y la agricultura –“fuentes de prosperidad y riqueza”–, con la introducción de nuevos frutos y el perfeccionamiento de las técnicas de explotación. Había que cultivar los campos-“campiñas”, exportar las producciones, perfeccionar las artes y regenerar el comercio, para ser ricos y poderosos. Todo esto lo planteaba avizorando un futuro pletórico: *“Ya parece que me transporto a tan felices tiempos, y que veo realizados estos sueños lisonjeros. Entro en las ciudades populosas: el gusto de la arquitectura se ha introducido en ellas; por todas partes manufacturas, y todas las producciones de las artes”*; además campos cultivados con café, algodón, caña y añil²⁰.

Los planteamientos y aspiraciones quedaron cortos, pero, igual que en los demás casos fueron hechos fundacionales y determinantes. No en vano se trajeron las primeras máquinas para ser empleadas ya fuera en la explotación minera o de quina; se intentaron las primeras empresas semifabriles, de

18 / José Manuel Restrepo, “Ensayo sobre la geografía. Producciones, industria y población de la provincia de Antioquia en el Nuevo Reino de Granada, por el Dr. D. José Manuel Restrepo, abogado de la real audiencia de Santa Fé (sic) de Bogotá”, en Francisco José de Caldas, *Semanario del Nuevo Reino de Granada*, Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, Editorial Minerva, 1942, págs. 243 a 286.

19 / *Ibíd.*, pág. 260.

20 / *Ibíd.*, pág. 271.

telares o locería; o la introducción y la aplicación de la vacuna, las normas higiénicas, la realización de las primeras experimentaciones, la llegada de los primeros ingenieros o las normas para la organización de gremios y los cambios en los modelos educativos²¹.

Obviamente, esto también tuvo repercusiones en lo urbano y en lo arquitectónico en tanto implicaba un nuevo imaginario, la cualificación de los responsables de las obras, y la incorporación decidida de nuevas formas, técnicas y materiales al medio local. Retomando el trabajo de José Manuel Restrepo, podemos notar que a pesar de criticar el estado de atraso en que se encontraba la provincia con respecto a otros “pueblos más civilizados”, reconoce que por la actividad minera *“las antiguas selvas se transforman en risueñas campiñas; bellas ciudades se levantan donde sólo había fieras y bosques melancólicos; alegres quintas, edificios costosos, nuevos caminos, el lujo y las comodidades”*, que eran propias de una sociedad moderna²².

21 / Entre el gobierno de Francisco Silvestre, donde se hicieron los primeros intentos, hasta José María Aranzazu en 1817, es el tiempo de los esfuerzos por la introducción de las máquinas aplicadas en la producción minera, antes de su implementación y generalización definitiva; igual sucede con la traída de los ingenieros aplicados a esta misma explotación, que va desde el francés Luis Laneret en 1784 hasta la llegada del italiano Luciano Brugnelli en 1827. Entre las empresas semifabriles estaba la de telares de Vicente Restrepo en Envigado (1790), la locería de Pedro José Caicedo (1798), los obrajes de tenería y curtiembres de cuero de Francisco González. Juan Carrasquilla fue un caso especial de los ilustrados, pues a él se le debe la elaboración de máquina para la explotación de la quina, la aplicación de la vacuna contra la viruela en 1804, el ejercicio de la medicina, la elevación de globo, e incluso el montaje de telares.

22 / José Manuel Restrepo, “Ensayo sobre la geografía,... Op. cit., pág. 264.

MEDELLÍN: DE LA VILLA COLONIAL A LA VILLA ILUSTRADA

COMO YA SE planteó, la Villa de Medellín comenzó a disputar la preeminencia que ostentaba Santa Fe de Antioquia, la capital de la provincia de Antioquia, desde su fundación en el siglo XVI. Medellín comenzó a despuntar desde finales del siglo XVIII, algo que se oficializó para 1800 por una Cédula Real que definió la preponderancia de sus autoridades sobre las de Santa Fe. En 1813, Juan del Corral la elevó a la categoría de ciudad, junto con Marinilla, colocándolas en el mismo plano de importancia que Rionegro y Santa Fe de Antioquia. Y en 1826 ya era capital de la provincia de Antioquia, según la determinación del gobierno republicano de Francisco de Paula Santander.

Entre finales del siglo XVIII y el primer cuarto del siglo XIX, de manera paulatina, el hecho formal va a seguir a la realidad socioeconómica que determinaba la importancia del Valle del Aburrá por encima de la región de influencia de la capital colonial. De ahí la expresión formal y material que empieza a irrumpir en el paisaje urbano del marco de la Villa de Medellín y en las áreas de su influencia. A medida que las diversas circunstancias fortalecían a Medellín, la estructura urbana fue experimentando un crecimiento y las obras arquitectónicas de más relevancia dejaron de estar en la capital colonial, es decir, Santa Fe de Antioquia, para despuntar lentamente en las otras ciudades y, principalmente, en la que sería la capital republicana: la Villa de la Candelaria.

Después del trazo en 1675 de la estructura urbana inicial de la Villa de Nuestra Señora de la Can-

delaria por el Maestro Alarife Agustín Patiño, quien “arregló, y demarcó las calles de esta Villa”²³, no habían existido avances notables o significativos. Hasta mediados del siglo XVIII no parecía existir diferencia entre lo urbano y lo rural. En el marco urbano de la villa, las pocas plazas, calles y solares eran territorio apropiado por las vacas, los terneros y los cerdos. Los capitulares se resistían a darle un aspecto más ordenado, según denunciaba hacia 1764 el cura vicario. Desde 1756, el gobernador José Barón de Chávez había ordenado la apertura de las calles pero, no obstante el esfuerzo del procurador de la Villa, todavía en 1768 no era esto posible por la misma oposición del Cabildo; señalaban sus miembros que el marco urbano no se agrandaba *“por ser constante que en el centro de la villa pasan de cuarenta solares que ay sin edificarse en ellos casas ni que aia sujetos que lo pretendan como también más de veinte y cuatro casas de venta a menos precio de su justo valor y tampoco se encuentran personas que las compren”*. El argumento del Cabildo se basaba en que la villa venía en decadencia porque la mayoría de los vecinos de “lustre y comodidades”, si bien tenían casa allí su real habitación estaba en el campo para estar cerca de sus *“posesiones, atos(sic) y minas de suerte que en el día presente solo se cuentan veinte personas de lustre fuera de eclesiásticos dentro del marco de esta villa”*²⁴.

Cuando Francisco Silvestre llegó en 1775, la situación no había variado mucho: *“La Villa de Medellín, que es una de las más ponderadas poblaciones, y donde efectivamente se conocen algunos más vecinos de comodidad, padece el mismo mal, que la Capital”*, es decir, pocas rentas, pocas edificaciones institucionales, apenas la cárcel y una casa llamada del cabildo,

que aunque mejor que la de Antioquia igual requería ampliación y seguridad. Por eso ordenó que se construyera un puente sobre el río, empedraran las calles, *“y abriesen todas las que estaban cerradas, dando salida libre al campo por todas partes”*²⁵. Efectivamente, a partir de ese año se empezó la apertura de calles, algunas abiertas en los gobiernos del mismo Silvestre, en el de Cayetano Buelta Lorenzana y, fundamentalmente, a partir del período de Mon y Velarde.

Precisamente, Mon y Velarde reiteró algunas de las disposiciones de Silvestre y ordenó otras con el fin de mejorar las condiciones estéticas y sanitarias de la Villa. Es indudable que Mon y Velarde planteaba sus ordenanzas, en cuanto a lo urbano arquitectónico, teniendo cuidado de que se ajustaran a las realidades locales, no obstante el espíritu común que pudieran tener en principio. Entre ese espíritu general tenía claro que para ordenar e intervenir en el territorio era necesario el conocimiento de su realidad, por lo cual ordenó la realización de los padrones generales para hacer un seguimiento de habitantes, tenencia de la tierra, calidades, estados, oficios y facultades con el fin de hacer una planificación territorial equilibrada. Otro ejemplo destacado de la manera como pensó la

23 / José Antonio Benítez “El Cojo”, *Carnero de Medellín*, Ediciones de Autores Antioqueños volumen 40, 1988, pág. 30.

24 / Citado por Luis Miguel Córdoba O., “Cabildo y autoridades en el siglo XVIII”, en Jorge Orlando Melo (editor), *Historia de Medellín* tomo I, Bogotá, Compañía Suramericana de Seguros, 1996, pág. 135.

25 / Francisco Silvestre, *Relación de la Provincia de Antioquia...* Op. cit., pág. 184.

forma de adaptarse a las condiciones del medio fue el propósito de no hacer las obras a todo costo por la imposibilidad que representaba frente a la realidad económica de la provincia y, retomando su propia experiencia en Guadalajara donde fue superintendente de las obras públicas, destinó a los forzados al trabajo de estas obras. Pero en términos específicos introdujo diferencias en la normativa que dispuso para los cabildos de Antioquia o Medellín, y entre estas y las de los nuevos pueblos que ordenó fundar.

En el caso de la Villa de Medellín, en la visita inicial estableció *“componer y asear y limpiar las calles, poniendo un piso grato, uniendo las pertenencias de ambos lados sin dexar caños de por medio, revajando los alerones y poniéndolos de un modo, que siendo cómodo su uso, sea agradable su vista”*. Pero en donde deja consignada una normativa clara fue en las *Ordenanzas que se deben observar por el Cabildo de Medellín para su gobierno económico y directivo*, elaboradas el 15 de febrero de 1788; en el componente de “Policía” planteaba aspectos de urbanismo y control arquitectónico: la obligatoriedad de licencia para construir las viviendas, con el fin de evitar el irregular modo que hasta el momento se había hecho, causa por la cual se hallaba esta *“villa en mucha parte privada de aquella hermosura y agradable vista que causan los edificios bien colocados y contruidos según arte y orden”*; la concesión de la licencia previo reco-

nocimiento del terreno por parte de las autoridades correspondientes; se prohibía construir en sitios “excusados y remotos”, y en la medida que en tales parajes las construcciones se fueran arruinando se debía obligar a ejecutar la nueva construcción “en sitios públicos y desembarazados”, ya fuera en el recinto de la villa o en sus inmediaciones, con el propósito de ir concentrando la población e ir de esta manera haciendo un control social efectivo de la población. De igual manera, buscó normalizar el problema del hacinamiento y promiscuidad en las viviendas, ya que en muchas de éstas habitaban de a dos o tres familias sin piezas ni divisiones, por eso ordenó que cada familia viviera en su propia casa o, en caso contrario, aumentar su extensión y capacidad; preveía que si las familias no tenían capacidad económica se debían trasladar a las nuevas poblaciones, buscando con ello disminuir la mendicidad y reformar las costumbres sociales en la villa²⁶.

Aparte de lo anterior, implementó un programa de obras urbanas, que recogían el sentir de la comunidad expuesto en los interrogatorios realizados a varios habitantes locales —otra forma de conocimiento de esta realidad—, como fue la composición, aseo y limpieza de las calles, construcción de cárcel y cabildo con sus respectivas oficinas, fundación de un hospital, casa para mujeres perdidas y niños expósitos, escuela de primeras letras, carnicería, construcción de puentes urbanos, colocación de acequias y pila pública en la plaza mayor, desagües subterráneos, nomenclatura urbana, entre otras obras.

En la Relación de lo ejecutado en su visita a la provincia de Antioquia, escrita en Cartagena de Indias en diciembre de 1788, Mon y Velarde hace un recuento de

26 / Emilio Robledo, *Bosquejo biográfico del señor Oidor Juan Antonio Mon y Velarde Visitador de Antioquia 178-1788*, tomo segundo, Bogotá, Publicaciones del Banco de la República Archivo de la Economía Nacional, 1954, págs. 230 y 231.

lo hecho en Medellín. Insiste en la necesidad que desde un principio planteó en torno a la cárcel y el cabildo; el poco aseo y ausencia de limpieza de las calles; la falta de policía que se notaba; la carencia de toda obra que mostrara civilidad y cultura, es decir, cabildos, hospitales, carnicerías, ni nada que mostrara “algún rasgo de cultura”. El reglamento de policía fue para él un elemento fundamental para el establecimiento de un espíritu de civilidad y el incipiente desarrollo urbanístico, tal como lo expresó en el mismo documento:

Los pueblos sepultados entre malezas de los montes, exhalaban aires mal sanos y corrompidos y los insectos más venenosos estaban como familiarizados con sus habitantes. Se mandaron arrasar y desmontar todas las malezas que había en su centro y aun en las inmediaciones, blanquear las casas en las principales poblaciones, reconocer las ruinosas y destruirlas; ponerlas en orden agradable, haciendo vistosa armonía; sin que nadie pudiera edificar sin licencia del cabildo, ni éste concederla sin previo examen y reconocimiento. Se condenaron ciertos parajes solitarios y sospechosos, para establecer habitaciones; se mandaron empedrar y alinear las calles; se hicieron paseos públicos donde hubo posibilidad y correspondían; y últimamente, sin oprimir a aquellos habitantes, se les privaron de ciertas diversiones, que parecían resto de su barbarie, permitiendo y fomentando aquellos desahogos que sirven de honesto recreo a las gentes cultas.

En la misma relación especifica cuáles fueron esas obras ejecutadas en su administración, derivadas de la aplicación de las ordenanzas y la normativa general expedida en sus visitas, tanto en el caso de la ciudad de Antioquia como de la Villa de Medellín, con lo cual reclama para sí el adelanto material como social y cultural que se iniciaba a partir de entonces:

En Antioquia se hicieron dos paseos amenos y deliciosos: una casa suntuosa para el cabildo. Se están construyendo las casas reales de cuenta de S. M., acopiándose los materiales para concluir una magnífica iglesia, y está señalado el sitio para una casa que debe servir de carnicería. En Medellín ya está hecha esta obra; se ha conducido agua limpia para beber, colocando en la plaza una hermosa pila. Se está emprendiendo una casa de cabildo con todas las oficinas necesarias. Se han hecho puentes en el paseo público; otro sobre el río Henchí (sic), que no tenía ninguno y últimamente se va a principiar otro de suma necesidad y utilidad para aquella Villa: habiendo procurado despertar entre los demás el buen gusto y afición por estos pensamientos que o no conocían, o contemplaban impracticables²⁷.

Sin lugar a dudas es claro este momento histórico en el despegue del centro urbano de la Villa, denominado en estos años como Marco, Recinto o Plan de la Villa de Medellín. Hasta el momento el marco de la villa era una centralidad territorial, una referencia, pero no comportaba una realidad urbana todavía, algo que sí se logró con el desarrollo alcanzado por la *Villa Ilustrada* entre el último cuarto del siglo XVIII y el primero del siglo XIX. Fue un período de auge y crecimiento, que superaba con creces el precedente, considerado por los mismos habitantes como decadente tanto por la crisis económica que se vivió como por las condiciones materiales del “marco de la villa”. Paulatinamente éste se va convirtiendo en centro funcional, social, político, administrativo, de servicios y comercio; en tal sentido es sintomático que para

27 / *Ibid.*, pág. 321.

1763 se instalara la Casa de Aduana, en 1784 se estableciera el primer mercado, y de no tener una sola pulpería en 1781 se pasara a 26 en el año de 1790.

PADRÓN DE CASAS EN LA VILLA DE LA CANDELARIA 1798

Sitio	Casas bajas	Casas de balcón	Iglesias
Plan de la Villa	242	29	6
Iguaná	23	0	0
Hatoviejo y Niquía	16	2	2
Barbosa	5	1	1
Copacabana	13	0	2
San Cristóbal	2	0	1
Envigado	46	2	1
Itagüí	10	0	1
Pueblo de la Estrella	1	0	1
Guayabal y Otrabanda	20	0	1
Alta Vista (Belén)	42	0	2
Salado de Correa (La América)	14	0	3
Añadidos de Hato Grande	12	1	3
Total	446	35	24

Fuente: José Antonio Benítez, Carnero de Medellín... *Op. cit.*, pág. 176.

28 / Calle Real, Camino del Monte, San Roque, La Amargura, La Carrera, El Resbalón, La Consolación, El Sauce, La Alameda, El Prado, La Palencia, La Asomadera, Barbacoas, El Chumbimbo, San Francisco, El Álamo y La Palencia 2a. La Asomadera era la salida para Envigado.

En 1800, cuando se aprobó el nombramiento de los jueces comisarios de barrios para San Benito y San Lorenzo, se hizo bajo la justificación de que hacía “*veinticinco años se venía apreciando un crecimiento de la Villa en gentes y en edificios*”. Esto era un hecho cierto demostrado con el aumento del número de viviendas, pues en 1787 eran 181, mientras que en el censo realizado en 1798 había 277 en el marco de la villa, el mismo que para 1808 tenía 380 casas; esto quiere decir que las viviendas en el primer lapso de 11 años –1787 a 1808– se incrementaron en 96, un significativo 53% sobre el número inicial; entre tanto, en un segundo lapso de 10 años –1798 a 1808– fueron 103 nuevas viviendas, un 37% más, lo que demuestra la dinámica alcanzada por el marco de la villa en este período.

El crecimiento demográfico y de viviendas implicó necesariamente un desarrollo de la malla urbana. La apertura de calles en el decenio de los ochenta y el surgimiento de nuevas áreas de poblamiento obligó a que en 1800 se dividiera el marco de la villa en barrios, para su mejor control y administración, estableciéndose los de San Benito y San Lorenzo. Ya para este año la estructura urbana contaba con diez y siete calles²⁸, formando una trama irregular que giraba alrededor de la antigua plaza colonial, el centro geométrico y simbólico de la Villa. Como espacios públicos complementarios estaban la plaza de San Roque y la plazoleta de San José, en ese entonces de San Lorenzo.

El ordenamiento de la villa se estructuraba a partir de las iglesias, las plazas y demás edificaciones religiosas, que definían los barrios ya formados o en conformación como los dos establecidos en 1800. Al

occidente estaba el Barrio Abajo de San Benito, de vieja data, cuya iglesia era el centro y se reedificó a principios del siglo XIX; en el Centro de la Villa, alrededor de la Plaza Mayor, que era el propio Marco de la Villa, estaba la iglesia Parroquial Mayor, la de San Francisco de la Tercera Orden, y la de la Veracruz, también en proceso de reedificación; al suroriente estaba el Barrio de San Roque, teniendo como epicentro el monasterio de las Carmelitas, con su respectiva capilla; y al oriente el barrio de San Lorenzo o Mundo Nuevo, cuyo trazado y apertura de calles ocurrió entre 1783 y 1784, mientras que en 1804 se definiría la ubicación del convento e iglesia de San Francisco, lo que garantizaba la consolidación y expansión de este sector oriental urbano del marco de la villa.

Pero el crecimiento de “gentes y edificios” no se circunscribió únicamente al marco de la villa, pues esta situación la vivían los diferentes sitios o partidos diseminados en todo el Valle del Aburrá, hasta donde se extendía la jurisdicción política administrativa de la Villa. En 1775, además del Marco o Recinto de la Villa y los arrabales, estaban oficialmente los sitios de San Cristóbal, el Envigado, Copacabana o Tasajera, Hatoviejo y Santo Domingo, para los cuales se nombraron durante el gobierno de Silvestre alcaldes pedáneos y de la hermandad, además de estar provistos de curas. Ya en 1787, durante la administración de Mon y Velarde, fueron nombrados alcaldes pedáneos para los sitios de Hatogrande, Copacabana, Quebrada Arriba, San Cristóbal, Hatoviejo, Aguacatala, Envigado, Itagüí y Otrabanda.

De estos sitios se destacaban los que ocupaban la banda occidental del río Medellín, es decir, la Iguaná, Salado de Correa y Alta Vista. Su crecimiento pobla-

cional fue tan notable que se creó a finales del mismo siglo el partido de Otrabanda, como se ha señalado, nombrando Mon y Velarde como alcaldes pedáneos a Vicente de Restrepo y González, José Miguel de Uribe y José Antonio Chavarriaga. Otrabanda llegó a constituirse en el partido más poblado de la Villa²⁹, en donde se desarrollaron a principios del siglo XIX procesos de urbanización como el de San Ciro, conocido luego como Aná y después como Anápolis. La importancia era tal que el propio Mon y Velarde en su momento ordenó construir uno o dos puentes en el río para el tráfico y comercio con los vecinos de otra “vanda” (sic).

Igual que en el Marco de la Villa, en estos sitios el centro fundamental era la iglesia como elemento aglutinador y simbólico. Coincidió este hecho con el fenómeno de colonización, en donde la iglesia, de acuerdo con el planteamiento de los investigadores María Teresa Uribe y Jesús María Álvarez, jugaba un papel fundamental en términos de la moralidad privada, entendida como un mecanismo de refuerzo del control social. Una moral laica, donde el cura es uno de los puntos de contacto entre el pueblo y la elite dirigente; “*es quien debe controlar y reforzar el modelo ético cultural, aunque no es él quien lo elabora ni es la iglesia el lugar donde se gesta*”. Para lo cual, la iglesia como hecho físico

29 / De las 309 cabezas de familia censadas en la Villa en 1808, había en Otrabanda 109, es decir, el 35.2%, sin incluir la Iguana que formaba parte en el censo del partido de San Cristóbal. Superaba a Hatoviejo (Bello), Hato Grande (Copacabana), Envigado o el mismo barrio San Benito, que tenían 27, 64, 48 y 26 cabezas de familia, respectivamente.

... es concebida entonces como el centro aglutinante del poblado; alrededor de ella y de la plaza se congregan las familias y se desarrolla la vida social de la fundación; los caminos principales llegan y salen de la plaza y pasan por la iglesia; antes que la necesidad de tener casa capitular y autoridades civiles está la de contar con un cura y una iglesia. En la organización del espacio de los poblados, la plaza y la iglesia se constituyen en los centros vitales alrededor de los cuales se ordena la división del espacio territorial y son estos, en tanto espacios simbólicos, los lugares en torno a los cuales se desarrolla la vida social del poblado³⁰.

De esta manera en los sitios o partidos de la Villa, la iglesia es el hecho físico que va a posibilitar la nucleación de la población dispersa en el campo y a estructurar la incipiente traza urbana de estos poblados, que para principios del siglo XIX formaban una especie de continuo a lo largo del Valle de Aburrá tal y como lo describe un habitante de Medellín en 1804: *“se hallan tan poblados de casas y sementeras que forman los anexos y la capital una continuada ciudad de más de un día de camino que comienza en el curato de Barbosa y acaba en los términos de Envigado”*³¹. En otro informe de 1808 se decía que eran muchos los moradores para tan poco espacio, *“apenas se handa una quadra (sic), cien varas, sin que se encuentre con*

*alguna casa de modo que las estancias son muy estrechas: pocas hay que passen de veinte quadras de área: y las mas no llegan a la mitad: assí (sic) todo el campo está crusado (sic) de calles y semeiante a una gran ciudad”*³².

Por tal hecho hay que ver este poblamiento en la segunda mitad del siglo XVIII como un proceso no estrictamente desde una dinámica rural, sino como parte complementaria al proceso urbano del Marco de la Villa. No estaban ubicados en una naturaleza remota ni formaban parte de un mundo absolutamente de economía campesina. Se puede decir que integraban un entorno suburbano que interactuaba con el centro económico, social, político y administrativo de la Villa. Si bien en este ámbito rural había una producción agrícola para el mercado de la Villa, no era la situación predominante y, por el contrario, el mayor porcentaje de la población no tenía tierras suficientes ni aun para la subsistencia; siguiendo el censo de 1787 Ann Twinam demuestra cómo el 54.4% de los vecinos de Otrabanda o no tenían tierras o apenas poseían menos de 1.5 acres, extensión inferior al mínimo para ser autosuficientes.

No había estrictamente unidades de producción sino de habitación, donde se ubicaron muchos de los artesanos y la mano de obra necesaria para el posterior desarrollo económico incentivado desde la Villa. De esta manera, estos sitios o partidos aceleraron su crecimiento y su propia dinámica urbana, haciendo que el fenómeno fuera de doble vía: del Marco de la Villa hacia los arrabales y suburbios y desde estos hacia el centro, y no únicamente en un sentido como se ha visto generalmente. Por eso, y con el discurrir del tiempo, estos sitios se irán consolidando hasta

30 / María Teresa Uribe de Hincapié y Jesús María Álvarez, *Raíces del poder regional: el caso antioqueño*, Medellín, Editorial Universidad de Antioquia Colección Señas de Identidad, abril de 1998, pág. 314.

31 / A.C.M., vol. 69, Núm. 17, 1804, citado en Ann Twinam,.... *Op. cit.*, pág. 162.

32 / A.H.A., Censos, tomo 343, 1808, fl. 438 Ro.

formar parroquias, barrios o municipios independientes de Medellín, pero con dinámicas indisociables entre sí, como lo demuestran las conexiones viales, la infraestructura, las propuestas urbanas y el desarrollo arquitectónico.

LA VILLA REPUBLICANA Y EL PROYECTO CIVILIZATORIO: LOS ANTECEDENTES DE LA CIUDAD BURGUESA

NO OBSTANTE haber sido elevada a la categoría de ciudad en 1813, Medellín no dejó de ser la Villa de la Candelaria³³. La concesión de tal título, junto al pueblo de Marinilla, no tuvo nada que ver con la situación demográfica, urbana o arquitectónica, sino en factores políticos, pues con ello se recompensó la participación de los moradores en la lucha de la independencia, se evitaron “celos y rivalidades” e igualaron con Rionegro y la ciudad de Antioquia, que ostentaban tal categoría.

Lo nominal de la designación no tuvo efectos sobre el hecho físico ni cultural, y por tanto aún en las descripciones de la época se le denominaba como Villa de la Candelaria; después se le denominaría como Medellín, pero manteniendo la imagen y la denominación de Villa. De hecho el gentilicio, como bien lo recogió años después el escritor Tomás Carrasquilla, fue por muchos años el de *candelaritas*. Algo sintomático de la situación que se vivía entre la realidad y los anhelos de la clase dirigente y de la población local, al menos en los años veinte y treinta del siglo XIX, cuando el proceso de mejoramiento urbano iniciado a finales del siglo XVIII se paralizó por efectos de la situación política y se entró en un decaimiento. Con el proceso independentista, la ciudad sólo

obtuvo el título de ciudad pero no sumó atributos, ni obras, ni desarrollos de importancia, ni siquiera inmediatamente después de 1826 cuando se erige como capital de la Provincia de Antioquia; solo será después de los años cuarenta cuando se sale de este bache, con el surgimiento y establecimiento de una nueva elite comercial, social y política.

Entre 1826 y 1868 Medellín comenzó a ser epicentro de todas las actividades. Después de ser nombrada como capital de la provincia de Antioquia, empezó a concentrar la actividad política administrativa y comercial, a fortalecer su centralidad funcional, económica, educativa, hasta completarla con la centralidad religiosa en 1868, con el traslado de la silla episcopal de la antigua capital de la Provincia a Medellín. Pero como lo señala el investigador Luis Javier Villegas, si bien no se puede desconocer la importancia que jugó la concentración de los comerciantes y la administración civil y religiosa en Medellín, es la educación la que la completa, pues le permitió “*captar a muchos de los más capaces de las diferentes poblaciones e irradiar, a través de ellos, sus valores a las localidades, para, de ese modo, configurar el peculiar “ethos” de los antioqueños*”³⁴.

Luego de los tímidos intentos ilustrados de finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, el decur-

33 / El título le fue dado por Juan del Corral, Presidente Dictador, el 21 de agosto de 1821.

34 / Luis Javier Villegas, *Las vías de legitimación de un poder*, Santafé de Bogotá, Premios Nacionales de Cultura 1995 Colcultura, agosto de 1996, pág. 73.

so de la acción en Antioquia a lo largo de este siglo fue parecido a lo sucedido en el resto de la Nueva Granada; en este sentido, siguiendo los planteamientos de Jaime Jaramillo Uribe, se intentó reemplazar la concepción nobiliaria de la vida, por la burguesa, sustituir el *caballero cristiano* por el *hombre económico*, asimilar la ciencia moderna e introducir las ideas racionalistas y positivistas³⁵.

Aunque hablar de lo nobiliario en Medellín no es exacto, pues fue en Santa Fe de Antioquia donde se ubicaron grupos familiares con estas pretensiones, la pequeña elite colonial de ilustrados e intelectuales orgánicos independentistas de la Villa mantuvo algún control político y administrativo en los primeros decenios del siglo XIX, los que luego fueron despla-

zados por una nueva elite que surgió amparada en el desarrollo de la minería. El investigador Roger Brew demuestra cómo entre 1820 y 1880 se formó una nueva clase empresarial a través del activo comercio interno y externo fomentado por el oro, lo que les permitió que rápidamente dominaran no sólo el espacio económico sino político de Medellín y de Antioquia³⁶.

Eran hombres humildes, desconocidos y sin formación académica, la gran mayoría de ellos provenientes de la provincia. Comenzaron su accionar en las actividades de explotación aurífera en las diferentes regiones mineras de Antioquia. Instalados en Medellín, fundamentalmente a partir de los años cuarenta³⁷, invirtieron las ganancias de la actividad minera en el comercio de bienes y productos traídos primero de Jamaica³⁸, y después de los años cuarenta, directamente de Europa; se constituyeron en el grupo dominante, una pequeña burguesía que se fue ampliando y consolidando con el paso de los años hasta imponer sus deseos y aspiraciones, es decir, su particular forma de ver el mundo. En este periodo acumularon el capital suficiente para el posterior desarrollo de la actividad cafetera y de la incipiente industrialización entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX.

Carlos Segismundo de Greiff, a mediados del siglo XIX, testimonió ese desarrollo comercial y de capitales que se reunieron en Medellín, con los consiguientes efectos en la condición material y en la rutina urbana: "*los grandes capitales reunidos en esta ciudad, i aun más la pujante actividad de sus habitantes, han concentrado aquí las transacciones mineras y comerciales de una estensa(sic) parte de la República, i así la*

35 / Jaime Jaramillo Uribe, *El pensamiento colombiano en el siglo XIX*, Santa Fe de Bogotá, Planeta Colombiana Editorial S. A., 1996, pág. 42.

36 / Roger Brew, *El desarrollo económico de Antioquia desde la Independencia hasta 1920*, Medellín, Colección Clío Editorial Universidad de Antioquia, segunda edición, febrero de 2000, págs. 1 y sgs.

37 / Por ejemplo: Julián Vásquez se trasladó en 1840 de Anorí, donde estuvo por varios años abriendo explotaciones mineras.

38 / Este primer grupo de comerciantes fueron conocidos por esto como los "jamaquinos"; los encabezaba Gabriel Echeverri, a quien se señala como el pionero, seguido por Vicente Benedicto Villa, Joaquín Sañudo, José María Barrientos, Luis Restrepo Escobar, Luciano Restrepo, Marco Antonio Santamaría, Evaristo Zea, Francisco Antonio Álvarez, entre otros. Estanislao Gómez Barrientos, "Don Gabriel Echeverri", en revista El Montañés núm. 14, Medellín, enero de 1899, pág. 49. Fueron varias las casas comerciales que se formaron, teniendo sede o sucursales en Kingston; una de ellas fue la de Lorenzana, Mejía y Montoya, que envió a Jorge Gutiérrez Lara como administrador de la sucursal a aquella ciudad, en donde vivió 10 años, entre 1839 y 1840, quien después sería gobernador de Antioquia entre 1849 y 1851, en el régimen liberal de José Hilario López.

diaria concurrencia de la jente se asemeja a una feria continuada"³⁹.

Teniendo como centro de operaciones a Medellín, esta nueva elite se propuso la búsqueda del progreso y civilización, dando continuidad o relanzando los planteamientos de los ilustrados, apoyándose no sólo en su ideario sino en la cualidades del trabajo y afán de riqueza de la población, un rasgo del carácter de los antioqueños que ya afloraba como elementos distintivo desde el segundo cuarto del siglo XIX.

Las palabras de Miguel Uribe Restrepo en noviembre de 1836, a los alumnos del Colegio Académico de Antioquia, son un claro ejemplo del ideario que se planteó un grupo significativo de la elite, como parte de ese *proyecto civilizatorio*. Se felicitaba porque el despotismo que oprimió a esta región ya se hubiera ido y se abría un campo inédito para el conocimiento. Sin las trabas de la inquisición, o la censura, la imprenta era el vehículo más "seguro de las luces"⁴⁰ y junto a la educación, alejada de la jerga escolástica, se le daría paso a la razón y la ilustración como forma fundamental del entendimiento humano. Para Uribe Restrepo nada era "*capaz de detener el movimiento en estas comarcas y el cual elevará muy pronto a la cumbre de la riqueza, el poder y de la civilización*", Veía ya alejado el fanatismo y la ignorancia, y se imponía el imperio de la razón y la verdad, la filosofía y la civilización, cuyo desarrollo quedaban en manos de la juventud que se educaba y, por tanto, avizoraba un rápido progreso en las artes, en las ciencias y en la industria⁴¹.

No se puede decir que este augurio optimista de Uribe Restrepo se hubiera cumplido a cabalidad en

el corto plazo, ni siquiera medianamente, pues aun para 1890 el médico Eduardo Zuleta señalaba que:

... vivimos en medio de un aire libre; con agua abundante y pura; sin necesidades espirituales y refractarios a toda innovación; hasta el arado traído aquí por los españoles, es todavía el que se usa en el valle mismo de la capital; en el laboreo de las minas aún existe el tradicional paño de bayeta para recoger el oro; en escultura, en pintura, en música... nada, ni una obra de arte; y en arquitectura, no tenemos más ideal que la "casita blanca" de que nos habló el poeta en un arranque hermosamente lírico [...] Nos faltan, pues, la ciencia y el arte que son las vías que el crítico señala para alcanzar este fin (la vida superior) y hacia el cual apenas comenzamos a caminar lenta y trabajosamente⁴².

Lo cierto es que las nuevas ideas y los cambios se apoderaron de Antioquia y de Medellín en particular, no de la manera optimista, desbordada y temprana de Uribe Restrepo, pero tampoco con la visión pesimista y tardía que planteó el médico Zuleta, pues éste en

39 / Carlos S. de Greiff, "Apuntamientos topográficos i estadísticos de la Provincia de Medellín", en *Decretos y Resoluciones de la Gobernación de Medellín en 1851 i 1852*, Medellín, Imprenta de J. F. Lince por L. Céspedes, 1852, pág. 80.

40 / La prensa surgió en 1812 con la *Gaceta Ministerial* y *La Estrella de Occidente*; el primero dirigido por el cartagenero Manuel María Viller y el segundo por Francisco José de Caldas y Francisco Antonio Ulloa.

41 / Miguel Uribe Restrepo, "Discurso dirigido a los alumnos del Colegio Académico de Antioquia el 1 de noviembre de 1836", en Juan José Molina (compilador), *Antioquia Literaria*, Medellín, Colección Autores Antioqueños vol. 117, 1998, págs. 151 y 152.

42 / Eduardo Zuleta, "En Antioquia", Medellín, septiembre de 1890, en *Revista Literaria*, Bogotá, volumen núm. I, noviembre-abril de 1890-1891, pág. 349.

su radicalidad deja de lado los logros alcanzados hasta ese momento y más bien clama por nuevos y más profundos avances. Hasta 1890, cuando el médico Zuleta hace sus planteamientos en la prensa bogotana, muchas cosas ocurrieron para que los imaginarios de progreso y civilización, de racionalidad y pragmatismo fueran asumidos, se tuviera conciencia de ellos y se expresaran en el conjunto de la sociedad; fue un proceso lento y difícil, pero consistente que se manifestó de múltiples maneras, tanto en lo inmaterial como en lo material.

Entre 1826 y 1870, se empezaron a notar los cambios que en todos los órdenes se procuraron tímidamente desde finales del siglo XVIII, expresados en acciones más contundentes tanto en los hechos físicos urbanos, como en lo económico, en lo educativo, y en lo cultural, entre otros; no obstante, como se señaló, no fueron de la dimensión esperada, ya fuera por las propias realidades en que se vivía, por las limitaciones del medio y aun los empecinamientos de grupos de personas aferradas a un pasado que empezaron a mirar con nostalgia y como referente de una supuesta identidad.

Un hecho que muestra la tendencia regresiva, frente a los espíritus progresistas, se planteó en 1846 cuando ciertos sectores rechazaron la ley de cambio de pesas y medidas que había dictaminado el gobierno nacional. La consideraban perjudicial, pues, según ellos, aparte de que no estaban preparados y

se prestaba para una estafa, no consultaba las costumbres ni la cultura; ¿cuáles son las ventajas de esta innovación?, se preguntaba un articulista para, a renglón seguido, responderse “que nos asemejemos a la Francia”, y continuar:

Con igual fundamento deberíamos adoptar el idioma francés i amoldar las instituciones, leyes i costumbres a las de los franceses. Por una razón idéntica podríamos elegir las medidas, idioma e instituciones de los ingleses, aunque para nosotros lo mejor es conservar los que nos legaron los abuelos i asemejarnos a la nación española i a la mayor parte de los que componen el continente de Colón⁴³.

Como se puede inferir hubo sectores refractarios al cambio, los que van manifestando desde estos años un rechazo a los tímidos intentos de modernidad, escudándose en el pasado español como un elemento de identidad. Se acude ya desde estos años a los abuelos como sinónimo de heredad; ya no se era nuevo o invasor, sino que había un legado acumulado por varias generaciones, por lo cual les asiste el derecho de reclamar una supuesta identidad. Esta forma se mantuvo y se amplió en los años siguientes para reclamar una particular manera del ser antioqueño, exaltando valores, maneras, principios y aun estéticas corporales y edilicias, de origen castellano y/o español arraigados en las generaciones anteriores, en abierta oposición y contraste a las inglesas y francófonas que se insertaron en el medio local.

Mientras tanto otras personas, para finales de los años cuarenta del siglo XIX, contrario a los anteriores, celebraban la llegada de nuevos tiempos, los de la civilización, que habían barrido los tiempos lejanos de los viejos de calzón corto, chaleco inconmensura-

43 / El Constitucional de Antioquia núm. 7, Medellín, 18 de octubre de 1846, pág. 27.

ble, casaca de grandes carteras y sombreros elásticos: *“luego que la civilización comenzó a penetrar en estos rincones, es decir, cuando se leyeron en estas tierras las obras de Volney, de Rousseau, de Voltaire, de Pigault le Bron todo cambió i hoi se hacen en Medellín visitas cuando muere alguna persona en la casa del vecino, o cuando regresa de un viaje un conocido que al largarse nos hubiera dirigido un billete de despedida”*⁴⁴.

Frente a los detractores o los panegiristas a ultranza, se puede decir que existió una visión intermedia, la que consideraba que la sociedad y la cultura local no contaban con nada propio y, por tanto, era necesario incorporar los aportes de lo extranjero, no de manera abierta como ocurría en ese momento sino matizando su incidencia a aquellos aspectos que contribuyeran al engrandecimiento, por lo cual se debía sopesar o valorar lo que era benéfico o no: *“nosotros que no tenemos nada propio, que lo copiamos tanto malo, no debemos vacilar en adoptar lo bueno”*⁴⁵. En tal sentido algunos se pronunciaban señalando que si bien del extranjero llegaban algunas cosas muy buenas, a cambio llegaban otras demasiado malas, como libros *“que envenenan el alma de los jóvenes, y modas que tiranizan a los unos y ridiculizan a los otros”*, no obstante reconocía que *“uno que otro descubrimiento científico viene hasta nosotros a recordarnos que la verdad marcha y progresa, y que debemos ansiar por perseguirla a fuerza de estudio y constancia”*⁴⁶.

Esos nuevos tiempos de progreso, prosperidad y engrandecimiento que se vivían y celebraban –pocos, si se comparan con los logros de otros ámbitos pero importantes y de trascendencia para el medio local– tuvieron el soporte en los avances que se ha-

bían logrado en la actividad minera. Había conciencia para estos años de que en la base del cambio, en los adelantos materiales y espirituales –más los primeros que los segundos– que ocurrían en la sociedad antioqueña, estaba la explotación aurífera, apoyada en los principios de la ciencia y la racionalidad:

Necesario es que se ignore la historia de todos los países i de todos los tiempos, para que deba ignorarse también que los principios de la ciencia aplicados a la práctica, son muchos más fecundos en felices resultados por el aumento de la riqueza pública, que cuando ecsisten(sic) completamente desconocidas las reglas que se consideran como importantísimas, ya para la elaboración de una fuente salada, de una veta de oro, o para el cultivo de un pedazo de terreno, de esta o de aquella calidad. En años anteriores, por ejemplo, permanecieron por mucho tiempo en la provincia en un absoluto abandono, multitud de filones abundantes en oro, porque sus productos no remuneraban los cuantiosos gastos que debían hacerse para el trabajo; pero luego que fueron conocidos los usos de los molinos i el sistema de amalgamación i otros muchos inventos hijos de la observación, de los principios i de la experiencia; el laboreo de las vetas de oro se ha hecho mucho más económico, por haberse disminuido en gran parte los gastos de producción. Si observamos que ahora tenemos puentes en casi todos los ríos que cruzan nuestro territorio; caminos muy regulares en proporción de lo que fueron

44 / El Antioqueño Constitucional núm. 79, Medellín, 5 de marzo de 1848, pág. 318.

45 / Periódico *Amigos del País* núm. 3, Medellín, 15 de enero de 1845, s.p.

46 / Alberto Gómez M., “Las modas”, en Juan José Molina (Compilador), *Antioquia Literaria... Op. cit.*, pág. 440.

en otro tiempo; haciendas cubiertas de ganado i de ricas plantaciones, cuyos terrenos estuvieron por algunos siglos sembrados de espesos bosques; si la provincia cuenta ya con tantos establecimientos mineros como los que efectivamente posee... son a la verdad rápidos los adelantamientos materiales de Antioquia; ¿i el resultado a que se debe? A los principios intelectuales en aquellas ciencias que sirven de base al desarrollo en cada industria, al espíritu de empresa i laboriosidad de los habitantes. Si se confiesan los progresos indicados, deben confesarse también los adelantamientos intelectuales porque según he dicho ellos existen juntos; de una manera que donde el uno nace, progresa el otro, i donde este perece, aquel se consume⁴⁷.

La clase dirigente y los mismos mineros habían comprendido que para aumentar el volumen de la explotación y la rentabilidad era necesario mejorar las técnicas, lo que se logró mediante la introducción de innovaciones técnicas y mano de obra calificada de origen extranjero. Este propósito, que se intentó en decenios anteriores, tuvo ocurrencia a partir de los

años veinte con la llegada de los ingenieros y técnicos mecánicos y mineros, fundamentalmente europeos, ya fuera asociados con los comerciantes o contratados por éstos.

Como señala Roger Brew, antes de 1820 Antioquia “estaba completamente atrasada en tecnología, aun según los estándares colombianos”⁴⁸, algo que se superaría a partir de este decenio. Pero la aclimatación de la cultura tecnológica no fue sencilla y, por el contrario, se enfrentó a una serie de contratiempos y torpezas de diferente índole, como la falta de conocimiento de las realidades locales que llevó a que personas teóricamente instruidas no pudieran aplicar sus conocimientos por falta de materiales, se trajeran invenciones mecánicas, algunas extravagantes para el medio, que no se utilizaron y quedaron varadas a orillas de los ríos o las costas por falta de transporte, o incluso se trajera madera o piedra; también se señalan factores como el interés especulativo de las compañías que se formaron en Europa y no se preocuparon por el conocimiento minero y del medio donde se harían las inversiones, la traída de obreros sin conocimientos reclutados en las tabernas, la falta de medios de transporte adecuados y, por ende, los altos costos del mismo, entre otros aspectos⁴⁹.

En un principio, incluso, se perdieron las enseñanzas de los primeros técnicos y expertos extranjeros, lo que conllevó a que durante mucho tiempo se prefirieran los laboreos fáciles de las minas de aluvión, a emprender arriesgadas empresas en minas de veta que exigían mayores conocimientos e inversiones; por tal motivo se recurrió a la destreza y pericia local, que se consideraban superiores al personal y las invenciones mecánicas llegadas del exterior⁵⁰.

47 / El Antioqueño Constitucional núm. 77, Medellín, 20 de febrero de 1848, pág. 312.

48 / Roger Brew... *Op. cit.*, pág. 37.

49 / Carlos Segismundo de Greiff, “Apuntaciones históricas y geográficas sobre la antigua provincia de Antioquia”, Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia, núm. 102, Bogotá, 1970, págs. 139 y 140.

50 / Por ejemplo, se aprovechaba el “efecto agua”, para llevarla desde grandes distancias y poder laborarlas, acudiendo a la capacidad técnica local y aprovechando ventajas como el suplir gran cantidad de mano de trabajo manual, la utilización de pocos y sencillos útiles, ejecución con poca anticipación de gastos, utilización de poco personal y menaje, y el traslado fácil de un sitio a otro para emprender una nueva explotación. *Ibíd.*, pág. 140.

No obstante lo anterior, paulatinamente con la llegada desde los años veinte del siglo XIX de los expertos extranjeros y el afincamiento de varios de ellos en los decenios siguientes, se emprendieron acciones y acumularon conocimientos que permitieron la renovación del medio técnico local. En esos años llegaron ingenieros como Carlos Segismundo de Greiff o Tyrrel Moore⁵¹, técnicos como Enrique Hauesler y Julián Jones⁵², para señalar solo a los pioneros de un significativo número de expertos extranjeros que llegaron en este periodo, con los que se conocieron nuevos métodos de explotación, procedimientos como la metalurgia extractiva, la química de los minerales, o la hidráulica aplicada; se introdujeron novedades técnicas como los molinos de piones o las bocartes, las bombas de madera para agua o los hornos de fundición; también métodos, instrumentos y herramientas hasta entonces desconocidos; y se empezaron a utilizar principios económicos como el trabajo asalariado y la sociedad de capital o anónima.

Por otro lado es necesario destacar la iniciativa individual de algunos miembros de la elite que enviaron a educar sus hijos a Estados Unidos o Europa y regresaron para adelantar proyectos innovadores. Tal es el caso de Vicente Restrepo quien después de regresar de su aprendizaje en Europa⁵³, junto con su hermano Pastor que se había formado en Medellín, instalaron el primer laboratorio para la fundición y ensaye de metales preciosos en 1858; los conocimientos adquiridos por los hermanos Restrepo también sirvieron para que fundaran el primer gabinete fotográfico de la ciudad en 1855, iniciativa que tenía mucho de química pero también de estética. Otro ejemplo es el de Uladislao Vásquez, quien estudió

Ingeniería, ramos de agrimensura y caminos, en Estados Unidos, y entre 1855 y 1856 adelantó como gobernador, varias iniciativas donde puso en práctica los conocimientos adquiridos.

Ya para 1870, producto de este proceso, había en la ciudad de Medellín, y en Antioquia en general, algunos símbolos de la modernidad, que indudablemente comenzaron a afectar el ritmo urbano. Aparte de los logros anteriores ya reseñados también es necesario tener en cuenta la navegación a vapor, que permitió el acercamiento de la metrópoli con la ciudad; el telégrafo que se inauguró en abril de 1867, con la línea de Rionegro-Medellín; las máquinas a vapor que permitieron el montaje de los talleres de ebanistería, la Casa de la Moneda y la puestas en producción de las ferrerías.

Esto es lo que llamó Francisco de Paula Muñoz en 1867 como la *“avanzada de la civilización europea”*, representada en el hierro y el vapor: *“al uno como garante, como fuerza, como motor, como alma; al otro como órgano, como miembro, como transmisor de movimiento, como cuerpo; y al mismo tiempo como*

51 / Carlos Segismundo de Greiff, de origen sueco, llegó en 1829 y el inglés Tyrrel Moore en 1829; ambos fueron socios del comerciante Julián Vásquez en proyectos mineros en Anorí y la colonización de tierras en Valdivia. Se dedica a Moore como el constructor del primer molino de piones, en San Luis, y de los primeros molinos de amalgamación; pero desde 1824 Gregorio Baena, en Anorí, había construido el primer molino.

52 / El primero originario de Maguncia y el segundo de Inglaterra; ambos llegaron en 1839 por iniciativa de Tyrrel Moore.

53 / Estudió en París en el laboratorio de Pelouze, y mineralogía y geología con D'Orbigny y Hugard.

materia primera, como elemento creador de nuevas industrias, modificador, protector y salvador". Al saludar la inauguración de la Ferrería La Clara –Amagá– en 1867, indicaba que el hierro, "el príncipe de los metales", era el triunfo de la utilidad sobre el esplendor, de la solidez sobre el brillo, en síntesis, era el agente más poderoso de la industria y la civilización. Con el hierro y el vapor se entraba a animar y a regenerar la industria local "si es que se merece tal nombre el conjunto de procedimientos empíricos y rudimentarios con que explotamos nuestros riquísimos veneros". Para Muñoz la industria era el único camino a la prosperidad, garantía de paz y conjunto armonioso de desarrollo intelectual y moral⁵⁴.

Aparejada a la enseñanza práctica, la clase dirigente incentivó la actividad escolar como otro aspecto fundamental en la búsqueda del desarrollo, del proyecto económico y de las iniciativas de progreso y civilización. Por eso mismo, siempre se pidió que la educación pública cambiara su formación escolástica predominante por una que apoyara la iniciativa económica, ya en la minería o en la agricultura. El principio era: teorías sí pero que tuvieran aplicación práctica, dejando de lado la oratoria, la medicina o

la jurisprudencia, "*propias en general (sic) al jénero humano*", y ceder el paso a la promoción de conocimientos directamente útiles y productivos. A mediados del siglo eran pedidas para las escuelas lecciones de geometría práctica elementales, estudios de idiomas, geología y matemáticas; cursos prácticos de mineralogía y mecánica en los colegios provinciales; y enseñanzas teóricas y prácticas en materias conexas con el progreso industrial en las universidades⁵⁵. Además, se sostenía que los conocimientos teóricos en arquitectura, mineralogía y maquinaria proporcionarían "*los medios (habiendo capitales) para construir puentes, caminos, calzadas, molinos i casas de habitación, que reúnan las cualidades de hermosura, comodidad y solidez*"⁵⁶.

El abogado y escritor Francisco de Paula Muñoz fue uno de los más caracterizados abanderados en el reclamo de una instrucción para formar hombres especiales para la industria minera, las empresas metalúrgicas, las artes y las vías de comunicación, como una alternativa a la jurisprudencia, la política o el comercio que era lo tradicional. Sostenía Muñoz que en Antioquia había riquezas, de las que se enorgullecían, pero que no se sabían extraer ni utilizar, por lo cual era fundamental el contacto con la verdad de la naturaleza a través de la ciencia. La ciencia europea la veía como una necesidad social, pero a la vez teniendo como ejemplo paradigmático a los Estados Unidos de Norteamérica, fundado, según él, por dos arquetipos: Washington y Franklin, un agrimensor y un físico sesudo. La formación de hombres para la industria era entonces un elemento civilizador, contando para ello con textos y métodos a la altura de la ciencia contemporánea. Sentenciosamente concluía:

54 / Francisco A. Muñoz, *Escritos y discursos*, Medellín, tomo I, Tipografía del Comercio, 1897, págs. 282 y 283.

55 / El Antioqueño Constitucional núm. 69, Medellín, 26 de diciembre de 1847, pág. 278.

56 / El Antioqueño Constitucional núm. 77, Medellín, 20 de febrero de 1847, pág. 312.

*“mejor que héroe y mártir de un partido: apóstol de una industria”*⁵⁷.

No obstante, fueron varios los años de espera antes de verse cumplidos en parte los pedidos, pues desde los años cuarenta la preocupación se centró en establecer al menos los establecimientos de primeras letras, como se denominaba la educación primaria, e ir ampliando la cobertura, como fue ocurriendo en los años siguientes, aunque con la guerra civil de 1859 a 1862 se colapsó el sistema educativo implementado. Después de 1864, en la primera administración de Pedro Justo Berrío que tenía como lema “paz, caminos y escuelas”, se planteó un programa de educación primaria obligatoria y gratuita, que condujo a Antioquia, y fundamentalmente a Medellín y su área de influencia, es decir, el centro del Estado, a tener en pocos años una de las mayores coberturas y uno de los programas más exitosos del país. Este programa también incluyó la educación secundaria que de un solo colegio⁵⁸ pasó a 3 establecimientos en 1866 y a 20 en el año de 1873⁵⁹. Hasta 1870 quien deseara cursar estudios superiores terminaba la secundaria en Medellín y viajaba a Santa Fe o al extranjero.

A pesar de los métodos introducidos los pocos esfuerzos por la educación práctica y útil estuvieron centrados en el Colegio del Estado donde fueron varias las iniciativas que se implementaron de forma puntual, como la traída del profesor Brugnelly para las clases de química y metalurgia y posteriormente el profesor español Francisco Flórez Domonte, a finales de los años cincuenta⁶⁰; el nombramiento de un consejo de profesores para examinar a quienes pretendían obtener el grado de Ingeniero Civil, desde

1857, o la definición de la Cátedra de Topografía y Agrimensura, que ya existía para 1860.

De los reducidos logros de los años cuarenta, se pasó a la incorporación de materias en los centros existentes en los años cincuenta, al intento de implementar en los años sesenta las llamadas escuelas talleres para la enseñanza de carpintería, herrería, zapatería, tejidos de sombreros y otras artesanías, que fracasaron por diferentes motivos. También forman parte de este proceso las primeras propuestas planteadas para la creación de una escuela de Artes y Oficios, como la del gobernador Jorge Gutiérrez Lara en 1850 y la del periódico *El Tiempo* en 1854 que proponía la creación de la Sociedad para el adelanto de las Artes y Oficios; este empeño por establecer un centro específico de enseñanza técnica volvió a tomar forma a finales de los años sesenta, culminando con la creación de la Escuela de Artes y Oficios en abril de 1870, durante el gobierno de Pedro Justo Berrío, y la reorganización del Colegio del Estado a partir de 1871 cuando se denominó Universidad de Antioquia.

57 / Francisco de Paula Muñoz, *Eseritos y discursos...* Op. cit., pág. 288.

58 / Este colegio era el del Estado, que tuvo varios nombres desde su fundación: de Antioquia, Provincial, Académico, del Estado hasta su conversión en Universidad de Antioquia en octubre de 1871.

59 / Ver Luis Javier Villegas, *Las vías de legitimación de un poder...* Op. cit., capítulo 3, págs. 71 y ss.

60 / Fueron alumnos Andrés Posada Arango, Liborio Mejía Santamaría, Cándido Molina, entre otros.

No cabe duda de que para llegar a este punto, al desarrollo minero y económico, a los intereses políticos y sociales de la elite de este periodo, también se agregó un ambiente de debate y discusión propiciado por los intelectuales que buscaron aclimatar la razón, el positivismo, y fomentar el espíritu *civilizatorio* y de progreso en el medio local, buscando, de paso, equilibrar el desarrollo material del medio, con el intelectual, moral y cultural, situación que tanto se había criticado y criticaba. Ya para mediados del siglo era visible que el *hombre económico* se había apoderado del medio, algo planteado por el escritor Gregorio Gutiérrez González en su obra *Felipe*, y remarcado por varios cronistas locales⁶¹ y viajeros como Antonio B. Pineda, cuyos apuntes en su crónica de viaje de Bo-

gotá a Medellín causaron tanto malestar y respuestas en su momento:

considerado Medellín bajo sus aspectos moral i material, ofrece caracteres completamente distintos: no encontramos consonancia entre la riqueza i sus habitantes i la cultural intelectual i refinamiento que se encuentra en otros países relativamente pobres. La causa de esta contradicción, estriba sin duda en la materialidad de las aspiraciones de este siglo de mercantilismo, que hace preferir la riqueza a la ciencia i a la gloria⁶².

Buscando equiparar el desarrollo económico con el intelectual, e incluso esperando que fuera más importante lo segundo que lo primero, se formaron grupos o sociedades, donde se propició un espacio de encuentro y debate en torno a las más relevantes ideas que pudieran enriquecer el medio. Muchas de ellas llegarían a expresarse en paralelo a la existencia del grupo o, las más de las veces, lograrían materializarse tiempo después, pero en estos años crearon un medio propicio y sentaron las bases adecuadas que pudieron ser capitalizadas después de los años setenta del siglo XIX, al erigirse en fundamento o derivarse de sus ideas importantes proyectos. De los grupos creados se destacaron la Sociedad de Amigos del País en los años cuarenta y la Escuela de Ciencias y Artes en los años sesenta, quizá la de mayor importancia y trascendencia.

La Sociedad de Amigos del País se formó en 1845; si bien tenía un tinte político y actitud anticlerical, se plantearon como objetivo procurar el “progreso de la civilización y la industria”. El espacio de difusión de sus ideas llevó el mismo nombre de la sociedad, esto es, El Amigo del País⁶³, periódico desde el cual

61 / El factor económico tocaba todos los aspectos de la vida local. Un cronista con el seudónimo Cándido señalaba que la justicia y la conciencia eran también mercancías sometidas a la ley de la oferta y la demanda; de manera mordaz consideraba que se había formado un lenguaje especial: “la palabra virtud no tiene para nosotros otra significación, que pagar al plazo, cuando se debe con obligación firmada por testigos; al pobre lo llamamos bribón, al arte de engañar talento mercantil y viveza al fraude”; e iba más al fondo cuando dice: “yo creía que este valle, aislado en medio de las soledades de América, separado por millones de leguas del foco de los vicios europeos i yanquis, i gozando en el sus habitantes de abundancia y bienestar, que tanto contribuyen a los hombres buenos i simpáticos; creía, digo, que esta comarca era una moderna arcadia, i que la inocencia i las virtudes andarían triscando por los prados, cual tiernos corderillos. Pero ¡vive Dios! Que ud. Han cojido la civilización por el lado que quema i antes de aprehender sus refinamientos, han adquirido sus vicios”. Periódico *El Censor* núm. 6, Medellín, 20 de enero de 1848.

62 / Periódico *La Restauración* núm. 72, Medellín, 5 de abril de 1866, pág. 293.

63 / El primero salió a circulación el 15 de diciembre de 1845 y el número 37, el último, el 15 de octubre de 1847.

emprendieron campañas contra la superchería, el fanatismo y el espíritu clerical del medio, lo que les acarreó enfrentamientos no sólo con la iglesia sino con la congregación de artesanos católicos, formada por iniciativa de los jesuitas en 1845, y el califativo de “impíos, herejes y facciosos federalistas”. La sociedad la conformaron inicialmente diez y siete personas⁶⁴, varios de ellos profesionales y destacados miembros de la elite que ocupaban incluso cargos políticos como Juez Letrado del Circuito o Jefe Político, hombres de industria, políticos o escritores que se plantearon en su programa que la ignorancia y el fanatismo impidiera “la marcha creciente de la civilización”⁶⁵; reclamaron para sí ser hombres de progreso y de razón ilustrada, que buscaban la introducción de la ciencia y batallaron por la ejecución de obras como el puente sobre el río Medellín —en 1846—, y la apertura de caminos y vías como una manera de conectarse con el mundo y avanzar en el anhelado progreso.

Mientras tanto la Escuela de Artes y Ciencias se creó en enero de 1860 y estuvo en funcionamiento, en las referencias que se tienen, hasta principios de los años setenta⁶⁶. Estaba conformada por un grupo de profesionales e intelectuales, algunos de los cuales habían estudiado en Bogotá o en Europa, o que simplemente habían vivido o recorrido algunos países de aquel continente⁶⁷.

Se ha señalado insistentemente que la Escuela de Artes y Ciencias fue un claro antecedente de la Escuela de Artes y Oficios que se creó en 1870, sin embargo, esto no es cierto. No existe una conexión directa entre una y otra, y sus propósitos y enfoques fueron distintos. Como señala Luis Javier Villegas, la

Escuela se creó con el fin de “*propender por el progreso intelectual, industrial y material, así como establecer y sostener enseñanzas gratuitas para la instrucción del pueblo, entre otros propósitos*”⁶⁸; fue pues una especie de academia, espacio de encuentro, debate y conocimiento, en el cual estos intelectuales de la mitad del siglo XIX buscaron la manera de adelantar trabajos que contribuyeran al avance del pensamiento y la ciencia local. Para ello tuvieron una sede que dotaron

64 / Entre sus miembros estaban Nicolás Florencio Villa, Francisco Eladio Restrepo, Juan de Dios Restrepo —Emiro Kastos—, Juan Santamaría, Román de Hoyos, Pedro Antonio Restrepo Escobar, José María Facio Lince, Tomás y Elías Uribe Santamaría, Evaristo Zea, el médico inglés Willian H. Jerwis, y el también inglés Tyrrel Moore, entre otros.

65 / Periódico *El Amigo del País* núm. 2, Medellín, 1 de enero de 1846.

66 / Diversos historiadores e investigadores, sin citar fuentes, dan fechas diversas del origen y final de esta escuela: Alberto Mayor Mora da el año de 1864 y Catalina Reyes señala 1865, ambas fechas son las más citadas por otros investigadores como Santiago Londoño Vélez, pero ninguna de las dos es posible, pues ya la Escuela estaba en funcionamiento para estos años; mientras tanto Luis Javier Villegas, indica que fue en enero de 1860, pero sin ningún soporte documental, aunque ésta puede ser la fecha más acertada de todas. Todavía para 1871 la Escuela estaba en funcionamiento, pues sus miembros dictaron conferencias nocturnas, junto con la Sociedad de Fomento de Medellín y apoyados por la Oficina de Instrucción Pública.

67 / Entre sus presidentes estuvieron el doctor Ramón Martínez Benítez y José María Martínez Pardo, como vicepresidente el médico Ricardo Rodríguez Roldán y como secretarios Vicente Restrepo y Ricardo Wills; además fueron miembros, entre otros, Juan Lalinde, Nicolás F. Villa, el escritor Gregorio Gutiérrez González, el agrimensor y encuadernador Benito Balcázar, Jorge Bravo, Julián Escobar, Pedro Estrada, Juan de S. Martínez, el escritor Francisco de Paula Muñoz, Pastor Gallo, Juan C. Soto, el médico Manuel Uribe Ángel, Eduardo Villa y el sacerdote Manuel Tirado Villa.

68 / Luis Javier Villegas, *Las vías de legitimación de un Poder... Op. cit.*, pág. 104.

y en donde formaron su propia biblioteca⁶⁹. Pero no fue una escuela de enseñanza formal y directa, sino que suponían que con el desarrollo de sus trabajos individuales, debatidos en grupo y socializados por intermedio de la prensa o por medio de conferencias, contribuirían al adelanto local.

Los medios de divulgación para sus actividades fueron los periódicos El Trabajo, el periódico oficial del gobierno y la Restauración –ofrecido por su director Isidoro Isaza en 1866–, donde se dieron a conocer varios de los trabajos discutidos en el interior de la escuela. Así, Vicente Restrepo en octubre de 1865 entregó a una comisión de la Escuela la primera versión de su estudio sobre las minas de oro y plata en Colombia, con el título de *Consideraciones científicas e industriales sobre el oro, los metales i los minerales útiles del Estado de Antioquia*⁷⁰; el escritor Gregorio

Gutiérrez G. ejerció sus inclinaciones de naturalista con la realización de una “memoria científica” sobre el gallinazo y la memoria-poema titulada *La memoria científica sobre el cultivo del maíz*, está publicada por primera vez en el periódico *La Restauración* en 1866⁷¹; el sacerdote Manuel Tirado Villa redactó varios trabajos literarios; Eduardo Villa escribió varios trabajos sobre astronomía; o Manuel Uribe Ángel el *Compendio de Geografía Física e Historia de la Conquista de Antioquia*, en 1866⁷², que fue la base del texto de Geografía General del Estado de Antioquia, publicado en 1885. Otra forma de enseñanza y de dar a conocer sus trabajos fueron las conferencias nocturnas, como las que dictaron en 1871 en asocio de la Sociedad de Fomento de Medellín, las que inauguró precisamente el médico Uribe Ángel con una disertación sobre el trabajo publicado años atrás en la prensa local.

Como se aprecia en este corto panorama, los miembros de la Escuela se preocuparon por introducir una fundamentación “científica” a sus trabajos, así fueran literarios; para ello recurrieron no a la erudición bibliográfica sino a la observación directa, al reconocimiento de la geografía y el de las riquezas naturales, es decir, al entendimiento de la realidad que los circundaba desde una concepción ilustrada y positivista del mundo, que ya había inaugurado y reclamaba José Manuel Restrepo desde principios del siglo XIX. En su tiempo, a la Escuela le fue reconocido su trabajo relacionado con el lenguaje, pues como señalaba un cronista “*han empezado sus tareas por una enseñanza primordial, la más importante para la vida intelectual de los pueblos, cual es la del lenguaje, sin este estudio, vanos son todos los demás esfuerzos*”; esto implicaba “*tomar en consideración los tantos vo-*

69 / En julio de 1865 le donaron al educador Víctor Gómez la biblioteca y los demás bienes de la Escuela, para “conseguir la buena educación de la juventud en general y por el desempeño en la honrosa tarea a que se ha dedicado”. Periódico *La Restauración* núm. 48, Medellín, 6 de julio 1865, pág. 198.

70 / La comisión encargada de analizar el texto, integrada por Ricardo Rodríguez y Ricardo Wills, además de alabar el escrito le pidió continuar con la investigación, algo que a la postre hizo Vicente Restrepo hasta lograr en 1885 la publicación del libro *Estudio sobre las minas de oro y plata de Colombia*, hoy considerado un clásico dentro de los estudios historiográficos.

71 / Decía el epígrafe “Por uno de los miembros de la Escuela de Ciencias i Artes, i dedicado a la misma Escuela”, periódico *La Restauración* núm. 100, Medellín, 18 de octubre de 1866, págs. 462 y 463. Posteriormente fue publicado en forma de libro en la imprenta del director de este periódico, Isidoro Isaza.

72 / Este trabajo también fue publicado en varios números del periódico *La Restauración*, a partir del núm. 98, del 20 de septiembre de 1866.

*cablos arbitrarios, frases i refranes que hace tanto uso general entre los antioqueños i en particular entre las jentes del campo*⁷³. El mejoramiento del lenguaje era parte de la “luz de la civilización” que irradiaba la Escuela de Ciencias y Artes.

Pero su labor no se quedó allí pues impulsó la creación de una exposición anual de toda clase de “productos del país”, ya fueran naturales, industriales, científicos o literarios, como espacio de confrontación y evaluación del estado en que se encontraba la industria local. Aunque el propósito era organizar la exposición anualmente sólo se pudieron realizar la primera versión entre el 20 y el 30 de julio de 1865, y una segunda versión en junio del año siguiente, es decir, en 1866.

En el primer evento fueron llamadas a participar todas las personas que exhibieran talento, no importando que este fuera espontáneo o empírico, pues se tenía claro que muchos de los artesanos, como los herreros o fundidores, sin tener conocimientos científicos, habían adelantado en sus destrezas y capacidad, mostrando como ejemplo la fabricación de piezas de artillería y toda clase de obras delicadas. Ponían al mismo nivel los posibles participantes: hombres de ciencia y letras, agricultores y mineros o artistas y artesanos, e incluso a los comerciantes⁷⁴.

En un llamado posterior realizado por la Escuela en el mes de abril del mismo año de 1865, se pedía la participación con productos naturales y artificiales, como un hecho patriótico para mostrar el progreso de Antioquia en todas sus áreas: *“solo basta un pequeño esfuerzo, sin importar si la industria es demasiado humilde”* ya que no había un arte, por insignificante que pareciera, que no lo realizara el genio del artista:

*“lo que se quiere ante todo es contribuir al progreso del Estado y esto no se consigue si no es conociendo a fondo su situación presente. Una vez que se vean los productos del mismo género, al lado los unos de los otros resultará para los artesanos y los industriales una ventaja inmensa. La comparación les hará ver qué adelantos han realizado los más inteligentes de entre ellos, y de qué defectos adolece sus artefactos”*⁷⁵. Se proponían exhibir zapatos, sombreros de iraca y alpargatas, al lado de muebles ricos y elegantes, máquinas desconocidas en el Estado con muestras minerales, productos químicos de Pastor Restrepo con productos pecuarios y agrícolas, imágenes fotográficas de los artistas locales —de Wills & Restrepo— junto a los planos de iglesias y edificios de los arquitectos del medio.

Desde un principio tenían clara la necesidad que había de salir del aislamiento parroquial, conectarse con la metrópoli, por eso plantearon que de los productos expuestos en 1865 algunos se enviarían para ser exhibidos en otras exposiciones, o colocados en “repertorios, jardines, colecciones o museos” del extranjero. Esa oportunidad se les brindó cuando Manuel Vélez Barrientos, un antioqueño residente en París, los invitó a encabezar la organización de una muestra de productos antioqueños en la Exposición

73 / Periódico *El Oasis* núm. 23, Medellín, 5 de junio de 1869, págs. 181 y 182.

74 / Periódico *La Restauración*, Medellín, 2 de febrero de 1865, pág. 108.

75 / Periódico *La Restauración* núm. 29, Medellín, 13 de abril de 1865, pág. 148 y 149.

Universal de París en 1867, con productos antioqueños. La Escuela asumió el reto, siempre y cuando el gobierno a su vez asumiera los costos, como efectivamente se hizo al determinar una partida con este fin. Se buscaba llevar productos naturales y las obras de arte y ciencia que estuvieran “al mismo nivel de las de allá”; esto incluía minerales, fósiles, muestras geológicas, antigüedades indígenas, maderas, cortezas y raíces medicinales, obras de pintura, fotografía y escultura, y de las artes mecánicas de toda clase⁷⁶. Se recogieron entre sus miembros diferentes muestras y se reclamaron entre las principales personas de la ciudad otros aportes de elementos “raros” o de valor para exponer. La participación en el evento mostró a las claras el interés cosmopolita, el deseo de articularse con la corriente universal de aquellos años y de abrirse una ventana al mundo mediante la participación en el mayor evento de masas de la época.

Habría que señalar que el interés por mostrar el adelanto material e “industrial” de la ciudad y de Antioquia mediante una exposición ya tenía antecedentes, al menos en el medio local. En 1844 se celebraron unos festejos, denominados la “Gran Semana”, por motivo de la publicación de la Constitución de 1843, en los cuales se realizó exposición de productos locales. Eladio Gónima recuerda este hecho: “*fue*

la primera vez que aquí se viera exposición de productos industriales del país”⁷⁷. Con lo cual la exposición inaugurada en 1865 por la Escuela de Ciencias y Artes vendría a ser la segunda en la historia de la ciudad, mostrando en ese lapso los avances, progresos logrados en lo técnico y lo tecnológico, como materialización del espíritu civilizatorio y de progreso que se habían planteado las elites pero que envolvió al conjunto de la sociedad, incluyendo, como es lógico, al grupo de artesanos.

LA VILLA REPUBLICANA, CONTRADICCIONES Y AMBIGÜIDADES

Medellín debe más a la naturaleza que al arte, más á Dios que a los hombres. Sus calles son de mediana anchura, empedradas, torcidas en la parte más antigua y rectas en la reciente, de aceras estrechas é interrumpidas y, á estilo español, desaguadas por el medio⁷⁸.

Si nos atenemos a la descripción lapidaria de Francisco de Paula Muñoz, citada en el epígrafe, parecería que en Medellín no hubiera ocurrido nada de importancia en el período transcurrido entre su erección en capital, es decir, 1826, y el año de 1870 cuando el autor hace la Descripción de Medellín. Para Muñoz la naturaleza seguía predominando sobre el artificio, era un entorno donde el hombre no había podido demostrar su capacidad de transformación, principio fundamental de la civilización y el progreso; asumió así la misma posición extrema que también adoptaría 20 años después el médico Eduardo Zuleta, cuando no veía ni arte, ni ciencia, ni arquitectura en la ciudad. Ambas autores reclaman un entorno don-

76 / Boletín Oficial núm. 146, Medellín, 5 de marzo de 1866, pág. 74.

77 / Eladio Gónima, *Apuntes para la historia del Teatro de Medellín y vejeces*, Medellín, Tipografía de San Antonio, 1909, pág. 157.

78 / Crónica Municipal núm. 2, Medellín, 15 de noviembre de 1870, pág. 35.

de el artificio, inspirado por el arte, fuera una muestra contundente de las posibilidades que el hombre tenía de intervenir radicalmente la naturaleza y distanciarse de ella. No podía, por tanto, existir una vida superior en este medio apocado, pues no había los adelantos materiales y espirituales propios de la nueva urbanidad burguesa que ya estaban en otras latitudes con menores posibilidades económicas a las que la Medellín tenía.

A estos intelectuales seguramente les desesperaban las descripciones impregnadas de romanticismo, donde primaban las pequeñas estancias o alegres quintas sombreadas por las copas de sauces, ceibas o naranjos, en medio de bosques perpetuos o saltos bosquecillos de arbustos, de cuadros tupidos de grama o de caña de azúcar; donde apenas el paisaje era dominado por la cúpula de iglesia mayor o las diminutas torres de las iglesias de Belén y Aná, como la mayor demostración de la acción y destreza del hombre. Querían ver esos cuadros invertidos para que la naturaleza fuera apenas una decoración de un paisaje artificial, teniendo como centro civilizatorio a la ciudad, con sus lujos, refinamientos y tráfico intenso. Además, era insoportable ver todavía formas urbanas, expresiones materiales, que recordaban el pasado colonial.

Muñoz y Zuleta lejos de reflejar o describir la realidad lo que mostraron fue la insatisfacción con los adelantos, pocos frente a las posibilidades que había, lo cual conducía a desdeñar rápidamente los logros que se habían obtenido hasta el momento. Los adelantos materiales recibidos con alborozo en el momento de su concreción pronto eran considerados anticuados, mínimos y no respondían a la importan-

cia que adquiriría cada vez más la ciudad. Con celeridad se pasaba de la euforia y el elogio desmedido al pesimismo y la crítica mordaz. Sólo así se pueden entender las críticas de estos dos importantes intelectuales, o que, por ejemplo, el teatro construido en 1834, celebrado como una muestra de progreso cultural y adelanto material, para 1872, es decir, 38 años después, fuera considerado como *“indigno para una población de 20,000 habitantes que se vanagloria de ser culta”*⁷⁹.

Lo cierto es que la ciudad no avanzó tanto como se quería ni como se añoraba ni como daban sus posibilidades, pero tampoco se quedó rezagada y, por el contrario, materializó avances significativos con respecto a la Villa Colonial. La Villa Republicana se caracterizó por ser un período de contradicciones y de transición. En él se enfrentaron los deseos de refinamiento y lujo de unos, frente a la austeridad y aun la cicatería de otros; aquello que Eladio Gónima describió gráfica y acertadamente: *“los ricos y pudientes se enconcharon, y aunque la juventud deseosa de expansión hacía esfuerzos notables, estos se estrellaban contra las murallas de granito fabricadas por el tanto por ciento que se apoderó por completo de todo”*⁸⁰.

Y es que frente a la búsqueda de lujo que comenzó a colonizar los espíritus del nuevo hombre urbano, ya fuera de la elite o de los artesanos, se alzó una moral de origen cristiano, que lo veía casi como un

79 / Francisco de Paula Muñoz, *Escritos y discursos*, Tomo Primero, Medellín, Tipografía del Comercio, 1897, pág. 93.

80 / Eladio Gónima,.... *Op. cit.*, pág. 222.

pecado, al sentenciar que este era el sepulcro de la virtud, una lepra. Para adquirir riquezas era necesario trabajar y hacer economías. El lujo entonces sólo era factible en el exceso de riqueza, por lo cual era lógico y natural que los ricos gastaran en faustos, pero no un obrero o un artesano; esto era inconcebible en una sociedad donde apenas la civilización estaba en la cuna y la cultura era aspiración de unos pocos espíritus elevados⁸¹.

En esa visión contradictoria que se ha señalado para este período, la ciudad progresó en lo material, creció físicamente y se expandió más allá del marco de la Villa colonial, respondiendo en el escenario urbano de Medellín al espíritu de empresa, decidido amor al trabajo, y constancia inalterable, ideales que se habían apoderado de la sociedad en poco tiempo, con los cuales se diferenciaban de *“la apatía e indolencia con que vivieron nuestros antepasados”*⁸². No obstante, este progreso se apocaba porque subyacía el espíritu de rigor, ahorro y austeridad, que también se reclamaba como característica propia, heredado de los antepasados, es decir, de los abuelos, que se convirtió también en una referencia fundamental desde estos años. De ahí que la descripción de los avances de Medellín para 1847 tuviera mucho de esta ambigüedad:

Medellín, particularmente, Medellín ha recorrido su último período con celeridad inesperada; i nadie que hubiera visto esta ciudad por los años de 1820, dejaría de sorprenderse volviendo la mirada hoy, al contemplar el adelantamiento. La población estendida (sic) por todos lados: los suntuosos edificios que han reemplazado a las malísimas habitaciones del gusto antiguo: las comodidad, i aun el lujo que ellos tienen: las actividad no interrumpida de los artistas, que rivalizan casi al europeo, se afanan por todas partes en satisfacer a la necesidad i a la ostentación: el movimiento comercial, cada vez más activo i complicado: multitud de almacenes ricamente surtidos, donde hace poco no se veían sino tiendas miserables: el crédito de esta plaza reconocido ya hasta en las capitales europeas, todo anuncia desde la primera observación, que Medellín, ciudad insignificante medio siglo hace, ocupa hoy uno de los primeros rangos entre las que forman el Estado Granadino⁸³.

Era cierto que la ciudad había crecido con celeridad. Ya no era la misma de la imagen idílica que encontró el viajero sueco Carl August Gosselman, a su paso por la ciudad entre 1825 y 1826. Aquella que describió con una visión romántica del paisaje donde la Villa se encontraba enclavada en la mitad del Valle de Aburrá, donde sobresalían las casas rojas y blancas, rodeadas de prados, arroyos, alamedas, campos de cultivos y plantaciones de plátano, maíz y caña de azúcar, casas de campo y chozas; la de calles que se cortaban en ángulos rectos, en su mayor parte cubiertas de piedras y de aceras angostas; con casas mayoritariamente de un solo piso y excepcionalmente de dos pisos con balcones, todas con techos de teja española y paredes de tapia encalada; la que contaba con siete iglesias, un convento de monjas y una casona de piedras utilizada como colegio⁸⁴.

81 / Periódico *La Restauración* núm. 20, Medellín, 1 de diciembre de 1864.

82 / Periódico *El Censor* núm. 3, Medellín, 28 de diciembre de 1847.

83 / Periódico *El Censor* núm. 3, Medellín, 28 de diciembre de 1847.

84 / Carl August Gosselman, *Viajes por Colombia 1825 y 1826*, Bogotá, Publicaciones del Banco de la República, 1981, pág. 231.

Sí, en realidad no era la misma, aunque conservara su traza antigua y ciertas formas arquitectónicas, porque en menos de veinte años había cambiado para poder responder a los nuevos requerimientos que le exigía la ganada centralidad funcional, económica, política, educativa, administrativa y aun técnica y tecnológica; como también ser el escenario del nuevo hombre económico que surgía, la incipiente y aún pequeña burguesía que buscaba legitimarse y proyectar la imagen de progreso y civilización. Pero sí bien era cierto que se había remozado y ampliado, la suntuosidad, comodidad y lujo eran propios sólo de esa pequeña minoría centrada en la actividad comercial, y estaban lejos de aclimatarse en la totalidad.

Con relación a sí misma había avanzado notablemente en esos pocos años. Hasta finales de los años treinta la imagen era de “un pueblo grande”, cuyo primer auge de finales del siglo XVIII parecía lejano y no se correspondía para nada a los anhelos de la elite republicana en ascenso; por el contrario, se veía el abandono o la vetustez. No era un panorama halagüeño el que se describe para el marco de la Villa para esos años. Un perímetro urbano reducido, limitado por la quebrada Santa Elena al norte, solares y mangas cubiertas de guayabales, manglares y naranjales, los diferentes zanjones o pequeñas corrientes de agua, y las zonas de los Pantanos o Los *Egidos* (sic), como se les llamaba, al occidente, sur y suroriente, sometidos a constantes inundaciones, y a los cuales se les atribuían la mayoría de las enfermedades que se presentaban.

La trama urbana contaba con 21 calles, es decir, apenas cuatro más con respecto a las que existían para 1800, lo que muestra el lánguido crecimiento

urbano. Las calles estaban enyerbadas y construidas en forma de “quilla de buque”, o en forma de “canoas”, tal como las describiera de mejor manera años después el médico Manuel Uribe Ángel: “*altas en las acera y cóncavas en centro, para dejar correr por él las fuentes de agua viva ó precipitados arroyos en las horas de la lluvia*”⁸⁵. La densidad del marco de la Villa era baja, encontrándose además áreas vacías o muchos solares sin edificar, o incluso parcelas cultivadas, lo mismo que los grandes solares con plataneros y gran cantidad de árboles, frutales la mayoría de ellos.

Aparte de la plaza mayor, la Villa contaba con las plazoletas de San Benito y San Lorenzo, y la Plazuela de El Colegio como sus espacios públicos. La Plaza, abandonada, en tierra y enyerbada, estaba “*circundada de casas de balcón; pero tan viejas, tan derruidas... que parecía que pedían órdenes para irse a tierra*”⁸⁶. La de San Benito, al occidente, un espacio más implícito que real, estaba enmarcada por unas pocas casas y la capilla. La de San Lorenzo, con la capilla que le daba nombre al espacio, una casa y el resto tapias como marco del mismo. La Plazuela de El Colegio, denominada así porque allí estaba el colegio oficial, que era uno de los edificios que lo enmarcaban junto con la iglesia de San Francisco y unas pocas casas con sus tapias. Los cuatro espacios también eran heredados de la Villa Colonial.

85 / Manuel Uribe Ángel, Carta Cuarta, Envigado, 11 de agosto de 1891, en Isidoro Laverde, *Revista Literaria* núms. 13-24, Volumen 2, Bogotá, 1891-1892, pág. 383.

86 / Revista *La Miscelánea* núm. 7, año 3, Medellín, mayo de 1897, pág. 220.

Describe un cronista que en el interior del marco de la Villa, por las principales calles “*corrían arroyos de agua viva por desagües descubiertos que seguían la parte central*”, lo cual servía para arrastrar las basuras e inmundicias que caían en tiempos de lluvia torrencial; “*no había alcantarillas que permitiesen el desagüe aseado é higiénico de las casas, y, en consecuencia, rarísimas eran las habitaciones que tuviesen el privilegio de baño y excusados, y la mayor parte de las inmundicias iban á parar á los plataneros existentes en los solares, y á formar así otros tantos focos de infección, productores constantes de fiebres ó disentería*”⁸⁷. El problema de saneamiento afectaba desde las casas centrales hasta los suburbios, no sólo por la falta de desagües para la disposición de excretas, de los materiales orgánicos de las caballerizas y las basuras, sino por la carencia de agua corriente, o comunes de aguas vivas como se denominaban, que se suplían con pozos secos, además de la existencia de pantanos en el interior y alrededor del marco sin posibilidades de desaguar.

Como paseos públicos se improvisaban las salidas de la Villa hacia el norte y al occidente, es decir, *El Camellón del Llano*, desde el puente de Arco, sobre la Santa Elena, y *La Alameda*, desde el hospital San Juan de Dios hasta el río Medellín, respectivamente, donde había pocas casas de trecho en trecho. No había baños públicos y se utilizaban los charcos de las quebradas aun en el mismo perímetro del marco para la recreación de los jóvenes y las familias.

Sobre la quebrada Santa Elena solo había dos puentes, el de Arco y el de la Toma, ambos contruidos en madera. Sobre el río Medellín, no había ningún puente que comunicara la Villa con la parte occidental, donde estaban los caseríos de Aná y Belén, también denominados como barrios.

Sobre ese lánguido panorama impuso la nueva elite urbana otra idea de lo urbano, para convertir la derruida heredad colonial en la Villa Republicana. Esa Villa que exaltaba el cronista del periódico *El Censor* (citado en páginas atrás), con lo cual se demostraba el ascenso social y el predominio político de esta elite. Pero era apenas el inicio de este segundo auge urbano de la Villa, que comienza a vivirse a principios de los años cuarenta y se extiende hasta finales de los años cincuenta, cuando se interrumpe por los acontecimientos de la guerra civil que se presentó entre los años de 1859 y 1863; después de este año, con la promulgación de la Constitución federal de Rionegro, la estabilización política de Antioquia y la ascensión al poder de Pedro Justo Berrío, se presentó otro momento que sentó las bases para el desarrollo posterior de 1870, pero no por esto, en estos años, se dejaron de ejecutar obras y avanzar en el crecimiento de la ciudad.

Si bien la nueva clase dirigente no tuvo un plan conocido, sí ejecutó obras encaminadas al mejoramiento urbano, que incluyeron el saneamiento urbano, la rectificación de calles y el mejoramiento interno del marco de la villa, construcción de nuevas edificaciones y la expansión urbana sobre áreas con mejores posibilidades y un proceso de reedificación arquitectónico.

87 / Revista *El Montañés* núm. 21, agosto de 1899, pág. 338.

Sin lugar a dudas, el saneamiento urbano fue uno de los mayores logros. La imagen de desaseo se cambió por completo por una de orden y limpieza. Eso incluyó la desecación de áreas pantanosas, la eliminación de los focos de contaminación interna, el mejoramiento de las calles, la construcción de albañales y de acueductos para disponer de agua potable.

El Cabildo planteó la construcción de un acueducto en 1848, tomándola como otra de las obras de progreso, ya que hasta el momento había abandono y desorden en el mismo. Se ordenó su mejoramiento y ensanchamiento, y para recibir mayor caudal se cambió la toma de agua de la quebrada Santa Elena, como había sido lo tradicional desde la Colonia, para los arroyos de Las Piedras y Aguas Claras, que nacían en el cerro Pan de Azúcar⁸⁸. Este cambio se consideró admirable, por los beneficios e influjo higiénico, al poder contar con agua más potable. Posteriormente, entre 1851 y 1853, se construyó una nueva pila en la plaza mayor, que sustituyó la vieja pila colonial, y entre 1855 y 1856, un acueducto desde la Ladera hasta el marco de la villa, construido por iniciativa de Jacobo Lince y ejecutado por Antonio María Rodríguez, que proveyó de un mayor caudal de agua corriente⁸⁹. Esto permitió el desarrollo de diferentes “comunidades de aguas corrientes”, que se irían multiplicando con los años.

Por el mismo año de 1848, el saneamiento se complementó con la destrucción de los plataneros, los focos de infección en el interior del marco de la Villa, y la desecación de ciénagas y pantanos en las inmediaciones del Marco, conduciendo las aguas mediante zanjas hasta el río Medellín. Otras acciones de importancia fueron la construcción de albañales

o alcantarillas, tanto en la parte central como en las áreas suburbanas, por iniciativa de Pedro Restrepo Uribe⁹⁰. Si la mentalidad de higiene era producto de una nueva concepción urbana, la ejecución mantenía los mismos principios técnicos de la colonia pues la mayoría eran zanjas, acequias o canales pequeños abiertos o con una pequeña cobertura, que aprovechaban las pendientes naturales de los terrenos, pero que en su conjunto lograron mejorar las condiciones de higiene y salubridad de la Villa al disminuir las epidemias.

El mejoramiento urbano incluyó las calles, pues las principales fueron empedradas y las nuevas que se abrieron mejoraron su alineamiento, comenzando la diferenciación entre las torcidas de origen antiguo y las rectas de reciente apertura que destacaron posteriormente los viajeros y que dejó consignado Francisco de Paula Muñoz en su descripción de 1870.

Las calles constitutivas de la trama urbana, además, cambiaron en los años cuarenta su denominación para ser compatibles con la idea republicana de la clase dirigente, que renombró las mismas dejando atrás los nombres tradicionales por toponimias que recordaban momentos épicos de las luchas independentistas; así la Calle Real pasó a ser la de Boyacá,

88 / *El Antioqueño Constitucional* núm. 72, Medellín, 16 de enero de 1848, pág. 291.

89 / Manuel Uribe Ángel, Carta Sexta, Medellín, 4 de octubre de 1891, en Isidoro Laverde,.... *Op. cit.*, pág. 577.

90 / *Anales de la Academia de Medicina* núms. 2 y 5, Medellín, noviembre de 1890 y junio de 1889, pág. 37 y pág. 152.

Camino del Monte, en Bolívar, San Roque, en Palacé, La Amargura, en Ayacucho, La Carrera o Guanteros, en Maturín, El Resbalón, en Junín, El Sauce, en Pichincha, El Prado, en Carabobo. Con los años, las nuevas calles tomaron el nombre de los países bolivarianos –Perú, Bolivia–, sus capitales –Caracas–, y nombres de diferentes próceres nacionales o regionales. Esta iniciativa alcanzó a la misma plaza mayor que a partir de 1850 se denominó Plaza de Zea, nombre que mantuvo hasta 1895.

También el auge de renovación incluyó la plaza mayor la cual fue dotada de la referida pila pública, entre 1851 y 1853, convertida no sólo en un hecho de saneamiento sino de imagen estética y símbolo urbano, de la que da cuenta el francés Charles Saffray en su visita a Medellín en 1858: *“En medio de la plaza principal se eleva un surtidor bastante gracioso, que se mandó traer de Europa a costa de una suma considerable; adornan al centro unas Quimeras, y el agua cae irregularmente en el pilón”*⁹¹. A lo anterior se sumó el mejoramiento del piso con un empedrado, que incluyó un trazo geométrico, realizado entre 1855 y 1856 por iniciativa del Gobernador, el Ingeniero Uladislao Vásquez; este cambio, junto a la nueva arquitectura

que la enmarcaba, hizo que para mediados del siglo XIX se señalara que *“la plaza principal de Medellín empezaba a ser algo presentable”*⁹², lo que fue corroborado por el cronista Pedro Isaza, cuando en 1869 escribía no sin cierta exageración, que era *“la más bonita de la República”*⁹³.

El hecho más notable en términos urbanísticos fue el crecimiento hacia la parte Norte, es decir, más allá de la quebrada Santa Elena, con lo cual se superaba esta barrera natural, límite por tantos años del marco de la villa. La razón principal para que esto fuera así era que estas tierras brindaban mejores condiciones topográficas, ya que las del sur, más inmediatas, eran zonas pantanosas y consideradas insalubres. Este proyecto se planteó desde 1837, cuando el cabildo dictó un acuerdo, argumentando que

...la población va en aumento progresivamente y que los habitantes no quieren construir viviendas en la parte sur de la ciudad por lo anegadizo y malsano del terreno”, por lo cual concedió “la apertura de dos calles que giran en línea recta a encontrarse con la nueva que se está acabando de abrir al otro lado de la quebrada en el barrio del Chumbimbo, la primera por derecera(sic) del puente nuevo que se está construyendo y la segunda por frente del altozano de la parroquia”⁹⁴.

Como se deduce, ya existía un poblamiento incipiente en este sector y se trabajaba en la apertura de una calle en el mismo sector, que era en realidad la ampliación y el mejoramiento del importante camino que comunicaba a la Villa con los pueblos del oriente de Antioquia, es decir, Rionegro, Guarne y Marinilla. Con la construcción de dos puentes sobre la quebrada Santa Elena y la prolongación de la calle Palacé, se

91 / Charles Saffray, *Viaje a la Nueva Granada*, Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura, 1948, pág. 105.

92 / Luis Latorre Mendoza, *Historia e Historias de Medellín*,... Op. cit., pág. 80.

93 / Periódico *El Oasis* núm. 5, Medellín, 30 de enero de 1869, pág. 40.

94 / Ricardo Olano, “Historia de la carrera Palacé”, en *Revista Repertorio Histórico* núm. 146, Medellín, 1939... pág. 573.

integraba una gran área urbanizable al nororiente del marco de la Villa, entre la quebrada Santa Elena y la quebrada La Loca. Las obras que estuvieron a cargo de Juan J. Mora Berrío se iniciaron en enero de 1840.

Oficialmente aquel proyecto fue olvidado para darle prelación a otro que promovieron comerciantes y capitalistas locales, quienes “donaron” terrenos en los años siguientes, más o menos hacia el año 1848, para desarrollar también la parte norte del marco de la Villa, entre las quebradas Santa Elena y la Loca, pero al occidente del Chumbimbo. Gabriel Echeverri, Tyrrel Moore, Evaristo Zea y Marcelino Restrepo, acometieron “*la empresa de transformar el campo yermo y solitario del norte de la ciudad en un barrio hermoso y elegante*”⁹⁵, según se decía, seguramente viendo las bondades que este tipo de negocios podía brindar, teniendo en cuenta la iniciativa oficial ya referida, inaugurando así el lucrativo negocio de la especulación urbana que en los años siguientes se extendería entre las elites urbanas como una forma de asegurar los capitales ante la inestabilidad política que se presentaba por las frecuentes guerras civiles.

Inicialmente el proyecto se llamó barrio “Nuevo Londres”, trazado a partir de una plaza con una dimensión de 150 varas a cada lado, inicialmente llamada de Villanueva, pero en 1871 designada oficialmente de Bolívar. La demarcación estuvo a cargo de Moore, quien trazó “*desde la calle denominada “Caracas” hacia el extremo sur, comprendiendo todo lo que quedaba al norte de dicha calle hasta el pie o base de las graciosas colinas de La Ladera*”⁹⁶. El desarrollo fue lento, al punto que para 1869 aparte de la casa del propio Moore, apenas existían cuatro casas más, ubicadas en la manzana oriental de la plaza. Pero

para 1870 la plaza era un espacio que tenía el piso “*esmeradamente nivelado y encasajado; y... rodeada de árboles recientemente sembrados*”⁹⁷, y el marco lo configuraban casas de un sólo piso en tapia y tejas de barro, y en una esquina –la suroccidental–, una casa de dos pisos, la de Pastor Restrepo, símbolo de la nueva arquitectura que se proyectó desde entonces. Aledañas a la plaza se habían abierto apenas tres calles que todavía no se habían bautizado.

Con la nueva plaza se rompió la centralidad única de la Villa Colonial. Incorporaba la Villa Republicana un espacio público de mayores dimensiones al de la plaza mayor, que se convirtió en el contrapunto y factor de crecimiento urbano entre las dos plazas, al ser prolongadas las antiguas calles por encima de la quebrada Santa Elena, que quedó no como límite sino como nuevo eje urbano, en el sentido oriente-occidente. La unión entre el antiguo marco de la Villa y la nueva plaza estableció otro eje de importancia, como lo fue la calle Junín; a lo largo de esta calle y en los alrededores de la plaza varios miembros de la elite construyeron sus viviendas, en las que ya se comenzó a percibir el nuevo gusto burgués que se reflejó en su arquitectura.

De igual manera, este proyecto de desarrollo urbanístico del norte determinó el crecimiento posterior de la ciudad hacia el denominado Llano de los Muño-

95 / Teodomiro Llano, citado en Luis Latorre Mendoza, *Historia e Historias de Medellín*,...Op. cit., pág. 180.

96 / Periódico *El Fonógrafo* núm. 33, Medellín, 13 de julio de 1893.

97 / Crónica Municipal núm. 2, Medellín, 15 de noviembre de 1870, pág. 8.

ces, siguiendo el carretero o Camellón de El Llano, la salida de la Villa al norte del Valle del Aburrá, un área con mejores condiciones topográficas y de provisión de aguas, en cuyo extremo se construyó entre 1842 y 1845 el cementerio de San Pedro, con lo que esta área fue un potencial urbanizable desde estos años, siendo ocupado de manera lenta y paulatina por grupos populares, mestizos y mulatos, una condición que la caracterizó por mucho tiempo.

La expansión urbana también se presentó al sur y en menor grado al oriente de la ciudad. A pesar de las condiciones de insalubridad, por el carácter cenagoso de sus terrenos, no fue impedimento para que entre 1856 y 1858 se hiciera apertura del denominado Camellón de Guayaquil, es decir, la calle Carabobo entre la quinta de Juan Uribe hasta la denominada Puerta de Urdaneta⁹⁸. Esta apertura del Camellón fue realizada primordialmente para mejorar la conexión vial de la Villa con el sur del Valle del Aburrá, pero fue un factor determinante para que en años posteriores fuera posible su urbanización, no obstante las señaladas desventajas.

Mientras tanto al Oriente, también en los años cincuenta, el cauce de la quebrada Santa Elena desde el puente de Junín hasta el puente de La Toma –salida del camino hacia el municipio de Rionegro– fue rec-

tificado y encauzado, mediante obras en piedra, que permitieron no sólo contener las constantes avenidas e inundaciones en sus orillas, sino configurar dos calles o avenidas paralelas. Estas calles fueron arborizadas, con ceibas traídas de las orillas del río Cauca, configurándose un pintoresco paseo, donde varios de los miembros de la elite construyeron sus viviendas a manera de quintas urbanas. Este paseo de La Playa, considerado “uno de los más bellos de la ciudad”, junto con el de la calle Junín permitió ir modelando, a reducida escala, esa nueva imagen urbana que se anhelaba por parte de las elites.

De igual manera, al oriente se dio inicio a una calle que en el período siguiente será fundamental, pues se convertirá en un eje de desarrollo urbano y se conocerá como la calle Ayacucho; en 1835 Antonio Uribe donó el solar de su casa para la apertura de la calle “*proyectada por la parte septentrional del Colejio, i que debe ser la continuación de una de las mejores de la ciudad, i de su principal entrada por la parte de Rionegro*”⁹⁹.

El auge constructivo y de mejoramiento de estos años era un hecho cierto. Algo que celebraba ya desde 1847 el cronista del periódico *El Censor* citado en párrafos anteriores, pero que describió con mucha emotividad Eladio Gónima en su texto escrito a finales del siglo XIX:

Entonces en todos los barrios de la ciudad se dio principio a la refacción de las casas viejas y edificación de otras, y de tal modo, que por todas las calles no se veía sino recuas de bestias y filas de trabajadores acarreado materiales de construcción, y no se oía sino el ruido de los cientos ó mas tapiales que funcionaban a un tiempo acompañado de los gritos

98 / Esta era una portada en la finca del Coronel Francisco Urdaneta, la que era necesario franquear para luego pasar el río Medellín. Revista Repertorio Histórico núm. 9, Medellín, septiembre de 1924, pág. 320.

99 / Periódico *El Constitucional de Antioquia* núm. 135, Medellín, 2 de agosto de 1835.

de los obreros. En poco tiempo cambió completamente la fisonomía de la ciudad¹⁰⁰.

La ciudad adelantaba a todo vapor en la parte material, en palabras del mismo Gónima.

Fue ese mismo auge constructivo y urbano el que vio y describió Agustín Codazzi cuando llegó con la Comisión Corográfica a principios de los años cincuenta. Una ciudad de calles aseadas y tiradas a cordel, divididas en ángulos rectos, donde

...sus fábricas anuncian el bienestar de aquellos habitantes. Las manzanas de la ciudad están decoradas por las grandes copas de los árboles que se extienden sobre las calles, de cuyas paredes penden festones de jazmines y de rosas. Los bien formados jardines que adornan los primeros patios de las casas dan una idea del buen gusto de sus moradores, así como el interior de aquellos indican la riqueza y comodidad de éstos¹⁰¹.

Situación que ratificó para 1852 el ingeniero sueco residenciado en la ciudad, Carlos Segismundo de Greiff, que miró con cierto desdén en 1858 el francés Charles Saffray y que elogió con encomio el Secretario de Gobierno de Antioquia, Néstor Castro en 1865.

Carlos Segismundo de Greiff la observó como bien edificada, con casas particulares de un exterior agradable, que competían con los ricos almacenes de mercancías ultramarinas adornando la plaza principal y la calle del comercio¹⁰² —Palacé, entre Colombia y Ayacucho—; admiró la riqueza del menaje y el lujo de las viviendas, a pesar de la distancia de los ríos navegables y las dificultades de transporte, no obstante criticó su apocada arquitectura. Para Saffray, Medellín era una ciudad dedicada sólo al progreso material, con un mercado en la “gran plaza”,

con productos llegados de Inglaterra, Alemania, Suiza, España o Francia; donde el almacén y la calle eran los espacios de encuentro de los hombres; de vida monótona, sin bailes, sin conciertos, sin teatros, “ni crónica, donde la vida hoy es la misma de hace un año y la de toda la existencia”. Desdeñó y descalificó la arquitectura, pero disculpando la carencia de “monumentos proporcionados a la importancia de la ciudad”, porque consideraba ser muy reciente su preeminencia en detrimento de la antigua capital colonial, es decir, Santa Fe. Mientras tanto el Secretario de Gobierno se desbordó en elogios para hablar del desarrollo de las artes mecánicas y liberales, y la construcción de puentes, iglesias, casas y muebles, que elogió con desmesura.

No era para menos, pues el crecimiento de Medellín iba en aumento: en 1851 era la cuarta ciudad más poblada de Colombia¹⁰³ y en 1870 ya era la tercera ciudad en importancia y población de Colombia, detrás de Bogotá y Cúcuta. El auge constructivo y el desarrollo urbano entre los años cuarenta y cincuenta del siglo XIX eran una manifestación, a la vez que consecuencia, del crecimiento demográfico y del inicio de la concentración en el área urbana de la

100 / Eladio Gónima.... *Op. cit.*, pág. 220.

101 / Agustín Codazzi, *Geografía física y política de las provincias de la Nueva Granada*, vol. III, Bogotá, Banco de la República, 1958-1959, págs. 255 y 265.

102 / Carlos Segismundo de Greiff, “Apuntamientos topográficos y estadísticos de la provincia de Medellín”, *Ibíd.*, pág. 80.

103 / Las primeras ciudades eran Bogotá, Socorro y Piedecuesta, estas dos últimas en el departamento del Santander.

población de Medellín y del Valle del Aburrá. La Villa Republicana se caracterizó por el desequilibrio de la relación urbano rural. Si a principios del siglo XIX había una relación más o menos equilibrada –48% urbana y 52% rural–, con un leve predominio de lo rural, ya para mediados del siglo XIX la relación es decididamente urbana; en 1851 era un 58.8% urbana y un 41.2% rural, tendencia que se irá acentuando con los decenios siguientes, a pesar de un retroceso para el año 1905.

Esta situación se debió a la densificación intraurbana del marco de la Villa y de los suburbios, y al poblamiento de las nuevas áreas donde se expandió la trama urbana. Los lotes que estaban vacantes, los solares y la subdivisión predial permitieron este crecimiento poblacional en el interior del marco. Calculaba Manuel Uribe Ángel que la Villa en su área urbana para 1860 tenía aproximadamente 152 hectáreas; si tenemos en cuenta los 10.375 habitantes de 1851, obviamente inferior a la que debía tener 9 años después, se tendría una densidad aproximada de 68 habitantes por hectárea.

No menos importante fue el crecimiento de los suburbios de la Villa, teniendo en cuenta el desarrollo de Aná, Belén y Salado de Correa, al occidente, y Aguacatal al sur. La relación entre el marco de la Villa y estas áreas de poblamiento se potenció más en estos años, fundamentalmente con la parte occidental y sur occidental, por la construcción de los puentes sobre el río Medellín, primero el de la Alameda –Colombia– en 1846, y después el de Guayaquil en 1864, que agilizaron la comunicación pero también incentivaron el poblamiento de esta parte del Valle de

Aburrá, cumpliéndose muy tardíamente lo que había propuesto Mon y Velarde en 1788. Tal nexo originó que muchas veces se consideren estas parroquias como barrios y como tales sean referenciadas en muchos documentos.

Estas aldeas alcanzaron en este periodo a definir los primigenios núcleos urbanos. Si en el periodo anterior la iglesia era un centro simbólico dentro de toda la fracción, en un poblamiento disperso, para este momento lo fue de manera material al determinar su configuración urbanística, con la construcción de nuevas iglesias, que presidieron las plazas y calles circundantes que se trazaron y construyeron en estos años o, al menos, se dejaron planteadas, para ser desarrolladas en los años siguientes. Adicionalmente los caminos que intercomunicaban las aldeas entre sí y con el marco de la Villa se fueron poblando y consolidando como verdaderas “avenidas”.

En 1832 en el denominado partido de Iguaquito se creó el distrito parroquial de Aná, que en 1849 fue suprimido y vuelto a crear en 1852 con el nombre de Anápolis. Ya en 1850 tenía 2000 habitantes, en su mayor parte agricultores, población que para 1870 se había incrementado a 2844. A esta parroquia le correspondían para 1859 cinco partidos: el del marco de la plaza, Pedregal, Cucaracho, Charco de la Peña y Salado de Correa –La América–, pasando las tres últimas posteriormente a ser veredas de la misma. En el Poblado eran pocas las casas y mayoritariamente eran casas de campo. Pero se nucleaban inicialmente alrededor de una capilla, con su respectiva plaza, y a partir de 1858, del nuevo templo que se construyó; tenía, además, su propio cementerio y centros escolares desde 1838.

El Salado de Correa, para los años sesenta, pasó a denominarse La América, y era una sola calle. En este sitio las autoridades religiosas en abril de 1869 autorizaron la construcción de una capilla, por iniciativa del señor Rafael Velásquez, alrededor de la cual se establecería un poblamiento concentrado, desarrollándose a partir de este momento una pequeña malla urbana.

El pequeño caserío de Alta Vista de finales del siglo XVII pasó a ser la aldea de Belén, que fue reconocida civilmente en 1814, en unos momentos con un reconocimiento de autonomía, al igual que lo sucedido con Aná, pero a mediados del siglo, como un barrio de la Villa. Su crecimiento fue importante, no obstante que Manuel Uribe Ángel lo describe en su libro publicado en 1885 como

...un caserío de poca significación; pero como la mayor parte de los pueblos antioqueños, sus casas son de regular apariencia y aseadas”, que contaba con “un regular templo católico en el lado occidental de una espaciosa plaza, adornada en el centro con una fuente pública, y tiene además en sus cercanías las aguas puras del torrente de su nombre”¹⁰⁴.

Como se ve, su estructuración a partir de una plaza, con el templo presidiéndolo, una pequeña traza urbana, y una vía que lo conecta con el marco de la Villa, siguiendo los mismos parámetros del poblamiento de los otros asentamientos fue producto de la dinámica de la mitad del siglo XIX.

El partido o la fracción de Aguacatal¹⁰⁵ tenía un poblamiento incipiente desde finales del siglo XVIII. A mediados del siglo XIX su población había aumentado considerablemente, diseminada en las cinco veredas en que se dividía. El camino entre Medellín y Enviga-

do era el eje, a lo largo del cual se ubicaba el mayor número de viviendas, pero comenzaba una incipiente nucleación en el sitio o paraje denominado El Poblado, donde precisamente, entre 1843 y 1845 se construyó una capilla de 16 por 26 varas. La importancia y crecimiento experimentado desde estos años permitió que para 1870 se erigiera en Viceparroquia y desde 1871, cuando contaba con 1926 habitantes, se solicitara su cambio a parroquia; no obstante, su ordenamiento urbano todavía no se estructuraba de manera conveniente, al punto que las condiciones impuestas en 1871 para elevarla a parroquia, incluían, entre otros aspectos, la demarcación de una población con calles, lo mismo que una plaza de figura regular, “*capaz para las procesiones y para las asambleas públicas ya religiosas, civiles o comerciales*”¹⁰⁶.

Pero entre el marco de la Villa y las aldeas o barrios, se presentó un fenómeno de singular importancia: la extensión del espíritu civilizatorio, de las rela-

104 / Manuel Uribe Ángel, *Geografía General del Estado de Antioquia en Colombia*, Medellín, Segunda Edición, Colección Autores Antioqueño vol. 11, Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia, 1985, págs. 133 y 134.

105 / En diferentes investigaciones y en la documentación histórica se habla indistintamente de Aguacatal, San Blas o El Poblado. La fracción o partido era Aguacatal, que después de ser una pedanía fue distrito, alcaldía parroquia, barrio o inspección de Policía; San Blas era la capilla existente dentro de la fracción hasta la construcción de la nueva entre 1843 y 1845 que se denominó San José; y El Poblado fue sitio o paraje donde se construyó esta nueva capilla. Después, por la importancia y preeminencia que adquirió el sitio de construcción de la capilla de San José, se denominó a toda la fracción como El Poblado.

106 / Javier Piedrahíta Echeverri, *Del poblado de San Lorenzo a la parroquia del Poblado 1876- 1976*, Medellín, Departamento de Antioquia Secretaría de Educación y Cultura, 1976, pág. 60.

ciones y ritmos urbanos hacia el campo circundante, empezando el cambio del orden, la percepción, el ritmo y estilo de vida rural, que había predominado hasta la primera mitad del siglo XIX. A partir de los años cincuenta del siglo XIX las familias de la elite de Medellín, acogiendo formas de vida burguesa, establecieron en estos entornos suburbanos prácticas de ocio y recreación. De los paseos a caballo por las estancias, cortijos y campos cultivados que practicaron en los primeros decenios del siglo XIX, se pasó a la radicación en casas de recreo de campo, como una segunda residencia temporal.

Manuel Uribe Ángel percibió y registró ese cambio, haciendo una comparación de los ritmos de vida dominantes en las épocas anteriores con las nuevas que se comenzaron a presentar. No obstante que su mirada estaba mediada por la óptica de médico higienista, su texto deja traslucir claramente el fenómeno sociológico que se presentaba:

Cuando el valle de Medellín era poco poblado, y cuando el sistema de vida usado en la época de la colonia era sobre modo parsimonioso, los gastos infinitamente reducidos no daban campo á los vecinos para proporcionarse frecuentes diversiones de espíritu y de cuerpo. Cada cual permanecía en su casa, y las ocupaciones del día y de la noche medían

el tiempo con la cadencia de un péndulo de reloj. Ninguno sabía, ni quería saber, que un cambio periódico de localidad, de aire, de agua, de luz, de movimiento, de distracción &a(sic) podía y debía contribuir á conservar mejor la salud y á dar aumento progresivo á la fuerza física y moral del hombre¹⁰⁷.

Las actividades rutinarias se rompían, aparecieron nuevas distracciones cada vez más frecuentes y los goces del espíritu con cierto aire epicureísta se adoptaron, no sin cierto temor moral del propio Uribe Ángel ante la amenaza del lujo, siguiendo los planteamientos de otros miembros de la elite que ya se citaron en páginas anteriores:

los goces del espíritu visitan hoy cerebros que antes no conocían;...las relaciones sociales se suavizan y ablandan, y...si la invasión amenazadora del lujo, ruinoso y corruptor, no penetra en nuestras costumbres, razón tenemos para esperar que una educación bien arreglada nos traiga existencia civilizada, feliz y tranquila.

La actividad de recreación y ocio en el campo fue una de esas nuevas costumbres para alimentar el espíritu y el cuerpo, al *“contraer la costumbre de permanecer, durante uno o dos meses del año, en el campo, por motivos de salud ó de recreo, así el número de quintas aumenta con rapidez”*¹⁰⁸.

Pero lo que Uribe Ángel databa en su escrito para 1859, ya Carlos Segismundo de Greiff lo dejaba percibir en sus apuntes de la Provincia de Medellín en 1852: *“en medio de llanuras admirablemente cultivadas i adornadas con hermosas casas de recreo, pueblos y caseríos, presenta un cuadro de los más pintorescos”*¹⁰⁹. De esta manera las estancias, cortijos, aldeas y zonas de cultivo, que habían dominado el paisaje rural incor-

107 / Manuel Uribe Ángel, “Higiene pública Una reforma conveniente”, en revista Anales de la Academia de Medicina núm. 12, 1 de enero de 1889, pág. 358.

108 / *Ibíd.*, pág. 360.

109 / Carlos S. de Greiff, “Apuntamientos topográficos i estadísticos de la Provincia de Medellín”... *Op. cit.*, pág. 79.

poran una nueva tipología arquitectónica, la casa de campo o de recreo, que se convirtió en un detonante para el cambio de este entorno, subordinado a los requerimientos de las elites del marco de la Villa.

Ya se había señalado en un aparte anterior cómo lo rural desde finales del siglo XVIII no era la naturaleza remota, sino un espacio productivo en permanente interrelación económica y funcional con el marco de la Villa. Ya desde entonces no había naturaleza sin mediación, sino un artificio por el sometimiento de la naturaleza a la producción agrícola. Esa era el paisaje pastoril e idílico que describió el valle del Aburrá desde los cerros orientales; reductos de bosque nativo en medio de las estancias de pequeña extensión, rodeadas de pastos, gramas, árboles frutales y nativos, además de las áreas dedicadas a la producción de panela y mieles, es decir, los establecimientos de los trapiches.

Pero a mediados del siglo XIX el hombre económico transformó nuevamente ese campo domeñado en un espacio para el hombre lúdico. Se recurre a las áreas de inmediata influencia, que tienen caminos trazados o de fácil acceso, generalmente en pequeñas colinas o partes intermedias de las laderas para tener un dominio visual sobre el valle y el marco de la Villa, lo mismo que contar con aguas, vientos y luz adecuada, que correspondieran a los nuevos requerimientos de higiene y salud. Es en parte una concepción del paisaje pintoresco, pero también de control y magnificencia. Así son ocupados sectores como el Cucaracho (fracción de Aná, al lado occidental), Bermejil y La Ladera (al nororiente), el Cuchillón (al oriente), Aguacatal (al suroriente), Belén y La América (al sur occidente).

Mientras el hombre lúdico burgués se apoderó de este entorno suburbano para sus actividades, el hombre rural perdió espacio. Cada día era menos la actividad productiva agrícola pues los nuevos propietarios no tenían esta actividad como prioritaria. Quienes figuran en los censos como habitantes de las aldeas o barrios y cumpliendo actividades agrícolas no son propietarios, y deben convertirse forzosa-mente en artesanos o mano de obra para las nuevas actividades económicas urbanas; de lo contrario, engrosarán los listados de los vagos, mendicantes o ladrones, que tanto asustaban a la elite, habitando los suburbios urbanos del marco de la Villa o incrementaron la población de las aldeas o barrios sin una actividad definida, contando apenas con una precaria vivienda, en el mejor de los casos. Otra gran porción, estigmatizados, engrosaron las filas de los colonizadores de tierras, que estaban en auge por estos años, ya sea obligados por las normas de policía o por su propia iniciativa.

La Villa Republicana perfilaba la ciudad burguesa de los últimos tres decenios del siglo XIX, con todas sus contradicciones, con sus virtudes y defectos. Cada día era mayor la distancia que tomaba con respecto a las demás poblaciones de Antioquia, de la misma manera que despuntaba en el panorama nacional como uno de los centros urbanos de importancia, que rápidamente se articulaba a los circuitos capitalistas, formando parte de ese grupo de ciudades americanas que modernizaban sus estructuras sociales y entraban en un proceso de concentración urbana propio de economías en expansión. La trama

urbana colonial e ilustrada se rompía, desbordando su marco y sin centrarse únicamente en la plaza mayor. La calle o el paseo comienzan a aparecer en el ritual urbano, volcando al espacio público las actividades que antes eran potestativas del espacio privado de la vivienda. En la arquitectura urbana, las iglesias siguen siendo predominantes, pero su monumentalidad urbana empieza a ser competida por las quintas burguesas, como síntoma de una secularización del paisaje urbano.

Sin embargo, estos aspectos materiales eran la punta de lanza en la autoconciencia y de la nueva urbanidad burguesa que se iba perfilando en estos años. La Villa Republicana es la infancia de la modernidad temprana que se expresa no tanto en la materialidad física de su arquitectura o su urbanismo, pues no se debe buscar únicamente con el fin de la imagen española expresada en tapias, aleros o tejas de barro que siguieron predominando; esta modernidad no está únicamente en las incorporaciones técnicas o tecnológicas, en la higiene urbana o en la decoración de las viviendas, en su amoblamiento y ornato, sino en las prácticas y rituales sociales urbanos, en las modas, las ideas, los modos de comportamiento, en la recepción de patrones, normas, hábitos o costumbres, que llegaron a ser tan abiertos que en algunos casos llegaron a la caricatura, pero que en otros casos no se asumieron de manera pasiva, resignada o contem-

plativa y, por el contrario, tuvieron expresiones concretas, de reacción, recreación o reelaboración de los modelos que llegaron.

Esa modernidad reactiva empezó a romper el tedio de los primeros decenios del siglo XIX y que aún percibió Charles Saffray en 1858, cuando describía que Medellín era un pueblo de vida monótona sin bailes, sin conciertos, sin teatros, “*sin crónica, donde la vida de hoy es la misma de hace un año y la de toda la existencia*”¹¹⁰, la que sólo cambiaba por un aspecto festivo en época de navidad. Pero el mismo Saffray señalaba el germen burgués en algunos salones “*amueblados a la europea*”, donde se encontraban “*varias buenas tradiciones, y se forma lentamente el núcleo de una verdadera sociedad*”. El terrible tedio que se apoderaba del hombre para devorarlo, la existencia pasiva, los ataques de fastidio y el inmenso vacío por las pocas cosas que llamaban la atención comenzó a cambiar en el escenario urbano por una vida más activa y febril, como parte de la construcción de la nueva cultura urbana. Así Medellín después del tercer decenio era un pueblo grande que comenzaba a disfrutar de las bondades del anonimato, ya que en “*lugares de alguna población como Medellín no es lo más fácil conocer bien a las personas*”¹¹¹; las tiendas se convertían en casas comerciales, las calles monacales en pequeños paseos, los charcos daban paso a las casas de baños públicos, las mismas tiendas, el billar y la gallera dominical, como lugares de solaz, cedieron el espacio al teatro, no sólo con obras costumbristas como pudiera pensarse sino con obras de autores universales como Shakespeare, Schiller o Voltaire, zarzuelas, y aun algunas óperas, de segunda o de tercera, pero al fin y al cabo óperas.

110 / Charles Saffray... *Op. cit.*, pág. 94.

111 / Periódico *El Antioqueño Constitucional* núm. 66, Medellín.

Todo esto no fue suficiente para Francisco de Paula Muñoz, ni para Eduardo Zuleta, que años después todavía esperaban más, el momento en que las ciencias, las artes y la arquitectura se impusieran sobre la naturaleza de manera más decidida a lo logrado hasta el momento, sin saber que precisamente

ellos pedían lo que pedían porque eran producto de la nueva autoconciencia urbana, expresión del espíritu civilizatorio y de progreso burgués que se había incubado en la Villa Republicana y se expresaría con mayor vigor en los últimos decenios del siglo XIX y los primeros del siglo XX.

LA CIUDAD: PERSIGUIENDO EL MEDELLÍN FUTURO

EL PROCESO HISTÓRICO URBANO DE MEDELLÍN ENTRE 1870 Y 1932

CUANDO AGUSTÍN CODAZZI estuvo en Antioquia, en el año de 1852, hubo una razón que no le permitió admirar a plenitud las bellezas y los adelantos de la Villa que ocurrían hasta ese momento, y que le causó malestar: el aislamiento geográfico de Medellín y el área central; algo que le hizo pensar y escribir que había llegado a un “oasis en el desierto”, y además preguntar: “¿querrán sus moradores quedar aislados del resto del mundo?”¹¹². La respuesta práctica a la pregunta de Codazzi se dio a partir de los años setenta del siglo XIX y tendría colofón hacia 1932; período que transcurre entre el inicio de construcción del ferrocarril, la primera fecha, y el primer aeródromo, en la segunda fecha.

En 1873 el Presidente del Estado Soberano de Antioquia señalaba a la Asamblea Legislativa que el Estado tenía

la imperiosa necesidad de una vía que le sirva para ponerse en comunicación pronta y fácil con los pueblos civilizados y con los grandes mercados del

112 / Carta de Agustín Codazzi al Gobernador, Medellín, 12 de junio de 1852, en *Decretos y Resoluciones de la Gobernación de la Provincia de Medellín en 1851 i 1852*, Medellín, Imprenta de Jacobo F. Lince, 1852, pág. 84.

mundo a fin de no permanecer, como hasta aquí, secuestrados de los beneficios de la civilización, y de poder, con facilidad y pocos gastos, traer lo que necesitamos de afuera y exportar, del mismo modo, lo que sobre de nuestros productos¹¹³.

A pesar de afirmar que en esos años las vías de comunicación habían mejorado, también reconocía que los caminos no estaban de acuerdo con la “civilización moderna”, ni los que demandaban las necesidades del Estado. Por eso se había planteado desde el inicio de su segundo gobierno la realización de ese camino pronto y fácil que comunicara a Medellín con el mundo, algo que parecía imposible “*hasta que hace poco tiempo que la ciencia nos dijera con se-*

guridad: podéis hacer con vuestros recursos un camino de carro que os conduzca en dos días de Medellín al Magdalena”¹¹⁴. E ir al Magdalena era tener contacto con el mundo exterior, la metrópoli, su comercio y su cultura.

Por más de un siglo, el camino de Nare (partiendo del sitio Palagua –río Nare–, pasando por Marinilla y Rionegro, hasta llegar a Medellín) fue el único vínculo de Antioquia con el resto de Colombia y el exterior¹¹⁵. Se pensó cambiarlo por una mejor opción que permitiera la salida rápida y adecuada de los productos a los mercados de Europa, y, sobre todo, facilitar las crecientes importaciones de la metrópoli al interior del Estado, para aupar el desarrollo minero y comercial. La primera opción estudiada fue la construcción de un “carretero”, el cual se inició en 1871 durante el gobierno de Pedro Justo Berrío, con la dirección del ingeniero George Butler Griffin¹¹⁶.

Al dejar Berrío el gobierno y asumirlo Recadero de Villa la balanza se inclinó por el ferrocarril y se sepultó el proyecto del camino carretero. La soñada “apertura al norte” por el carretero quedó en un corto trayecto utilizado en algún momento por dos arrieros y un carruaje introducido por Modesto Molina, que hacía viajes entre Medellín y el punto terminal más al norte de Barbosa¹¹⁷. Se determinó entonces la construcción de un camino de “rieles y vía angosta o carretero”¹¹⁸. El proyecto se sacó a licitación en 1873, en 1874 se firmó el contrato, y en 1875 se iniciaron las obras con la dirección del ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros.

La construcción del llamado ferrocarril de Antioquia fue el punto de partida al desarrollo del transporte moderno en Antioquia. Superando estrecheces

113 / Mensaje del Presidente a la Lejislatura del Estado Soberano de Antioquia, 20 de julio de 1873, en Boletín Oficial núm. 588, Medellín, 26 de agosto de 1873, pág. 228.

114 / *Ibíd.*, pág. 254.

115. Entre 1770 y 1880 según Poveda Ramos fue el único vínculo y de paso le permitió a Rionegro, desde 1800, superar a Santa Fé de Antioquia como el principal centro comercial. Gabriel Poveda Ramos, *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*, Medellín, Gráficas Vallejo, 1 de septiembre de 1974, pág. 34.

116 / Griffin llegó a Medellín en 1870 contratado por el gobierno de Pedro Justo Berrío para hacer los estudios y construcción de los carreteros de Medellín al Magdalena y al Atrato. El aparte correspondiente al Ferrocarril de Antioquia que se incluye en el texto forma parte del trabajo de Luis Fernando González Escobar, “*La Estación Barbosa del Ferrocarril de Antioquia. Una aproximación histórica*”, dentro del proyecto “Vereda Buga un reto al futuro desde el pasado”, proyecto Interadministrativo Corantioquia-Municipio de Barbosa, agosto de 1999, Medellín, Corantioquia, documento inédito.

117 / José María Bravo Betancur, *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*, Medellín, Colección de Autores Antioqueños núm. 82, 1993, pág. 62.

118 / Mediante la ley 229 del 26 de agosto de 1873

y crisis económicas, dificultades técnicas, cambios de dirección y contratistas, y las variadas guerras civiles que paralizaron y entorpecieron el avance de la línea férrea, la primera locomotora del ferrocarril llegó a Medellín en 1914. La línea del ferrocarril sólo estuvo lista en su totalidad cuando se construyó el túnel de La Quiebra que se terminó 1929.

El ferrocarril apenas fue un acicate para esa búsqueda de contacto con el mundo porque ya la navegación aérea estaba surcando los aires de Medellín y reclamando pista de tiempo atrás. Desde 1913 cuando se efectuó el primer vuelo en Medellín por Mister Schmitt hasta 1931 cuando se empezó la construcción del aeródromo, en el paraje Guayabal, y el aterrizaje en éste del primer avión en 1932¹¹⁹, se marcó en la ciudad un punto culminante *“en la prodigiosa conquista, por ingenio humano, del espacio infinito”*, pero también en el imaginario de las gentes que sintieron plenamente que el desarrollo, el progreso, la civilización y la modernidad habían llegado. Incluso, para los años veinte, el ferrocarril y el avión se combinaron con el fin de conectar con más prontitud a Medellín con la costa atlántica; en 1925 un avión de la Scadta hacía el vuelo Barranquilla Puerto Berrío en 6 horas y luego de Puerto a Berrío a Medellín el recorrido era en tren, en un tiempo de 12 horas, trasmontando el paso de La Quiebra por un carretero.

Para 1932 se cerraba un ciclo iniciado con la construcción del ferrocarril, el cual duró cuarenta años, entre el inicio y su llegada a Medellín. El mismo año se inició el de la navegación aérea, con la llegada del primer aeroplano demostrativo. Mientras que el ferrocarril fue tardío con respecto a lo ocurrido en el resto del mundo, el aeroplano puso a Medellín en

sincronía con la contemporaneidad en la medida de llegar al mismo tiempo que en las principales ciudades y con el hecho singular de haberse constituido la primera empresa comercial aérea del mundo en esta ciudad¹²⁰.

Entre la construcción del ferrocarril de Antioquia y el aeródromo hay una continuidad histórica, reflejada en los anhelos de una ciudad por salir del aisla-



El ferrocarril como símbolo del avance del progreso y la civilización, no era incompatible con el arte, sino complementario.

119 / El primer vuelo se realizó el 26 de enero de 1913 en la finca “La Pradera”, sitio La Aguacatala. A principios de 1925 aterrizó el piloto Guicciardi en terrenos de una finca en el barrio Guayabal, donde posteriormente se construiría el aeropuerto. Ya adelantado el aeropuerto aterrizó el Marichú, el primer avión de la compañía UMCA –Urabá-Medellín –Central Airways, empresa filial de la Panamerican Airways junto con la Sociedad Colombo Alemana de Transportes.

120 / En septiembre de 1919 se formó en Medellín la Compañía Colombiana de Navegación Aérea y el 7 de octubre del mismo año se conformó en Holanda la KML; mientras tanto la Scadta, se formalizó en Barranquilla el 5 de diciembre de este mismo año de 1919.

miento, respondiendo con creces la pregunta formulada tiempo atrás por Codazzi. Estos dos hechos son mojoneros que marcaron la inserción de Medellín, de diferente manera, a la economía capitalista, a la “civilización moderna” con todos sus aspectos contradictorios, al mundo y la metrópoli, algo que habían anhelado tantas generaciones anteriores.



Los inicios de la aeronavegación, un hidroavión sobre el río Magdalena en el año 1925. Revista *Progreso* núm. 2, Medellín.

121 / Este fue un proyecto obra de una empresa particular. El 12 de octubre de 1911 se inauguró el primer tramo entre Medellín y Caldas. En 1924 pasó a poder del Gobierno de Antioquia, que llevó el ferrocarril en 1929 hasta Puerto Jericó y para 1932 se culminaba el trayecto entre este último sitio y el río Arma.

122 / Luis Fernando González Escobar, “Los caminos de Medellín a Rionegro, las rutas por Santa Elena 1800-1928”, como parte de la investigación de Elvia Inés Correa, *Poblamiento, marcas territoriales y estructuras en la cuenca media de la quebrada Santa Elena*, Corantioquia. agosto de 2000, documento inédito.

Las vías de comunicación no sólo fueron el factor determinante para conectar a la ciudad y a la región con el mercado y el mundo exterior, sino que permitieron la interconexión intrarregional, reestructurando el ordenamiento territorial, completando de esta manera la centralidad que ya poseía la ciudad de Medellín desde el punto de vista político, religioso, educativo y económico. Tanto el ferrocarril de Antioquia, como el ferrocarril de Amagá, que se comenzó a construir en 1907 y llegó a orillas del río Cauca en 1929¹²¹, ampliaron las zonas de colonización o conectaron a Medellín con ricas regiones ya en explotación, incrementando la producción y los intercambios. Pero a partir de los años veinte ya no fueron solo los ferrocarriles sino los tranvías y las carreteras los que fortalecieron enormemente la centralidad que se venía dando desde principios del siglo XIX.

Culminados los trabajos que demandaba la construcción del ferrocarril, donde se habían invertido por años los mayores recursos destinados para vías, los esfuerzos se concentraron en la construcción de los tranvías intermunicipales y las carreteras a las que el gobierno nacional en 1923 había decidió subvencionar. En 1924 se constituyó una sociedad para la construcción de un tranvía intermunicipal por la carretera de Oriente, y en 1926 se ordenó dar prioridad de inversión a la construcción de las troncales del Norte, Oriente, Sur y Suroeste, lo mismo que de cinco carreteras más en otras partes del departamento, entre las que se incluía la carretera al Mar, que conectaría a Medellín con un puerto en el golfo de Urabá¹²².

Para el año de 1932 la red vial de Antioquia estaba constituida por 280 kilómetros de ferrocarril, las carreteras pasaban de los 500 kilómetros y el tranvía intermunicipal operaba más de 50 kilómetros, teniendo una característica fundamental: casi todas las vías tenían como punto de llegada y salida a Medellín, convirtiéndose así en el gran centro de intercambio económico, comercial e industrial ya no sólo regional sino nacional.

Como bien lo señala Fabio Botero Gómez, los bajos rendimientos del transporte en los viejos caminos de herradura tuvieron un papel crucial en el lento desarrollo de la economía y constituyeron “*tal vez el cuello de botella esencial en el proceso de desarrollo de la agricultura, aun por encima de los lastres retardatarios de la estructura de la tenencia de la tierra*”¹²³, algo en parte superado por la irrupción de los nuevos sistemas de transporte, especialmente el ferrocarril.

La producción de café fue uno de los grandes beneficiados con el aumento del rendimiento y la baja de costos del transporte:

...es cierto que desde mediados del siglo pasado [siglo XIX] se conocían en el Estado algunos cafetos que tenían más que todo por curiosidad, en las huertas de las casas, pero por la falta de vías de comunicación no se había podido establecer su cultivo sobre las bases comerciales... fue la iniciación de los trabajos del Ferrocarril de Antioquia lo que vino a despertar en entusiasmo entre algunos agricultores progresistas¹²⁴.

El café se comenzó a plantar desde 1861¹²⁵, se montaron las primeras despulpadoras y trilladoras en 1883, y en los mismos años ochenta comenzaron las primeras exportaciones, aprovechando los tramos de

ferrocarril ya construidos¹²⁶. Con la trilla y exportación a los mercados de Estados Unidos y Europa se inició la era de la industria cafetera y de los agricultores empresarios, culpables de una gran transformación territorial, cultural y urbana. Por otro lado, con la introducción de nuevos pastos (el guinea y fundamentalmente el pará), se desarrolló la ganadería de ceba, y de igual manera se controló la importante producción de cueros y sebos, logrando el mejoramiento de los intercambios mediante la conexión que hizo el ferrocarril con las tierras calientes de estos agricultores empresarios.

Entre tanto la minería en el último cuarto del siglo XIX adquirió el carácter de una gran industria permanente y estable¹²⁷, con la mayor producción del

123 / Fabio Botero Gómez, “Las vías de comunicación y el transporte”, en Jorge Orlado Melo (Director General), en *Historia de Antioquia...* Op. cit., pág. 289.

124 / *Medellín en 1932*, Medellín, Imprenta Editorial Librería Pérez, 1932, pág. 111.

125 / Von Schenck anotaba para 1880: “El cultivo es aquí de fecha reciente. Al principio, y todavía en la mitad del siglo, la producción total en el Estado se calculó en 3.600 arrobas. En el año de 1877 ya existían mucho más de 3.000.000 de cafetos. La producción aumentaría considerablemente si existiera una mayor facilidad de transportarlo a la Costa”. Friederich Von Schenck, *Viajes por Antioquia en el año de 1880*, Bogotá, Ediciones del Banco de la República, Archivo de la Economía Nacional, 1953, pág. 24.

126 / La primera exportación de café se hizo en 1880, cuando Alonso Ángel envió los primeros granos de pergamino a Londres, en comisión a la casa comercial de Enrique Cortés. Después se enviarían pequeñas cantidades llegadas de Fredonia, Jericó, Andes, Concordia y Heliconia, es decir, del suroeste de Antioquia, donde se había impulsado la caficultura.

127 / Gabriel Poveda Ramos, “Breve historia de la minería”, en Jorge Orlado Melo (Director General), en *Historia de Antioquia...* Op. cit., pág. 218.

país, debido a la conformación de las sociedades mineras que permitieron el surgimiento de los empresarios mineros; la tecnificación de la explotación que incrementó la producción y los rendimientos de la misma; la diversificación de la producción que, aparte del oro, comenzó a explotar la plata y el hierro; el establecimiento de laboratorios químicos, mineralógicos y metalúrgicos, y el mejoramiento o refinamiento de la comercialización¹²⁸.

La baja en el costo de los fletes también permitió la importación de bienes de consumo, materias primas para las pequeñas empresas y el ingreso de maquinarias con destino al montaje de la industria, que se desarrollaría desde los mismos años ochenta, en el primer caso, y los primeros años del siglo XX para la industria en el verdadero sentido del término. Así, el paso de los talleres artesanales y de las pequeñas empresas semifabriles, a fabriles y a la industrialización se da en todo este período, pero no de una sola vez sino por momentos que se pueden distinguir claramente, separados por la posibilidades que brindaba el ferrocarril de Antioquia para el transporte o no de

maquinarias o equipos pesados. El primer momento que va desde 1870 hasta 1900 empezó una importante diversificación de la producción, que era propia de las demandas que iban presentándose: ladrilleras, trapiches, ingenios, trilladoras, molinos, fundidoras, talleres mecánicos, tejidos, chocolates, gaseosas, cervezas, tejidos, fósforos, litografías, productos alimenticios, lozas, que irrumpieron en el mercado local; pequeñas empresas semifabriles, no sin notables esfuerzos económicos para contar con las maquinarias, sedes, materias primas y para cumplir con los requerimientos técnicos y energéticos. Desde el momento en que el ferrocarril permitió transportar equipos pesados, aún antes de llegar a Medellín en 1914, se dio el paso a la verdadera industria, con la llegada de maquinaria extranjera, además de la solución de problemas técnicos y tecnológicos por parte de la mano de obra local y la aplicación de la administración científica de las empresas, con los principios de racionalidad y eficiencia, algo que ocurrió entre 1905 y los años veinte¹²⁹ cuando se crearon importantes empresas de cervezas, textiles, calzados, fósforos, cigarrillos, alimentos, cemento, entre otros productos.

Entre el desarrollo minero, agrícola y vial, se logró la acumulación de capital, la creación de un mercado interno y la inserción al capitalismo mundial, pero mientras la industrialización fue producto de la acumulación de capital mediante el comercio, la industria minera y en menor grado el café, después de los años ochenta, la acumulación de gran parte del capital y la creación del mercado interno pertenecen a la era del café, como lo señala el investigador Roger Brew¹³⁰.

128 / Luis Fernando González Escobar, *El edificio Carré. Una aproximación contextual histórica*, Medellín, Fundación Ferrocarril de Antioquia, marzo de 2000. Texto inédito, en computador, pág. 7.

129 / Las empresas pioneras fueron la Cervecería Antioqueña -1901-, y la Compañía Antioqueña de Tejidos -1902, que entraron a operar unos años después cuando solucionaron problemas financieros. Ver Manuel Restrepo Yusti, "Historia de la industria 1880-1950", en Jorge Orlando Melo,.... *Op. cit.*, págs. 267 a 276.

130 / Roger Brew, *El desarrollo económico de Antioquia...* *Op. cit.*, pág. 2.

Para María Mercedes Botero, el desarrollo comercial poco a poco creó cambios en la organización mercantil y se dio una mayor especialización. Las sociedades comerciales se constituyeron como exportadoras de metales preciosos e importadoras de mercaderías extranjeras¹³¹. Muchas de ellas también eran agricultoras y ganaderas, e iniciaron después de 1870 operaciones bancarias; los principales comerciantes y sociedades comerciales fueron accionistas de las casas bancarias que se fundaron en el llamado período de la fiebre bancaria que se inició en 1872; entre ese año y 1902 se crearon formalmente 35 entidades de este tipo¹³². Después de la crisis financiera y bancaria de principios del siglo XX se inició una segunda etapa que fue desde la creación del Banco de Sucre en 1905 hasta 1923 cuando se organizó el sistema bancario nacional y se creó el Banco de la República, etapa en la cual se crearon en Medellín los primeros bancos con capital extranjero, el primero de los cuales fue el Banco Alemán Antioqueño en 1912. Y una tercera etapa se presentó en la ciudad con la llegada de bancos de otras ciudades, a partir de 1923.

Se podría decir que de manera indirecta la red vial al incentivar el comercio, la banca y la industria, prohibió el desarrollo urbano de la ciudad; sin embargo, su efecto es más directo e inmediato puesto que, como se verá más adelante, fue un acicate en la estructuración y crecimiento urbano, por la ubicación de las estaciones, la especulación de tierras en las rutas inmediatas al área urbana y el incentivo constructor que este hecho generó; además, cambió la fisonomía urbana y arquitectónica, con el surgimiento de nuevas tipologías edilicias que respondieran a los

requerimientos de las actividades recién incorporadas del comercio, la banca, la industria y otras series de edificaciones de índole institucional, política, civil y religiosa. Otro tanto ocurriría con la experiencia constructiva del ferrocarril que se convirtió en escuela práctica para los ingenieros, arquitectos y maestros, que pudieron experimentar y aprender nuevas técnicas y conocer materiales, primero aplicándolos a las mismas obras civiles y arquitectónicas del ferrocarril, lo que después harían extensivo al entorno urbano.

Pero no sólo la importancia y preponderancia adquirida por Medellín se debe al desarrollo vial, comercial o industrial, sino que se extiende a aspectos como el religioso, o el ya señalado de la centralidad educativa que se empezó a presentar desde los tiempos de la Villa Republicana. Para 1902 Medellín es erigida como sede Arzobispal y Metropolitana, siendo una de las cuatro arquidiócesis que contaba Colombia, junto a las de Bogotá, Popayán y Cartagena. Aparte de lo estrictamente administrativo religioso, ésta es una demostración más de la visibilidad alcanzada en el nivel nacional por Medellín, de la importancia estratégica y funcional en el territorio y del pleno desarrollo urbano. La erección de una arquidiócesis significará también el avance de lo religioso en plena lucha no sólo con la llegada de la Modernidad y sus imaginarios, o a las nuevas religiones, como los

131 / María Mercedes Botero, "Comercio y bancos, 1850-1923", en Jorge Orlando Melo, ...*Op. cit.*, pág. 243. Luis Fernando González Escobar, *El edificio Carré...* *Op. cit.*, pág. 7.

132 / Luis Fernando González Escobar, *El edificio Carré...* *Op. cit.*, pág. 8.

adventistas desde finales de los años diez, sino con el crecimiento demográfico y la expansión urbana de Medellín, donde la implantación de iglesias en los nuevos barrios se convertirá en parte significativa del paisaje urbano y símbolo contrastante del proceso vivido en estos años.

La parte educativa así como fue vista como pilar del proyecto civilizatorio, y fundamento para el desarrollo capitalista y la fabricación de naciones será igual o más importante en el desarrollo de lo urbano arquitectónico, aunque este sea un subproducto de la visión más directa que le endilgaron las elites que se preocuparon por su desarrollo a partir de 1870 en el gobierno de Pedro Justo Berrío. El reclamo de lo técnico y lo pragmático que se hizo desde decenios atrás tendrá su plena respuesta en estos años, cuando se decidió crear instituciones como la Escuela de Artes y Oficios, la Universidad de Antioquia o la Escuela de Minas. La Escuela de Artes y Oficios se planteó desde 1869, se aprobó en 1870 e inició sus actividades en 1871, a la par que la Universidad de Antioquia, que fue producto de la transformación del Colegio del Estado en este último año. La Escuela de Artes y Oficios sufriría varios cierres y reformas en los decenios siguientes, hasta terminar convertida en la Escuela de Artes y Máquinas en 1904; si bien aparecería nuevamente la Escuela de Artes y Oficios, para los años treinta del siglo XX, estaba muy distante de los principios que la formaron en el decenio del setenta del siglo XIX, como se verá más adelante. La Universidad de Antioquia interesa acá en tanto la relación que tuvo con la Escuela de Artes y Oficios

y por el tiempo que tuvo dentro de su programación académica la enseñanza de la Ingeniería, que se incluyó desde 1871, pero que desapareció para los años ochenta, en la medida que la Escuela de Minas asumió esta enseñanza. La Escuela Nacional de Minas tuvo tres períodos fundamentales: un primer período que va desde su apertura en 1888 hasta el año de 1894, ya que en 1895, a consecuencia de la guerra civil de ese año no se abrió; un segundo período va entre 1904 y enero de 1906, cuando se reabrió e incorporó a la Universidad de Antioquia; y un tercer período que se inició en 1911 y culminó en 1939, en donde nuevamente y de manera autónoma se abrió como Escuela Nacional de Minas y en la última fecha pasó a ser parte de la Universidad Nacional de Colombia.

No obstante que la reforma educativa de Berrío, entre la cual se incluyó la transformación del Colegio del Estado en Universidad de Antioquia en 1871, se hizo en el marco de la polémica en contra del utilitarismo que regía en la Universidad Nacional en Bogotá y la preservación de los principios católicos de la enseñanza, de las distintas instituciones educativas superiores creadas allí o en años posteriores, va a surgir la mano de obra calificada para el desarrollo artesanal e industrial, los introductores, adaptadores o innovadores de los nuevos adelantos técnicos y tecnológicos, los hombres que racionalizarán la producción y explotación de los recursos y que, rigiéndose por una nueva ética, se ponen en el centro de un nuevo proyecto, la *tecnocracia*, donde el ingeniero es el principal abanderado. La educación, tanto de los sectores artesanales como de las elites en aspectos

técnicos, repercutirá en la forma de pensar y hacer tanto la ciudad como la arquitectura, en unos casos de manera directa y como producto de la propuesta educativa, en otros casos de manera indirecta, por las derivaciones no pensadas ni esperadas.

Mas los cambios operados no fueron únicamente en el aspecto físico, sino que la multiplicidad de acontecimientos descritos sacudió, de paso, la vida urbana de Medellín, cambiando dramáticamente sus percepciones, imaginarios, subjetividades, usos, hábitos, costumbres, relaciones sociales, formas culturales y expresiones materiales, para que trascendiera de la *villa Republicana a la ciudad burguesa*.

RITMOS Y CAMBIOS EN LA CIUDAD BURGUESA

LA CIUDAD DE MEDELLÍN, como una expresión física y social, no es sólo un producto del siglo XX, es una idea del siglo XIX, cuando se incubaron la mayor parte de los elementos que luego se plasmaron en el escenario urbano en el último decenio del siglo XIX y en los tres primeros decenios del siglo XX. El cambio no se puede medir únicamente con el rasero de la industrialización, como han pretendido muchos, para hablar de una modernidad, sino por otro aspectos como lo es el cambio de los ritmos impuestos ya sea desde lo tecno científico, infraestructural, estético, cultural, y hasta lo natural. La intensificación de los ritmos no es potestativa del automóvil ni del tranvía, ellos son un punto del cambio en la aceleración urbana, del cambio en la dimensión espacio temporal, que ya venía dándose desde los años setenta del siglo XIX.

Precisamente cuando en 1870 Francisco de Paula Muñoz clamaba que más le debía Medellín a la na-

turalidad que a los hombres, estaba reclamando para que se construyeran más artefactos y se incorporaran a la vida cotidiana, que la ciudad fuera verdaderamente una expresión de una cultura, donde la técnica y la tecnología fueran aspectos básicos para imponer los cambios y los nuevos ritmos que desamodorraran la Villa decimonónica; cosa igual a lo que pretendían los nuevos y pequeños grupos burgueses de jóvenes diletantes que proclamaban la necesidad de sacar a Medellín “de la condición de parroquia de la colonia”, y la de “establecer costumbres parisinas”. Y eso ocurrió. El desarrollo y el progreso urbano, cualquiera sea la idea de estos o el sesgo ideológico, de Medellín es evidente desde estos años y se concretará de diversas formas, porque múltiples son las maneras de acceso a la Modernidad, lo mismo que de su seducción.

Obviamente, la escala de los cambios es interna. Medirla en términos comparativos muchas veces es absurdo. Poner el nuevo ritmo, la fractura espacio temporal de Medellín con lo descrito por Baudelaire unos años atrás en París no solo es un absurdo, un despropósito, sino un acto de absoluta incoherencia. Hay que mirar los cambios en términos específicos, lo que sentía y vivía esa sociedad patriarcal que se desmoronaba y se entusiasmaba o rechazaba las nuevas actitudes y propuestas urbanas. Para ella los pequeños cambios eran grandes transformaciones. La apocada vida de mitad de siglo era razón más que suficiente para que se valorara en exceso todo lo que contribuyó a dejar la abulia, la apatía, la modorra, la vida muelle, pastoril y gris.

Manuel Uribe Ángel en 1875 en su discurso durante la celebración del segundo centenario de fundación de la Villa planteó cómo marchaban “por el sendero de la civilización”, a fuerza de trabajo y concentración; un triunfo que los distanciaba de sus predecesores que vivieron una vida de “letargia y de impotencia” y una precaria manera de existir, con los que mirados comparativamente se encontraban en una próspera situación. Pero, se preguntaba Uribe Ángel: “¿qué es esta ciudad, se dirá por algunos, que se tiene el aire de hacer aparecer en este momento como importante y valiosa?”, para, a renglón seguido, contestar que ni era populosa como Teherán, ni opulenta como Tiro, ni comercial como Alejandría, ni culta como Atenas, ni monumental como Roma, ni rica como Londres, ni gloriosa como Berlín, ni espléndida como Nueva York, pero sí una ciudad “adolescente y hermosa”, con muchas riquezas y belleza naturales y un gran potencial, pero que también tenía un presente fundado en sus creencias religiosas, en su organización política y social, en su capacidad de trabajo, en la educación que brindaba, destacando entre otros a los ingenieros y los artesanos, y en las comodidades para la vida, pues “*tiene edificios capaces, ornamentación regular, sólidos puentes, aseadas calles, paseos deliciosos*”¹³³, entre otros aspectos propios de esa naturaleza que tanto desesperaba a Eduardo Zuleta.

Eran los tiempos de la paz y el optimismo que había inaugurado Pedro Justo Berrío y siguió Reca-

dero de Villa, antes de las situaciones guerreras de 1876, los que dieron inicio, a pesar de las guerras civiles, a la concreción de ese proyecto civilizatorio y de ideal de progreso. Por ello ya en los años ochenta la gente sentía el movimiento, la vida afanada de la ciudad, el anonimato y el extrañamiento, en medio de carruajes, tranvías de mulas y, cierto, los bueyes y caballos en las calles en tierra y los abundantes peatones de origen campesino.

Pero, igual, ya se puede plantear que el habitante urbano de Medellín empezó a tener un sentido valorativo, desde lo cultural, de la singularidad y la necesidad de expresarlo en su entorno urbano. Es la autoconciencia, ese deseo que señala Ferdinand Braudel para las ciudades de ser distinguidas de las demás. Algo que partió no de la simple copia sino de la recreación de los distintos aportes que se pusieron en la escena urbana. Si bien deslumbrados por todo aquello que vieron, les dijeron o les llegó del mundo exterior, no dejaron de discutir aquello que llegaba para acomodarlas a las realidades locales, a sus propias percepciones y condiciones, ya fueran cosas u objetos físicos, o también ideas o modas.

Los aportes y recreaciones no se deben mirar sólo en los aspectos materiales más sobresalientes, sobre los que más apología o crítica se ha hecho, sino desde los más cotidianos e intangibles, incluso en la misma esfera doméstica e individual, que también tuvo una repercusión notable en la configuración física de la ciudad burguesa, lo mismo que en la nueva cultura urbana y en el nuevo ciudadano que la habitó. Así, esa singularidad se buscó tanto en la literatura como en el lenguaje, en el vestir como en el comer, en la calle y en el espacio público, en la forma de abordar

133 / En *Celebración del 2º. Centenario de la Fundación de la Villa de Medellín*, Medellín, Imprenta del Estado, 1875, varias páginas.

las relaciones sociales como en la manera de expresarla en la materialidad urbana y arquitectónica. Fabio Botero Gómez afirma que Medellín para 1900 “es ya una ciudad plenamente caracterizada en el campo histórico-social colombiano, y casi podríamos decir que plenamente diferenciada de las otras ciudades del país”¹³⁴.

La autoconciencia del cambio, su interiorización y expresión, es evidente y se manifiesta para racionalizar lo que estaba ocurriendo. La literatura contemporánea tiene pasajes donde se entrevé tal situación. En un pequeño fragmento de la “novelita”, tal como su propio autor Camilo Botero Guerra la calificaba, “Abuela y nieta (recuerdos de una casa antigua)”, un personaje le imprecaba a otro:

—¡Qué retrógrado eres! Fíjate en lo porvenir o por lo menos en lo presente: admira nuestras reformas sociales, complácete en ellas; y si es lo material lo que más te preocupa, contempla y elogia las nuevas y cómodas habitaciones que le debemos al progreso y que como por encanto han surgido en poco tiempo de entre los escombros de esos edificios toscos y sombríos en que nuestros antepasados vivieron su vida patriarcal, monótona y majadera. Eso ya es algo; pero encantarse leyendo los letreros confusos del paredón de la Catedral, sólo porque los trazó la mano de un albañil del siglo pasado, o extasiarse ante una tapia vieja, porque tiene la venerabilísima edad de ciento o más años... ¡Hombre, ese es el colmo de la simplicidad!¹³⁵.

Se podría decir que este fragmento escrito en 1887, pero con un tiempo narrativo anterior, sintetiza el espíritu que impregnaba y embebía a los hombres y mujeres de la Villa de la Candelaria en los tres últimos decenios del siglo XIX. El personaje que habla es

el portavoz anónimo de una sociedad que veía cómo los cimientos sociales habían sido sacudidos por los múltiples cambios que se operaban, y si bien no habían sido derruidos comenzaban a tambalear, lo que se manifestaría de manera más decidida a partir del último decenio de ese siglo y principios del XX¹³⁶.

De ahí que la voz anónima del fragmento transcrito lo que estaba transmitiendo era la sensación de febrilidad y de transformaciones que estaban ocurriendo en la Villa de la Candelaria, que ya estaba transitando a un hecho urbano que va tomando forma en la ciudad de Medellín. Si bien, para poner en evidencia ese fuerte movimiento que trastoca todo, lo referencia en lo material arquitectónico, es en las reformas sociales donde con mayor fuerza se vivencia la transformación de la vida, el dinamismo logrado, los cambios experimentados en todos los aspectos, compatibles con un momento histórico donde el ritmo y la velocidad de movimiento se habían acelerado; algo que se confirmó plenamente pocos años después cuando un viajero anónimo testimonió a principios del siglo XX ese torbellino social en Medellín: “*allí el modernismo liberal en política, realista en literatura, revolucionario en costumbres y científico en industrias hará una*

134 / Ver Fabio Botero Gómez, *Cien años de la vida de Medellín 1890-1990*, Medellín, Editorial Universidad de Antioquia - Municipio de Medellín, diciembre de 1998, pág. 7.

135 / Camilo Botero Guerra, *Brochazos*, Medellín, Colección de Autores Antioqueños vol. III, Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia, 1997, pág. 337.

136 / Luis Fernando González Escobar, *El edificio Carré... Op. cit.*, pág. 7.

*gran campaña de transformación social, á merced de la aceleración de la vida en este siglo del movimiento rápido*¹³⁷.

La voz anónima del fragmento también tenía claramente interiorizado, como reflejo del ambiente imperante, el “espíritu de progreso”. El vigor natural, el vigor que alentaba esta idea estaba claramente afincado sobre la tierra, en el aquí y el ahora, pero como una antesala de lo que se vería en el porvenir. Un espíritu regresivo no era válido entonces. Todos los partidarios de las cosas y los tiempos pasados no eran admisibles. El adjetivo retrógrado tenía una carga peyorativa, y su condición negativa jamás se impondría al positivo sustantivo progreso¹³⁸.

Eran años donde una juventud briosa cabalgaba por “la senda del progreso”, atacando la “sociedad fría, desdeñosa, metalizada e ignorante”, bajo los postulados de la ciencia, la civilización y la razón: *“pobres montañeses... las ideas del siglo encenderán su luz en las tinieblas que el fanatismo ha venido acumulando en las inteligencias. Así brillará la llama del progreso... para despejar los horizontes de la razón”*¹³⁹, le decía un personaje urbano a una atónita campesina mientras encendía una “fosforera”, una *“lamparilla automática que hacia fuego mediante la presión que se hiciera en un botoncito sobresaliente”*. El ideal de pro-

greso, basado en la razón y el triunfo de las ciencias aplicadas, implicaba esa visión optimista del futuro, la adopción de los principios políticos liberales, el triunfo del tiempo, el éxito y la iniciativa individual, el afán de lucro, entre los aspectos sobresalientes, aparte de otros menores, que llegaron para quedarse en la nueva sociedad que se configuraba y perfilaba, basada en estos principios.

Ciencia, civilización y razón, la tríada del progreso, comenzaron a ser incorporados al lenguaje cotidiano, pero sobre todo a ser interiorizados y sentidos hasta hacerlos una realidad tangible primordialmente desde el último decenio del siglo XIX. Ya varios aditamentos de la ciencia y la civilización habían asomado tímidamente y otros se irían instalando para beneplácito y regocijo de toda una sociedad, que se asombraba con estos adelantos. Paulatinamente a como avanzaba el ferrocarril en su construcción se arrimaban a Medellín los objetos, a la vez instrumentos y símbolos de la modernidad¹⁴⁰. A finales de 1869 llegó a Medellín, el llamado “mensajero de la luz eléctrica” y “apóstol del progreso”. Era Camilo Farrand, un norteamericano viajero, que venía procedente de Bogotá para presentar la última gran novedad: el Optorama. Estuvo por un tiempo en la Villa y después deambuló ocho meses por los municipios de Antioquia antes de volver a Medellín, presentando un espectáculo que superaba los incómodos e individualistas cosmorama, panorama y diorama, por éste, donde la *“la iluminación eléctrica es general, el espectáculo espléndido [y] la vista para todos”*; con él los espectadores pudieron hacer un “verdadero” viaje aéreo *“al ver desfilar en luminosas perspectivas a Venecia, París, Washington, New York, Quito, Jerusalem, la pirámides, el océano,*

137 / En Miguel Triana (Director), Revista de Colombia Volumen del Centenario, Bogotá, Imprenta de J. Casis, 1910, pág. 183.

138 / Luis Fernando González Escobar, *El edificio Carré... Op. cit.*, pág. 10.

139 / Camilo Botero Guerra, *Oropel... Op. cit.* págs. 185 y 186.

140 / Luis Fernando González Escobar, *El edificio Carré... Op. cit.*, pág. 11.

*todo, hasta los populares idiotas que barren nuestras calles, y todo con una semejanza portentosa*¹⁴¹. Después que Farrand presentara el Optorama, seguiría el Silforama, el cinematógrafo Lumiere, que para 1898 era novedad y muestra de los nuevos tiempos, el cinematógrafo Pathé, y, por último, la consolidación del cine a principios del siglo XX.

No obstante que ya se cernían sobre le horizonte los cambios anunciados por el cine y otros aparatos tecno modernos, había aspectos de la cultura de la ciudad que también se renovaban y se celebraban, con menos ahínco, pero que daban muestras de los cambios que ocurrían en diversas esferas de la vida cotidiana. Por ejemplo, la incorporación a la cultura urbana de un museo y biblioteca pública fue un hito sustantivo para los años ochenta del siglo XIX. En 1881, con la dirección de Manuel Uribe Ángel, se dio inicio al Museo y Biblioteca de Zea, un proyecto que tuvo el beneplácito de extranjeros y un alto uso por usuarios locales en el proceso de ilustración que se buscaba, al punto que quienes en mayor medida consultaban la biblioteca eran los artesanos, que estudiaban mayoritariamente las denominadas “obras industriales” según el propio director. Mientras tanto, Jorge Brisson en 1891 señalaba:

He sido sorprendido á la vez que satisfecho al encontrar en Medellín varias librerías en donde alquilan libros mediante una pequeña retribución. Naturalmente estas bibliotecas no son abundantes, pero sí muy cómodas para el extranjero, que aquí, como lo he dicho, no halla distracción de ninguna clase, y difícilmente adquiere relaciones. Estas bibliotecas contienen especialmente obras de escritores españoles, traducciones de novelas francesas, y algunos escritos de autores nacionales. Me han parecido bastante

concurridas, lo que demuestra el gusto por la lectura, poco desarrollado en otras Repúblicas del sur, a excepción de Buenosaires y de Santiago de Chile, donde existen buenas bibliotecas públicas...¹⁴².

También la música fue saludada como otro fenómeno urbano; cuando la Escuela de Santa Cecilia se inauguró en 1893, don Juan Martillo saludó efusivamente tal acontecimiento: “*hicieron regio honor al arte y probaron, una vez más, que la tierra del oro y del mercantilismo no es estéril para el genio y las inspiraciones... salimos encantados y haciendo votos para que no decaiga el rápido progreso que en Medellín han adquirido la cultura y la más simpática de las bellas artes*”.

La música en vivo había sido reemplazada por el fonógrafo parlante en 1882, que le dio paso al gramófono en 1910 y después de ésta, la radio en 1930, aunque ya desde principios de los años veinte se escuchaban emisoras extranjeras en la onda corta de sus receptores, los cuales eran comunes en la vivienda. De espectáculos pequeños en recintos apenas preparados o adaptados a las carreras se pasaría en pocos años a los recintos especialmente diseñados y construidos para albergar una masiva concurrencia, ya fuera el teatro, el cinematógrafo o el radio teatro. Pero igual, en cualquiera de los casos, primero que el hecho del escenario físico donde estaban, era el

141 / Camilo Farrand, *Resumen de la prensa respecto de las funciones de Optorama exhibidas en Colombia*, Medellín, Imprenta del Estado, 1871, pág. 9.

142 / En el capítulo “Notas antioqueñas 1891-1892”, de Jorge Brisson, *Viajes por Colombia en los años de 1891 a 1897*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1899, pág. 72.

mundo donde quedaron inmersos o atrapados. Hombres y mujeres, pobres y ricos crearon una idea del mundo distinto a partir de las obras, vistas, películas o transmisiones, lo que después reclamaron en su propia versión para su vida cotidiana.

Ya habían llegado el telégrafo y la máquina a vapor, después serían el teléfono en los años noventa y la luz eléctrica, que iluminó la ciudad por primera vez el 7 de julio de 1898, rivalizando con la luz del día:

Al entrar la noche de ese día, ríos vivos de gente se dirigían de todos los barrios de la ciudad y sus alrededores, hacia el centro ó sea la Plaza de Berrío, donde ocho focos de 1200 bujías cada uno, debían lucir pocos instantes después. Al sonar las 7, hora señalada para dar la luz, reinó silencio profundo en aquella inmensa multitud antes bulliciosa, y se contaban con ansiedad las lentas campanadas del reloj público que anunciaba la llegada del momento solemne. De repente... *Fiat Lux* ... los ocho focos se iluminaron como por obra de magia, con la luz resplandeciente y deslumbradora. Un grito unísono de entusiasmo brotó de más de diez mil bocas, repercutiéndose por plazas y por calles aquel hurra! Brote de la alegría de todo un pueblo alborozado. Las salvas de fusilería se confundían con los gritos y con

el alegre tañido de las campanas de los templos, echadas a vuelo en señal de regocijo, y en medio de aquel indescriptible brote de alegría, la soberbia banda de música entonaba el Himno Nacional, repetido por millares de pechos entusiastas... soles brillantísimos que eclipsaban la claridad de la luna, que poco después apareció en el horizonte como avergonzada de mostrarse tan pálida ante un rival creado por la inteligencia humana¹⁴³.

El día prolongándose en la noche, primero en el espacio público y después en el espacio privado. Pero la energía eléctrica será apenas utilizada para iluminar parte de la ciudad y poner en funcionamiento alguna industria. Sin embargo, era un nuevo dispositivo tecnológico que irrigó lo urbano existente y le cambió la dimensión temporal. Era un fuerte cambio en la percepción, algo ya sospechado a los pocos años de su inauguración cuando alguien decía: “*El pueblo de la montaña está dispuesto, según parece, a recibir el impulso que la electricidad le está imprimiendo actualmente a la dinámica mental*”¹⁴⁴.

El accionar de la energía eléctrica en lo urbano tomó otro rumbo hacia 1921 cuando comenzó a movilizar el tranvía. Ya para estas fechas aceleraba más la industria y le daba vitalidad a la vida urbana. Con la aplicación y utilización en este sistema de transporte urbano, Medellín se equiparó con las ciudades más avanzadas de Latinoamérica, como Méjico, Río de Janeiro o Buenos Aires. Con él la ciudad se expandió e incluyó dentro de sus dinámicas las áreas periféricas o suburbanas: “*por el acercamiento de tierras que hoy nos parecen inurbanizables, y que constituirán sin duda las mejores vivienda que tendremos no muy tarde; aires más sanos y mejores aguas que estarán más al alcance de todos los recursos*”¹⁴⁵.

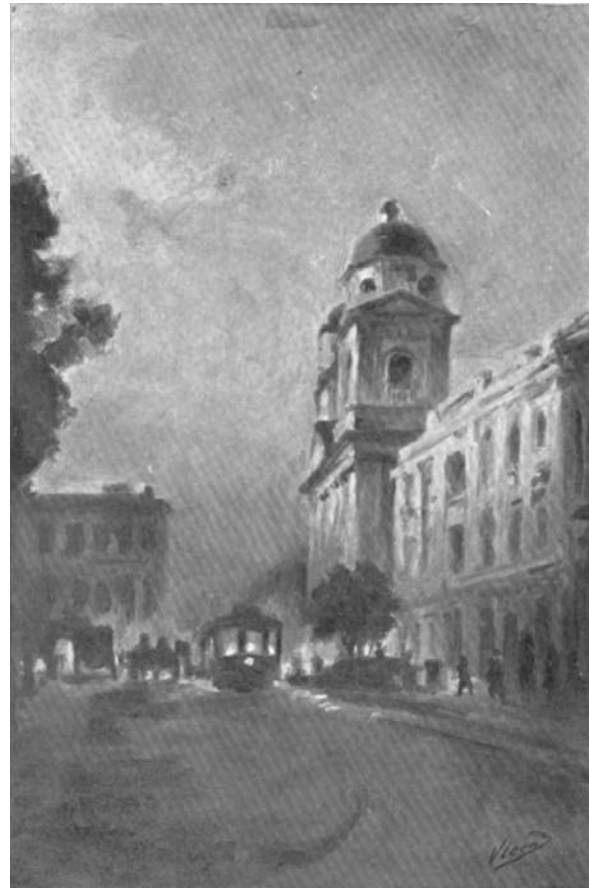
143 / Periódico *El Aviso* núm. 111, Medellín, 15 de julio de 1898, pág. 2.

144 / En Miguel Triana (Director), *Revista de Colombia Volumen del Centenario*, Bogotá, Imprenta de J. Casis, 1910, pág. 183.

145 / Periódico *El Colombiano*, 25 de junio de 1921, citado por Fabio Botero Gómez, *Cien años de la vida de Medellín 1890-1990*, Medellín, Editorial Universidad de Antioquia – Municipio de Medellín, diciembre de 1998, pág. 359.

Del tranvía de mulas en 1887 al tranvía eléctrico en 1921, de los coches y carruajes en 1872, pasando coches de alquiler en 1900 al automóvil en 1920¹⁴⁶, hay un cambio en la energía que permitió el aumento de la velocidad de movilización y, por ende, un acortamiento de las distancias. En cada uno de ellos hubo un ritmo propio que se incorporó al desplazamiento del hombre, en un marco espacial acorde con esa energía. En la medida que la ciudad crece demanda otra energía y, a la vez, en la medida que se incorporan nuevas energías, la ciudad se expande e incorpora. No hay una imagen que muestre de mejor manera ese trepidar urbano del parque, con los diferentes ritmos de los transportes urbanos, que el cuadro sobre el parque de Berrío del pintor Luis Eduardo Vieco, en donde en una imagen impresionista se siente la intensidad del tráfico de la ciudad, pero donde el tranvía aún compite con el coche de caballos y el automóvil.

Había en toda época y momento una aceleración del ritmo de vida, una mayor fluidez del intercambio, algo propio de la ciudad que se moderniza en todas sus instancias para facilitar una mayor rapidez en la circulación de capital, la ciudad capitalista que se acomoda, de ahí la constante renovación de medios de transporte o de comunicación —el telégrafo, el teléfono o la radio—; pero también en la circulación de bienes de consumo, hábitos o de ideas —la prensa, las revistas, el cine, entre otros—. A diferentes escalas la ciudad incorporaba artefactos, máquinas y equipos, propios de la modernidad, que en la medida que acercaban las relaciones extendían su crecimiento y relaciones.



Tranvía, coche de caballos y automotor en el parque de Berrío. Pintura de Luis Eduardo Vieco, en Medellín República de Colombia, 1923.

146 / Aunque antes habían llegado algunos automóviles, estos eran escasos y para el uso de algunas familias de la elite. Los automóviles Ford de servicio público llegaron aproximadamente en este año de 1920. Ver Fabio Botero Gómez, *Historia del Transporte Público de Medellín 1890-1990*, Medellín, Secretaría de Educación y Cultura de Medellín, 1998.

Pero las vías de comunicación no adquirieron únicamente su sentido funcional. Ellas no eran sólo viaductos para el transporte de carga y de equipajes; además de los desfiles rituales religiosos, los reiterados asaltos, entradas militares del siglo XIX, o los desfiles patrióticos, se convirtieron en escenarios de nuevos rituales. Allí se va a exhibir la ropa de moda, ya fuera a pie o en el carruaje, pero también ve llegar un nuevo personaje urbano: el *sportman*. El deportista nació con el velocípedo o la bicicleta que irrumpió por las calles y vías hacia 1892, tomadas por asalto por una algarada de jóvenes que iban en sus nuevos vehículos del centro a los barrios o a los suburbios de las fracciones. También era mirado comparativamente con lo que sucedía en otras capitales del mundo; por eso la publicidad decía que *“el sport de la bicicleta tan en boga hoy en todas las capitales civilizadas del mundo...”*¹⁴⁷.

El cuidado del cuerpo y cierto culto hacia él definieron el ingreso de ciertas tecnologías sociales, como la gimnasia que formó parte del proceso educativo, como forma de disciplinamiento. Pero es el deporte, como actividad recreativa, lúdica o de ocio, el que invade el recinto urbano con los nuevos requerimientos espaciales. Como actividad individual y colectiva se manifestará primero con asociaciones espontánea

y la improvisación de escenarios, pero después se institucionalizaron mediante los clubes¹⁴⁸, equipos, ligas, etcétera, que condujeron a su formalización social y urbana, expresada en clubes sociales, que se inician como actividad deportiva, o en los diferentes escenarios deportivos que se implantaron en el escenario urbano. No en vano Medellín fue la primera ciudad que realizó unas Olimpiadas Nacionales Deportivas, evento que se cumplió hacia 1932.

El parque se había convertido desde los años ochenta en el principal escenario urbano, desde la construcción del parque de Bolívar entre 1888 y 1892 y el de Berrío entre 1893 y 1895, cuando se dejó atrás la imagen colonial de la plaza, con su campo yermo o sus tenderetes de mercado, y se configuró la más burguesa de parque, con sus elementos decorativos, iconográficos y lúdicos. Sin embargo, el parque pronto fue reemplazado por los escenarios que se dispersaban por la ciudad, ya fuera el teatro o el hipódromo, la plaza de toros o el canódromo, la cancha de fútbol o el estadio, quedando muchas veces reducido a un sitio de paso y transitoriedad.

La sensación de febrilidad impuesta por los nuevos ritmos, rituales y escenarios urbanos, que despertaron desde el último cuarto del siglo XIX, siempre fue combatida o por los espíritus “retrógrados”, quienes voltearon la mirada hacia un pasado bucólico e ideal, donde el campo y las montañas eran la máxima reserva moral, o por los representantes de la iglesia católica que vieron en esta nueva vida urbana un gran atentado a los valores promulgados, algo que estaba vigente aún para principios de los años treinta, según se desprende de las pastorales de Monseñor Caicedo:

147 / Periódico *El Aviso* núm. 25, Medellín, 6 de agosto de 1896, pág. 2.

148 / Tal vez el primer Club Ciclístico que encabezaron Roberto Botero y Samuel Restrepo en 1896. Periódico *El Aviso*, Medellín, 6 de agosto de 1896, pág. 2.

Hoy, una sensualidad febril lo invade y lo corrompe todo; únicamente se quiere gozar y gozar a toda hora y para ello se multiplican los lugares de diversiones no siempre honestos: salones, teatros, cinematógrafos, clubes, tanto mas estimados cuanto más encienden las pasiones y quieren convertir en incentivo de diversiones pecaminosas¹⁴⁹.

Los medios de transporte, la industria, las nuevas actividades urbanas de comercio y de banca, los desarrollos urbanos, sumados a otros factores de atracción, con los obvios factores de expulsión, llevaron a muchos grupos sociales de otras regiones de Antioquia a desplazarse a Medellín. Pero la ampliación del espectro social permitió una gran movilidad; si por un lado se maduró y consolidó una burguesía, por otro lado se presentó un fenómeno de *modernización desde abajo*, tal como lo señala Alberto Mayor Mora retomando a Marshall Berman, que permitió la formación y el ascenso, primero de los artesanos, y después de los obreros¹⁵⁰.

Sin caer en una visión idealizada de esta sociedad, se puede decir que se operaron variados mecanismos y posibilidades de ascenso social que fueron aprovechados por muchos no sólo de manera individual sino como grupo social, entre los que se destacaron los artesanos ilustrados que tuvieron un espacio para desarrollar su potencial. Pero de igual manera en la ciudad burguesa, normativizada, ordenada y embelecida, se incubó su contraparte, la del caos, la precariedad, aquella que configuró una periferia no tanto geográfica sino social y contracultural. Pero aun así, este factor contradictorio era parte misma de la dinámica de la modernidad que se caracteriza por consumirse en el pasar en sus propias contradicciones.

Frente al desborde de hábitos, costumbres y, en términos generales, el desborde social, surgieron las tecnologías sociales. No sólo aquellas planteadas por Foucault, la fábrica, la escuela, el hospital o la cárcel, sino también las que podían tener un mayor control social, las que restañaran las heridas o las que generaran procesos de inclusión en la cultura que se proponía como ideal; así surgirían tanto las leyes o censuras, como los centros asistencialistas, o las normas de urbanidad, que permitieran modelar un ciudadano, crear civilidad y tener una correspondencia entre la ciudad que se creaba en términos del espacio de dominio físico y material, y la del espacio de dominio simbólico, cultural o moral.

Ese progreso manifiesto va a tener otra consecuencia: el distanciamiento cultural entre *montañeses* y *cachacos*, es decir, entre los habitantes del campo y de la ciudad, como se denominaban unos y otros para aquellos años del siglo XIX. Es un periodo donde hay un alejamiento definitivo de lo urbano con lo rural, pues éste prácticamente fue barrido en el Valle de Aburrá, quedando cada día más lejos lo “bello, sencillo y poético de las montañas antioqueñas”¹⁵¹. La Villa de la Candelaria dejó de serlo para asumirse como la ciudad de Medellín, y como tal va a connotar todo el sentido de la perversión que se le endilgó a

149 / Humberto Bronx y Javier Piedrahíta, *Historia de la Arquidiócesis de Medellín*, Medellín, Talleres Litográficos Movifoto, 1969, pág. 130.

150 / Luis Fernando González Escobar, *El edificio Carré...* Op. cit., pág. 10.

151 / Camilo Botero Guerra, *Oropel...* Op. cit., pág. 179.

los centros urbanos y por lo cual será poseedora de una “viciada y densa atmósfera”¹⁵².

La ciudad se convierte desde temprano en un poderoso centro de atracción y referencia para las gentes de los campos y los pueblos, que ven en ella dónde realizar sus sueños de vida, una movilidad que se dio a varias escalas y que de manera irónica retrató la prensa hacia 1875:

En nuestro Estado, y en toda la Nación, se ve frecuentemente que apenas un serrano ó montuno tiene cuatro reales, aunque prevea que en la ciudad no va a tener ni con qué comprar la leña ó el agua, dice muy ufánamente: “me voy a vivir a la ciudad”. Un gamonal de pueblo, apenas tiene tienda y manga y los aldeanos lo saludan por mi amo ó por don Fulano, dice, dándose ínfulas: “me voy a vivir a Medellín”, como quien dice: voy a remontarme al empireo¹⁵³.

Pero si en un principio los campesinos vieron con cierta admiración los adelantos de la Villa, en la medida que se intensificaba y abría la brecha con la arcadia del campo “*su entusiasmo por la vida y los atractivos de la ciudad desapareció para ser reemplazado por el terror; [pues] por todas partes veía sombras y peligros*”¹⁵⁴, como le sucedió a Rosalía,

el personaje de la novela Oropel de Camilo Botero Guerra, quien además sintió que “*detrás de todo eso que parece tan lindo hay cosas tan horribles*”¹⁵⁵.

Cada una de las reformas sociales y de las expresiones del espíritu de progreso tuvo una expresión material que fuera a la vez respuesta y contuviera esos cambios; una materialidad que la voz anónima del fragmento de Camilo Botero Guerra encontraba en la nueva arquitectura. Para él era una indudable obra del progreso superar los *escombros de esos edificios toscos y sombríos*, producto de la vieja sociedad *patriarcal, monótona y majadera*, para darle paso a *las nuevas y cómodas habitaciones*, debidas a la preocupación de la sociedad burguesa, que con ello daba muestras de su consolidación. Pero no solo eran las habitaciones familiares; eran también los nuevos espacios sociales urbanos o las nuevas tipologías edilicias que surgieron en el paisaje urbano como expresión y reafirmación de estos nuevos tiempos.

EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD BURGUESA

EN FORMA IRÓNICA, Francisco de Paula Muñoz hacía una especie de inventario del estado material de la ciudad. Él, que nunca estuvo conforme con lo que pasaba y siempre esperó más, puso la ciudad en ceros en el partidor hacia la expresión material del progreso y civilización que se esperaba. Era su manera de reclamar los cambios y el crecimiento de la Villa a otro ritmo, muy diferente al que predominaba en ese momento.

152 / *Ibíd.*, pág. 206.

153 / Periódico *El Correo de Antioquia* núm. 12, Medellín, 27 de febrero de 1875.

154 / Camilo Botero Guerra, *Oropel... Op. cit.*, pág. 227.

155 / *Ibíd.*, pág. 235.

MEDELLÍN EN 1870

Observatorios.....	ninguno
Vías férreas.....	ninguna
Fábrica de tejidos.....	ninguna
Monumentos públicos.....	ninguno
Museos.....	ninguno
Casinos.....	ninguno
Bibliotecas públicas.....	ninguna
Coches y carros.....	ninguno
Caballos a vapor en actividad.....	ninguno
Teatros.....	Una gallera
Arsenales.....	ninguno
Fábricas de productos químicos.....	ninguna
Tintorerías.....	ninguna
Jabonerías.....	ninguna
Aparatos para el alumbrado de la ciudad	ninguno
Fábricas de papel.....	ninguna

Francisco de Paula Muñoz, *Escritos y discursos*¹⁵⁶.

Pronto, en 1875, ya le daban respuestas a esa aparente ineditismo:

... la parte material de la población se extiende continuamente en todas las direcciones. Las ásperas sendas que conducían a la ciudad están convirtiéndose en caminos carreteros, y se ha principiado ya un ferrocarril que la pondrá en fácil comunicación por el Magdalena con el mar. A los usos primitivos y austeros ha sucedido la comodidad de la civilización adelantada; y aunque pueda decirse todavía con el

poeta latino: *Manent vestigia ruris*, el progreso en todo es manifiesto¹⁵⁷.

El tono elegíaco y optimista también señalaba el distanciamiento en doscientos años de la pobre aldea, en medio del desierto, a ciudad capital de un Estado floreciente, relativamente rico, y en camino del progreso. Obviamente nadie, ni el más optimista pensaba lo que sucedería después, y el punto a que llegaría la ciudad 62 años después de aquel partidor puesto por Muñoz. Para 1932 no hubo gallera pero sí varios teatros, de los demás no había ni casinos ni arsenales, no obstante, el pedido quedó corto porque el crecimiento urbano fue desmesurado.

La expansión urbana, aupada en las nuevas circunstancias de diferente orden, se inició desde el mismo año de 1870. Muchas de las ciudades coloniales de Colombia y América debieron superar las murallas para poder crecer. Ese era el impedimento mayor. Otras ciudades debieron luchar con los ríos y quebradas que si bien no eran murallas a derribar sí eran accidentes naturales para superar y así extender los dominios urbanos más allá del recinto inicial. Un recinto que ante la imposibilidad de crecer horizontalmente se agotaba en la densificación y el crecimiento en altura. Las limitaciones técnico constructivas, tanto para la vivienda como para las

156 / Francisco de Paula Muñoz, *Escritos y discursos... Op. cit.*, págs. 11 y 112.

157 / Mariano Ospina Rodríguez, en *Celebración del 2º. Centenario e la Fundación de la Villa de Medellín*, Medellín, Imprenta del Estado, 1875, pág. 30.

obras urbanas de saneamiento, hacían que el recinto reventara y buscara nuevas áreas de crecimiento horizontal. Por eso era necesario superar el enclaus-tramiento, que no pocas veces más que físico fue mental. Algo así le ocurrió a Medellín, que impedido por ciénagas, pantanos y cursos de quebradas o riachuelos, se veía imposibilitada para crecer su malla urbana, mientras aumentaba su densificación, dentro de las limitaciones propias de la época, y trataba de superar los escollos técnicos para hacer viviendas y edificaciones de más de dos pisos.

Después de saltar sobre la quebrada Santa Elena, principio generatriz y ordenador de la Villa primigenia en el sentido oriente-occidente, y dominar quebrada La Palencia, los ámbitos para extenderse se abrieron en sentido norte sur, tanto al occidente como al oriente del río Medellín, en busca de nuevas fuentes de agua, luz y ventilación, principios que regirían, más que el urbanismo, el poblamiento espontáneo o dirigido de la época. Mangas, potreros, cañaflechales, ciénagas y pantanos fueron saneados, loteados, subdivididos, marcados e incorporados a la malla urbana.

Esa expansión urbana se debió a múltiples factores, como hecho físico: el sistema de vías construido, la canalización del río Medellín, la construcción de obras y espacios institucionales de diferente orden, la ubicación de las industrias y el proceso urbanizador dirigido, en unos casos asociado a los anteriores o por sí mismo.

Las vías y el crecimiento urbano

La parte vial jugó un importante papel, ya fuera por los primeros caminos, los carreteros, los tranvías –de mula y eléctrico– intraurbano o intrarregional, el ferrocarril o las carreteras de los años veinte; ellos fueron factores directos de la expansión urbana de manera espontánea o dirigida.

La construcción de los carreteros emprendidos desde 1871, tanto al Norte, como al Sur, y en parte hacia el Oriente y Occidente, fueron acicates para el crecimiento urbano. Si bien el gran propósito inicial era lograr la conexión del río Magdalena con el río Cauca, algo que no se cumplió con el carretero sino con el ferrocarril varios decenios después, sí permitió la integración del Valle de Aburrá, desde Barbosa hasta Caldas en sentido norte sur. Los encargados de esta obra fueron los ingenieros Butler Griffin, en el tramo Norte, y el ingeniero de Medellín, Uladislao Vásquez, en la parte Sur. En una descripción de 1886, se puede apreciar cómo estos carreteros se iban poblando: *“Emprendimos a puesta del sol, a pie lentamente... La magnífica carretera del valle está orlada a derecha e izquierda de casas y de granjas, ricas y fastuosas unas, pobres y humildes otras, aseadas hasta la exageración todas, como las habitaciones de los holandeses”*¹⁵⁸. Incluso el carretero Norte fue eje ordenador tanto del *Plan de Ensanchamiento* de 1890 como del plan de *Medellín Futuro en 1910/13*, para el diseño urbanístico hacia esta parte de la ciudad, lo cual se hizo efectivo mejorando su sección y permitiendo la conexión a los distintos barrios que se construyeron a lado y lado de esta vía.

158 / Humberto Bronx y Javier Piedrahíta, *Historia de la Arquidiócesis de Medellín*, Medellín, Talleres Litográficos Movifoto, 1969, Pág. 98.

El proceso de expansión urbana, siguiendo los carreteros, posibilitó el saneamiento de las áreas inmediatas, el control del desbordamiento de las quebradas y ríos, y la construcción de puentes que permitieran ir ampliando la frontera urbana hacia las áreas potencialmente urbanizables. Esto ocurrió para los cuatro puntos cardinales, pero basta para ejemplificar el caso del puente sobre la quebrada La Palencia, que formaba parte del proyecto de ampliación del denominado Camellón de Ayacucho o de Buenos Aires –carretero del Oriente–, el cual se inició a construir en 1873 y se entregó en octubre de 1875. Con esta obra no sólo se daba una mejor conexión vial hacia el Oriente, camino a Rionegro, sino que se vincularon de mejor manera los terrenos a lo largo de este Camellón, que pronto fueron demarcados, loteados y urbanizados aprovechando estas obras para formar el barrio Buenos Aires, entre la calle Nariño y la Puerta Inglesa; el mismo gobierno compró a principios de 1876 un terreno para construir allí la Casa de la Moneda¹⁵⁹.

Incluso esta expansión urbana por los carreteros hizo necesarias maneras más adecuadas de transporte, más allá del peatonal que había predominado. En los años ochenta surgió la propuesta del tranvía de mulas que se convirtió por un tiempo en el principal medio de locomoción entre el centro urbano y las periferias a partir de 1887, cuando fue inaugurado, especialmente hacia el oriente y el norte, donde tenía como límite los baños de El Edén, en ambos casos, siguiendo el recorrido de los trazados de los carreteros. En los años veinte, el tranvía eléctrico haría uso de estos mismos corredores para llegar a los nuevos barrios de expansión en la parte nororiental y el oriente propiamente dicho.

Los caminos como el de La América o el de Envigado permitieron que a su vera fueran construidos de manera espontánea caseríos, después la iglesia y por último una plaza o parque que determinaba ya una formalización espacial del caserío. A partir de allí se crea un elemento de referencia del caserío dentro de la fracción y de tensión con respecto al centro urbano de la ciudad, determinando así el posterior crecimiento en los dos sentidos. En el caso de El Poblado, decía el padre Joaquín María Giraldo: *“queriendo visitar á San Blas, pasaban por allí, y en Zúñiga, llegando á Envigado, preguntaban: ¿a dónde queda el Poblado? y se tenían que devolver con debilidad del cuerpo y amargura de corazón”*; el mismo cura Giraldo, para evitar la confusión, decidió en 1882, en asocio con Carlos Restrepo C., hacer la demarcación y apertura de la plaza, *“y aquello fue la maravilla; en el momento, buenas casas de los vecinos, hermosas quintas de los ricos de Medellín, buen mercado los domingos, y otras cosas...”*¹⁶⁰.

El ferrocarril también indujo a la incorporación de nuevas tierras a la urbanización, tanto en los alrededores de las estaciones, como en las proximidades o a lo largo del trazado, ya fuera en el ferrocarril de Antioquia, hacia el Norte o en el de Amagá al Sur. A esto ayudó no sólo contar con un medio de locomoción rápido sino las obras de saneamiento, ade-

159 / Le compró a Mercedes Uribe de Álvarez, un lote que lindaba al oriente con la calle Girardot y al sur con el propio Camellón. Boletín Oficial núm. 28, Medellín, 5 de febrero de 1876, pág. 111.

160 / Joaquín María Giraldo R., “Pleito que no es pleito”, en periódico *La Patria* núm. 812, Medellín, 18 de abril de 1907, pág. 3333.

cuación de tierras y control y protección de erosión, especialmente a orillas del río Medellín, que emprendieron las empresas de los ferrocarriles. La línea Porce desde Piedragorda –Estación Botero– hasta la estación terminal en Medellín, entre 1910 cuando se hizo la primera, y febrero de 1914, cuando se inauguró la estación en Guayaquil, fueron áreas que se destinaron para la construcción de vivienda o industria, ya



Tranvía de Oriente“En el fotograbado aparecen los rieles, a pocos metros de su conexión con el tranvía a Manrique, que pasan por una de las calles del barrio obrero construido en el lugar. Periódico *El Correo Liberal*, 8 de julio de 1925.

161 / *Informe del Presidente del Concejo Municipal de Medellín. Periodo comprendido del 1º. De Noviembre de 1931 al 31 de octubre de 1915*, Medellín, Editorial Bedout, 1915, pág. 22.

dentro del área urbana de Medellín o en la distintas estaciones. En Medellín la construcción se disparó desde 1913 cuando los rieles se tendieron, cuando la llegada del tren era inminente y, posteriormente, cuando su llegada valorizó todo estos sectores alejados; el Presidente del Concejo en su informe de 1915 reconoció este hecho al decir que el “*desarrollo de la ciudad, especialmente por la parte occidental, con motivo de las estaciones ferrocarrileras, y por otros distintos puntos, ha sido sorprendente y halagador en los últimos tiempos*”¹⁶¹. En el caso del área urbana propiamente dicha, las estaciones Villa y el Bosque fueron factores dinamizadores de sus inmediaciones, que comenzaron a conectarse con la trama urbana existente y a expandirla entre la línea y la parte consolidada de la ciudad.

Pero más allá de la frontera urbana, llámese Acevedo, Bello, Machado, Copacabana, Ancón, Girardota o Hatillo, las estaciones convirtieron estos sectores en partes suburbanas, al acercar estos territorios al centro urbano. Otro tanto ocurrió entre la estación terminal de Amagá y la de Caldas al sur, con los paraderos de La Aguacatala y El Poblado, y la estaciones de Envigado, Ancón y La Tablaza. El ferrocarril estructuró desde el norte hasta el sur un nuevo e incipiente ordenamiento urbano longitudinal, con focos suburbanos en las estaciones, que tenía por punto convergente el área urbana de Medellín; pero, además, otro en forma transversal entre las estaciones y el punto urbano cercano, como entre la estación Bello y Bello, o entre la estación del Poblado y la plaza de allí; en este último caso los pobladores solicitaron en 1910 la prolongación de la calle que partía de la esquina noroeste de la plaza hasta la estación del ferrocarril

de Amagá¹⁶², con lo que se expandía la plaza y la urbanización entre ésta y la estación.

Algo similar ocurrió con el trazado y construcción de las líneas del tranvía, que acercó aún más los antiguos sectores suburbanos que venían en desarrollo desde el siglo XVIII en la parte occidental de la ciudad, los del final del siglo XIX en el sur y parte del suroriente y los del último cuarto del siglo XIX y primeros decenios del XX en el norte y nororiente de la ciudad, aumentando su velocidad de integración con el centro histórico de la ciudad. Y hablo de velocidad de integración porque mediante los caminos, los carreteros y el ferrocarril, en unos casos, ya tenía una relación claramente establecida desde decenios anteriores. En tal sentido aquello de llamar barrios a estas fracciones antes de su formalización era una realidad funcional, así muchos no vean en las fotos sino pasto, vacas o un campo inhabitado.

La prueba fehaciente del crecimiento poblacional y residencial de fracciones como La América, Belén, Robledo o El Poblado es que mucho antes de oficializarse como barrios de la ciudad, algo que sólo vino a ocurrir en 1938, fue su integración mediante la conexión con el tranvía desde octubre de 1921, cuando se inauguró la primera línea entre el centro y La América. Después se irían incorporando las diferentes áreas suburbanas mediante las otras rutas: la línea Buenos Aires en su totalidad, en diciembre de 1921; la línea del Bosque —después llamada Aranjuez—, hasta el cementerio de San Pedro en noviembre de 1921 y el Bermejil (Moravia) en julio de 1922, posteriormente extendida hasta el parque de Aranjuez; la línea Sucre, en marzo de 1922¹⁶³; la líneas de Robledo y el Poblado en octubre y noviembre de



Publicidad del Tranvía Municipal.
Una imagen de la ciudad moderna que se quería proyectar.
Periódico *El Esfuerzo* núm. 975,
Caldas, 10 de noviembre de 1931.

162 / A.H.M., Acuerdo núm. 9, 9 de abril de 1910.

163 / Hasta este momento eran 15.17 kms., en las cuatro líneas inauguradas. Fabio Botero Gómez, *Historia del transporte en Medellín 1890-1990*, Medellín, Secretaría de Educación y Cultura, 1998, pág. 23.

1924, respectivamente; la línea de Belén en 1926; de la Plaza de Cisneros a Manrique, en su totalidad en 1928¹⁶⁴; hasta la Estación Villa en 1928; y una extensión de El Poblado a Envigado en 1929.

La construcción de las líneas del tranvía hacia las áreas suburbanas no sólo reconocía el crecimiento poblacional de estos sectores sino que incorporó terrenos a proyectos de urbanización, mediante esta amplia red de transporte que llegaría hasta los 36 kilómetros. El planeamiento inicial del tranvía se hizo



Publicidad de la compañía Seguros y Urbanización, donde asocia las ventas de viviendas en el Barrio Manrique a la línea del Tranvía. Periódico *El Correo Liberal*, núm. 921, Medellín, 1 de abril de 1925.

¹⁶⁴ / Un primer tramo desde el parque de Bolívar se construyó entre mayo y octubre de 1923.

¹⁶⁵ / Periódico *El Correo Liberal*, Medellín, 25 de junio de 1917.

¹⁶⁶ / Periódico *El Colombiano*, Medellín, 25 de junio de 1921.

pensando en la conexión vial con La América que había crecido en su población y mostraba un intenso tráfico de tiempo atrás por la parte sur de ciudad desde la construcción de la Plaza de Mercado en 1894, intensificándose desde la inauguración de la estación terminal del ferrocarril; para 1917 en el análisis del tráfico peatonal se decía:

se puede calcular que hace ocho o nueve años pasaban a diario por el puente de San Juan, cuando allí se cobraba pontazgo, 500 individuos, no en promedio, sino como mínimos. Hoy ese número se ha elevado a una cifra asombrosa. Hay una gran cantidad de carros, que hacen constantemente el transporte de pasajeros entre la América y Medellín. La cifra mínima de los carros ocupados en este servicio es 60.

Lo cierto es que para 1918, según el censo de ese año la población de La América era la tercera parte de todo el municipio, con el 5.7% del total, después del centro —o la ciudad, como se denominaba—, y de Belén-Guayabal que tenía el 7.9% pero también accedía por este sector. Todo esto hacía ver la importancia de estos sectores y la necesidad de comunicarlos, pero sin dejar de pensar la valorización de los terrenos “de la otra banda del río, las facilidades para vivir en la América muchas familias pobres, el sinnúmero de ventajas que trae la realización de una empresa de esta naturaleza”¹⁶⁵; entre las ventajas no dichas allí, sino en otro artículo, estaban las entradas que le procuraría al tesoro municipal y el “acercamiento de tierras que hoy nos parecen inurbanizables”¹⁶⁶.

Mirando en otro sentido, al oriente y norte de la ciudad, estaban los barrios consolidados o en proceso de formación y con ello la posibilidad de construcción de viviendas baratas en sectores alejados del centro

y la conexión de los “barrios más distanciados”¹⁶⁷, donde estaba la mano de obra de las empresas, que cada día se alejaban más, en el caso de no tener las urbanizaciones próximas a las instalaciones. De ahí que haya sido interés de empresarios, urbanizadores y los mismos habitantes porque se construyeran o ampliaran las líneas a sus barrios o terrenos por urbanizar. Los empresarios industriales promovieron esta iniciativa para agilizar el transporte de los obreros, cada día más numerosos y con dificultades en el transporte, lo que les implicaba largas jornadas de movilización, muchas veces a pie.

Los urbanizadores ofrecieron diversas garantías para contar con una línea del tranvía, que permitiera valorizar sus terrenos y, a su vez, la posibilidad de comercializar e incrementar las ventas en las urbanizaciones ya iniciadas. La Sociedad de Urbanización Mutuaria, Compañía Seguros y Urbanización y Compañía Urbanizadora del Norte tuvieron que ver con la ruta de Manrique, que se construyó en 1923 y se prolongó entre 1927 y 1928¹⁶⁸, beneficiando barrios como el propio Manrique y los que se encontraban en su ruta. Más traumática y lenta fue la prolongación de la extensión de la ruta de El Bosque hasta el Parque de Aranjuez, que fue negociada por la Compañía Constructora del Barrio Aranjuez, en cabeza de Manuel J. Álvarez, quien hizo la propuesta desde el año de 1919, pero que aún seguía negociando en 1924¹⁶⁹ y sólo culminaría exitosamente en 1925 con la prolongación de la línea desde la “casa de Cipriano” hasta el parque del barrio en desarrollo, incluso dándole el nombre a la línea de Aranjuez y beneficiando los proyectos del barrio Berlín y el propio Aranjuez.

También la construcción del tranvía de Oriente, cuya sociedad se había constituido en 1924, y se construyó desde 1925, fue factor dinamizador de los barrios nororientales, especialmente los de Manrique –punto de enlace entre el tranvía de Oriente y la línea de este barrio–, y Campo Valdés, y los que surgieron posteriormente de forma dirigida o espontánea.

Igual ocurre con los pobladores que vieron allí una importante y ágil manera que reducía el tiempo de movilización y de costos de transporte. Por eso vecinos de Robledo y Belén ofrecieron fajas de terreno para que se trazaran las líneas por allí¹⁷⁰; o vecinos de

167 / Se decía que con ellos también se solucionaría el problema de la carestía de los alquileres, que se habían disparado por la alta demanda de vivienda. Periódico *El Correo Liberal*, Medellín, 12 de octubre de 1921.

168 / El contrato para la prolongación de la línea del tranvía a Manrique apenas se aprobó en octubre 27 de 1927, por el Acuerdo núm. 162, entre el Concejo y las empresas urbanizadoras Compañía Urbanizadora del Norte y Seguros y Urbanización.

169 / En memorial de Manuel J. Álvarez al Gerente de Obras Públicas, el 15 de octubre de 1924, le decía: “yo amplió el contrato que propongo, ofreciendo que por cuenta de la Compañía se lleve el Tranvía desde la casa de “Cipriano”, hasta la Plaza Municipal que queda frente al lote en que se van a construir las casas de los obreros, siempre que esto no le cueste a la Compañía de Aranjuez, a quien represento, más de diez mil pesos (\$10.000) oro. Para hacer esto hay necesidad de estudiar un desvío para no llevar el tranvía por toda la carretera Griffin porque hay para llegar a la Plazuela del Manicomio, una vuelta muy fuerte. Esta variación le conviene al “Barrio Aranjuez” y no perjudica al Manicomio, porque creo que el tranvía no queda a mucha distancia de la plazoleta que queda al frente de este”. A.H.M., Fondo Alcaldía, Sección Obras Públicas, tomo 265, fl. 197.

170 / Ezequiel Arango y Gabriel Sierra, en memorial al Concejo, ofrecieron gratuitamente fajas en 1922, para que el tranvía fuera hasta Robledo; en igual sentido se pronunciaron vecinos de Belén en noviembre de 1924, lo que seguramente facilitó el trazado de estas líneas, inauguradas pocos años después. Citados en José Wilson Márquez Estrada, *De aldea quieta a*

barrios populares u obreros lo plantearon reclamando el derecho que tenían no sólo de usufructuar el tranvía sino de gozar sus beneficios económicos, como el caso de los vecinos de los barrios Majalc, La Ladera, Santa Ana y Villahermosa en carta al Concejo: *“está muy bien que se construya el tranvía por las calles centrales de la ciudad, valorizando naturalmente las propiedades aledañas, que pertenecen a las clases pudientes, pero también sería justo que procuraran llevarlo a los barrios obreros, que también necesitan y es justa su valorización”*¹⁷¹.

Los tranvías se convirtieron entonces en un elemento de inclusión social, territorial y urbana, que fue aprovechado por los urbanizadores para hacer nuevos proyectos o para promocionar los que ya venían desarrollando de tiempo atrás y que, con esta vía, les dieron un nuevo aire. Así se verá en la publicidad de la prensa en estos años. No se trata solamente de un negocio redondo para explotadores de la renta del suelo urbano sino una posibilidad de acceso de la gente a la imagen de progreso y a la movilidad urbana, y a la Administración municipal de poder ejecutar obras que de otra manera le hubiera sido imposible realizar.

ciudad móvil. Historia del tranvía de Medellín y su relación con el desarrollo urbanístico: 1915-1955, Medellín, Universidad Nacional de Colombia - Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, 2001, pág. 157.

171 / Memorial del 27 de noviembre de 1919, A.H.M., Fondo Concejo, tomo 363, fl. 25, citado en José Wilson Márquez Estrada, *De aldea quieta a ciudad móvil...* Op. cit., pág. 157.

Pero, un papel análogo cumplieron las carreteras que empezaron a ser construidas en los años veinte e incluso sirvieron como rutas de las líneas de los tranvías cuando estas eran sin asfalto, como en el caso de Robledo, La América o la carretera de Oriente que le sirvió al tranvía de Oriente. Después, cuando fueron asfaltadas, supusieron un nuevo aumento de la velocidad de desplazamiento e integración, y una competencia para los tranvías con los autobuses en el decenio del treinta hasta lograr su desplazamiento en los años cuarenta. La carretera de La América y la que conectaba a esta última población con Robledo, pasando por La Floresta, fueron asfaltadas en 1930 y en 1931, respectivamente. Las carreteras implicaron otro momento de la urbanización, pero más que expansión, implicaron una densificación o, al menos, una posibilidad de hilar aún más el tejido en los espacios vacantes a lo largo de sus rutas o áreas aledañas, permitiendo así que las periferias suburbanas terminaran formando parte del continuo urbano desde estos años.

La canalización del río Medellín

Desde el año de 1883 la canalización del río Medellín concitó el interés de toda la clase dirigente que veía en esta obra la posibilidad de mejorar las condiciones higiénicas y de salubridad de la ciudad –ver capítulo “La fisiología de la ciudad”, más adelante–, pero también la posibilidad de drenar unos terrenos, mejorarles las condiciones e incorporarlos a la dinámica del suelo urbano, expandiendo la malla urbana entre la antigua Villa y las orillas del río Medellín; así, primero fue un límite al occidente del

área urbana, pero a medida que la ciudad creció y se fue articulando con los barrios, suburbios o fracciones, se convirtió en el principal eje de circulación y ordenamiento de la ciudad.

Los primeros trabajos para evitar las inundaciones que provocaba el río Medellín se plantearon desde 1883. Estas obras estuvieron a cargo de Enrique Hauesler y Luis G. Johnson, como Director y Subdirector de Obras Públicas respectivamente:

... se ha acometido la gran empresa de dar cuelga al río de Medellín para ver si por este medio se evitan los daños y gastos que anualmente ocurren entre los puentes de Colombia y Carabobo, a causa de la mucha carga amontonada allí. Una sección del presidio está haciendo esta obra y ya se han reventado varios peñoles en el puente de Hato Viejo, que son sin duda alguna los más perjudiciales para la buena corriente de las aguas¹⁷².

Esta obra fue criticada por muchos que no le veían razón ni posibilidades de éxito, pero también era defendida por otros que la consideraban acertada, por lo cual el Presidente del Estado ordenó no suspenderla. Estos primeros trabajos de cuelga y rectificación del río Medellín fueron planteados como una manera de mejorar las condiciones sanitarias de las vegas y rondas del río, y de proteger a la ciudad de las cíclicas inundaciones de la ciudad.

Con las primeras obras ejecutadas se pudo acondicionar una parte del lado occidental del área urbana, es decir, entre el marco de la Villa y el río Medellín, lo que posibilitó que en 1890 se ordenara abrir o extender las calles de San Juan, Pichincha, Maturín y Calibío, en aras del aseo, la comodidad y salubridad de la ciudad capital; la primera de las calles busca-

ba también darle continuidad hacia occidente “hasta poner... en comunicación, en línea aproximadamente recta, con el barrio de América; y las tres restantes ponerlas en comunicación con el río Medellín”¹⁷³. Con ello se pudo avanzar la frontera urbana occidental del límite antiguo hacia los ejidos de Guayaquil y construir la plaza de mercado cubierta y los primeros edificios comerciales de renta de la ciudad, que se terminaron en 1894.

Una de las cláusulas contractuales para la construcción de la plaza de mercado en 1892 determinaba que

...los adjudicatarios debían dar al Municipio 12 mil pesos para mejoras: 2 mil para entregar al Concejo y 10 mil que se depositarían en una entidad bancaria, destinados específicamente para la obra de la construcción del puente de la calle San Juan, sobre el río Medellín y la “cuelga” (canalización) del río en un tramo entre la calle San Juan y el puente de Colombia.

Previsto de antemano y con recursos para su ejecución, el ingeniero Antonio J. Duque, presentó en julio de 1894 un proyecto de rectificación y cuelga entre el puente de Guayaquil y el paso del Alférez en

172 / Informe del Director y Subdirector de Obras Públicas, en *Memoria que el Secretario de Hacienda y Fomento presenta al Ciudadano del Estado*, Medellín, Imprenta del Estado, 1883, pág. 60.

173 / Acuerdo núm. 1, 17 de febrero de 1890, en Concejo de Medellín, *Codificación de acuerdos expedidos por el Concejo de Medellín 1886-1919*, tomo II, Medellín, Tipografía del Externado, S.f., pág. 698.

el Bermejál¹⁷⁴. El Concejo declaró de utilidad pública la obra y determinó crear la Junta de Rectificación de la Cuelga del río, que quedó integrada por Carlos Restrepo, Juan Henao y Eduardo Vásquez Jaramillo, aunque este último pronto se retiró de la misma; precisamente Henao y Vásquez Jaramillo eran beneficiarios de las obras de la plaza y con intereses en otros proyectos en esta zona de Guayaquil lo que posibilitó que las obras avanzaran en estos años, no en toda la extensión del proyecto de Duque pero sí en la parte que les interesaba a los propietarios de estas tierras y para lo cual habían comprometido el dinero. Las obras de estos años permitieron que para 1905 se pudiera consolidar el sector de Guayaquil, en donde se inauguraron obras de importancia para la ciudad como lo fueron el llamado Frontón Jai Lai –hipódromo– y el matadero municipal.

Después de estas obras, el Concejo Municipal se impuso la tarea de aprovecharlas, *“haciendo por su cuenta las dos avenidas que se ha venido dejando a lado y lado del nuevo curso del río. Dotando así a Medellín de dos paseos de casi media legua de longitud por 20 mts, de ancho cada uno, al mismo tiempo que ayuda a defender a la ciudad contra las inundaciones*

del río”; con ello según la prensa se lograban tres objetivos: defender la ciudad de las inundaciones, facilitar el drenaje a la ciudad y procurar a los habitantes un paseo lleno de árboles pero cerca del agua¹⁷⁵. Manteniendo ese interés por parte del Concejo, en 1910 esta corporación creó la Junta Autónoma encargada de la rectificación y canalización del río, por el acuerdo 52 del 15 de octubre, el cual fue derogado por el acuerdo 16 de 1914; pero en ese lapso el proyecto de canalización estaba incorporado al proyecto del Medellín Futuro, por lo que en estos años los mayores esfuerzos económicos se centraron en las obras de canalización en detrimento de las demás obras públicas, como lo señalaba el ingeniero municipal en 1914, pues además ya en este año se pensaba en “levantar las avenidas”, lo que implicaba un trabajo bastante costoso.

Ya no fue únicamente la cuelga y rectificación sino la canalización a ambos lados del río, con lo que la ciudad ya para mediados del decenio del diez contaba con dos grandes avenidas a ambos lados del río: las llamadas Avenida de Los Libertadores y la Avenida La Independencia que, arborizadas, constituían uno de los más celebrados paseos de la ciudad. Nuevamente se aprovechó el trabajo del río para ejecutar algunas obras de importancia como la Feria de Animales en 1917, que se ubicó entre las calles Colombia y Ayacucho, y la de Cúcuta y la Avenida Libertadores o barrios como el de Los Libertadores, en la parte occidental del río; pero estos trabajos de canalización permitieron que se comenzaran a proyectar y a ejecutar obras en la parte oriental del río, la denominada “Otrabanda” con proyectos de barrios y sedes institucionales que se fueron desarrollando allí a lo

174 / Un dato al margen pero interesante, es que el ingeniero Duque indica que la redacción del informe había tenido presente “las disposiciones del Gobierno francés para obras análogas”, lo que indica la relación con las ideas técnicas y propuestas europeas, algo que se discute en el aparte de modelos urbanísticos. A.H.M., Concejo Municipal, libro de recibos, tomo 254, 1894, fls. 661 a 663.

175 / Periódico *La Organización* núm. 214, Medellín, 8 de mayo de 1908, pág. 1.

largo de los años veinte y con mayor intensidad en los años treinta, para lo que hubo necesidad de proyectar nuevos puentes que unieran ambos sectores.

En el mismo decenio del diez, las obras de canalización se prolongaron desde el área urbana hasta la estación Acevedo en el norte, como parte de las obras de protección de la línea del ferrocarril; así se logró también adecuar una importante faja de terreno en la parte oriental del Valle del Aburrá. Hacia el sur, las obras de canalización se prolongaron hasta el cerro de los Cadavides –Nutibara–, a la altura de donde se ubicó la empresa cementera Argos. De suerte que ya en los años veinte estaba configurado un gran corredor que estructuraba todo el potencial desarrollo urbanístico, ya no como límite de Medellín sino como el eje que estructuraba ese crecimiento de escala metropolitana. Para ello se proyectó en 1928 por parte de la Junta Municipal de Caminos la continuación de la canalización, pero esto sólo fue posible en 1940, en una parte, por la acción de la Sociedad de Mejoras Públicas, y luego en los años cuarenta por el apoyo del gobierno nacional¹⁷⁶.

Desde 1883, con la primera obra propuesta para el río Medellín, pasando en 1928, con la propuesta de la Junta Municipal de Caminos, y aún en las obras definidas en 1940, se argumentó el problema de higiene como principal razón para la ejecución de las obras de cuelga, rectificación y canalización; sin embargo, siempre estuvo a la agazapada tras la higiene la adecuación de tierras para el mercado urbano, con el fin de expandir el área urbana, como efectivamente se hizo, y usufructuar la renta del suelo urbano, aunque también sirvió para estructurar la gran columna vertebral vial de la futura ciudad metropolitana.

La construcción de espacios u obras institucionales

La ubicación de un proyecto gubernamental o religioso, de carácter público, fue otro fuerte factor dinamizador del crecimiento y expansión urbana. Ese fue un hecho suficientemente conocido por los miembros de la elite, por comerciantes e inversionistas que desde los tres últimos decenios del siglo XIX buscaron la manera de conseguir que en sus predios se localizaran y construyeran obras de escala municipal y regional, para potenciar sus tierras, especular con ellas y obtener con ello grandes ganancias y la plusvalía que generaban.

La delimitación de la plaza de Villanueva, posteriormente llamada de Bolívar, con el primer proyecto de la catedral, determinó en gran medida el crecimiento hacia el norte y el primer movimiento urbanizador de la ciudad, en las áreas próximas. Entre 1890 y 1893 cuando se reiniciaron las obras de la futura catedral de Villanueva y se avanzó en su ejecución, el barrio pensado desde 1847 comenzó a tener más forma y notable desarrollo, contrario al lento despegue que había tenido:

176 / Por medio de la Ley 110 del 28 de noviembre del 1941, el gobierno nacional se encargó de la rectificación y canalización del río, encargando posteriormente al Fondo Nacional Rotario de Irrigación y Desección. Ver todo este proceso posterior en Jorge Restrepo Uribe, *Medellín su origen, progreso y desarrollo*, Medellín, Servigráficas, 1981, pág. 285 a 310.

...a contar desde esta fecha el adelanto del nuevo Barrio es asombroso: son muchos los edificios construidos, se han abierto nuevas calles; el más bello sin duda de los parques de Colombia adorna la amplia plaza de Bolívar, los locales para edificar han adquirido notable valor... los locales para edificar pertenecen, en lo general, a gentes acomodadas.... colocado el observador sobre las inmediatas, pintorescas y risueñas colinas de La Ladera puede contemplar con admiración la multitud de edificios elegantes y cómodos que alzan los nuevos techos al cielo. Y puede contemplar más todavía: el plano bien horizontal que se desarrolla a los pies de esas colinas, hacia oriente y occidente, convidando a mejores y más modernas construcción para acabar de formar el extenso e importante Barrio que tendrá por centro la Catedral y el parque de Bolívar¹⁷⁷.

Para 1896 se decía que el Barrio Norte era sin duda el más importante y hermoso de la ciudad, “por su situación céntrica, su numerosa y compacta población y la riqueza y adelanto que encierra en su perímetro”.

Precisamente hacia 1896, al oriente de la ya configurada plaza de Bolívar existía el rústico Circo de Toros, que dio pie para que a sus alrededores se fuera desarrollando entre 1898 y el primer decenio del siglo XX el denominado Barrio Los Libertadores. Al Circo

de Toros lo reemplazó el Circo España, una combinación de plaza de toros, teatro y cinematógrafo que se convirtió en el centro del considerado barrio más moderno del decenio del diez, y de las áreas de expansión próximas a él.

Desde el decenio de los ochenta del siglo XIX existió una relación directa entre la construcción de una plaza de mercado y un parque, algo que estaba cruzado por el deseo de desarrollo urbano y civilidad. Se preguntaba una comisión del Concejo de Medellín en 1887: “*Hay mejora que necesite Medellín con más urgencia que un mercado cubierto y permanente, pues ¿en qué parte del mundo civilizado se ve vender los víveres en la plaza principal, en una ciudad de la importancia de Medellín?*”¹⁷⁸.

La ley 189 del 21 de junio de 1884 dispuso la construcción de plazas de mercado cubierto en la ciudad. En 1886 el ingeniero José María Villa acogiendo a esta ley presentó una propuesta a consideración del Concejo. Aunque se le concedió inicialmente un privilegio por 50 años, para un mercado de 4000 m², de los cuales 3 mil eran cubiertos, Villa no estuvo de acuerdo con algunas de las condiciones impuestas y su contrapropuesta no fue acogida en el Concejo, por lo que se archivó este proyecto¹⁷⁹.

No obstante el fracaso de este primer intento, algunos de los planteamientos en la discusión serán las bases para las futuras decisiones. Entre estas estaba el sitio de la construcción: Carretera del Norte, el Camellón de Guayaquil, la manga de los herederos de Cipriano Isaza, la manga de la sucesión de Vicente Villa, frente a la calle Girardot en el Oriente, entre otros sitios. Lo claro era, como lo deducía el Ingeniero Villa,

177 / Periódico *El Fonógrafo* núm. 33, Medellín, 13 de julio de 1893.

178 / José María Villa, *Proyecto de Plaza de Mercado en Medellín presentado al honorable Concejo Municipal en febrero de 1886*, Medellín, Imprenta del Departamento, 1887, pág. 4. En Luis Fernando González Escobar, *El edificio Carré Una aproximación contextual histórica*, Medellín, Fundación Ferrocarril de Antioquia, 22 de marzo de 2000, pág. 14. documento inédito.

179 / Luis Fernando González Escobar, *El edificio Carré...*, Op. cit., pág. 17.

... que la compañía empresaria optará por uno de los barrios extramuros mencionados, y entonces se constituirá en sociedad constructora que comprará los terrenos, abrirá calles y edificará habitaciones, en pos del incremento del valor que tales propiedades puedan adquirir; o preferirá un local central y se formará de accionistas más o menos interesados en el desarrollo del barrio correspondiente en atención al mejoramiento de las fincas de cada uno¹⁸⁰.

Después de la desestimación del proyecto de Villa, afloraron las disputas por localizar la Plaza en uno de los sitios planteados. El primero que lo hizo fue Coroliano Amador, que logró un acuerdo inicial con el Concejo, que expidió el acuerdo 8 de 1888, pero las presiones políticas hicieron que este intento no fuera exitoso, y el proyecto fuera entregado al inversionista bogotano Rafael Flórez, quien entre mayo y julio de 1888, logró la adjudicación y la aprobación del proyecto¹⁸¹. Flórez, construyó el denominado Mercado Cubierto del Barrio Oriental, de acuerdo con los planos realizados por Tulio Ospina; allí fue trasladado en enero de 1891 el mercado de frutas, legumbres, granos, velas, fósforos, jabones, esteras, costales, guarnieles, monturas, sombreros, toda clase de alimentos preparados, licores, etcétera, para darle paso al inicio de las obras de construcción del parque de Berrío¹⁸².

Esta obra impulsó a la vez el desarrollo arquitectónico de este sector, como se señalaba en su tiempo: “*gracias a la plaza hemos visto nacer y crecer en derredor, un caserío notable por la solidez y elegancia de los edificios y lo ancho y recto de las calles*”¹⁸³. Para 1907 el área de influencia de la Plaza eran los barrios Buenos Aires, Gerona, Quebrada Arriba hasta las “Estancias”, callejón de Guarne hasta Enciso, el

nuevo barrio de Boston, Santana, Villanueva, San Francisco y parte de Guanteros¹⁸⁴.

El privilegio otorgado a Flórez, lejos de acallar las disputas, las avivaron, puesto que Carlos Coroliano Amador quiso establecer otra plaza en sus predios, a lo que se opuso vivamente Flórez que veía defraudados sus intereses. Ante los ataques y esfuerzos de Amador y las quejas de Flórez, tanto el Alcalde de Medellín como el Gobernador de Antioquia se vieron obligados en febrero de 1891 a defender los intereses de aquél, dando cumplimiento a lo estipulado en el contrato y, por ende, los compromisos adquiridos. Amador replicó fuertemente con un memorial que circuló impreso en la ciudad, insistiendo en el derecho a ejecutar una nueva plaza¹⁸⁵.

En febrero o a principios de marzo de ese mismo año el francés Charles Patin, Juan José Echavarría y Pedro Luis Botero hicieron otra propuesta para hacer

180 / José María Villa,... *Op. cit.*, pág. 5. En Luis Fernando González Escobar, *El edificio Carré...* op.cit., pág. 17.

181 / Acuerdo núm. 15, 15 de mayo de 1888; Acuerdo núm. 21, 7 de julio de 1888, y el definitivo de aprobación del 5 de julio del mismo año. A.H.M., *Principales actos oficiales del Concejo Municipal de Medellín, presidido por el Dr. Tomás Quevedo (período 1892-1894)*, Medellín, Imprenta del Departamento, 1894. En *Ibíd.*

182 / Luis Fernando González Escobar, *El edificio Carré...*, *Op. cit.*, pág. 18.

183 / *Informe del Presidente del Concejo Municipal de Medellín*, Medellín, Imprenta del Departamento, S.f., pág. 3

184 / Periódico *La Patria* núm. 885, Medellín, 7 de agosto de 1907.

185 / *Plazas de Mercado Memorial de Carlos Coroliano Amador*, Medellín, Imprenta de La Libertad, 1891. En Luis Fernando González Escobar, *El edificio Carré...* *Op. cit.*, pág. 18.

la plaza en el Barrio Norte¹⁸⁶, a lo que respondieron nuevamente el grupo de la familia Amador representado por la sociedad formada por Juanuario Henao, José María Díaz y el hijo de Coroliano, José María Amador, insistiendo en la propuesta de la plaza en Guayaquil. El Concejo ante esta disyuntiva se vio abocado a sacar a licitación la nueva plaza mediante el acuerdo 4 del 27 de abril de 1892. El argumento para que esto se diera era que *“estando en pugna los intereses de los vecinos de algunos barrios de la ciudad en este asunto y no siendo posible armonizarlo satisfactoriamente”*, se sacaba a licitación, teniendo en cuenta además que era necesaria otra plaza por considerar desventajosa para los habitantes de la parte occidental de la ciudad la que existía en el barrio Buenos Aires.

La licitación claramente estaba dispuesta para disminuir simplemente cuál de los terrenos de las familias en contienda sería el beneficiado con un proyecto que valorizaría sus tierras y generaría una gran renta urbana. El acuerdo era lo suficientemente claro en eso, puesto que señalaba la localización de la futura plaza fuera del perímetro de influencia de la Plaza de Flórez, esto es, nueve cuadras, para dar cumplimiento al

contrato inicial, y ubicándose próxima al “Camellón Carabobo”, al norte en las inmediaciones de la casa de Juan José Echavarría, tierras de uno de los proponentes y al sur entre Maturín y San Juan, es decir, las tierras de Amador, pero también de otras familias como los Vásquez Jaramillo, los Restrepo y los Uribe, entre otras. Por eso, detrás de la sociedad que representaba a la familia Amador, contrario a lo que se ha dicho hasta el momento, estaba un grupo amplio de familias que hicieron una colecta “para ayudar a la familia Amador en la licitación para la construcción de la Plaza de Mercados de Guayaquil”. En total 36 personas aportaron inicialmente la suma de \$27264, siendo precisamente Eduardo Vásquez quien más dinero puso con \$1600.50 y después Julio Vásquez, Joaquín e Isidoro Ramírez, cada uno con \$1067.00; también contribuyeron notablemente varios miembros de las familias Restrepo y Uribe¹⁸⁷.

Al momento de la apertura, el 2 de julio de 1892, se olvidaron los pliegos y planos. Las dos propuestas eran prácticamente idénticas en cuanto a áreas cubiertas, áreas encerradas, fajas cedidas para calles, tiempo de inicio de las obras, porcentaje sobre el producto bruto, plazo de entregas, condiciones de salubridad e higiene. Desde la barra y en una puja a voz en cuello, Juanuario Henao mejoró las garantías, cesiones de áreas y porcentajes de ganancias para el municipio, por lo que la balanza se inclinó a favor de la familia Amador y el grupo de apoyo¹⁸⁸.

La Plaza de Mercado era la punta de lanza de un proyecto urbanizador que ya tenía pensado desde finales del siglo XIX la ubicación de la estación terminal del ferrocarril de Antioquia, la estación terminal del ferrocarril de Amagá, el matadero, el frontón Jai

186 / Crónica Municipal núm. 32, Medellín, 13 de agosto de 1897, pág. 124. *Ibid.*, pág. 19.

187 / En enero 26 de 1893, después de la licitación fueron devueltos \$434, que se repartieron proporcional al aporte inicial, por lo que el aporte definitivo fue de \$26830.52. Archivo Eduardo y Julián Vásquez Jaramillo, correspondencia varia, año 1893, FAES. *Ibid.*, pág. 19.

188 / Se puso en licitación el 17 de junio, se otorgó el privilegio el 2 de julio y lo confirmó el Concejo el 5 de julio de 1892. *Ibid.*, pág. 20.

Lai (hipódromo), la plaza de feria de animales, edificios, comercios, industrias y urbanizaciones —Los Libertadores y barrio Colón—, que convirtieron las zonas pantanosas del sur de Medellín, en uno de los terrenos más apetecidos de la ciudad.

Esta es apenas una de las muestras de los intereses que movieron las grandes obras públicas, llámense un parque, una plaza de mercado, la canalización del río, el trazado y ubicación de las líneas del ferrocarril y de sus estaciones y paraderos, lo que fue otro de los factores determinantes del crecimiento de la ciudad.

Otro tipo de obras, ya no con carácter especulativo de las señaladas con anterioridad, pero que también determinaron cambios sustanciales en el poblamiento y en la determinación de su entorno urbanístico fueron las obras que, con un carácter filantrópico e institucional, estuvieron al servicio de la ciudad; entre estas podemos mencionar el caso del manicomio, la casa de mendigos, el hospital San Vicente de Paúl y el hospital La María.

El Manicomio, iniciado en 1890, se convirtió en un punto clave y de referencia en el sector del Bermejál, jalando el poblamiento espontáneo hacia este sector conocido como “barrio del Manicomio”, que sólo será regularizado o en parte absorbido con la urbanización dirigida del barrio Aranjuez en el decenio del diez. La casa de mendigos, ubicada en la parte nororiental, adelante de la quebrada La Loca, también se construyó entre 1888 y 1891 propiciando en sus inmediaciones el primer barrio para pobres de la ciudad, que después será desplazado en el proceso urbanizador de los primeros años del siglo XX por el barrio Los Ángeles.

A esos dos ejemplos más modestos se anteponen los de los hospitales referidos. El de San Vicente de Paúl, construido entre 1913 y 1934, determinó la transformación radical del llamado Llano de los Muñoces. Desde los tres últimos decenios del siglo XIX el Llano ya tenía un poblamiento espontáneo, era considerado un barrio semi-rural, y asociado a problemas de higiene junto con las otras áreas periurbanas, es decir, Guayaquil, La Asomadera y El Chumbimbo, por ser foco de infección; asociación que también tenía que ver, al igual que con Guanteros, por ser sitio de habitación de gente pobre, muchos artesanos, pobladores negros, mestizos y mulatos, de carácter festivo y levantisco que lo hicieron famoso. Con la construcción del hospital se regularizó e incorporó este barrio, de acuerdo con el plan del Medellín Futuro, sumando a los viejos conectores del Camellón de Bolívar y el Carretero Norte, el eje de la avenida Juan del Corral. Allí se ubicaron barrios, como el Sevilla, que fueron trazados de acuerdo con la visión urbanística imperante.

Mientras tanto, el hospital La María, planteado desde 1923 y construido desde 1926, se ubicó en sitio lejano, buscando condiciones especiales de aislamiento, vientos y aguas, por ser un lugar para tuberculosos. Para ello se compró una finca, La María, ubicada en el lado noroccidental de la ciudad, alrededor de la cual se generó en los años treinta el barrio Castilla, pero que ya había sido pensado desde antes y tenía un incipiente poblamiento al momento de la construcción del hospital.

Dos proyectos jalonadores del desarrollo urbano en sus alrededores fueron los del monumento al Salvador en el Oriente y del Bosque de la Independencia al Norte. En ambos casos se debió dotar de infraestructura para mejorar su acceso, lo que le facilitó a los urbanizadores el aprovechamiento para la construcción como para la promoción de los proyectos; en este último sentido fue de gran importancia el que ambos fueran apropiados y convertidos en sitios recreativos urbanos y de referencia que facilitaban la comercialización de los barrios que se hicieron en sus alrededores.



Publicidad del proyecto del barrio Campo Valdes en 1923, de la empresa A. Cock e Hijos. *Exposición de Antioquia Industrial, agrícola y pecuaria*, Medellín, Vieco, 1923.

189 / Esta empresa que se formó en 1881, después será conocida como Locería de Caldas, después de su reestructuración

190 / El norte del Valle del Aburrá en lo que hoy es el municipio de Copacabana.

res. El monumento al Salvador, propuesto desde 1901 e inaugurado su pedestal en 1919, fue el centro del desarrollo de los barrios Gutiérrez, Salvador y Salvador Oriental, desarrollados desde 1903 y en proceso de consolidación a lo largo de los años veinte.

Entre tanto, el Bosque de la Independencia, planteado desde 1910, sirvió de eje de los barrios Campo Valdés, Sevilla y Miranda, que lo circundaron en su proceso de urbanización en los años diez y veinte; incluso los empresarios del barrio Pérez Triana aprovecharon la vecindad, a pesar de estar realmente al lado del cementerio San Pedro, para promocionar las ventas de su desarrollo urbanístico.

La ubicación de la industria

Otra parte del crecimiento urbano en el Valle de Aburrá se definió por la manera como la industria fue implantada a lo largo del mismo. Las necesidades energéticas y la demanda de materias primas fueron dos factores que determinaron la ubicación de la mayoría de las fábricas. Desde el principio las primeras empresas debieron buscar acomodo cerca de la materia prima, como fue el caso de la Compañía Cerámica Antioqueña¹⁸⁹ en la fracción de Caldas, y La Ladrillera del Estado que se ubicó en Fontidueño¹⁹⁰, en ambos casos buscando las arcillas adecuadas. Buena parte de las primeras productoras semifabriles de cerveza que surgieron entre 1870 y 1900 se ubicaron en las laderas orientales del Valle, hacia el altiplano de Rio-negro, siguiendo la calidad de las aguas para sus productos, algo que también hicieron los empresarios de la Cervecería Antioqueña que hacia 1901 decidieron ubicarla al sur, en Itagüí, para tomar las aguas de la

quebrada Doña María consideradas excelentes para la producción cervecera, de acuerdo con análisis realizados en Europa¹⁹¹.

Por otro lado, la demanda energética de las empresas era abastecida por máquinas a vapor o energía hidráulica, pero los altos costos de operación que acarreaban las primeras hacían que fuera preferible la segunda. Para ello debieron ubicar las plantas de producción cerca de quebradas, cuyas caídas de agua pudieran mover las ruedas pelton, para suministrar la energía. Así la Compañía Antioqueña de Tejidos, se ubicó al norte en la fracción de Bello al lado de la quebrada La García; la fábrica de Tejidos Rosellón, se instaló en 1915 al sur, en Envigado, a orillas de la Ayurá; varios talleres de fundición se ubicaron en Robledo¹⁹², al occidente de la corriente de la quebrada La Iguaná; o la misma Compañía Colombiana de Tejidos, en el límite oriental del área urbana de Medellín, sobre la quebrada Santa Elena, para poner ejemplos de los cuatro puntos cardinales.

Aunque algunas se ubicaron en la periferia del área urbana, igual estaban cerca de fuentes de agua, pero un número representativo se diseminaron a lo largo del Valle de Aburrá, para aprovechar las distintas quebradas, ya fuera al occidente o al oriente. De ahí que las dinámicas de poblamiento estuvieron impulsadas por las fábricas, pues en su entorno comenzaron a surgir viviendas que fueron formando barrios relacionados directa o indirectamente con ellas. El crecimiento de Bello, Robledo, Belén, Envigado, Itagüí, y de la misma periferia urbana de Medellín, no fue únicamente en razón a sus propias dinámicas sino por el impulso dado por las diferentes empresas semifabriles o fabriles. Es el caso de

Robledo, en donde en diferentes épocas se ubicaron la fábrica de Cerveza Águila de Julio Fernández Flórez, las fábricas de chocolate de Félix Gaitán y la de Chávez, la primera trilladora de Medellín de Luis María Toro & Cía. La fábrica de Chocolates se ubicó en el denominado Camellón del Llano. En El Poblado estaba para 1908 el Taller de San José, que ofertaba los servicios de fundición, ornamentación, carretería y montajes¹⁹³. En Envigado se instalaron la fábrica de Tejidos Rosellón en 1915, y la fábrica de calzados Rey Sol hacia 1919.

Esa relación fábrica-poblamiento de sus alrededores no sólo se dio de manera espontánea, sino que también tuvo un componente dirigido, prohijado por los propietarios de las mismas, que vieron la posibilidad de anclar sus trabajadores, darles sentido de pertenencia y evitar las dificultades en los desplazamientos urbanos que cada día se hicieron más largos. La configuración de barrios obreros se dio después de un largo debate.

Verdad de Perogrullo: con la industria surgió el obrero y con éste la problemática de la vivienda. En los años diez la prensa local ya planteaba esta situación y la necesidad de darle solución. Retomando

191 / Manuel Restrepo Yusti, "Historia de la industria 1880-1950", en Jorge Orlando Melo (Director General), *Historia de Antioquia*, Colombia, Suramericana de Seguros, junio de 1991, pág. 275.

192 / La fundición La Estrella se trasladó del sur del Valle para Robledo hacia 1900.

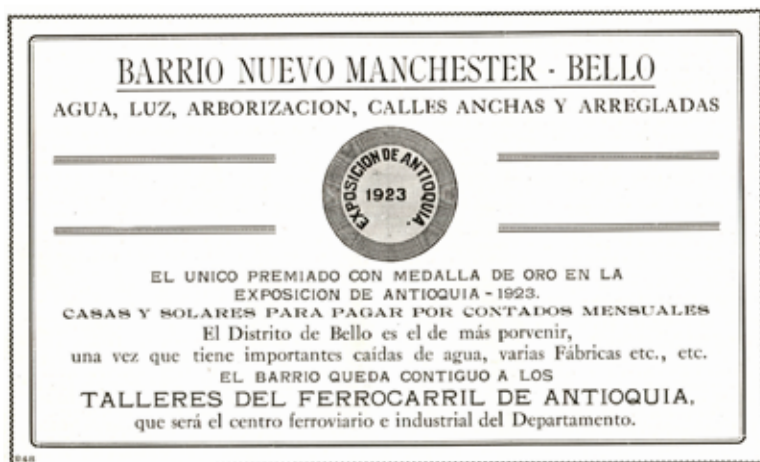
193 / Periódico *La Organización* núm. 465, Medellín, 25 de febrero de 1908.

y traduciendo artículos, el periódico *El Sol* en 1914 ponía el ejemplo inglés de las “Sociedades Cooperativas de casas para obreros” y el proceso promovido por Henry Vivian que condujo a las modificaciones legislativas conocidas como la *Hampstead Garden Suburb Act* en 1906, que permitieron el desarrollo de los modernos barrios obreros de las periferias de Londres y Liverpool, iniciado por el *Hampstead*, derivados de las ideas de la *Garden City*, pero generado

lo que se llamó el *Garden Suburb*, es decir, formas barriales descentralizadas dependientes del centro urbano, como se volverá a ver más adelante. Las sociedades cooperativas se ponían como ejemplo por los buenos resultados prácticos que habían tenido, por su desarrollo fácil, pero, y era lo más importante, que habían sido obra casi exclusiva de los trabajadores, “*que decidieron resolver sus propios problema, sin esperar ayuda “desinteresada” de los hombres de capital*”¹⁹⁴.

En realidad los empresarios poco o ningún interés demostraron por estos años; sin embargo, se dieron algunos casos, como el de Tejidos Bello, en donde primero se ofrecieron lotes por cuotas mensuales para que los obreros construyeran casas y después construyeron sus propias casas frente a la fábrica para darles en arrendamiento.

En los años veinte se hizo el debate más álgido reclamando los barrios obreros, como conjunto, y no sólo de viviendas obreras. Los ejemplos paradigmáticos de la aldea de los Krupp en Alemania, las ciudades inglesas de Letchworth y Welwyn, o de otros países, confundiendo ciudades jardín con ciudades o barrios obreros, se ponen en escena para que fueran retomados por los empresarios¹⁹⁵. Después de múltiples llamados y reclamos un primer intento se realizó con el barrio Nuevo Manchester en Bello, a principios de los años veinte y sólo a partir de los años treinta y cuarenta es cuando se desarrollan los principales proyectos de vivienda y de barrios obreros en las inmediaciones de las fábricas, como lo fueron los casos de Rosellón en Envigado (1935), San José Obrero en Bello, Belén La Palma (1940), Malta en Itagüí (1945), entre otros¹⁹⁶.



194 / Periódico *El Sol* núm. 840, Medellín, 8 de abril de 1914.

195 / Ponía en 1917 como ejemplo de otros pueblos la aldea Meunier en Francia, Port Sunlight en Inglaterra, Lecluire en Estados Unidos, entre otros; en 1926 abogaba porque las ciudades jardines las construyeran para sus obreros empresas como la Compañía Colombiana de Tabaco, la Tropical Oil Company o la United Fruit Co. Ricardo Olano, *Propaganda Cívica*, Medellín, Tipografía Bedout, 1930, págs. 79 y 188.

196 / Sobre este tema ver Alejandro Salazar, *Arquitectura y poética. La vivienda obrera en el Valle de Aburrá 1900-1950*, Medellín, Facultad de Arquitectura Universidad Nacional de Colombia, trabajo de grado.

El Barrio Nuevo Manchester fue presentado en la Exposición de Antioquia Industrial y Agropecuaria, realizada en 1923, asociado al proyecto de los Talleres del Ferrocarril de Antioquia, a la actividad industrial que se desarrollaba y al potencial geográfico para el avance industrial; el pie de foto es bastante ilustrativo:

Talleres del Ferrocarril en Bello que en días no lejanos, será el centro ferroviario del Departamento. Al fondo se ve el nuevo Barrio “Nuevo Manchester” y en las montañas se alcanza a ver las importantes caídas de agua que harán del Distrito un centro industrial. Del barrio, caídas de agua, fábricas y demás lugares de la población, se presentaron hermosas fotografías en la Exposición¹⁹⁷.

Las urbanizaciones y la actividad urbanizadora

Regida o no por la Administración municipal, cumpliendo o no las normas y los planes de ordenamiento y control, la actividad urbanizadora determinó la forma y la expansión de la frontera urbana. Como urbanización se puede hablar de una compleja gama de acciones y de ofertas, que se fueron refinando con el tiempo. Si en un principio fue el simple loteo y la especulación de tierras, posteriormente será un trabajo de verdaderos urbanizadores. Entre los que iniciaron el loteo y los últimos hay una distancia enorme frente a la concepción de la ciudad, de lo urbano y la arquitectura; para los primeros se trató únicamente de extender las calles o conectar a la trama urbana nuevas áreas donde potencialmente se podrían construir viviendas, mientras que para los segundos implicó un proyecto de ciudad, aparte del interés económico

que lógicamente tenían, donde el diseño urbanístico y arquitectónico era aspecto fundamental

También es necesario establecer de antemano diferencias entre el desarrollo de los sectores, barrios y urbanizaciones. Los sectores fueron las grandes fincas, que se subdividieron para el desarrollo de diversos proyectos. A veces hubo implicación directa entre el sector a lotear y el barrio desarrollado, pero podía existir la posibilidad de que en una antigua finca quedaran dos o más barrios. Igual sucede entre los barrios y las urbanizaciones, pues pudo existir corres-



Talleres del Ferrocarril de Antioquia en Bello, junto al proyecto del barrio Nueva Manchester en 1923. *Exposición de Antioquia Industrial, agrícola y pecuaria*, Medellín, Vieco, 1923. (8 B. - Publicidad del Barrio Nueva Manchester)

197 / *Exposición de Antioquia Industrial y Agropecuaria 1923*, Medellín, Tipografía Bedout, 1923, pág. 317.

pondencia, pero también que varias urbanizaciones quedaran dentro de un mismo barrio, generalmente eran pequeños proyectos que quedaron subsumidos en el interior de un barrio.

El desarrollo de los barrios o de las urbanizaciones tuvo diversas maneras de desenvolverse en la acción práctica o de ejecución, presentándose una amplia gama en la cual se puede destacar:

- La venta de lotes en grandes mangas o fincas, en los alrededores de la ciudad.
- La definición de manzanas con la apertura de calles.
- El loteo y la financiación de materiales para la construcción de la vivienda.
- El loteo, con la urbanización, esto es, el trazado de calles y plazas, la destinación de lotes para servicios comunitarios y otras infraestructuras, compartidas con la municipalidad.
- El loteo con urbanismo y la venta con diseño de la vivienda.
- El loteo, el diseño de la vivienda y la vivienda modelo.
- El diseño del conjunto urbano, viviendas modelo o diseños propios, con el diseño y la ejecución por parte de los mismos urbanizadores.
- El diseño urbano y arquitectónico, con la respectiva construcción de un conjunto “barrial”.

Estas variaciones las podemos observar en el proceso histórico de desarrollo de las urbanizaciones en el ámbito urbano, las cuales he dividido siguiendo los mismos momentos planteados en los modelos urbanísticos de la ciudad, con los que tienen cierta correspondencia.

Primer momento de crecimiento y urbanización. Corresponde, como se verá, al momento anterior a la primera propuesta del *Plan de ensanchamiento*. Entre 1870 y 1890 ocurrió el primer momento en el proceso de urbanización de Medellín, en el cual personas naturales, de manera individual, asociada o por grupos familiares, iniciaron la actividad “urbanizadora”, en la parte norte, nororiental y oriental de la ciudad, hacia los sectores de El Llano, La Ladera, el Chumbimbo y Miraflores, siendo un caso excepcional el de Robledo, en la parte occidental de la ciudad, al otro lado del río.

No todos son proyectos urbanizadores propiamente dichos; en unos casos son manzaneos, en otros loteos, algunas aperturas de calles y venta de lotes en calles aledañas a la estructura urbana. En el caso de Cipriano Isaza y Juan Pablo Sañudo, es el simple loteo de fincas que fueron incorporadas por sus dueños al mercado de tierras, aprovechando la coyuntura económica y política, y al desarrollo de obras en sus área aledañas, como ya se ha señalado. En este caso se debe a la apertura de las fronteras urbanas al otro lado de la quebrada Santa Elena en el norte, con el trazado del barrio Londres o Villanueva. Se delinearon manzanas para la venta, entre la calle Caracas y La Ladera, en donde “*algunos individuos compraron más que locales aislados para edificar, manzanas delimitadas para futuras calles*”¹⁹⁸.

<i>Nombre de la sociedad</i>	<i>Fecha</i>	<i>Socios</i>	<i>Barrios o sectores urbanizados</i>
Personas naturales	1869	Cipriano Isaza y Juan Pablo Sañudo	Entre calles Caracas y La Ladera
Personas naturales	1870-1874	Tomás Muñoz y Álvaro Restrepo	Calles La Unión, La Paz y La Concordia
Personas naturales	1874	Modesto Molina	Barrio Buenos Aires, entre la Calle Nariño y La Puerta Inglesa
Personas naturales	1880	Manuel J. Álvarez, Manuel Uribe Ángel y Ricardo Castro	Reubicación y urbanización de fracción de Robledo
Personas naturales	1887	Guillermo Restrepo	Calle Palacé al norte.
Junta Filantrópica	1888	José María Díaz, Pte.	Barrio para pobres, casa de mendigos
Personas naturales	1888	Familia Villa	Barrio Boston

Por su parte, Álvaro Restrepo desde 1870, a nombre propio o como apoderado de Tomás Muñoz, empezó a vender lotes en el “Llano de la Villa”. Los propietarios abrieron tres vías y los vecinos a los que les vendía Restrepo lo reconocían como propietario de las calles, por lo que hacían caso omiso a la autoridad municipal. Para evitar problemas Pedro Justo Berrío propuso dar las calles al Distrito e indemnizar a Restrepo, pero no se cumplió eso por el viaje al extranjero del último. En 1874, se propuso un nuevo arreglo, pidiendo indemnización, lo que se consideró inaceptable por parte del Concejo, porque las leyes contemplaban el paso a dominio público ipso facto de las vías para dar acceso al público¹⁹⁹. No obstante estas dificultades legales, de hecho se realizó este crecimiento de la ciudad hacia esta parte norte, aprovechando el carretero norte para irse extendiendo hacia el llamado Llano de los Muñoces, por el apellido de sus propietarios.

Entre tanto, al oriente, Modesto Molina aprovechó la construcción del carretero a Oriente –salida hacia Rionegro–, para configurar un barrio, el primero que se trazó en la ciudad. Los planos del loteo, más que del diseño, fueron obra del ingeniero Juan Enrique White. El proyecto fracasó pues el promotor se quebró con esta iniciativa²⁰⁰. La construcción fue

199 / Crónica Municipal núm. 93, Medellín, 15 de octubre de 1874, pág. 371.

200 / “Molina “Paralizó por algún tiempo la urbanización y perjudicó a muchos de los compradores de solares; algunos habían construido sus casas y otros las tenían comenzadas y como la mayoría había hecho el negocio dando parte del valor del solar al contado, y el resto en cuotas periódicas no se habían hecho las escrituras. Con el fracaso del señor Molina en sus negocios el Banco de Antioquia remató los terrenos. La mayor parte de los compradores perdieron las cantidades pagadas y otro, para no perder la construcciones, repitieron las cuotas”. Lisandro Ochoa, *Cosas viejas de la Villa de la Candelaria*, Medellín, Colección Autores Antioqueños volumen 8, 1984, pág. 218.

caótica en sus inicios pues no se respetaron ni los hilos ni los niveles de las calles, además el promotor paralizó el proyecto y los lotes fueron rematados por el Banco de Antioquia. No obstante el fracaso inicial, después fue el de mayor dinámica en estos años, por lo cual fue ubicado en sus proximidades el Mercado de Oriente, luego llamado Plaza de Flórez.

La calle Palacé desde la avenida Echeverri hasta la calle Darién, hoy dentro del Barrio Prado, fue parte de un proyecto de urbanización planteado por el Dr. Guillermo Restrepo, de acuerdo con un plano elaborado por el ingeniero Cándido Molina A., en febrero de 1887. Aunque no se construyó de inmediato ninguna edificación, las calles se abrieron con un ancho de 8 metros, delimitadas por vallados de piedra y tierra, lo que permitió el posterior desarrollo urbano y la construcción de viviendas en este sector.

Un poco más al oriente del anterior proyecto, la Junta Filantrópica que presidía José María Díaz, construyó aledaño a la Casa de Mendigos entre 1888 y 1890 veinte casas para familias “desvalidas”. Era el primer proyecto de casas para pobres que se realizó en la ciudad. Como señala el presidente del Concejo en 1890, era un barrio numeroso, que “*para comuni-*

carlo con el barrio de Bolívar (Villanueva) emprendió el Concejo la apertura de una avenida de 20 metros de ancho que, partiendo del costado oriental del caserío nuevo inmediato a la Casa de Mendigos, viene a terminar en la calle del Palo, recorriendo un trecho de cerca de cuatro cuadras”²⁰¹. En este caso es un germen de poblamiento, de un sector popular, que como ocurriría en otros sectores será absorbido por los procesos urbanizadores posteriores.

Un caso excepcional es lo ocurrido en la fracción de Robledo, donde se aprovechó la coyuntura de una avalancha de la quebrada La Iguaná que desapareció la aldea de Anápolis, para iniciarse una acción de reubicación y urbanización. Manuel J. Álvarez, Manuel Uribe Ángel y Ricardo Castro, compraron “los terrenos que había inundado el desbordamiento de la quebrada La Iguaná, para dividirlos en lotes y venderlos luego de trazar las calles y ceder algunos predios a los damnificados”²⁰².

Como se puede percibir, en estos años ya existió una temprana actividad urbanizadora, así esta estuvo asociada a la especulación con la renta del suelo urbano. La ciudad expandió su frontera urbana e incorporó por la iniciativa privada nuevas áreas. Manuel Uribe Ángel, quien había calculado en 152 hectáreas el área urbana para 1860, la comparó con el área de 1891:

Hoy, una línea trazada de La Puerta Inglesa al Oriente, hasta cerca del río Medellín al Occidente, y otra de Sur a Norte, desde cerca del puente de Guayaquil hasta el cementerio de San Pedro, unidas por perpendiculares que formen otro rectángulo, nos darán lugar poblado de 606 hectáreas, ó sea un producto que demuestra que en treinta años nuestra población se ha cuadruplicado ó más o menos²⁰³.

201 / Informe del Presidente del Concejo Municipal de Medellín, Medellín, Imprenta del Departamento, S.f., pág. 26.

202 / Claudia Avendaño Alzate, “Desarrollo urbano en Medellín, 1900-1940”, en Jorge Orlando Melo (editor), *Historia de Medellín...* Op. cit., pág. 344.

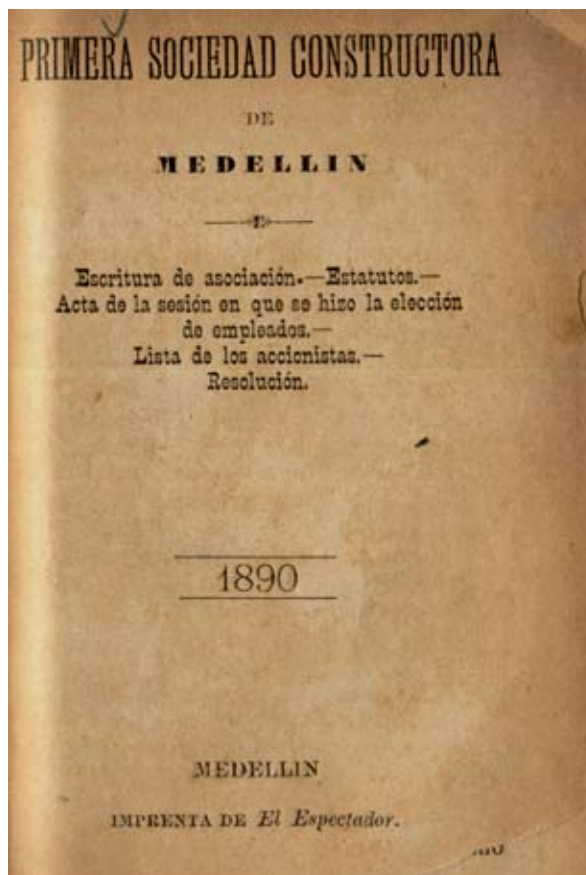
203 / Manuel Uribe Ángel, “Medellín, carta cuarta”, Envigado, 18 de agosto de 1891, en Isidoro Silva, *Revista Literaria...* Op. cit., pág. 380.

Realmente era cierto ese crecimiento que sugería Uribe Ángel, aunque no en la extensión que planteaba, pues no estaba ocupado en su totalidad ese cuadrado imaginado. La ciudad contaba ya con 127 manzanas pero sin una regularidad en las calles, lo que había generando un debate en razón a la acción caprichosa, especulativa y antihigiénica que supuso el trazado de calles sin seguir un parámetro, por lo cual se intentó meter en cintura con los acuerdos dictados en 1888 para normativizar el ancho de las calles. Así mismo este crecimiento de las calles implicó que entre 1873 y 1892, se le diera nombre oficial a calles que no lo tenían, con lo cual surgió una nueva toponimia urbana.

Segundo momento de crecimiento y urbanización. Va desde 1890 a 1910/13, es decir, los años entre el primero y el segundo planos de *Medellín Futuro*, lapso en el cual las características de la actividad cambiaron, en tanto no fueron asumidas únicamente por personas naturales o familias, sino que se conformaron las primeras compañías o sociedades formadas con este propósito. Ya no sólo es la subdivisión de los predios por parte de los mismos propietarios, sino que se hace una compra a otras personas para hacer el loteo respectivo.

El tema de la carencia de vivienda y el aumento de la población comenzaron a ser motivo de preocupación, al punto que generaron la conformación de la Primera Sociedad Constructora de Medellín, integrada en 1890 por setenta y siete accionistas de diferente procedencia social y laboral, que incluía sastres, albañiles, ebanistas, comerciantes, fotógrafos, pintores, etcétera. En la escritura de constitución

consignaron que su asociación se debió a la situación “de esta sociedad de Medellín, en lo relativo al notable aumento de población y al gran número de familias que carecen de habitación”, por lo cual concibieron fundar una sociedad constructora de “casas de ha-



Portadilla del reglamento de la Primera Sociedad Constructora de Medellín, Medellín, Imprenta de *El Espectador*, 1890.

204 / *Primera Sociedad Constructora de Medellín*, Imprenta de El Espectador, Medellín, 1890, pág. 4.

Luis Fernando González Escobar

bitación dotadas de condiciones higiénicas, en la que, adquiriéndose los materiales, dirección y ejecución en grandes masas, se hagan economías considerables”²⁰. La Sociedad se disolvió en 1899, sin poder determinar en realidad cuál fue su accionar, en dónde hizo obras y cuál su efecto sobre la actividad urbanizadora. Sin más datos, cabe suponer que por el tiempo que duró en funcionamiento debió haber cumplido alguna función de importancia para permanecer esos nueve años, aparte del mérito de ser la primera en la ciudad y ser un mojón de cambios sustanciales en el desarrollo de lo urbano, producto de la problemática de la vivienda que ya desde estos años se agudizó.

La demanda creciente de espacio para construir viviendas llevó a la formación de otras sociedades o compañías, como la de Fomento del Barrio Sur, de la familia Ospina, la Sociedad Urbanizadora de la Unión, y la más importante de todas, la de Manuel J. Álvarez Carrasquilla.

La Agencia General de Manuel J. Álvarez y Cía. había sido fundada en 1879, para diversas actividades que incluyeron los asuntos administrativos en general, minas, baldíos, venta y consignación de finca raíz, avalúos y peritazgos, etcétera. La finca raíz, con las condiciones que se presentaron en el último decenio, se volvió uno de sus fuertes, iniciando en 1898 el proyecto del barrio La Independencia, que constaba con la avenida Echeverri de 20 metros de ancho y tres cuerdas de longitud; la calle El Palo, de 12 metros de ancho y dos cuerdas; Girardot, con 16 metros de ancho y dos cuerdas, siendo el eje del barrio y la calle Cuba, con 16 metros y una extensión de 80 metros²⁰⁵. El centro era la plaza de Maceo, de 20 por 80 metros, que al año siguiente se llamó de la In-

dependencia. Ya para 1905 adelantaba cinco barrios: La Independencia, Santana o Los Ángeles, Majalc, Gutiérrez y el Oriental del Salvador²⁰⁶.

En esta propuesta hay un incipiente urbanismo, pues, aparte del trazado de las calles, está la definición de una plaza alargada, como centro simbólico; adicionalmente el esquema cambia en términos del sistema de venta y financiación de los lotes, que se entregaban a plazos y diversos contados. Pero aun en estos casos la “urbanización” está referida al loteo.

Como se ve en el caso del barrio Los Libertadores, se continuó el proceso de expansión de las calles aledañas al centro urbano tradicional, consolidando las zonas adyacentes al parque de Bolívar, la Catedral —que se comenzó de nuevo a construir precisamente desde 1890 constituyéndose en un acicate a este proceso urbanizador—, y el Circo de Toros. Pero también se incorporaron zonas no tenidas en cuenta en los años anteriores o que estaban todavía muy lejanas; en este sentido es bueno señalar la expansión de la frontera urbana hacia los Ejidos o Guayaquil, que experimentó por estos años un auge inusitado, como ya se ha apuntado, primero por la construcción de la plaza de mercado y después por las expectativas del Ferrocarril. En la parte oriental la expansión fue más lejos, continuando el barrio Buenos Aires pero extendiéndose hacia las lomas contiguas del Cuchillón, donde se adelantaron varios proyectos, debido en parte a la dinámica que le imprimió a este sector la plaza o mercado de Oriente. Aunque habría que diferenciar entre el proyecto de Coroliano Amador quien vendía y loteaba en el “Cuchillón” para que los “capitalistas” construyeran

“quintas sanas, cómodas y buen clima”, y el de Manuel J. Álvarez quien loteaba en el mismo sector para generar un barrio para un sector de menores ingresos, sin ser popular. Todos estos proyectos tuvieron desarrollos desiguales, pues mientras Los Libertadores tuvo inmediata respuesta y pronto se consolidó, los barrios Gutiérrez y Oriental del Salvador apenas pudieron ser recibidas sus calles por el municipio en el año de 1923.

El Salvador fue trazado, como varios de los proyectos de años anteriores, por un agrimensor, en este caso, Vicente D. Balcázar. En 1905, junto al barrio La Ladera, era considerado el barrio del porvenir. En este año sólo había dos casas; una casa “moderna” y una casa quinta, también denominada como “moderna”, que se vendían a la par que se loteaban los terrenos adyacentes. La construcción del monumento al Salvador, planteado desde 1901, era un incentivo poderoso para pensar en su desarrollo en razón a la construcción de las infraestructuras para el acceso a este monumento, aparte de sus bondades en términos de la localización que permitían un dominio visual, además de contar con aguas suficiente y buena ventilación, dos principios higiénicos perseguidos en estos años. Incluso muchos años después de haberse recibido las calles aún se seguía urbanizando el barrio de El Salvador, y se ofrecía en la prensa de 1929 de la siguiente manera:

206 / Periódico *La Prensa* núm. 72, Medellín, 9 de marzo de 1905.

El más elegante y de mejor clima de la ciudad, con avenidas, carreteras, pasajes y un parque de más de 14.000 varas al pie del monumento. Cuenta con todos los servicios municipales, con tejar, piedras y tierras de boñiga y arena. Planos modernos para

las construcciones. El plano general puede verse en el Almacén Británico, en la oficina del Centro de Ingenieros y en la de Clímaco Velásquez, en el edificio Olano, en el Barrio, en casa de don Antonio J. López²⁰⁷.

URBANIZACIONES O BARRIOS PROYECTADOS, DESARROLLADOS O CONSTRUIDOS EN MEDELLÍN
ENTRE 1891 Y 1910/13

<i>Nombre de la Sociedad</i>	<i>Fecha</i>	<i>Socios</i>	<i>Barrios o sectores urbanizados</i>
Compañía de Fomento del Barrio Sur	1891	Familia Ospina	Barrio Sur, Guayaquil
Personas naturales	1894	Coroliano Amador	Loteo del sector el "Cuchillón.
Personas naturales	1894	Justiniano Arango, Alejandro Echavarría	Loteo de la hacienda Niquía, Bello. y la finca de Alejandro Echavarría en el barrio Buenos Aires
Personas naturales	1894	Nitridates Durier	Las Tullerías, cerca al cementerio San Pedro
Personas naturales	1895	Familia Botero Echeverri	Barrio Villanueva, entre la catedral en construcción, el Circo de Toros y la quebrada La Loca
Manuel J. Álvarez C.	1898-1905	Manuel J. Álvarez	Barrio de La Independencia, Santana o Los Ángeles, Majalc (en La Ladera, en 1903), Gutiérrez (en Buenos Aires), el Oriental del Salvador (El Cuchillón)
Personal natural	1899	Manuel Mesa	Calle Madrid y transversal a La Ladera
Sociedad propietaria	1909	Manuel J. Álvarez, Antonio Chavarriaga, Braulio Chavarriaga, Gustavo y Eduardo de Greiff, Luis María Escobar	Villanueva, Calle Bolivia entre Girardot y Mon y Velarde
		Manuel J. Álvarez y Antonio José Gutiérrez	Calle Argentina
Sociedad Urbanizadora La Unión	1912	Timoteo Jaramillo, Lisandro Ochoa, Pablo Emilio Vásquez, Pedro Jaramillo Sierra, Samuel Restrepo G.	Buenos Aires (Bello)
Sociedad San Vicente de Paúl	1913	Enrique Mejía, presidente	Barrio Santa Ana

207 / Periódico *El Heraldo* de Antioquia, Medellín, 9 de enero de 1929, pág. 7.

Otro hecho destacado para estos años es la propuesta y desarrollo de proyectos en áreas no conectadas con la malla urbana, como es el caso del barrio Las Tullerías que pretendió ejecutar el francés Nitrides Durier, adelante del cementerio San Pedro, en un sector que tenía ya un poblamiento espontáneo pero que estaba alejado de la ciudad, sólo conectado con el centro por el carretero Norte. Igual habría que señalar los proyectos en Bello, fracción que para estos años alcanza un desarrollo y un crecimiento demográfico que la llevaron a pasar de fracción a municipio en 1913; en estos años se planteó el proyecto del barrio Buenos Aires y el loteo de la hacienda Niquía.

El crecimiento urbano de Medellín hacia 1904 se reflejó en el cambio de la división territorial, pues se pasó de dos barrios a cuatro. Hasta entonces existían dos barrios tradicionales –San Benito y La Candelaria– asociados a las antiguas parroquias, pero desde entonces fueron cuatro barrios, establecidos siguiendo los puntos cardinales girando alrededor de la Candelaria, siendo éste el *barrio Centro*, donde estaba la malla urbana antigua, con las respectivas calles y carreras tradicionales; el barrio Norte, que correspondía al sector del carretero norte, los baños de Amador, el camellón del Llano, la Aduanilla Norte y la calle de los Calzoncillos, y era un sector en desarrollo; el *barrio Oriente*, que tenía como epicentro la Plaza de Flórez, con Quebrada Arriba y el barrio Gerona; el Barrio Sur, que era la zona de Guaneros, la barranca del Caleño y Guayaquil, este último sector considerado prácticamente un barrio aparte²⁰⁸, en proceso de expansión en las zonas aledañas a la plaza de mercado y el matadero. También implicó este momento

histórico que el perímetro urbano debiera ser variado dos veces, una en 1905 y otro en 1912.

Tercer momento de crecimiento y urbanización. Es el lapso entre la puesta en vigencia del plano de Medellín Futuro y su pérdida de vigencia, que se había calculado para 15 años. Se correspondió con el auge del crecimiento constructivo por efectos de la llegada del ferrocarril a la ciudad en 1914 y la ampliación de la frontera urbana por la construcción de la primera línea del tranvía entre 1919 y 1921 y la apertura de nuevas rutas en los años siguientes. La urbanización adquirió otra connotación diferente al loteo, asumiendo los proyectos empresas constituidas con ese fin y, en algunos casos, empresas constructoras y no sólo promotoras. También, en razón a la demanda de viviendas obreras, aparecen las propuestas de vivienda obrera por urbanizadores privados, la asociación del municipio y de los directos interesados, es decir, los mismos artesanos y obreros. Señalaba para 1919 una revista frente a los cambios que se operaban en el negocio de la urbanización que “no serán de hoy más, negociantes aislados los que han de seguir implantando ese género de negocios, sino fuertes empresas que lo sabrán impulsar con mejores ventajas”²⁰⁹, impulsando así la formación de una actividad urbanizadora constante y regular en la ciudad.

En su tarea de especialización como empresas urbanizadoras los proyectos planteados por estas

208 / Periódico *La Organización* núm. 37, Medellín, 26 de abril de 1904.

209 / “La fiebre urbanizadora”, en *Revista Colombia* núm. 168, Medellín, 10 de septiembre de 1919, pág. 177.



Publicidad y proyecto del barrio Manrique de la Sociedad Seguros y Urbanización en 1928. Periódico *El Correo Liberal*, Medellín, 19 de agosto de 1928.

alcanzaron un grado de complejidad mayor, de tal manera que ya se propone un diseño urbanístico previo, con su morfología, jerarquías viales y urbanas, definición de espacios públicos, entre otros aspectos. Los planos ya no fueron realizados por un agrimensor, que se interesaba solo por el loteo y el trazado de las calles, sino por un arquitecto o un ingeniero, como el caso de Félix Mejía en el barrio Aranjuez o de José María Bohórquez en el barrio Berlín; cada uno con un concepto diferente de la morfología urbana y de la manera de afrontar la expansión de la ciudad en su traza urbana. También varios de estos proyectos comenzaron a mostrar interés en la relación entre la propuesta urbana y la arquitectura, presentando el diseño de uno o varios tipos de vivienda.

Adicional al diseño urbano estaba la concepción del desarrollo del urbanismo, esto quiere decir, las distintas maneras como estas empresas asumieron la ejecución del proyecto, la dotación de la infraestructura, la provisión de servicios –luz, alcantarillado, agua o teléfono–, entre otros aspectos. Fue un hecho fundamental para la ciudad que varias de estas empresas trabajaran mancomunadamente con la municipalidad para la apertura de calles, dotación de la infraestructura, cesión de áreas para parques, escuelas, iglesias, etcétera, e incluso que le hicieran préstamos para el desarrollo del proyecto del tranvía. Ricardo Olano, al referirse al caso de la Sociedad de Seguros y Urbanización, hacía un largo listado de los aspectos positivos que ella aportó a la ciudad, sin desconocer el interés que pudiera tener como empresa:

ubicaron en áreas no contempladas en el proyecto inicial, pero que, sin embargo, acogieron normas como el ancho de calles, cesiones, entre otros aspectos.

[illegible]

Fragmento del proyecto del Barrio Pérez Triana en 1925, desarrollado en las inmediaciones del Cementerio San Pedro. A.H.A., Planoteca Departamental.

210 / Ricardo Olano, *Propaganda Cívica*,... *Op. cit.*, pág. 373.

**Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad:
crecimiento y modelos urbanos, 1775-1932**

No todas las empresas fueron tan filantrópicas como Seguros y Urbanización, y seguramente en la descripción de Olano hay ciertos rasgos exagerados, pero no se puede desconocer el importante aporte dado por los urbanizadores que entendieron que su cooperación permitía mejorar las condiciones de las propuestas urbanas y redundar en sus propios intereses, beneficiando de paso a la ciudad. De esta manera muchos se plegaron a las normas de control de la urbanización y a los requerimientos de la Junta del Medellín Futuro, incluso las urbanizaciones que se

A pesar del avance técnico y la especialización de las empresas promotoras y constructoras, todavía seguían operando personas naturales que adelantaban proyectos de la manera convencional; por ejemplo, Joseir Berger, logró que el municipio le aprobara en 1923 un proyecto para urbanizar 11 cuadras con el nombre de urbanización del barrio de los Ejidos, después de haber acordado las condiciones con la Junta del Medellín Futuro, entre las cuales estaba la cesión de fajas para calles con un ancho de 16 metros, otras fajas para el ensanche de los camellones de El Poblado y la Asomadera²¹¹. Esta forma de urbanizar se mantendría por muchos años más, incluso a finales de los años veinte, cuando las urbanizadoras se habían consolidado como importantes empresas, aún persistían los loteos por parte de particulares, como en el caso de Bello donde para 1928 y “con el fin de urbanizar” se había *“abierto la venta de solares en un lote de terreno que empieza en la plaza, está regado por buenas aguas, y tiene facilidades para construcción de desagües”*²¹².

Con este marco se puede decir que la ciudad se desarrolló en dos sentidos: el primero mediante pequeños y medianos proyectos en lotes vacíos entre la malla antigua y el perímetro urbano dado por el Plano del *Medellín Futuro*, lo que permitió la densificación y reestructuración de una buena parte de la malla interna que se quería consolidar; y el segundo movimiento fue

expansivo, prohijado por las vías existentes y después por posibilidades brindadas por el tranvía, por lo cual la malla se extendió más allá de los límites impuestos sin tener continuidad en el tejido. En unos casos se adelantaron proyectos de gran magnitud, como los casos de Aranjuez, Campo Valdés y Berlín, aprovechando la proximidad a la delimitación formal de la ciudad, que les permitió lotear y estructurar su malla conectada con unas vías principales que le servían de nexo con el centro urbano. En otros casos los desarrollos fueron a manera de manchas en el territorio, ya fueran al sur—entre el centro y El Poblado—o al Occidente, pasando a la otra banda del río, conectados con el centro por los ejes viales que iban a las fracciones.

Se configuraron barrios dentro de la estructura urbana o muy próximos a ella, como el caso de Los Libertadores, Balboa, San Miguel o Villahermosa; otros que acogiendo la malla existente la prolongaban, entre el centro y la proyectada circunvalación del plano del *Medellín Futuro*, dándole mayor coherencia y continuidad como el caso de Manrique, Barrio Colón y Puerto Hamburgo; los que sin darle continuidad a esa malla ampliaban la frontera en sus proximidades como los casos ya mencionados de Berlín, Campo Valdés, Pérez Triana o Aranjuez, separados entre sí por las cuencas hidrográficas que se convertían en barreras entre uno y otro; y, los que eran ínsulas, a la vera de una carretera o, posteriormente, el tranvía, como Les Chalets y San Cristóbal en La América, o Manchester y Andalucía en Bello, sin dejar de contar el crecimiento propio de los centros urbanos de las antiguas fracciones, convertidas de hecho en centros dinámicos para los nuevos crecimientos, ya fuera en Guayabal, La América, Belén o Robledo, que ampliaron sus trazados.

211 / A.H.M., Concejo, Acta núm. 156, 17 de octubre de 1923.

212 / Vendían estos lotes en Medellín José M. Lalinde y en Bello Juan y Hernán Pérez. Periódico *El Heraldo de Antioquia* núm. 184, Medellín, 18 de enero de 1928.

URBANIZACIONES O BARRIOS PROYECTADOS, DESARROLLADOS O CONSTRUIDOS EN MEDELLÍN ENTRE 1914 Y 1926

<i>Nombre de la Sociedad</i>	<i>Fecha</i>	<i>Socios</i>	<i>Barrios o sectores urbanizados</i>
Mutualidad del Pueblo	1914	Alberto Ángel, Gerente	La Polka
Mutualidad del Centro de Industriales y Obreros	1914	Juan M. Celis, Gerente	La Polka
Mutualidad Nacional	1914	Juan E. y Ricardo Olano, Ricardo Moreno y Manuel J. Álvarez.	Barrio Pérez Triana en La Polka
Sociedad de Fomento Urbano	1916-1926	Luis M. Escobar y Joaquín Cano, administradores	Barrio Los Libertadores. Entre la plaza de mercado de Guayaquil y la Avenida Los Libertadores
¿?	1917	Vendía Agencia Pérez	Barrio Balboa
Miguel y Carlos Vásquez & Cía	1916	Miguel y Carlos Vásquez	Barrio Villa Hermosa
Mutualidad de Robledo	1917	Carlos E. Velásquez, Gerente; Alejo Burgos, Juan Gutiérrez, Cipriano Rodríguez, miembros principales	Robledo, entre la plaza y el Jordán.
Guillermo Restrepo	1917	Guillermo Restrepo	Barrio Restrepo Isaza. En la finca El Raizal o Bermejál, detrás del cementerio San Pedro.
M. J. Álvarez & Cía.	1917	Manuel J. Álvarez	Barrio Berlín. Diseñado o trazado por José María Bohórquez
Cock, Sanín & Villa	1917	Cock Bayer, Gabriel Sanín Villa	Campo Valdés
Compañía Urbanizadora de Medellín	1919	Gonzalo Mejía, Gerente	Barrio Colón
Sociedad de Urbanización Mutuaria.	1919-1923	Antonio J. Álvarez C, Timoteo Jaramillo y Ricardo Lalinde. , José María y Federico Lalinde y Carlos Cock, Gerente	Manrique, Andalucía (Bello), Restrepo Isaza, La Polka, La Ladera, Balboa, Colón y La Florida –en varias de ellos como accionistas–
Compañía Constructora del Barrio Aranjuez	1920	Manuel J. Tobón, José A. Gaviria, Gaviria Hermanos y Cía., Hijos de Diego Escobar y Cía., y Manuel J. Álvarez	Barrio Aranjuez
Compañía Urbanizadora del Norte	1919-1927	Manuel M. Escobar, Gerente; Bernardo Mora, Maximiliano Correa y otros	Barrio Norte (La Paz), Manrique
Sociedad Urbanizadora de América	1921	Joaquín Gaviria, Gerente	Cabecera del corregimiento
Sociedad Anónima	1922	¿?	Barrio San Cristóbal, en La América
Antonio L. Álvarez	1923	Antonio J. Álvarez	Les Chalets, en La América
Miguel y Carlos & Vásquez & Cía.	1920-1923	Miguel y Carlos Vásquez	San Miguel. Se trazó junto con el de Villa Hermosa
Compañía Seguros y Urbanización	1922-1932	Carlos Cock, Gerente y Rafael Restrepo	Manrique, Llano, Pérez Triana, La Polka, La Asomadera, La Florida
	1923	¿?	Barrio Manchester, Bello
Persona natural	1923	José Berger	Barrio Puerto Hamburgo, entre La Asomadera y el Camellón del Medio

Esta expansión horizontal de la malla, muchas veces incontrolada y sin sujeción a la normativa, causó preocupación desde los años veinte. Desde la óptica del momento se consideró que se estaba extendiendo demasiado, *“encareciendo la vida por los transportes, despreciando el aire, que no es despreciable en ninguna parte en donde el terreno haya adquirido los altos precios que hoy tiene Medellín”*²¹³. La tierra se había valorizado de manera exorbitante con el proceso urbanizador²¹⁴, tanto en el centro de la ciudad como en los barrios, lo que hacía que se reclamara por una probable crisis habitacional que debía solucionarse con la construcción en altura: *“en el centro de la ciudad hay que echar las construcciones hacia arriba, aprovechar el aire”*.

Sin embargo, habría que señalar que el proceso de expansión no necesariamente se correspondía con el de construcción. Se podían comprar fincas, abrir las calles, delimitar las manzanas e incluso lotear, haciendo grandes ventas, pero esto no necesariamente se correspondía con el proceso de construcción que era más lento. Por ejemplo, entre 1918 y 1923 en el barrio Campo Valdés se habían vendido 947 solares pero en ese mismo lapso sólo se había edificado en el

34%, es decir, 320 casas. Igual sucedía en la mayoría de barrios que demoraban largos períodos para consolidarse, como los referidos de El Salvador o Gutiérrez, iniciados en 1903 y cuyas ventas continuaban a finales de los años treinta.

Un hecho destacado de este momento de crecimiento es que en la medida que se iba alejando más y más del centro no se generaron subcentros, sino que todos siguieron dependiendo aún más, fortaleciéndolo en todos los órdenes ya por el sistema vial implementado –todas las rutas del tranvía por ejemplo partían del centro–, o, fundamentalmente, por la concentración económica; este hecho se reflejó en la manera en que el Medellín Futuro se dividió en 1921 en tres áreas: la comercial, la urbana propiamente dicha y la de circunvalación.

Cuarto momento de crecimiento y urbanización. La segunda mitad del decenio del veinte es un momento de grandes críticas, pues el plano del *Medellín Futuro* había sido superado y era ineficiente frente al crecimiento urbano y se pedía el plano del Gran Medellín Futuro para ordenar el crecimiento desmesurado. Contrario a los otros momentos hay una exigencia de cualificación de la urbanización. A ese propósito, el ingeniero Rafael Toro G., reputado como especialista en urbanizaciones y en carta el director de la revista *La Construcción Moderna*, planteó en 1929:

Indudablemente, de las urbanizaciones que se desarrollen depende la belleza futura de la ciudad. Aquí, como ya te lo dije, todo propietario de una, dos, cinco o más manzanas de terrenos, situadas en los alrededores, las está urbanizando, y las urbaniza

213 / Periódico *El Correo Liberal*, Medellín, 21 de diciembre de 1925.

214 / Sobre este aspecto escribió en 1927 Ricardo Olano que el precio de la vara de tierra en el barrio del Prado aumentó en 20 años el 30.000%; en el mismo tiempo en La Ladera se incrementó en el 10.000%; alrededor de la Catedral en 13 años se incrementó el precio el 3.333%; en el barrio Los Libertadores en sólo tres años aumentó en un 750%, entre otros valores que mostraba para indicar la rentabilidad del negocio del bien raíz. Ricardo Olano, *Propaganda Cívica*,... Op. cit., pág. 270.

a su amaño. Unos se conforman con continuar los hilos de las calles que da el plano viejo de Medellín Futuro, cercando con alambre de púas. Otros hacen aquello y siembran árboles en las calles y los que más, construyen alcantarillas y perfilan las calles. Basta decirte que el barrio más bonito que tenemos y que hoy es el barrio de lujo, no tiene una sola de sus calles pavimentada, ni las casas disfrutan de la comodidad de la acera. Como puedes comprender, nuestro sistema de urbanizaciones es el más pobre imaginable²¹⁵.

Si en los momentos anteriores se loteaba, en los otros se dibujaba y más cercanamente se diseñaba el conjunto y aun se tenía en cuenta la arquitectura, para estos años esto no era suficiente y se reclamó una visión integral, con el fin de que las urbanizaciones fueran el punto de partida del ordenamiento y el mejoramiento de la ciudad. Para estos años los urbanizadores parten de la adecuación urbana, la dotación de infraestructura e incluso la arborización, para llegar al proceso constructivo arquitectónico, llegando a la construcción de la totalidad del proyecto, en el sentido de una construcción en serie, como fue el caso del barrio Colón, algo que no había sucedido antes pues se construían modelos o proyectos aislados.

Este sistema de adecuación previa era el seguido en Cuba y que conoció de primera mano Ricardo Olano en su paso para Estados Unidos en los años diez:

...conocí hace pocos años las hermosas urbanizaciones de Armendáriz y la Víbora en la Habana. Los propietarios trazaron calles anchas, las arborizaron, las pavimentaron, construyeron aceras, alcantarillas, las dotaron de luz y de agua. Sólo entonces comenzaron a vender lotes. Y eso con la condición de construir casas cuyos planos y especificaciones

estuvieran sujetos a la aprobación de una junta. En Medellín se está haciendo algo parecido, aunque todavía no tan perfecto, y los resultados han sido espléndidos²¹⁶.

Así fueron contruidos proyectos como los del barrio Los Libertadores, del Prado y barrio Sevilla. Este nivel de desarrollo urbanístico se correspondió con la consolidación de las empresas urbanizadoras, muchas de las cuales para estos años se constituyeron en sociedades anónimas y entraron a participar en el mercado de acciones en la ciudad de Medellín. Como lo muestra el cuadro siguiente, para 1927 había cinco urbanizadoras en el mercado accionario, a las que se les sumaría en 1928 la Urbanización Moderna S. A.

Nombre ²¹⁷	V.I.	V.P.	V.A.	Dividendos que se reparten ordinariamente
Urbanización moderna S. A.	1.00	1.00	1.00	No reparte
Seguros y Urbanización	10.00	10.00	12.20	0.12 mensuales
Mutualidad Nacional	10.00	10.00	15.90	0.17 mensuales
Urbanización del Barrio Miranda	10.00	10.00	14.00	No reparte
Consolidada del Barrio Aranjuez	10.00	10.00	10.20	0.10 mensuales

215 / Rafael Toro G., "Urbanizaciones", en revista La Construcción Moderna núm. 1, Medellín, febrero de 1929, pág. 13.

216 / Ricardo Olano, *Propaganda Cívica...* Op. cit., pág. 162.

217 / V.I.: Valor inicial; V.P. Valor Pagado; V.A. Valor actual. Periódico *El Heraldo* núm. 179, Medellín, 12 de enero de 1929.

Se podría argumentar que estas empresas sólo construían barrios para la elite, sin embargo, este hecho no es cierto en su totalidad pues con la excepción de Prado que fue pensado para un grupo social muy cerrado y específico, los demás fueron abiertos a otro tipo de usuario, ya fuera los sectores medios, que empezaron a ser determinantes en la vida urbana y fundamentales en la demanda de vivienda, aun para los sectores obreros. Algunos de los barrios pensados para grupos con capacidad económica fracasaron y terminaron siendo barrios para obreros y empleados.

Pero también los mismos obreros y artesanos se agruparon para formar sociedades urbanizadoras, que les permitieran acceder a la vivienda y participar de la actividad constructora en la ciudad. Es el caso muy especial de la Sociedad Urbanizadora Alonso Ángel, formada en enero de 1928, con la gerencia de Manuel de J. García²¹⁸. Formada inicialmente por cinco años con una capital de 12.500 pesos, el objetivo era “la compra de terrenos o solares para edificar o de edificios

para reedificar, la venta de solares y de edificios construidos o reconstruidos”, además la administración de esos bienes. La conformaron sastres —que fueron los mayores accionistas²¹⁹—, carpinteros, camiseros, porteros, decoradores, talabarteros, canteros, constructores, hojaleteros, tipógrafos, contadores y los casos excepcionales de un abogado y de Concha Pérez, una mujer soltera y de profesión camisera.

Como resultado de la especialización y la visión empresarial asumida en la actividad urbanizadora, los proyectos alcanzaron un grado de madurez y una importante visión urbana. En estos años fue muy elogiada la propuesta planteada por el Centro de Ingenieros por su contribución a la ciudad al ceder ochenta mil varas destinadas a una plaza y calles, área en donde se construyó la continuación de la avenida Juan del Corral, la plaza de la Independencia, frente al cementerio San Pedro, la ampliación de la carrera Bolívar, y la apertura de varias calles, entre ellas las paralelas a Juan del Corral; además la empresa adelantó las alcantarillas y arborizó el conjunto proyectado. Por esta acción se dijo que “la compañía del Barrio Sevilla está haciendo un negocio, bueno o malo. Pero la ciudad gana en todo caso más de lo que pueden alcanzar los empresarios”²²⁰.

Otro tanto ocurrió con el desarrollo del barrio Guayaquil, donde la Compañía Transportadora Colombia le presentó a la oficina del Ingeniero Municipal un plano proyecto de la urbanización, ofreciendo ceder varias calles de 16 metros y la avenida izquierda del río Medellín, con un ancho de 30 metros a lo largo del terreno de la Compañía, a cambio de que el municipio arreglara la vía y sostuviera los trinchos del río. El plano del proyecto fue aprobado, lo mismo que el

218 / Escritura núm. 258, Notaría 2ª, 18 de enero de 1928. A.H.A.

219 / La sociedad la formaron 44 socios, de los cuales 24 eran sastres, es decir, más del 50% de los socios. Los mayores accionistas fueron el carpintero Misael Álvarez y el camisero Manuel J. Garcés con 6 acciones cada uno; con 5 acciones estaba el sastre Ezequiel Patiño; con 4 acciones otro sastre: Enrique Álvarez. El resto de integrantes tenían 3, 2 o 1 acción. Entre los sastres estaban: José L. Martínez, Alfonso Villa, Julio Martínez, Eugenio Velásquez y Roberto Carvajal; los carpinteros Misael Álvarez, Félix Alberto Gómez, Carlos Pizarro, Manuel Rubio y Juan S. Upegui; el cantero José Ortega y el constructor José Cardeño.

220 / Ricardo Olano, Propaganda Cívica,... Op. cit., pág. 372.

resto de la oferta²²¹. Hubo en estos y otros casos una mancomunidad entre la Administración municipal y los urbanizadores privados que posibilitó una mejor propuesta urbanística y aun arquitectónica del proceso de crecimiento de la ciudad.

No obstante la diversidad y número de proyectos de estos años, gran parte del desarrollo urbano de la ciudad se ha ejemplificado con el barrio del Prado, por lo que significó como conjunto urbano, por las arquitecturas desarrolladas allí o por el grupo social que hizo de éste su representación del prestigio; no obstante es una parte insignificante en el conjunto urbano en cuanto área de expansión y número de viviendas, pues entre 1928 y 1931 en este barrio apenas se habían construido 31 viviendas. A pesar de esto sigue siendo un paradigma en cuanto al barrio moderno, con sus calles arborizadas e iluminadas, amplias, con antejardines, y con las primeras calles que se pavimentaban en un barrio, después de las críticas que hiciera el ingeniero Rafael Toro.

Buena parte de los proyectos de las urbanizadoras se concentraron en estructurar aún más las partes aledañas al centro —peri central—, pero también se abrieron a nuevas áreas urbanizables como lo fueron en terrenos aledaños de la ruta al Poblado —Barcelona—, en la vía del centro a Belén —Granada—, o en un área de gran potencial como lo fue Guayabal, donde se comenzó a construir el barrio Córdoba y a expandir el propio Guayabal, desde antes de la construcción del aeropuerto, que después se convirtió en un jalón fundamental. Para 1929 decía el promotor del proyecto, Carlos Uribe, que en el barrio Córdoba habían vendido 491 terrenos y construido 187 casas en Guayabal.

Sumados los factores esbozados del sistema de vías, canalización del río, obras dinamizadoras o procesos de loteo y urbanización incrementaron fuertemente el área de la ciudad en cada momento histórico señalado, independiente de quiénes fueron los beneficiados, cuáles los intereses detrás de ese crecimiento, o su buena o mala higiene.



Proyecto del Barrio Sevilla, al norte de la ciudad, entre el Hospital San Vicente y la Plaza de la Independencia —la cual se aprecia al fondo, frente al Cementerio San Pedro. Projectado por el Centro de Ingenieros en 1928.

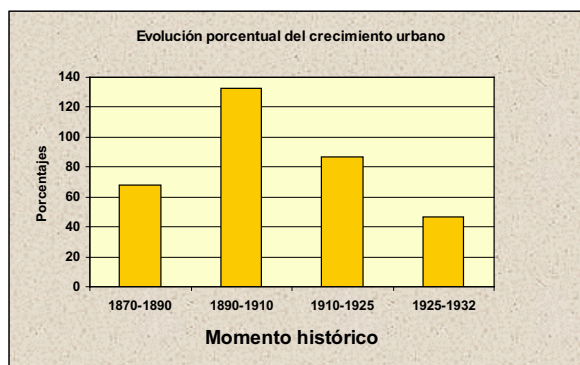
221 / A.H.M., Comunicaciones tomo 569, 20 de abril de 1928, fl. 16 r. y v.

URBANIZACIONES O BARRIOS PROYECTADOS, DESARROLLADOS O CONSTRUIDOS EN MEDELLÍN ENTRE 1926 Y 1932

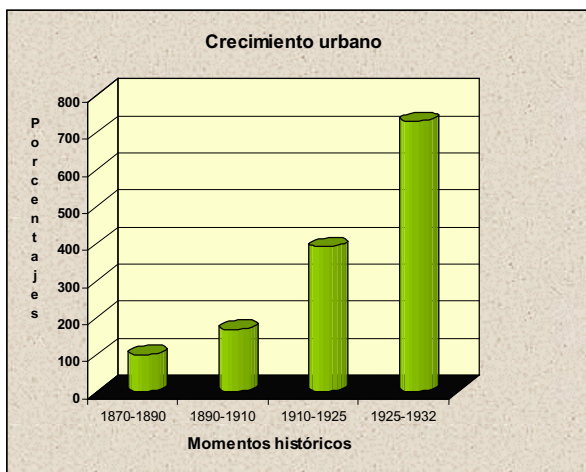
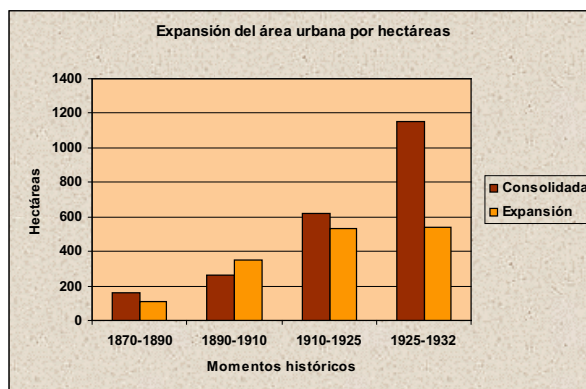
<i>Nombre de la Sociedad</i>	<i>Fecha</i>	<i>Socios</i>	<i>Barrios o sectores urbanizados</i>
Compañía Consolidada del Barrio Aranjuez	1926	Alberto Álvarez, Gerente	Aranjuez
Compañía Urbanizadora del Barrio Colón	1926	Herederos de Lázaro Mejía, Bernardo Mora, Alejandro Ángel, Gonzalo Mejía y Cía. Seguros y Urbanizaciones	Barrio Colón, en el Camellón del Medio
Mutualidad Nacional S.A.	1926	Tomás Uribe, Gerente	Pérez Triana
Compañía Urbanizadora del Barrio Miranda	1926	Ricardo Olano, Lisandro Ochoa, Cía. Seguros y Urbanizaciones y Comuneros menores	Miranda
Compañía Urbanizadora del Barrio Prado	1926-1928	Steinhal & Co., Ricardo Olano, Enrique Moreno y Joaquín Cano	Barrio Prado
Centro de Ingenieros	1928	Escobar A. Abraham y Obdulio Velásquez, gerentes	Granada (Belén), Fundadores (propiedad de Arturo Vásquez)
Urbanizadora del barrio Sevilla	1928	M. Antonio Uribe, Gerente. Escobar y Cía., Cía. Seguros y Urbanización, Pedro Estrada G., Alberto Ángel E., M. Antonio Uribe M., Marcelino Mejía y Comuneros menores.	Sevilla (entre carreras Bolívar y Carabobo)
Compañía Transportadora Colombia	1928	David Arango R., Gerente	Guayaquil
Compañía Urbanizadora Moderna S. A.	1928		Barrio Barcelona
	1928	Joaquín Jaramillo Villa, repres.	Barrio del Cuchillón
Sociedad Urbanizadora	1928	Manuel de J. García, gerente. José L. Martínez, Alfonso Villa, Julio Martínez, Eugenio Velásquez, entre otros.	
	1929	Carlos Uribe, apoderado	Barrios Córdoba y Guayabal
Urbanización Barrio Zea	1929	José María Rodríguez, Rafael Rivera, José M. Giraldo, Emilio Franco, Manuel Giraldo, Efraín Ruiz y Arturo Ramírez, dueños	Barrio Zea, conectado a Manrique y Villahermosa
Municipio de Medellín	1929-1931	Junta de Casas para la Clase Proletaria	Barrio Quijano

Se pueden señalar algunas particularidades y rasgos sobresalientes, al mirar los gráficos que muestran la evolución de la ciudad en términos de hectáreas y de porcentajes de crecimiento con respecto a la ciudad consolidada:

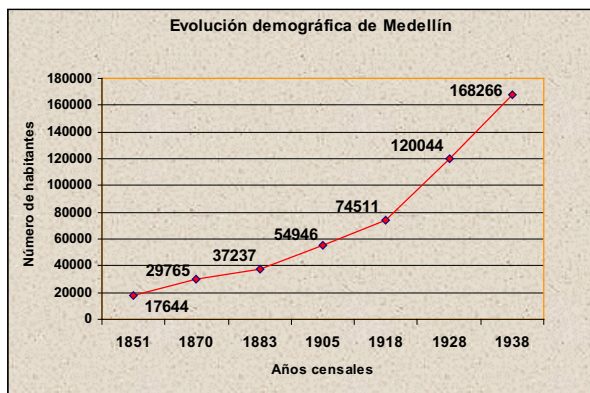
- El despegue urbano de Medellín indudablemente tiene origen desde el período 1870-1890. No se puede desconocer este momento pues en él se incubó buena parte del desarrollo posterior, entre lo cual está el inicio del loteo y la expansión urbana.
- No obstante que en términos absolutos el mayor crecimiento de hectáreas en el proceso de expansión de la ciudad correspondió a los años veinte, porcentualmente el momento de mayor expansión urbana frente a lo preexistente ocurrió entre 1890 y 1910. Es sugestivo que en dicho período haya sido mayor el área de expansión, a pesar de los efectos que hubiera podido tener la Guerra de los Mil Días o la crisis bancaria del primer decenio del siglo XX. Este crecimiento tendría que ver con el tránsito de las empresas semifabriles a fabriles, es decir, el despegue a la industrialización.



- El crecimiento acelerado entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX fue una voz de alerta para reclamar y acelerar el ordenamiento urbano; después de olvidar o seguir tímidamente el primer Plan de Ensanchamiento se obligó a la formulación del plano del Medellín Futuro.
- Es notable cómo la ciudad creció sobre sí misma siete veces entre 1870 y 1932, de ahí que en este

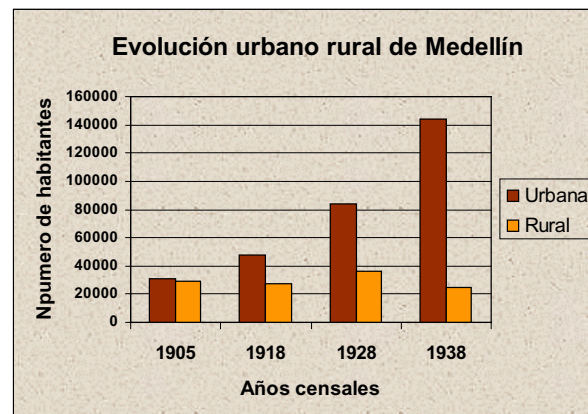


lapso el perímetro urbano haya variado tanto y tan velozmente. Solo entre 1905 y 1928 se varió en cinco veces.



Mirado en su conjunto el crecimiento de la ciudad en este período histórico fue de un gran dinamismo. Demográficamente se puede observar cómo desde 1870 el incremento es paulatino y consistente, casi duplicando la población de 1870 a 1905 y triplicándola desde 1905 a 1938 y entre 1870 y 1938 hay casi seis veces más población.

Otro proceso que venía de tiempo atrás y se acentuó por estos años fue el de la relación urbano rural de Medellín (ver gráfico anterior). Si aún para 1905 la tendencia a lo urbano era apenas levemente superior —un 57% por un 43%—, desde 1918 pasó del 60% hasta alcanzar el 70% en 1928, sin tener en cuenta que las fracciones, consideradas para ese momento como parte del área rural ya estaban siendo urbanizadas. Ya para estos años el carácter de lo



urbano, al menos cuantitativamente, quedó determinado.

MÉDICOS E INGENIEROS: LA “FISIOLOGÍA DE LA CIUDAD”

AL IGUAL QUE otros aspectos de la vida social y cultural, el proyecto civilizatorio de las elites de Medellín incluyó la medicina. De las profesiones liberales la medicina y la Ingeniería fueron las que más importantes avances lograron a lo largo del siglo XIX. Por eso cuando se creó la Universidad de Antioquia se incluyó la enseñanza de la medicina con profesores locales, graduando los primeros médicos en 1875. También fue el primer grupo de profesionales que se asoció en Antioquia con la formación de la Academia de Medicina, la cual fue fundada el 7 de julio de 1887, con el auspicio de los propios médicos y el apoyo del Gobernador Marceliano Vélez.

Como otros proyectos culturales o científicos del país, éste también miró hacia Francia, en donde se formó el primer grupo de médicos que ejercieron en

la ciudad; influencia que se mantendría en los años posteriores, cuando muchos de los médicos graduados en Bogotá o Medellín, fueron a “perfeccionarse” a universidades de aquel país, con extensión a otros países europeos²²². En los tres últimos decenios del siglo XIX, los médicos “importaron” de Europa la higiene como otro de los parámetros de progreso y civilización, de lo cual siguieron como abanderados.

Así, los médicos locales se preocuparon por encontrar soluciones al problema de la higiene pública y privada de la ciudad, para lo cual desde los años setenta, de manera individual y por medio de conferencias, hicieron diagnósticos y propuestas de solución; algo que después se convertiría en un proyecto común del cuerpo médico que, mediante su revista *Anales de la Academia de Medicina*, buscó la difusión, socialización y apropiación tanto por la clase dirigente como por el común de la gente. En la Revista *Anales* se dieron a conocer variados aspectos que iban desde la “conceptualización” sobre la higiene, el diagnóstico de problemáticas específicas, informes de visitas, y hasta conferencias sobre el tema y propuestas realizadas por algunos de sus miembros, que se convertirían en verdaderos proyectos no sólo asociativos, sino sociales y políticos o, como dice más sutilmente el historiador Jorge Márquez: “justificar ‘científicamente’ el papel que debía desempeñar en el nuevo ordenamiento de Medellín, el ‘cuerpo médico’ recientemente agrupado en una corporación, la Academia de Medicina de Medellín”²²³.

En los artículos, conferencias o ensayos publicados se puede observar una influencia combinada de los principios aeristas surgidos desde el siglo XVIII²²⁴, con los elementos del higienismo desarrollado en Eu-

ropa a lo largo del siglo XIX, los adelantos pasteurianos sobre los microorganismos y los planteamientos de la medicina a propósito del clima, sin desconocer importantes aportes que al tema surgieron en el nivel local. De ahí que el lenguaje neo hipocrático que planteó los principios de las emanaciones o elementos mefíticos, miasmas, cenegales deletéreos, efluvios de pantanos, efluvios telúricos, o atmósfera infectas, convivió con los que hacen referencia a las causas infecciosas, los bacilos de Eberth, “niditos de plasmodios levereanos” y “falanges microbianas”,

222 / Una manera de percibir el influjo francés y europeo es el uso de obras y autores en la enseñanza o en los discursos y ensayos locales; por ejemplo, seguir el pensamiento de Apollinaire Bouchardadt en su *Traité d'Hygiène et privée basse sur l'étiologie*, libro que fue utilizado como texto de estudio por los Hermanos Cristianos en el Colegio a fines del siglo XIX; las legislaciones de Francia sobre la materia, acomodadas al medio; o citar al químico y físico inglés John Tyndall, quien planteó el *Efecto Tyndall*, sobre la difusión de la luz por pequeñas partículas en suspensión en un fluido, pero, sobre todo, porque verificó que el aire libre de gérmenes no inicia la putrefacción.

223 / Jorge Humberto Márquez Valderrama, *La química pasteriana en la medicina, la práctica médica y la medicalización de la ciudad de Medellín, a finales del siglo XIX*, Medellín, Universidad Nacional de Colombia Facultad de Ciencias Humanas Pregrado en Historia, mayo de 1995, trabajo de grado, pág. 47.

224 / El pensamiento aerista del siglo XVIII había comenzado a pensar de manera científica el aire. Consideraba al aire como un fluido esencial y a través de este se producía el contagio y la enfermedad; como señala Alain Corbin, el aire era visto como un “caldo espantoso donde se mezclan humaredas, azufres; vapores acuosos, volátiles, oleosos y salinos que se exhalan de la tierra y, si es necesario, los materiales fulminantes que vomita, las mofetas, aires mefíticos que se desprenden de los pantanos, de minúsculos insectos y sus huevos de animálculos espermáticos; y lo que es peor, los miasmas contagiosos que surgen de los cuerpos en descomposición”, Alain Corbin, *El perfume o el mismo. El olfato y lo imaginario social Siglos XVIII y XIX*, México, Fondo de Cultura Económica, 1982, pág. 21.

y los principios teóricos que hacen referencia a las enfermedades de climas y regiones, destrucción de agentes vectores y el prevenir y curar, propio de lo que se iría a conocer como la medicina tropical.

A partir de estos principios teóricos sometieron a análisis la “realidad” higiénica de la ciudad, ya sea lo que llamaron la higiene pública o la higiene privada, tratando de entender en ambos casos las causas de “insalubridad permanente” o las causas de la “salubridad transitoria”, pues un principio fundamental para el cuerpo médico de Antioquia era “*mejorar el estado sanitario de esta bella y, no muy tarde, populosa ciudad*”, como decía Rafael Campuzano en 1889²²⁵.

La higiene privada, referida a lo doméstico, era un campo de preocupación, pero encontraban que los medios de aseo, pensados tanto para el cuerpo como para los vestidos, ya para los años ochenta, se habían extendido y mejorado; además del aseo corporal y del vestuario, se presentaba un mejor manejo y preparación de los alimentos y una especialización funcional de la vivienda acogiendo normas de higiene, como otro de los aspectos fundamentales dentro

de los parámetros de análisis incluidos; en ese sentido señalaba Manuel Uribe Ángel

Nos parece que en los campos y en las cabeceras de los distritos se ha perdido ya el maridaje tradicional que antes existía entre la vida de los brutos y de los hombres. Comienza á haber un divorcio entre la gallina del corral y la cama de la señora, entre el cerdo de la pira y el salón de recibo, entre la vaca de la pradera y la galería del albergue, entre el perro de la jauría y la alcoba de la familia y entre el caballo del amo y el patio de la casa. Los alimentos se ofrecen mejor preparados que lo eran antes; los manjares, más sustanciosos y nutritivos; el lecho mejor abrigado y más pulcro; las costumbres, más arregladas, y los preceptos de la Higiene, aunque no tanto como quisiéramos, mejor conocidos²²⁶.

El mismo Uribe Ángel en 1891 decía que el “*baño en agua corriente ha entrado en esta tierra en el número de las necesidades indispensables*”. El pueblo, la clase llana, como la llamaba el médico, era no sólo amante sino que tenía el baño diario corporal como una práctica cultural²²⁷. Entonces, no es el baño diario el que introducen las prácticas higienistas, sino el baño con agua corriente, fundamentalmente en el recinto urbano y con mayor insistencia cuando éste crece y se densifica. Precisamente esa era la parte crítica, pues si bien desde estos decenios el baño de inmersión comenzó a ser parte de la distribución espacial de las principales casas, fue en ciertos grupos de la elite y demoró su extensión y popularización, debiendo suplirse por medio del baño en quebradas o acequias, cada día más lejanas o contaminadas.

Pero es bueno destacar cómo se fueron introduciendo prácticas higiénicas en centros educativos que de alguna manera se vuelven hechos pedagógi-

225 / Anales de la Academia de Medicina núm. 5, Medellín, junio de 1889, pág. 151.

226 / Manuel Uribe Ángel, “Higiene pública Una reforma conveniente”, en Anales de la Academia de Medicina núm. 12, Medellín, enero de 1889, pág. 359.

227 / “Cuando yo era médico, toda consulta que recibía, terminaba con esta pregunta hecha por el enfermo: ¿puedo bañarme, señor? Si la contestación era afirmativa, la fisonomía del enfermo mostraba satisfacción; en caso contrario, se asombraba”. Manuel Uribe Ángel, “Cartas desde Medellín”, Medellín, 10 de julio de 1891, en Isidoro Laverde,.... *Op. cit.*, pág. 259.

cos prácticos, como es el caso del colegio San Ignacio que en la remodelación planteada a sus instalaciones en 1895, incluyó la instalación de “excusados inodoros” y duchas para que los estudiantes “al menos se bañaran cada tres días”; estas eran duchas con agua corriente, situación posible por el montaje que hizo el sacerdote jesuita Luis Jáuregui de un ariete hidráulico, aparato que después, si no se popularizó en la ciudad, sí fue ampliamente usado en muchas instituciones y viviendas²²⁸.

Mientras tanto las excretas que fueron dispuestas para ser descargadas en diferentes alcantarillas urbanas²²⁹, necesariamente terminaban en las fuentes de aguas inmediatas, ya fuera La Palencia, Santa Elena o al mismo río Medellín, o en su defecto en zanjones²³⁰ como el de Guanteros o el Indio. La problemática de higiene doméstica era solucionada con unidades aisladas llamadas “excusados”²³¹, ubicados en la parte posterior de la vivienda, los que sólo desde principios del siglo XX serán incorporados al interior de la misma. Pero ya desde finales del siglo XIX comenzaron a ser traídos una serie de aparatos sanitarios, primero por los propietarios directamente de Europa y después importados y distribuidos por las casa comerciales, para ser instalados en los excusados de las casas de las familias adineradas y luego, paulatinamente, extenderse su uso en las viviendas de buena parte de la población²³².

Hay que decir que tanto el baño como los excusados, aunque eran vistos desde la problemática higiénica, no eran pensados para estos años como un problema grave. Tampoco en el medio y en este tiempo la limpieza era un problema; ésta, que era un principio de la higiene en términos de lo domésti-

co, no tuvo ningún tipo de problema pues fue una de las características alabadas por viajeros y médicos: la proverbial limpieza de las casas, aun en los sectores más pobres, era un distintivo de la cultura antioqueña. En cambio, las condiciones de las calles, espacios públicos y, en general, el entorno urbano era percibido como problemático para la salud. El polvo era nocivo para las vías respiratorias por las afecciones que causaba, por lo cual más que combatirlo era necesario controlarlo mediante el barrido de calles, la implementación de sencillos sistemas de riego y cambios en los sistemas de pavimentación de las calles, dejando las calles polvorientas o mal “macadamizadas” por un “pavimento inicuo, compacto y sólido”²³³.

228 / *La Compañía de Jesús en Antioquia y el Colegio de San Francisco de Loyola 1885-1910*, Medellín, Tipografía del Comercio, 1910, pág. 49.

229 / No había un sistema centralizado de alcantarillado, pero si se habían construidos varias alcantarillas en tubería de barro cocido –conocido como atanores–, por iniciativa pública o privada.

230 / Era una zanja superficial, algunas veces recubierta con ladrillos, formado una U abierta en la parte superior, a la cual descargaban aguas servidas o excretas para llevarla a una fuente de agua próxima.

231 / Eran una pequeña unidad o caseta de madera o ladrillo, en el piso de la cual había una perforación que iba a la alcantarilla o directamente a la fuente de agua para descargar las excretas.

232 / Por ejemplo en 1899 el Almacén Universal vendía “Aparatos Sanitarios”. “Estos aparatos son la novedad hoy del afamado Doulton y los únicos que impiden en completo la salida de gases de los excusados”; esto quiere decir, que eran con sifón. Periódico *El Correo de Antioquia* núm. 9, Medellín, 5 de mayo de 1899.

233 / Esto era más que necesario en la Línea del Tranvía, la calle Carabobo y carretero Norte hasta el Edén, en la que para evitar las vibraciones rom-

En síntesis, la higiene doméstica no era la preocupación fundamental, porque culturalmente se consideraba un manejo adecuado, por las soluciones inmediatas y fáciles, por la poca densidad urbana, entre otros factores, pero se convertiría en problema en la medida del crecimiento urbano, la aparición de barrios de marginales, viviendas con condiciones paupérrimas, y el surgimiento de grandes grupos de población de obreros y excluidos, que concentraron la atención de los higienistas en términos de lo que afectaba su esfera privada: la higiene pública.

Sin embargo, esta era una situación que apenas se presentaría en los primeros años del siglo XX, mientras tanto en los años ochenta del siglo XIX su mayor preocupación fue la higiene pública urbana por la contaminación de las fuentes de agua por materiales orgánicos o basuras, la insuficiencia de las alcantarillas, la concentración de los mismos en unas pocas fuentes muy inmediatas a las áreas residenciales, las zonas pantanosas o cenagosas, las áreas inundables, la ubicación de los cementerios o de caballerizas, entre otras, que despertaban el temor por los miasmas, los aires pútridos, o la contaminación de las aguas con organismos microbianos.

pieron el empedrado y lo cubrieron con cascajo menudo, arena y ripio de carbón, elaborando una especie de macadams; pero que por el ripio del carbón en tiempo seco generaba grandes problemas de contaminación. Anales de la Academia de Medicina núm. 6, Medellín, abril de 1888, págs. 190 a 193.

234 / *Revista de Antioquia* núms. 26 y 27, Medellín, 1 de julio de 1876, págs. 201 y 203.

En 1876 el médico Francisco Antonio Uribe Mejía esbozó un diagnóstico sobre la higiene y la salubridad de Medellín. Con una mirada totalmente aerista, Uribe Mejía veía amenazada la vieja Villa por los “cuatro vientos cardinales”; pero su mayor preocupación eran las áreas suburbanas, es decir, Guayaquil, La Asomadera, El Chumbimbo y el Camellón del Llano, en donde sólo vio focos de infección, de donde emanaban constantemente “*miasmas pantanosos, efluvios mefíticos, que hacen a la ciudad en cierta épocas tan malsana como un Nechí o un Nare*”²³⁴. Para él las causas de esa situación eran los terrenos pantanosos, la falta de alcantarillas, las aguas estancadas y la putrefacción de los animales en las vías públicas. Además, anotaba aspectos particulares en cada barrio: en el Camellón de Llano, por su condición de semi-ruralidad, propiciaba la convivencia de animales; en la Asomadera y El Chumbimbo, propiciadas por los inadecuados desarrollos urbanos y las “malas y estrechas habitaciones”; en Guayaquil, por las constantes inundaciones del río que generaban las condiciones cenagosas e insalubres del sector. Para este médico las medidas debían concentrarse en dos aspectos: el “secamiento” y “aseamiento” de los terrenos, y donde no fuera posible tal acción por la oposición de los propietarios, se debía acudir a la expropiación, en “*beneficio de la comunidad de estos barrios y de toda la ciudad*”. Esta idea reducida de la problemática se mantendría por muchos años, pero desde ya apunta a mirar la problemática urbana y arquitectónica de la ciudad, y a darle importancia a las acciones públicas para mejorar las condiciones higiénicas de la antigua Villa.

Aunque posteriormente los médicos reconocieron los adelantos de la higiene, estos no eran suficientes. El diagnóstico realizado mostraba graves problemas o carencias; se decía que en *“este pedazo del valle se fueron acumulando nuestros antepasados y formaron sin previsión alguna una ciudad de muy bonito aspecto en conjunto, pero irregular, estrecha y antihigiénica en muchas partes”*. Pero si hacían un diagnóstico crítico de la situación, no perdían de vista *“sus fuentes de vida, de progreso, de bienestar y de riqueza”*, que hacían que a pesar de la desorganización, hubiera *“el aumento asombroso y progresivo de los nacimientos, la disminución de la mortalidad, debido en parte a los dictados de la ciencia y á los consejos de la moral”*. Ese era precisamente el hecho fundamental: se podría tener una perfecta salubridad en la medida en que se aplicaran preceptos higiénicos bajo dirección científica; con esto los médicos estaban introduciendo desde los años setenta del siglo XIX una visión positivista y un espíritu científico para preguntar, diagnosticar y asumir la ciudad.

En esa concepción positivista y racionalista, en primera instancia descalificaron las ideas deterministas geográficas de la imposibilidad de habitar la zona tórrida, como las planteadas por el entomólogo Jean Henri Fabre para quien el hombre era inhábil en estas zonas para el entendimiento, señalándolas como inexactas e irracionales y buscando las *“causas deletéreas miasmáticas e infecciosas”* en factores *“transitorios y susceptibles de remediarse”*. Así apuntaron al diagnóstico y búsqueda de soluciones de problemas como:

- Las aguas estancadas y pantano, sus causas y problemáticas;
- Los problemas derivados por las ciénagas e inundaciones del río Medellín;
- La aglomeración de despojos orgánicos en fuentes de agua;
- La disposición de basuras;
- Las condiciones de las calles en términos de circulación y mantenimiento;
- La mala calidad de las aguas de consumo y sus consecuencias;
- El problema de los acueductos y alcantarillados;
- La ubicación o emplazamiento de edificaciones especiales y su inserción en el área urbana, como el caso de los cementerios y caballerizas;
- La construcción de edificaciones especiales, como las plazas de mercado.

Una situación que sintetizaba el médico Ramón Arango de la siguiente manera: *“las condiciones higiénicas de esta ciudad van siendo deplorables; que no tenemos aguas potables que puedan beberse sin repugnancia; ni albañales, ni mercados, ni mataderos, ni carnicerías, ni cementerios, que no sean un peligro constante para la salubridad general, y que carecemos de otras muchas cosas sin las cuales no podremos seguir viviendo y creciendo”*²³⁵.

235 / Anales de la Academia de Medicina núm. 6, Medellín, abril de 1888, pág. 184.

Para algunos de estos aspectos los médicos plantearon soluciones: la profilaxis inmediata y de fácil acción como la limpieza de cauces, recolección periódica de basuras o el desagüe y desecación de pantanos, pero en otros casos era una problemática de mayor envergadura que requería de un tratamiento diverso, acorde con su complejidad, en la que la relación con las acciones del gobierno era necesaria. La Academia de Medicina fue considerada por el gobierno como *Cuerpo Consultivo de Higiene* que, como su nombre lo indica, debía ser consultado para las diversas obras que fueran a ejecutarse y que tuvieran que ver con la higiene pública. Al respecto fueron varios los diagnósticos dados sobre el emplazamiento, diseño y posterior mejoramiento y ampliación del manicomio; los avales para construcción de cementerios; ubicación y estado de las condiciones higiénicas de las carnicerías; análisis de las caballerizas como foco de infección y supresión o alejamiento del centro; condiciones higiénicas de los lugares donde se podría construir la futura plaza de mercado y pos-

terior evaluación de los proyectos, entre otras actividades.

En un principio hubo insatisfacción de los médicos porque como cuerpo consultivo no eran requeridos o eran mirados con desdén; después, con las consultas señaladas, entendieron lo limitado de esas acciones, la necesidad de hablar de políticas higiénicas y de intervención urbana, y no sólo mostrar o sugerir al Estado los diagnósticos y soluciones, sino intervenir en su ejecución. De hecho, la relación entre medicina y gobierno es clara desde el principio, pues no en vano Marceliano Vélez prohijó el nacimiento de la Academia de Medicina, un año después de las primeras reuniones oficiales con los médicos por el surgimiento de epidemias y “asuntos preocupantes”; y también un año después de que la Constitución nacional de 1886 declaró velar por la salud de los ciudadanos, y el mismo año en que se creó la Junta Central de Higiene, la cual debía “enfrentar las enfermedades endémicas y las epidemias, la desnutrición infantil, la falta de agua potable y la contaminación ambiental”²³⁶. Esa necesidad estatal de un saber científico, racional y cuantificable, acerca de las problemáticas de la población y actuar en concordancia era una posibilidad que se aspiraba cubrir con la Academia. Se emparenta esto con la racionalidad política mercantilista ligada al surgimiento de las ciencias sociales empíricas en los siglos XVI y XVII, ya que, como señala Foucault, los gobiernos necesitaron de datos concretos y mensurables para actuar de manera clara y eficaz para el aumento de la producción y de la población activa²³⁷. De ahí que el estudio de la historia, la geografía, el clima y la demografía fueran asuntos abordados por los médicos desde Manuel

236 / Sandra Pedraza Gómez, *En cuerpo y alma: visiones del progreso y la felicidad*. Bogotá, Departamento de Antropología Universidad de los Andes, 1999, pág. 107.

237 / Dice Foucault: “A partir de fines del siglo XVI y comienzos del XVII, en un clima político, económico y científico característico de la época dominada por el mercantilismo, todas las naciones del mundo europeos se preocupan por la salud de la población... Francia, Inglaterra y Austria comenzaron a calcular la fuerza activa de sus poblaciones. Así se originaron en Francia las estadísticas de natalidad y mortalidad, y en Inglaterra los grandes recuentos de población que aparecieron en el siglo XVII”. Michel Foucault, *Medicina e Historia El pensamiento de Michel Foucault*, Washington D. C., Organización Panamericana de la Salud, 1978, pág. 41.

Uribe Ángel hasta Emilio Robledo, como parte de ese clima científico que comenzó a dominar el medio local²³⁸; conocimiento para ser convertido en políticas, formas de mejoramiento urbano y social, e incluso, que por el mismo hecho de su racionalidad y cientificidad, reclamaran para sí un mayor reconocimiento social a su labor y, por tanto, un espacio decisorio en lo político y administrativo, acorde con su conocimiento y aportes.

En este planteamiento subyace la necesidad de intervenir en el ámbito de lo público, ya desde las obras, los espacios o las políticas públicas. No se podrían dejar a la esfera individual, de manera inconsulta y ciega, las decisiones. Había la imperiosa necesidad de ir a las instancias oficiales. En ese sentido proclamaron siempre el valor de lo público y un fuerte cuestionamiento a la mal entendida esfera de lo privado que truncaba muchos proyectos necesarios y urgentes de realizar:

¿Qué serían, señores, las grandes ciudades del mundo civilizado, si en ellas, como entre nosotros, se dejase todo ó casi todo á la iniciativa particular; si la libertad individual alcanzase tan ancha esfera de acción que cada uno pudiese plantar su casa sobre la vía pública, y construirla á su antojo; si pudiese llevar á ella el agua por el sistema que le sugiriese la ignorancia y desaguar comunes y albañales sobre la calle o sin cuidarse del vecino; si pudiese hacer de su patio un mercado o un muladar, y á su capricho el pavimento de la calle; si cada uno pudiera transformar su predio urbano en un matadero público; o abrir en él estrechas callejuelas en donde forzosamente habría de acumularse una población miserable y desaseada; si en tiempo de epidemia cada cual pudiese hacer su gusto, y en fin si las ordenanzas de policía, fundadas en preceptos higiénicos no fuesen

cortapisa constante á los abusos de la ignorancia, y restricción necesaria á ese vivir sin regla y casi sin sujeción á nada ni á nadie, que por acá solemos llamar libertad individual?²³⁹.

Este planteamiento del médico Ramón Arango, citado en el párrafo anterior, marca de por sí una entrada fundamental para la historia de Medellín, al clamar por la preeminencia del bien público sobre el interés individual, tema que va a ser álgido en los decenios siguientes²⁴⁰; problemática de vieja data pero que toma impulso en estos años por la acción de los médicos que lograron irrumpir y generar una discusión y debate de manera frontal al punto que el mismo médico Arango llegó a ser presidente del Concejo para el año de 1890 con el fin de posibilitar las iniciativas que consideraban como necesarias para el mejoramiento urbano o, si se quiere, para el proyecto civilizatorio y de progreso desde una perspectiva científica, como veremos más adelante. Contra ese interés personal mal entendido lucharon Arango y sus compañeros en estos años, quedando en proyecto, como temían, muchas de las iniciativas que se

238 / Son bastante conocidos e ilustradores los libros *Geografía general del Estado de Antioquia en Colombia*, de Uribe Ángel, o la *Geografía médica y nosológica del departamento de Caldas*, de Emilio Robledo.

239 / Anales de la Academia de Medicina núm. 6, Medellín, abril de 1888, pág. 183.

240 / El libro de Fernando Botero Herrera, *Medellín 1890-1950 Historia Urbana y juego de intereses*, Medellín, Editorial Universidad de Antioquia, julio de 1996, precisamente parte de la discusión entre los intereses privados y públicos en el desarrollo urbano de la ciudad. No compartiendo algunos puntos de vista y apartes temáticos es un interesante libro para mirar ese juego de intereses.

propusieron, pero generando a su vez una fractura en la forma de percibir lo público, que ganaría espacio en los años siguientes, hecho de por sí destacable en los cambios de los imaginarios urbanos, lo cual posibilitó el desarrollo de muchos proyectos.

Pero si en lo público marcaron una ruptura, no menos se puede decir en términos de concebir la higiene más allá de la salud. Ya lo vemos esbozado y comentado en el fragmento del médico Ramón Arango, pero también estaba en los planteamientos del médico Francisco Antonio Uribe Mejía, para quien la *“Higiene no se ocupa sólo en conservar la salud, ella debe tratar también de perfeccionarla física y moralmente y de embellecerse y mejorar cuanto nos rodea, para ornato del público y comodidad general”*²⁴¹, algo que compartió el cuerpo médico en general y Ramón Arango en particular, otro para el que la higiene pública, el mejoramiento y ornato de la capital eran aspectos en los que debía prestar los servicios la ciencia médica. Se planteó una relación indisoluble entre estética e higiene, asumiendo la estética desde lo corporal hasta la estética urbana.

Todavía más amplio fue el planteamiento de Andrés Posada Arango en 1888:

241 / Anales de la Academia de Medicina núm. 4, Medellín, febrero de 1888, pág. 123.

242 / Anales de la Academia de Medicina núm. 9, Medellín, octubre de 1888.

243 / Jorge Humberto Márquez Valderrama, *La química pasteriana... Op. cit.*, pág. 70.

El médico va a las Corporaciones municipales, a las Asambleas y Cámaras legislativas, a ayudar con sus luces y consejos a todo lo que, en orden político o administrativo, se roza con la salud general de los asociados. Él interviene en la elección del sitio para las poblaciones, en el trazo de sus calles y plazas, en sus abastecimientos de aguas, en el arreglo de albañales, en la construcción de sus templos, sus teatros, sus escuelas, sus cementerios y mataderos. ¿Y qué sería de una población donde todo eso se hiciera a ciegas, inconsultamente, sin tocar para nada los hombres de ciencia?²⁴²

No se habían planteado en la ciudad los principios de urbanismo, todavía no era conocida la técnica del urbanismo ni existía el funcionario encargado del mismo, pero el médico se asumía como un perfecto urbanista, más allá de lo administrativo y político que rozara con la salud como promulgaba el médico Arango. Estas soluciones higienistas de los médicos de este periodo, como lo dice Jorge Márquez, pertenecen *“al discurso de una medicalización autoritaria de carácter oficial que comienza a generalizarse en la década del ochenta del siglo pasado en Medellín, como ordenadora del mundo urbano”*²⁴³.

El médico como hombre de ciencia podía plantear adecuadamente el sitio óptimo y el trazo correcto de la población, prever y proveer mediante las infraestructuras los abastos y desagües, emplazar adecuadamente las edificaciones representativas e incluso sugerir sobre la arquitectura, en tanto afectara la salud humana. En este sentido Arango también ya perfilaba el valor del técnico en la intervención de lo público, avizoraba algo que va a ser un hecho de primera importancia a principios del siglo XX: la tecnocracia.

Esos principios rectores tuvieron una correlación con propuestas concretas, como las que formuló en abril de 1888 Francisco Antonio Uribe Mejía a la Academia de Medicina, con el fin de ser aprobadas por la misma:

1. Cerrar los cementerios actuales y construir otros, en parajes apropiados y lejos de la población.
2. Hacer que en los cementerios nuevos se depositen los cadáveres á la profundidad de dos metros, aunque se coloquen en bóvedas.
3. Desaguar los pantanos y canalizar el río y riachuelos en las inmediaciones de la ciudad. Prohibir la destrucción de los bosques en sus márgenes y favorecer el crecimiento, ó fomentar la plantación de ellos en toda su extensión.
4. Hacer construir tres grandes alcantarillas, á lo largo de la ciudad, de Oriente á Occidente, como la que está principiada en la Calle de Ayacucho.
5. Conducir, en abundancia, el agua por tubos de hierro y distribuirla equitativamente.
6. Acelerar la construcción de la Plaza de Mercado y de los mataderos públicos.
7. Reglamentar e inspeccionar las carnicerías, los lavaderos, los corrales, las pesebreras, las velerías, carnicerías, curtidores &c.
8. Mejorar los empedrados de las calles y plazas, impedir que arrojen á ellas basuras y líquidos inmundos ó se depositen por largo tiempo tierra y materiales de construcción.
9. Mejorar el alumbrado público y extenderlo por toda la ciudad.
10. Ver que el acarreo de las basuras se haga diariamente y en las primeras horas de la mañana.

11. Hacer regar en verano las calles por medio de máquinas apropiadas para evitar los efectos nocivos del polvo que ella levanta.

12. Continuar la plantación de árboles que tanto embellecen las calles y paseos que purifican el aire atmosférico²⁴⁴.

Aunque las señalaba como una sucinta enumeración de reformas, era un verdadero vademécum de lo urbano que los médicos le entregaron a la clase dirigente y a las generaciones futuras. De hecho, con los diagnósticos realizados, los médicos hicieron una representación urbana de la ciudad, y con sus propuestas prefiguraron el futuro desarrollo, con una ideología de fondo, como se ha visto en los planteamientos de Andrés Posada, Ramón Arango, Rafael Pérez o Francisco Antonio Uribe, entre otros, que no dejaban el problema del cuerpo humano y su salud como elemento central sino como un todo que incluyó la perfección física y moral, el embellecimiento y el ornato.

Los médicos locales se emparentaron consciente o inconscientemente con el higienismo inglés, en la medida que no se limitaron al estudio del cuerpo humano como foco de enfermedades, e intentaban comprender cómo el espacio entre los cuerpos permitía la transmisión de enfermedades; así, ampliaron su esfera de interés en la actuación *“del cuerpo a la habitación, luego a la casa, a la calle, a la ciudad, a esos espacios visibles, observables, a partir de los*

244 / Anales de la Academia de Medicina núm. 4, Medellín, febrero de 1888, pág. 124.

*cuales se pueden registrar datos e intentar controlar la propagación solapada de las enfermedades a través del aire, el agua, las paredes, las calles, los cuerpos y los objetos”*²⁴⁵.

Sin llegar a ser médicos arquitectos, como muchos en Europa, o médicos urbanistas, sí consideraron necesaria una dirección política para la aplicación de las reformas que plantearon. Este paso se dio con la inclusión del médico Ramón Arango²⁴⁶ en el Concejo de la ciudad, del cual fue presidente para el año de 1890 y quien fue el que promovió y jalonó el proyecto del primer plano de Medellín Futuro.

El interés del médico Arango era el resultado de las discusiones que desde los años setenta habían adelantado los médicos antes de su agremiación y que después de ello fortalecieron como una verdadera propuesta. Ante la carencia de voluntad política y la preeminencia de intereses personales asumieron ellos mismos el reto de llevarla a acción mediante su participación en el Concejo y posteriormente en otras entidades. Así el primer plano de Medellín Futuro tiene como claro antecedentes en la concepción de los aportes de los médicos higienistas. Si bien no se efectuó, esto no quiere decir que de manera aisla-

da y en años posteriores no se ejecutaran obras con la dirección de algunos médicos, y que aquel espíritu higienista inoculado esté presente en las obras posteriores.

La circulación del agua o el acueducto. Un primer ejemplo es el de la tubería de hierro, una idea planteada desde el decenio de los ochenta, que se acrecentó con los diagnósticos de contaminación de las aguas desde la visión microbiana. Un primer paso fue contratar el estudio de aguas para Medellín con una empresa belga, proyecto que fue desechado porque la propuesta determinaba el suministro de 35 litros día por habitante, cuando la ciudad con los sistemas que tenía en funcionamiento alcanzaba los 200 litros día habitante. No se justificaba tan drástica reducción de consumo con los altos precios que se plantearon para la ejecución. Pero este tema fue insistentemente tratado, llegando incluso a afirmar que era más útil la tubería de hierro que el mismo ferrocarril, poniendo en boca del ingeniero Jones del Ferrocarril tal aserto, pues *“lo más esencial en el mundo es la conservación de la salud”*²⁴⁷. Hubo necesidad de vencer grandes dificultades para el establecimiento de la tubería de hierro pero esto se pudo llevar a cabo hacia el decenio del diez del siglo XX.

La canalización del río Medellín se propuso por considerar que las inundaciones periódicas en invierno y fangales en verano convertían las áreas ribereñas en espacio propicio para paludismo, disentería, tifoideas y reumatismos, junto con las demás zonas de ciénagas y pantanos. En síntesis, la naturaleza insalubre de estos predios llevó a pedir su canalización, derivando de esto el mejoramiento higiénico y la po-

245 / Anmarie Adams, “Fisiología doméstica. Higiene y arquitectura: una perspectiva histórica”, en Revista Arquitectura Viva núm. 22, Barcelona, enero-febrero de 1992, pág. 50.

246 / Médico graduado en la Universidad de Antioquia, con estudios en París

247 / Anales de la Academia núms. 3 y 4, Medellín, enero de 1899, pág. 112.

sibilidad de explotar agrícolamente y poblar los terrenos liberados. La propuesta inicial del médico Manuel Uribe Ángel era canalizar desde más abajo del puente de Bello hasta “enfrente de los Bermejales”, debido a que en este sector había unas rocas que supuestamente obstruían y represaban el río, que hasta allí se movía en un plano muy horizontal y, por tanto, eran las causantes de las inundaciones:

... destruyendo esas rocas se canaliza el río, y al canalizarse, el cauce gana en profundidad, en proporción con el número de metros que establezcan diferencia entre la altura barométrica del puente de Guayaquil y la altura de la cascada pequeña [en las Bermejales] quitadas las rocas el río correrá hacia la parte superior con mayor facilidad de la con que ahora corre y las aguas tributarias á él ganarán en declive y en profundidad, proporcionamente á lo que el río hubiere ganado en el mismo sentido, y entonces esos caños llevarán con más rapidez las inmundicias de la ciudad á la corriente principal que debe recibirlas para conducir las a ríos más caudalosos²⁴⁸.

Esta propuesta ya se había intentado iniciar en 1883 con la dirección de Enrique Hauesler, pero parece no haber fructificado por la oposición a ella que la consideraba innecesaria. Pero Manuel Uribe Ángel insistió en la importancia de este proyecto en 1890 con los argumentos del fragmento. El carácter higienista de la obra se mantuvo por mucho tiempo, y fue el espíritu invocado tiempo después para maniobras especulativas e intereses privados, en otra fase de su ejecución; no obstante, fue una acción que determinó en gran medida el crecimiento posterior y el urbanismo de Medellín en todo el siglo XX.

La construcción de las edificaciones de la plaza de mercado y el lazareto. La plaza de mercado surge como una necesidad de proveer higiénicamente los alimentos. La promovieron desde sus ideas y acompañaron todo el proceso de adjudicación, construcción y seguimiento posterior, tanto en la plaza de Flórez como de Guayaquil. Este es uno de los grandes resultados inmediatos del accionar de los higienistas en la ciudad, pues aportaron el concepto inicial, como el control sobre las condiciones ambientales y arquitectónicas del edificio y las urbanísticas y sanitarias de los alrededores.

El lazareto fue tema desde las primeras sesiones de la Academia, obra que se consideraba fundamental por temor a la propagación de la lepra: “y si es cierto que en Antioquia trabajamos con empeño por el progreso material e intelectual, ¿cómo es posible que vamos á descuidar la solución del problema más interesante que nos ha planteado la propagación de la lepra?”²⁴⁹. Para ello se encargaron de estudiar el lugar adecuado y las condiciones en que se debería construir²⁵⁰. Este proyecto se concretó a principios del siglo XX, después de reiteradas insistencias de los médicos, por hacer cumplir la ley de 1890 en donde

248 / Anales de la Academia núm. 2, Medellín, noviembre de 1890, pág. 38.

249 / Anales de la Academia núms. 3 y 4, Medellín, enero de 1899, pág. 113.

250 / A ese propósito una comisión fue encargada para definir “las condiciones higiénicas y especiales de los edificios destinados para el Lazareto de San Pedro Claver”. Anales de la Academia de Medicina núm. 7, Medellín, julio de 1892, pág. 206.

se ordenó su construcción por primera vez, y la de 1903 donde se reiteró tal obligatoriedad.

La vivienda higiénica. La arquitectura recibiría muchos influjos del higienismo, ya sea en términos de la distribución espacial de la vivienda, la inclusión de dispositivos sanitarios, o sus alturas, el dimensionamiento de puertas y ventanas, todo pensado en términos de circulaciones de aire, agua, residuos, y otras sustancias, trasladando los principios fisiológicos del cuerpo para explicar las casas, como también se haría con la ciudad: *“Al igual que las funciones fisiológicas –respiración, circulación sanguínea y digestión– están inextricablemente ligadas en el cuerpo humano, así también sucedía, según los médicos, en el caso de la ventilación, las canalizaciones y abastecimientos de agua potable en casa”*²⁵¹.

Si los higienistas ingleses iniciaron por las viviendas obreras y sus problemas críticos, en Medellín se inició por lo público para terminar en la arquitectura y en las viviendas y barrios obreros, que comenzaron a surgir en tanto la producción pasó de los talleres artesanales a actividad semifabril y fabril. En este momento el ámbito de la higiene privada se convierte en un hecho de interés público que concitó la intervención del médico desde la perspectiva de la higiene.

El interés por la fisiología de la casa en Medellín se fue generalizando a partir de los años noventa del siglo XIX, al punto que en la ciudad se vendieron libros como el del español Gerardo de la Puente, *Una vivienda sana condiciones que debe reunir*²⁵², pero se fue concentrando en la arquitectura para obreros, ya fuera en el entorno urbano de Medellín, o en las obras del ferrocarril y las diferentes poblaciones, que recibieron la mayor atención de ingenieros, médicos y arquitectos. Atención que se incrementa en la medida en que se van expandiendo los barrios populares y la necesidad de soluciones más adecuadas a las extremas condiciones en que se debatían estos nuevos grupos sociales urbanos. La influencia de la higiene en la arquitectura llegaría al punto de hablarse en los años veinte de la *“Arquitectura Higiénica”*, referida tanto a las casas para obreros, como a una serie de componentes, instalaciones y técnicas destinadas a mejorar las condiciones higiénicas y el confort de las viviendas en general, pero va a ser asociada, en mayor medida, a la vivienda obrera o domiciliaria corriente.

El espacio escolar y la higiene. Otro ramo de la arquitectura que tuvo notable influencia del higienismo fue la arquitectura escolar. La higiene de las escuelas iba desde el cuidado del cuerpo de los estudiantes hasta las características de la edificación. En Medellín, desde 1870, se intentó implantar cambios en la arquitectura escolar, inspirados en las propuestas del pedagogo norteamericano Emerson. Pero a partir de los años noventa se comenzó a introducir el pensamiento higienista que planteaba cambios a estas propuestas. En 1893 circuló en Medellín la revista Instrucción Pública de Colombia, que divulgó

251 / Annmarie Adams, *Fisiología doméstica.... Op. cit.*, pág. 50.

252 / Gerardo de la Puente, *Una vivienda sana condiciones que debe reunir*, Madrid, El Progreso Editorial, 1888. El autor era arquitecto, y este trabajo había sido premiado en un concurso público adelantado por la Sociedad Española de Higiene en 1888. Lo distribuyó en la ciudad la librería papelería de Manuel de J. Álvarez.

una memoria escrita para el certamen pedagógico de la Asociación de Maestros de Loures²⁵³, Francia, en 1889, en donde se sintetizaban los aspectos que debían tenerse en cuenta para el diseño de las nuevas escuelas en cuanto a la situación de la edificación, los materiales de construcción, las condiciones generales de la obra, referidas a estilo, altura de pisos, jardines y dimensiones de aulas.

Si bien estas instrucciones no tuvieron efecto inmediato, serían recogidas más adelante, cuando en los años diez la preocupación por la arquitectura escolar aumentó gracias a la iniciativa del ramo de Instrucción Pública y de la Junta Departamental de Higiene, que estuvieron de acuerdo en que para cumplir a cabalidad con la higiene de la escuela se necesitaba el concurso del “ingeniero, el maestro y el médico”. De allí resultó la resolución de la Junta de Instrucción Pública de octubre de 1914, según la cual era perentorio que todos los proyectos para escuelas se basaran en planos elaborados por la oficina del Ingeniero Arquitecto del Departamento y aprobados por la Junta Departamental de Higiene. El resultado inmediato y directo fue el diseño y construcción de la primera “Escuela Modelo” a cargo del arquitecto Dionisio Lalinde ese mismo años; además, el desarrollo posterior de varias escuelas y colegios en Medellín y otros municipios de Antioquia, con un mejoramiento de la arquitectura escolar, tan criticada y carente de edificaciones hasta estos años cuando se comenzaron a aplicar los principios higienistas.

No obstante lo anterior, en 1919, Capitolino Sánchez insistía en la importancia de la relación entre la higiene y la pedagogía moderna, pero a la vez, en la carencia de un reglamento al cual se ciñeran

los arquitectos para construir edificios destinados a la instrucción, tanto pública como privada. Cuestionaba que un tema tan fundamental no lo asumieran con los criterios de los ingenieros y los higienistas y se dejara en manos de empleados subalternos. Estos planteamientos de Sánchez están consignados en su tesis de grado de Ingeniero en la Escuela de Minas, que buscaba llenar el vacío con una propuesta de edificios y escuelas modelo para el Valle del Cauca²⁵⁴; trabajo que si bien lo concentraba geográficamente en el departamento, del cual era originario, era aplicable según él a cualquier lugar del país.

Domar las aguas. La cobertura de quebradas en el interior de la malla urbana también fue otra iniciativa que partió de los higienistas, como una opción radical y por motivos científicos, debido a la aglomeración de restos minerales y orgánicos, que expuestos al calor del sol y la humedad “*fermentan, se evaporan, saturan el aire y constituyen focos de peligrosa y deletérea naturaleza*”, y según este análisis, los causantes de la disentería y las fiebres tifoideas²⁵⁵. Una primera propuesta fue la de cubrir con arcos de cal y canto La Palencia, sistema que se exigiría y se emplearía en el

253 / Revista Instrucción Pública de Colombia núm. 3, Bogotá, marzo de 1893, pág. 242 as 253.

254 / Capitolino Sánchez, *Edificios para escuelas y colegios en el Departamento de El Valle del Cauca*, Medellín, Escuela Nacional de Minas, marzo de 1919, tesis de grado.

255 / Anales de la Academia de Medicina núm. 2, Medellín, noviembre de 1890, pág. 34.

cubrimiento del zanjón dentro del proceso de construcción de la Plaza de Mercado de Guayaquil.

Los estudios sobre alcantarillas y albañales, la problemática de las basuras y su recolección, la necesidad de aire limpio y la arborización fueron temas tratados de forma reiterada hasta ser convertidos en necesidades sentidas a las que se daba respuesta por acción directa o indirecta. En ese mismo sentido, a la visión higienista se debe el trazado científico de las calles del nuevo Medellín en construcción. A partir de las ideas circulatorias, es decir, una fisiología urbana, se planteaba la necesidad de que tanto calles como plazas debían tener suficiente espacio para que el aire circulara y el sol impidiera la humedad. De ahí que el ancho de las calles debía estar acorde con la altura de las edificaciones, para lo cual se hicieron diferentes estudios y propuestas. Resultado de estos planteamientos es la primera normativa de ancho de vías promulgada por el Concejo en 1888 y de que en Medellín se hablara en los años siguientes de la necesidad de un trazo científico de sus calles.

He hablado de trazado científico de las calles y no de urbanismo. Para estos momentos hay claridad sobre la “ciencia higiénica” y las problemáticas urbanas, pero todavía no existe la conjunción con la disciplina urbanística como técnica, que aportó el debate teórico alemán después de 1875 y que sólo llegaría a Medellín por la Escuela de Minas a finales del decenio de los ochenta del siglo XIX. Cuando el ingeniero y

el médico se juntaron para planear la ciudad, comenzaron a aplicar el higienismo en el urbanismo. J. M. Jaramillo Metz, profesor de la Escuela lo tenía claro, tomando como punto de partida el servicio de aguas: *“corresponde al MÉDICO indicar las necesidades.... enseguida el INGENIERO debe llevar a cabo lo indicado por el médico, utilizando los recursos naturales y artificiales, científicos y financieros para construir las obras indispensables para el fin propuesto, para que de nuevo vuelva al MÉDICO a cerrar el ciclo”*²⁵⁶, pues era él quien sabía si se cumplió el objetivo higiénico propuesto.

Reformas sanitarias y enseñanza de la higiene para los ingenieros. También como producto del accionar de los médicos se llegaría a la reorganización de la Policía de Aseo en 1911 y la Comisión Sanitaria en 1917, y como se ha escrito ya, a incursionar hasta el ámbito de la moral. La higiene privada, en la medida en que se relacionaba con el cuerpo, tocaba también el ámbito de lo moral. Por eso para los médicos el perfeccionamiento moral de los habitantes urbanos era parte de sus propósitos, para lo cual propugnaban por las sanas costumbres. Sin ellas no podía haber progreso ni civilidad. De ahí el control sobre el cuerpo, como en el caso de alcoholismo o temperancia, como se denominaban las normas y el control social en el espacio público, y la relación higiene-pedagogía, e higiene-vivienda obrera, que fue en donde con mayor intensidad se sintió que el mejoramiento partía de higienizar fisiológica y moralmente a las familias, muchas veces cruzado con principios religiosos cristianos.

256 / J. M. Jaramillo Metz, “Standards y especificaciones”, en Boletín de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros núms. 4 y 5, Medellín, 1915, pág. 6.

Esa visión amplia y abaricante que tuvieron los médicos sobre la higiene condujo a que se incorporara a la enseñanza de la Escuela de Minas como un curso más dentro del programa académico. Y aquí volvemos al hecho ya planteado de la importancia dada a la ingeniería y a la medicina en el proyecto civilizatorio, a la relación de medicina-ingeniería en términos de racionalidad, eficiencia y cientificidad, que se sumaría a la concepción tecnocrática del manejo de la ciudad.

Los médicos a través de los ingenieros no sólo lograron ampliar su radio de acción y el efecto multiplicador de sus ideas higienistas, sino que se asociaron con ellos. Muchos de estos ingenieros fueron los responsables de la planeación de ciudades, o de fomentar la arquitectura o, al menos, fueron responsables de muchos de los proyectos, ya desde los más importantes y conocidos, hasta numerosos proyectos anónimos, normativas realizadas y aplicadas, o prácticas asumidas en Medellín y municipios de Antioquia y Colombia. También los ingenieros fueron responsables de temas tan fundamentales en la primera mitad del siglo XX como la vivienda para obreros y el manejo infraestructural de las ciudades y pueblos, los cuales fueron acometidos con los principios higienistas aportados por los médicos.

El primer profesor de Higiene en la Escuela de Minas fue el médico Manuel Uribe Ángel, quien para 1888, siguió un programa que incluía los textos de Riveille y Bergeret, como libros de consulta. En 1894, Juan B. Londoño Isaza publicó el *Programa para la enseñanza de la higiene pública y privada en la Escuela Nacional de Minas*, que fue el texto guía de esta materia para los ingenieros. Contrario a otros

médicos, no asumió las ideas pasteurianas y asume las neo hipocráticas desde las que concluye, también contrariando la perspectiva más general de sus colegas de Medellín, concepciones deterministas y, por qué no, fatalistas, al punto de no ver posibilidad de progreso en un país con las condiciones geográficas, temperamentos, razas y clases desafortunadas que lo poblaban. No obstante, como bien lo señala Sandra Pedraza, optó “*por la posibilidad de alterar condiciones con ayuda de la higiene y la urbanidad, rescatando la capacidad humana de actuar sobre los medios*”²⁵⁷; algo en lo que estaba de acuerdo con colegas ya citados, que veían la posibilidad de intervención sobre causas transitorias y aun las permanentes, para cambiar las condiciones de higiene que impedían el progreso. Este discurso caía en el campo abonado de la mentalidad racional y científica con la que se instruía a los estudiantes de la Escuela de Minas.

Desde otra óptica, el médico Gabriel Toro Villa²⁵⁸ fue el maestro del higienismo en la Escuela por un lapso de 13 años, de 1912 a 1925, cuando dictó el curso de Higiene Industrial²⁵⁹. El curso en un principio estuvo dirigido al tema del funcionamiento de las fábricas, las condiciones higiénicas de trabajo y los accidentes laborales, pero luego se extendió al manejo

257 / Sandra Pedraza Gómez, *En cuerpo... Op. cit.*, pág. 118.

258 / Se graduó en Medicina y Cirugía en la Universidad Nacional de Bogotá en 1907.

259 / Peter Santa-María Álvarez, *Origen, desarrollo y realizaciones de la Escuela de Minas de Medellín*, tomo II, Medellín, Ediciones Diké, 1ª. Edición 1994, pág. 471.

de las aguas urbanas, alcantarillados y pozos negros, salubridad y habitaciones, lo que se llamaba higiene pública y privada. Con dichas enseñanzas no sólo siguió la tradición médica que venía desde el último cuarto del siglo XIX en este tema, sino que la amplió, por la variedad de temas tocados y la diversidad de enfoques, como se puede percibir en los diferentes trabajos presentados a lo largo de estos años. En los exámenes de Higiene Industrial de 1914, por ejemplo, el alumno Gabriel Pérez T. presentó un trabajo denominado “Casa de habitación para climas cálidos” y Alfonso Mejía “Habitaciones para obreros”²⁶⁰; en 1916 Juan Cevallos y Rafael Cárdenas, realizaron un proyecto de un barrio obrero, y Alejandro Castillo un proyecto de casas protegidas contra zancudos²⁶¹; pero también en esos años se hicieron proyectos sobre luz y alumbrado, estadísticas y causas de mortalidad, localización de excusados públicos, aguas de pozo y aguas potables, recolección y tratamiento científico para las basuras de Medellín, entre otros temas. Ese mismo año de 1916 se le aprobó a Víctor Manuel Giraldo como tema de tesis para su trabajo de grado como Ingeniero Civil “*Ciudades modernas,*

comprendiendo: diseño, pavimentación, distribución de aguas, alcantarillado, basuras, parques, mataderos, hospitales, cementerios, baños públicos, alumbrado, locomoción y mercados. Aplicación de las ciudades modernas a poblaciones importantes del país”²⁶²; y en el año de 1919 la tesis ya citada de Capitolino Sánchez sobre modelos de escuela.

Las prácticas médicas en el ferrocarril de Antioquia y la ciudad. En el caso del Ferrocarril de Antioquia, la relación entre la obra y la medicina ha sido evidente en términos del surgimiento de la Medicina Tropical a principios del siglo XX, por el control de la malaria, el paludismo o la fiebre amarilla, pero menos en términos de la sanificación de estaciones y poblaciones a lo largo de la vía y todavía más desconocida en términos de la arquitectura, que aunque parte del proceso de control derivaría en aspectos particulares y de gran singularidad en lo urbano arquitectónico. Desde temprano se efectuaron las visitas médicas a las obras del Ferrocarril, con sus correspondientes informes y recomendaciones para mejorar las condiciones higiénicas de los trabajadores, las poblaciones y las estaciones²⁶³. Algo que también debieron hacer cuando el ferrocarril llegó al Valle de Aburrá; basta para ejemplificar tres casos:

En la visita médica realizada en 1915 a la estación Barbosa, anotaba el responsable de la misma cómo esta estación estaba ubicada en uno de los sitios malsanos de la División Porce. Las razones esgrimidas eran: la ubicación cerca de predios cruzados por acequias, con drenajes hechos contra todas las normas de la higiene; otros lotes contiguos cultivados con caña de azúcar que, citando al doctor Andrés Arango, hacía más insalubre el clima por lo atracti-

260 / Revista *Anales de la Escuela Nacional de Minas* núm. 10, Medellín, noviembre de 1914, pág. 532.

261 / Revista *Anales de la Escuela Nacional de Minas* núm. 14, Medellín, octubre de 1916, pág. 130.

262 / Revista *Anales de la Escuela Nacional de Minas* núm. 14, Medellín, octubre de 1914, pág. 188.

263 / Tal vez uno de los primeros médicos del Ferrocarril fue Julio Restrepo Arango, quien era médico oficial del mismo en 1878.

vo que era para los zancudos; además de lo bajo y plano de los terrenos, húmedos y pantanosos, que hacían poco probable el mejoramiento, igual a lo que sucedía con Girardota, El Hatillo, Bello, entre otros puntos de la línea²⁶⁴.

Sin embargo, estos aspectos eran muy puntuales y la profilaxis, si se quiere, elemental. Había intervenciones de mayor calado que tocaban aspectos urbanísticos como fue el proyecto de sanificación de Puerto Berrío o las intervenciones que se debieron hacer para mejorar las condiciones de la Estación terminal de Medellín.

El proyecto de Puerto Berrío fue importante, en tanto la actividad profiláctica implicó un amplio programa. El proyecto de sanificación fue presentado por el médico Jefe de Sanidad del Ferrocarril, Emiliano Henao, y el Ingeniero Neftalí Sierra, pero el Director Departamental de Sanidad pidió incluir en los planos *“los correspondientes al templo, la escuela y el hospital, considerando indispensable levantar el plano de la población actual y los campos circunvecinos y hacer un estudio científico del suelo, el subsuelo y el río, como preliminar de los trabajos que se proyectan”*²⁶⁵. Efectivamente, la propuesta fue aprobada, incluyendo la ampliación de los estudios a dos kilómetros a la redonda de la población. Este amplio proyecto, en buena parte, se ejecutó con la dirección del Ingeniero Sierra, egresado de la Escuela de Minas, e incluyó la planeación del poblado y la construcción de varias obras de infraestructura, entre ellas la instalación del agua para el uso de la población, la desecación de pantanos y el terraplano de las partes bajas.

El proyecto de la Estación terminal de Medellín cobijaba tanto la parte inmediata a ella como una

gran área de la ciudad. Cuando en 1912 se definió la construcción de la estación en el sector de Guayaquil, la empresa del Ferrocarril de Antioquia empezó un programa de “sanificación”, mediante una compañía de Sanidad de la propia empresa. Los trabajos para 1915 no eran óptimos, pues a pesar de los llenos, drenajes (zanja abierta, dren filtro, zanja abierta de cemento, atanores), la limpieza de arroyos, de yerbas y de arbustos, la zona estaba infectada de mosquitos y era un criadero de larvas. Para el médico del Ferrocarril el problema sanitario del sector estaba íntimamente ligado al de la “higienización del Sudoeste y del Oeste de la ciudad”, y dependía de cinco grandes factores: profundización del lecho del río Medellín (rectificación y canalización); alcantarillados de los zanjones y albañales vecinos; plaza de mercado de Guayaquil; pesebreras y basuras; y pavimentación de las calles del barrio²⁶⁶.

En términos arquitectónicos, se puede dejar como referencia la visita “científica” a las obras del Ferrocarril realizada por el médico Juan Bautista Montoya y Flórez²⁶⁷, en 1904, en la que pudo observar las con-

264 / Periódico *Ferrocarril de Antioquia* núms. 464-465, Medellín, 4 de agosto de 1915, pág. 3686.

265 / Periódico *El Ferrocarril de Antioquia* núms. 552 y 553, Medellín, 16 de noviembre de 1916, pág. 4389.

266 / Periódico *El Ferrocarril de Antioquia* núm. 302, Medellín, mayo de 1912, pág. 3688. En Luis Fernando González Escobar, *El edificio Carré.... Op. cit.*, pág., 23

267 / Había obtenido el grado de Doctor en la Facultad de París en 1898, y luego viajó por Viena, Roma, Budapest y Londres, visitando hospitales.

diciones de las edificaciones para los empleados, los campamentos para peones y los hospitales. Siguiendo los principios en boga, todas estas construcciones debían estar en un otero o eminencia, alejadas de los manantiales, arroyos o ríos, dejando de lado el pintoresquismo y la antigua tradición en donde primaba la cercanía a las fuentes de agua, esgrimiéndose para ello razones “científicas”; por la misma razón que no se podían construir sobre suelos de aluvión o arcillosos, sino sobre rocas primitivas o terrenos silicosos permeables. Los campamentos para peones tampoco se podían construir directamente sobre el piso para evitar la humedad, por lo cual se debían hacer sobre pilotes o estacas: *“serán altos, de un solo piso, bien aireados; las paredes serán de tablas ensambladas, ó dobles, de guadua rajada, para que el viento no entre directamente”*, para evitar neumonías; las camas separadas y con mosquiteros, entre otras recomendaciones. El punto de referencia era lo que hacían ingleses y holandeses en las colonias de los trópicos.

De las medidas preventivas en la ubicación de los sitios pasaba a la normativización de las construcciones, ya fuera en lo concerniente a la orientación, la disposición de espacios, materiales y técnicas constructivas, elaborando —¿retomando?— verdaderas lecciones de arquitectura tropical en 1904; así, para Montoya y Flórez una edificación debía tener:

La fachada... dirigida al levante para evitar el sol de la tarde. Los hospitales y las residencias de los altos empleados deben ser siempre de dos pisos, o sea de balcón, como vulgarmente se dice; el piso alto servirá para dormitorios, la planta baja se reservará para oficinas y depósitos, tendrán corredores amplios; ventanas con persianas o celosías de tablillas móviles, de moque que entre el aire y no el sol. Los techos no deben ser sólo de planchas de zinc, como se acostumbra, sino de tablas y sobre ellas el zinc, para que no se caliente mucho el aire de la habitación. Las paredes deben ser de tablas ensambladas, pero dobles, de modo que dejen una capa de aire aisladora que hace que la habitación se conserve fresca, aun cuando el calor exterior sea extremo²⁶⁸.

Como se ve, la visión higienista impregnó desde el concepto particular de la vivienda hasta la visión general de la ciudad, ya fuera con una concepción de planeación, de urbanismo o desde el punto de vista moral. Fue tal su intensidad que Medellín le debe en gran medida los cambios ejecutados a partir de 1890, pero pensados, madurados y expuestos a partir de 1870, encontrando un centro de difusión en la Academia de Medicina, como también en el accionar de los médicos en diversas instituciones gubernamentales —el Concejo—, o privadas como la Sociedad de Mejoras Públicas. A la hora de mirar cada uno de los proyectos, las propuestas arquitectónicas o los modelos urbanos es necesario referenciar el aporte del higienismo.

Cuando se hace referencia al Plano de Medellín Futuro desarrollado entre 1910 y 1913, no debería ser ni es Haussmann la única referencia, sino que es el resultado de una larga práctica y discusión política y teórica local, que recogió los pensamientos higienistas francés y norteamericano, concretados a través

268 / Periódico *Ferrocarril de Antioquia* núm. 137, Medellín, 1 de noviembre de 1904, pág. 1058.

de los ingenieros de la Escuela de Minas. La conjunción ingenieros-médicos desde el saber y la técnica, al servicio de un proyecto civilizatorio de la ciudad burguesa, encontraría allí en ese plano su máxima expresión, aunada a otros planteamientos propios de la estética urbana.

LOS MODELOS URBANÍSTICOS DE LA CIUDAD BURGUESA

PARA LOS HISTORIADORES e investigadores urbanos, en los variados textos históricos y de divulgación, el crecimiento urbano de Medellín está explicado desde dos modelos urbanísticos: el modelo en damero indiano colonial y el modelo *haussmanniano* del segundo Plano de Medellín Futuro en el decenio del diez en el siglo XX.

El orden y la regularidad dispuestos por el trazado en damero, de acuerdo con lo estipulado en las Leyes de Indias, se supone que es la heredad recibida por el Medellín del siglo XIX. El trazado en retícula ortogonal de Medellín se asume sin más como resultado del urbanismo colonial. Sin embargo, tal traza urbana sólo se cumplió cuando el Alarife Agustín Patiño en 1676 delineó el germen de la Villa, partiendo de la plaza y unas pocas manzanas a su alrededor. El crecimiento posterior de los siglos XVIII y gran parte del XIX fue una acumulación informe, orgánica, determinada por los accidentes topográficos, los caprichos de los propietarios, la sinuosidad de los caminos y el libre albedrío de darle una longitud a una manzana o al ancho de una calle, a pesar de las normas que se dictaron, aunque siempre partiendo de las medidas determinadas para las primeras calles que fueron entre 6.80 y 8.00 metros.

Nada más alejado de la sujeción a los parámetros de las leyes indianas que ese crecimiento caprichoso. No hubo un damero AUNQUE existiera la centralidad geométrica y simbólica de la plaza, que seguiría de todas maneras como el centro ordenador y urbano. Desde el propio siglo XVIII hubo constantes quejas por el desorden y caos del trazado de las calles, por la deformidad urbana, *“privada de aquella hermosura y agradable vista que causan los edificios bien colocados y contruidos según arte y orden”*, como expresara Mon y Velarde a finales del siglo XVIII; algo que continuaría en el siglo XIX, al menos hasta el último cuarto. Así que los planos de José María Giraldo, de 1790 y 1791, de donde surgió la idea del trazado rígido ortogonal del supuesto damero colonial de Medellín, no correspondió a la realidad topográfica sino a una idealización más del orden pitagórico que, al parecer, fue el mismo que guió a otros que hicieron croquis urbanos posteriormente, como el caso del plano de 1800 elaborado por Álvaro Restrepo Euse o el de 1847 por parte de Hermenegildo Botero; este arte y orden que aparece en los planos es pictórico y no topográfico.

La verdad urbana que encubrieron los planos de Giraldo, Restrepo y Botero la puso al descubierto el plano elaborado por los estudiantes de agrimensura de la Universidad de Antioquia en 1875, que demostró la absoluta irregularidad de la traza urbana de la Villa Republicana. Una morfología compuesta por manzanas pequeñas y supermanzanas con formas caprichosas donde no hay una constante, ningún patrón de regularidad, calles sin continuidad que se curvan o quiebran buscando encontrar

salida a algún sitio, pero nada que se asemeje a una modulación constante, pensada y trazada.

Por otro lado, se ha planteado la *haussmanización*, el *haussmannianismo* o la aplicación del modelo *haussmanniano* en Medellín, con la propuesta del Medellín Futuro en 1913. El proyecto de intervención del Barón de Haussmann, el Prefecto de París entre 1853 y 1870 durante el régimen de Napoleón III, es visto con insistencia en la memoria, el aire, los planos diseñados o en la forma urbana que resultó. En cualquier calle con árboles filados se les aparece la impronta del *boulevard* de Haussmann. Más que el modelo de Haussmann es el propio fantasma del hombre que planeó a París, pero que sin querer terminó siendo el responsable de la transformación de muchas ciudades al otro lado del mar, supuestamente por la falta de genio y creatividad de sus epígonos. Haussmann parece un cadáver insepulto, no sólo en Medellín sino en América Latina. Según este lugar común no existió en nuestro urbanismo sino su impronta y no ha existido otro modelo paradigmático.

Pero la realidad es otra, tanto desde el punto de vista investigativo como en la práctica. Varios autores han demostrado cómo en diferentes ciudades de Latinoamérica el *haussmaniannismo*, si bien existió para algunas ciudades, no es tan cierto o tan contundente como se quiso o se quiere presentar en otras. Lo ha señalado la arquitecta Silvia Arango para

varias ciudades latinoamericanas, empezando por la misma Habana, a que tanto le endilgan la copia; o Caracas, que según Arturo Almandoz, el proyecto del dictador Guzmán Blanco, contrario a lo que se ha dicho, estaba detrás del “urbanismo” haussmanniano, y preocupado por la ornamentación urbana y la arquitectura monumental²⁶⁹.

Para el caso de Medellín si bien es cierto que el embellecimiento o la estética, la higiene y el interés del comercio²⁷⁰ se asemejan con lo planteado por Haussmann en su proyecto parisino, estos llegaron por otros medios, con otras concepciones y con renovadas ideas a las planteadas por el Barón, como se puede apreciar en el aparte de Los Médicos e Ingenieros: la “fisiología de la ciudad”, o como trataré de mostrar en los párrafos siguientes, donde se podrá observar la multiplicidad de aportes que van desde los presupuestos desarrollados por el movimiento higienista francés e inglés, el urbanismo científico de Cerdá en Barcelona, el pragmatismo técnico de Baumeister en Alemania, los desarrollos del *City Planning* y *Town Planning* norteamericano e inglés, la Ciudad Jardín de Howard, Unwin y Griffin, el *Plan Directeur* de París de Henry Prost, hasta el arte urbano de Camilo Sitte. Todos ellos formaron una amalgama, un variado campo de especulaciones teóricas que en mayor o menor medida estuvieron en el debate y en las pocas concreciones del urbanismo de Medellín entre 1870 y 1932, en donde Haussman apenas fue una referencia más entre todas las señaladas.

¿De dónde resultan, entonces, estos lugares comunes?, seguramente del desconocimiento del devenir de las ideas en la historia urbana de Medellín y de la asociación con otros hechos urbanos, pero no

269 / Arturo Almandoz Marte, *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)*, Caracas, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar, 1997, pág. 125.

270 / Fernando Botero Herrera, *Medellín, 1890-1950. Op. cit.*, pág. 186.

de las evidencias empíricas. En diferentes descripciones entre los años noventa del siglo XIX y finales de los años veinte, se nota una perplejidad ante la renovación y el cambio urbano, y el surgimiento de términos que no existían antes para explicar la renovación urbana. En 1893, en un periódico de Cali escribió Evaristo García, entre muchos otros aspectos: *“Medellín ha progresado rápidamente en los últimos años, ha construido plaza y parques, calles de 16 mts de anchura, y casas de varios pisos que dan aspecto elegante de ciudad moderna... las calles... aseadas, son angostas en la parte primitiva de la ciudad, donde se encuentran los almacenes y tiendas del comercio, y anchas en Villanueva”*²⁷¹; entre tanto otro García, pero de nombre Hermes y origen santandereano escribió en 1907, después de su visita a la ciudad: *“Medellín tiene también, como es natural en una antigua ciudad no del todo remozada, calles estrechas, edificios vetustos y barrios de apariencia pobre. El progreso del buen gusto que allí se respira a cada paso, borrará esos vestigios, enluciendo el cuerpo de la ciudad tal como lo está el espíritu”*²⁷²; mientras que para 1924 se decía: *“Las calles de Medellín antiguo son estrechas y algunas tortuosas; pero las que se abren ahora obedecen ya a un plan de desarrollo científico de la ciudad, son rectas y de un ancho mínimo de 16 metros”*²⁷³.

Ocurrió que desde los años noventa del siglo XIX se habló de un Medellín antiguo o primitivo siempre vetusto, de calles estrechas y tortuosas, que contrastaba en su fealdad, de acuerdo con las descripciones, con otro Medellín moderno, que progresaba en todos sus aspectos y lo demostraba en sus calles anchas, rectas, aseadas, de un ancho mínimo de 16 metros y obedeciendo a un plan científico. ¿Por qué se insistía

en esa medida para el ancho de las calles, a qué obedecía y cuál era ese plan científico?

Para quienes se interesaron y estudiaron el tema del urbanismo en Medellín en los primeros decenios del siglo XX, el origen de la traza urbana en forma ortogonal estaba en Norteamérica. Ricardo Olano, por ejemplo, señalaba que este sistema era llamado de parrilla (gridiron) o de tablero de ajedrez, adoptado por la comisión del proyecto que estudió el ensanche de Nueva York, el cual se siguió *“casi sin modificaciones por todos los trazadores de ciudades, aun en caso que la condiciones del terreno lo hacían inaceptable”*²⁷⁴; entretanto, Jaime Lalinde en 1932, en su tesis de grado como ingeniero, escribió en el capítulo III dedicado a las calles, sobre el sistema para esqueletos de las calles; en él retoma el trazado en *“tablero de ajedrez”*: *“es este el sistema que consiste en una serie de calles paralelas, cruzadas también por otra serie de calles paralelas y que se cortan en ángulo recto. Este sistema es el más usado en nuestras ciudades; fue originario en los Estados Unidos y se ideó para la ciudad de New York”*²⁷⁵.

271 / Evaristo García, Periódico *El Ferrocarril de Cali*, Cali, noviembre de 1893, artículo reproducido en el Periódico *La Correspondencia* núms. 14 y 15, Medellín, 14 y 22 de diciembre de 1893.

272 / Hermes García, *En la tierra de Robledo*, Caracas, Empresa El Cojo, 1908, pág. 46.

273 / En el folleto *Medellín en 1924*, reproducido en Jorge Restrepo Uribe, *Medellín su origen, progreso y desarrollo*, Medellín, Servigráficas, 1981, pág. 83.

274 / Ricardo Olano, *Propaganda Cívica*, Medellín, Editada por Tipografía Bedout, segunda edición, 1930, pág. 41.

275 / Jaime Lalinde A., *Urbanismo*, Medellín, Escuela Nacional de Minas, 1932, tesis de grado para optar el título de Ingeniero Civil, texto mecanoscrito, pág. 53.

Si el damero, considerado potestativo del urbanismo indiano era la heredad colonial de Medellín, ¿por qué no lo referenciaron estos hombres inmediatos en el tiempo y en el espacio y más bien tomaron como punto de origen y referencia el trazado desarrollado en el puerto norteamericano? Simple y llanamente porque en estos años se consideró que el trazado ortogonal utilizado por la ciudad en los nuevos desarrollos era parte de la propuesta urbanística moderna, la respuesta desde la racionalidad y la técnica que en nada se correspondía con la morfología urbana elaborada durante la Colonia.

En cuanto lo urbanístico la ciudad entró a la Modernidad cuando empezó a cambiar el viejo e intricado tejido urbano por uno de amplias y rectas calles que le permitieron ampliar su malla y darle el orden, la higiene, la coherencia y la civilidad que se perseguían. Pero esto no fue un hecho continuo, con un solo pensamiento y de acciones inmediatas, por el contrario, se pasó por varios momentos, donde muchos de los aspectos planteados fueron olvidados, quedaron en la incertidumbre o se aplicaron mucho tiempo después. Pero se puede decir que existieron cuatro momentos fundamentales, en cada uno de los cuales fueron entrando los diferentes dispositivos del saber “científico” a determinar la manera de disponer la ciudad:

276 / Había una Sociedad Central de Fomento, de la cual dependían las diferentes secciones: comunicación, agricultura, instrucción pública, beneficencia, minería, salubridad, artes y oficios y la de comodidad y ornato de las poblaciones; fueron creadas en 1871 y de la última eran miembros Emilio Gómez, Mariano Latorre y Juan de S. Martínez. Estanislao Gómez Barrientos, *25 años a través del Estado de Antioquia, primera parte 1863 a 1875*, Medellín, Tipografía de San Antonio, 1918, pág. 108.

El primer momento: las ideas higienistas y las primeras representaciones urbanas

Cubre los años 1870 a 1890. Va desde la creación de las Sociedades de Fomento, en el gobierno de Pedro Justo Berrío, entre las que estaba la correspondiente a la Comodidad y Ornato de las Poblaciones²⁷⁶, hasta la propuesta de la realización del primer plano de Medellín Futuro en 1890. En estos años, el hacer ciudad se basaba más en la intervención directa y puntual que en un pensamiento abarcador o en una idea preconcebida de lo urbano y, por ende, se destacaba lejos de una concepción de lo urbanístico. Se plantearon, eso sí, diferentes acciones con el fin de mejorar y ampliar la malla urbana y hacer mucho más adecuado el espacio urbano. Esto implicó ciertos aportes de saberes que estaban en pleno proceso de maduración y consolidación en el medio educativo y social local, como fueron la medicina y la ingeniería.

Los médicos entraron no sólo a definir su posición en el ordenamiento social, sino a establecer las pautas de una intervención en la espacialidad urbana, apoyados, como hemos visto, en interpretaciones de base “científica”, que sin entrar a cuestionar su validez, le dieron otro cariz a las obras que se ejecutaron. Lo que se había ejecutado a mediados del siglo XIX, en términos de desagües para la desecación de pantanos y conducción de aguas por iniciativa de la clase dirigente, se convirtió en un proyecto fundamental en tanto las argumentaciones aeristas mostraron la importancia fundamental para la salubridad pública. Siguiendo los preceptos de los higienistas ingleses y franceses, aplicados a la escala local, se formularon diversos proyectos que permitieran un desarrollo armónico dentro

de la malla existente y una expansión hacia áreas consideradas, hasta el momento, insalubres.

Al planteamiento “científico” neo hipocrático de los médicos coadyuvó la técnica aportada por la ingeniería. Las primeras representaciones científicas de la ciudad fueron logradas por los estudiantes de ingeniería, curso de Agrimensura, de la Universidad de Antioquia en 1875 y, posteriormente, en 1889, por los estudiantes de la Escuela de Minas, quienes en estos años levantaron y dibujaron mapas de la estructura urbana. Estas representaciones planimétricas fueron una clara demostración de cuánto se habían incorporado los principios del conocimiento positivista, de la racionalidad y la técnica perseguidos de tiempo atrás. La precisión, el rigor, la exactitud geométrica y matemática, a partir de la aplicación de la topografía permitieron dejar atrás la imagen ideal y bidimensional aportada por los mapas de José María Giraldo a finales del siglo XVIII, que se acercaba más a lo pictórico, para configurar una nueva imagen urbana que se presenta fría pero se supone exacta. La nueva cartografía urbana mostró el avance en las técnicas y métodos de representación geométrica del espacio y una nueva visión del territorio susceptible de ser ordenado y planificado. Los técnicos de la ingeniería, que estaban pensados para las obras civiles o la actividad minera, establecieron los soportes materiales, el dominio técnico y del espacio, y los mapas sobre los cuales proyectar la nueva ciudad.

En la relación entre médicos e ingenieros el elemento primordial fue el agua, ya para eliminarla de los espacios estancos o para hacerla fluir por las calles y casas. Desde esta óptica la domesticación del agua a gran escala es un planteamiento que comenzó

a jalonarse desde este momento para convertirse en el hecho de mayores esfuerzos, variados proyectos y ejecutorias. La desecación de pantanos, el control de inundaciones o la conducción de aguas desde las diferentes fuentes hasta el interior del recinto urbano son proyectos que concitan polémicas y esfuerzos económicos y técnicos.

Como se ha señalado, el saber científico de los ingenieros determinó los parámetros para el manejo y control del agua. Se empezó por cuantificar los volúmenes de agua, buscando zanjar una vieja disputa y, a la vez, establecer normativas y costos, pero se siguió con obras de control hidráulico, que determinaron, no sólo en el corto sino en el largo plazo, el ordenamiento de Medellín. En tal sentido, se hicieron: el estudio inicial que Eugenio Lutz presentó en 1871 sobre la medición de las aguas del Distrito de Medellín, que complementaría años después el ingeniero Fabriciano Botero, con lo cual se calculó el contenido de una paja de agua; la propuesta del ingeniero Roberto B. White, presentada en el informe sobre “La composición del cauce de la quebrada Santa Helena”, después del desbordamiento que había presentado el 9 de abril de 1871, estableciendo los parámetros hidráulicos, la forma de manejo y control de las orillas; o el primer proyecto de intervención en el río Medellín que planteó Enrique Hauesler en 1883, en ese entonces Director de Obras Públicas, con el fin de evitar las constantes inundaciones del río, fundamentado y apoyado en valoraciones “técnicas” y “científicas” expertas, como la del médico Manuel Uribe Ángel.

En todos los casos, las acciones emprendidas con fines específicos van derivando hacia otros aspectos de carácter urbano. Así, la conducción de aguas determinó, en gran medida, la transformación del paisaje urbano y suburbano y la incorporación de nuevas áreas, en tanto se iba subiendo el sitio de captación de aguas o se cambiaba y utilizaba una nueva fuente; las obras de control en las orillas urbanas de la quebrada Santa Elena permitieron la formación de malecones a ambos lados del cauce que se convirtieron en avenidas o paseos urbanos; las obras en el río Medellín, inicialmente pensadas como “cuelgas” y después como rectificaciones y canalizaciones, se convirtieron en el eje ordenador del desarrollo urbano de Medellín y posibilitaron la incorporación de nuevas tierras a la dinámica urbana, tal como lo preveía el propio médico Uribe Ángel, instigador de esta iniciativa desde los años ochenta del siglo XIX:

La ciudad de Medellín dilata sus términos día por día, y si el movimiento progresivo no fuere embarazado por obstáculos imprevistos, no estará lejos el tiempo en que pida más espacio para extenderse en todas direcciones. Nadie podrá juiciosamente pensar que pueda edificarse una ciudad salubre ni en los ejidos, ni en la parte Norte de Medellín cercana al río, con las condiciones desfavorables que actualmente poseen. Para que Medellín pueda edificar con

provecho en esos parajes, necesita primero secarlos y purificarlos, cosa que no se conseguirá sino con la operación que propongo²⁷⁷.

Si bien no hubo un modelo urbanístico que determinara el crecimiento de la ciudad, y ésta, como hemos visto, fue creciendo en buena medida por las iniciativas particulares, con sus abusos y arbitrariedades, desde este momento se empieza un cuestionamiento a ese *laissez faire*, a intentar someter lo privado al interés de lo público, a obligar a la institucionalidad a asumir las funciones que le correspondían y a normativizar algunos aspectos del crecimiento. Las críticas por parte de los médicos a las condiciones higiénicas de la ciudad y el llamado a que sólo desde la iniciativa pública eran posibles acciones que permitieran el mejoramiento, fueron prosperando paulatinamente, y ya desde finales de los años ochenta del siglo XIX se tomaron las primeras determinaciones en ese sentido.

Hasta 1888 el Código de Policía proveía muchas de las normas en torno a la conservación y manejo de higiene pública, conservación de vías públicas, protección de habitaciones o comodidad y ornato de las mismas; en este aspecto, a manera de ejemplo, se señalaba que el Jefe de Policía debía cuidar el alineamiento de las edificaciones, o determinar las obras que debería ejecutar cada propietario para “mantener los edificios, las calles y las aceras en buen estado, procurando armonizar en lo posible la solidez, la comodidad, la elegancia y el buen gusto”²⁷⁸. Pero ese año de 1888, el Concejo asumió plenamente las funciones que el mismo Código le atribuía y determinó el ancho de las vías²⁷⁹, con lo cual quedaba atrás esta heredad española de los códigos de policía en el control de lo urbano.

277 / Anales de la Academia de Medicina núm. 2, Medellín, noviembre de 1890, Pág. 40.

278 / Código de Policía de Medellín, 1886

279 / El Código de Policía, disponía en los artículos 3º. y 266, que los Concejos determinaran la anchura de sus calles.

El Concejo ordenó que desde julio de ese año de 1888 ninguna calle pudiera tener menos de diez y seis metros de ancho²⁸⁰. El acuerdo partió del hecho que la ciudad de Medellín como capital departamental y centro comercial estaba llamada a desarrollarse considerablemente, además su ardiente temperatura y la necesidad de “salubridad, belleza y ornato” hacían indispensable la construcción de calles con ese ancho. Aunque fue reformado en el mes de diciembre²⁸¹, buena parte de la gente lo fue asumiendo como norma y aun la municipalidad de todas maneras lo puso en vigencia, pues para 1889 obligó a que la calle que unía a “Cuatroesquinas” con el camellón de Buenos Aires debía tener por los menos entre catorce y quince metros²⁸². Esta iniciativa estableció un principio de normativización del crecimiento de la ciudad, de regularización de las calles, dando como resultado un crecimiento más ordenado, a pesar de las acciones de los urbanizadores privados, que le daba ese aspecto elegante de ciudad moderna, que ya se vio reflejada en la estructura urbana, de la cual dio cuenta el periodista caleño Evaristo García en 1893, citado en párrafos anteriores.

Este fue otro logro de los higienistas que con esta norma pusieron en funcionamiento los principios de fisiología urbana. Así, con las calles rectas, de diez y seis metros de ancho, se garantizaba el principio de que el aire y la luz debían circular en abundancia. No se debía ahorrar ni aire ni luz y, por el contrario, se debía procurar que el viento eliminara los gases mefíticos y miasmas, a la vez que el sol impedía las humedades, lo que se pensaba no ocurría con las calles curvas y estrechas, por lo cual, proclives a situaciones malsanas. Las iniciativas higiénico sanitarias se

generalizaron en el urbanismo, por eso en el último cuarto del siglo se implantaron normas desde Suecia hasta América, pasando por Medellín, que incluía calles anchas, altura de las casas con relación a este ancho, la plantación de árboles y zonas verdes, plazas y otras normas higiénicas; para este momento sólo se consideró la primera de las iniciativas, pero en los años siguientes, se irán incorporando las otras ideas higienistas hasta estar totalmente incorporadas para los años diez del siglo XX, como se podrá observar más adelante.

El segundo momento: el plano para el ensanchamiento futuro de la ciudad

Va desde 1890 a 1910/13, el período comprendido entre la propuesta del *Plano para el ensanchamiento futuro de la ciudad* y el plano del *Medellín Futuro*. Es la oficialización de la mirada higienista en el primer plano, y el tránsito hacia una nueva concepción más pensada desde la racionalidad administrativa, que sin dejar de pensar en el higienismo lo supedita a entender a la ciudad como una empresa, por lo cual, vista desde una concepción taylorista, algo que se expresará en el segundo proyecto.

280 / Acuerdo núm. 19, 2 de julio de 1888. en Concejo de Medellín, *Codificación de acuerdos expedidos por el Concejo de Medellín 1886-1919*, tomo II, Medellín, Tipografía del Externado, S.f., pág. 682.

281 / Acuerdo núm. 32, 5 de diciembre de 1888. *Ibíd.*, pág. 691.

282 / Acuerdo núm. 10, 13 de mayo de 1889. *Ibíd.*, pág. 694.

En agosto de 1890, el Concejo determinó la realización de un “plano para el ensanchamiento futuro de la ciudad”. Los motivos invocados eran, entre otros, el considerable desarrollo y crecimiento que la ciudad experimentaba; la estrechez de las calles, en su mayor parte incompatibles con el “*desarrollo del tráfico y con las buenas condiciones higiénicas*” que debía tener una población numerosa; la necesidad de sentar las bases de una ciudad que “con sus plazas, avenidas y calles satisfaga plenamente las exigencias del progreso y de la higiene”²⁸³. Obviamente en el fondo estaban otros hechos como el de evitar que la ciudad siguiera creciendo anárquicamente, con el control de los intereses privados y sometida a todo los actos especulativos.

El proyecto tenía tres principios rectores: *movimiento*, *hermosura* y *salubridad*, en otros términos, ya se estaban incorporando los llamados tres principios rectores, o “tres gracias”, del urbanismo moderno: circulación, belleza e higiene; sin embargo, eran

apenas las nociones y no las técnicas propias de la nueva concepción del urbanismo, que seguía apegado al plano gráfico director o el plano geométrico básico que había nacido en Francia en la primera mitad del siglo XIX²⁸⁴. El *movimiento* estaba relacionado directamente con el crecimiento del tráfico, debido al incremento del comercio y, por ende, de los intercambios, hacia los cuatro costados de la ciudad, lo que hacía que la estrechez de las calles y su trazado irregular dificultaran la movilidad; de ahí la necesidad del trazado de calles y avenidas rectas y amplias, las primeras de diez y seis metros, y las segundas de veinte metros.

La *hermosura* era un concepto estético que se vislumbraba en las posibilidades de poder establecer plazas y avenidas, pero, fundamentalmente, en la concepción general del plano. La ciudad de trazado irregular, construida al acaso, de calles estrechas e interrumpidas, lo mismo que sus visuales, era por principio caótica y por tanto carente de belleza o *hermosura*, en cambio las calles rectas, con sus visuales largas y la sensación de orden tenían una valoración positiva y cercana a la *hermosura*. De ahí que se imponga por principio un trazado racional, de módulos constantes y con amplitud de calles y avenidas.

Sin duda que la *salubridad* supeditó a las otras dos. En los considerandos y motivaciones siempre salió a relucir la higiene. La higiene se asoció también con la racionalidad científica y ésta estaba en relación directa con una propuesta urbana de calles regularizadas, tal como se ha señalado y lo entendió claramente el propio médico Ramón Arango, promotor de la iniciativa y presidente del Concejo en 1890:

283 / Acuerdo núm. 4, Medellín, 30 de agosto de 1890, A.H.M., Fondo Concejo, Acuerdos 188-1890., legajo de 1890, folios 17 y 18.

284 / El inicio para toda Europa y después para América, de las actuaciones urbanísticas como obras públicas, con su tratamiento técnico y jurídico, se debe a la elaboración de planos geométricos de alineación de calles y vías ordenadas por la Ley Napoleónica del 1807, en la cual se prescribía que todas “las ciudades y pueblos deberán elaborar planes generales de alineación de sus calles y otorgar las correspondientes alineaciones singulares, de conformidad con lo establecido en los mismos”. Martín Bassols Coma, “Los inicios del derecho urbanístico en el período del liberalismo moderado y el sexenio revolucionario (1846-1876): el Ensanche de la ciudad como modelo urbanístico y sistema jurídico”, en *Revista Ciudad y Territorio* núms. 107-108, Madrid, 1996, pág. 23.

La irregularidad se nota á primera vista en las calles, su estrechez, sus curvaturas y rinconadas, las casas que la cierran haciéndoles cambiar de dirección, &c., son, sin duda, defectos muy respetables, se quiere, por su antigüedad y por su origen netamente español; pero constituyen al mismo tiempo obstáculo serio a la ventilación, al fácil desagüe de las alcantarillas, y, en general a la higiene pública y a la hermosura de la ciudad, por más que piensen de otro modo los aficionados á la novela de encrucijadas²⁸⁵.

Esta crítica del doctor Arango al trazado heredado reafirma la idea más o menos generalizada de ser un atentado a la hermosura, pero fundamentalmente a la higiene, por lo cual la necesidad de adoptar un trazado racional. Eso fue precisamente lo que se comenzó a hacer desde 1888 con las calles alrededor de la plaza de mercado del barrio Oriente, siguiendo lo ordenado por el acuerdo de ese año y lo que hizo el ingeniero Antonio J. Duque desde febrero hasta mediados de 1891, aplicando lo dispuesto por el acuerdo que aprobó el Plano Futuro de Medellín en 1890. Duque trabajó más de tres meses en un primer trazado, en la parte norte de la ciudad, teniendo como referencia un trazado presentado por Juan Lalinde, que incluía una plaza denominada de Berrío al frente del cementerio de San Pedro, de la cual partió el trazo realizado; pero después de amojonar este primer trazado y en razón a una propuesta de Carlos Patin, debió hacer de nuevo el trazado, pero sin llegar a amojonarlo.

Este primer intento de trazado se suspendió no tanto o sólo por falta de dinero como dijo el Presidente del Concejo, el médico Ramón Arango, sino por lo que señala el mismo ingeniero Duque: la falta de

claridad en cuanto a las características del trazado, lo que generó una serie de órdenes y contraórdenes, con la pérdida del tiempo, dinero y trabajo invertido; y los intereses privados que primaron sobre los públicos, convirtiendo así este plano futuro en “una quimera que no merece el tiempo y el dinero y el trabajo que cuesta”²⁸⁶. Para eso pidió Duque, en su informe de enero de 1892, que para realizar un tercer trazado se le detallara un pliego de cargos que incluía los siguientes puntos: 1º. Longitud y latitud de manzanas; 2º. Dirección de avenidas y calles; 3º. Dimensiones de la plazas; 4º. Lugar de avenidas, calles y plazas; 5º. Bases para empezar la operación.

El tercer trazado nunca ocurrió o debió esperar más tiempo, pues en marzo 1901 José María Escobar, integrante de la Sociedad de Mejoras Públicas, le pidió al alcalde Sebastián Hoyos, junto con Antonio José Cano, para que contratara el “ensanchamiento del plano de la ciudad”, comisión que una semana después cumplieron, según el informe que presentaron²⁸⁷. Después poco se sabe del plano, pero no obstante lo anterior fueron varias las iniciativas que operaron y se llevaron a la práctica desde 1890, como la reafirmación de la apertura de calles de diez y seis metros de ancho y las avenidas de veinte metros, la

285 / Ramón Arango, Informe del Presidente del Concejo, Medellín, 1892, pág. 22.

286 / Antonio J. Duque, Informe sobre el Plano Futuro de Medellín, 19 de enero de 1892, A.H.M., Concejo, Comunicaciones, tomo 247, folio 236.

287 / Rodrigo de J. García Estrada (Coordinador de la Investigación), *El Concejo de Medellín... Op. cit.*, pág. 50.

ampliación del carretero Norte en su flanco oriental por tener menos número de viviendas construidas que el occidental, además de la definición e incorporación de un trazado con módulo regularizado que comenzó a ser el fundamento del nuevo crecimiento urbano. Este cumplimiento de las disposiciones se evidencia en casos como la propuesta de Nitridates Durier, en 1894, quien para hacer el barrio Las Tulle-rías, al norte de la ciudad y cerca al cementerio de San Pedro, presentó su propuesta acompañada de *“un plano del trazado que se ha hecho, donde veréis cumplidas vuestras disposiciones referentes a las calles, que todas tienen diez y seis metros en su anchura y una dirección recta en su estención(sic)”*²⁸⁸.

La discusión sobre la medida del módulo a emplear, aparte de los intereses económicos y personales que hubiera detrás, fue el punto de discordia que echó al traste esta propuesta, pero ella ilustra cómo ya se había definido una manera de ordenar el crecimiento y el ensanche urbano fundamentado en esa racionalidad del trazado. La primera propuesta trazada estaba basada en un módulo de 60 metros para cada manzana que propuso Juan Lalinde, pero que el ingeniero Duque varió a uno rectangular de 60 por 160 metros, basado en las siguientes consideraciones:

1º. Ser el número redondo que multiplicado por 60 se acerca más a una hectárea,

2º. Que el ancho fijado para las calles, combinado con manzanas de dimensiones menores sería un despilfarro de terreno a que no se prestaría ningún propietario por rico y liberal que fuese; y

3º. La manzana rectangular, adoptada hoy generalmente en los trazados modernos, es más cómoda para aprovechar toda el área en edificios.

En esta propuesta del rectángulo se aproximó a la iniciativa llevada a la práctica por la *Commissioner's* Plan para el desarrollo de Manhattan a principios del siglo XIX, y que se tomó como referencia histórica del origen del trazado en tablero de ajedrez o parrilla como se ha hecho referencia. En esta parte de Nueva York se aplicó una retícula modular de 155 bloques de 60 metros de largo por 30 de ancho, con calles de 18 metros de este a oeste y 12 avenidas con 30 metros de ancho de norte a sur. Ese módulo fue pensado para aprovechar en su totalidad el lote de 10 por 30 metros, en que se subdividía, para aprovecharlo al máximo con las edificaciones, principio que fue también invocado por Duque en su propuesta. Pero Nueva York, desde que el agrimensor Casimir Goeck hizo el trazado, representó el ideal de lo que era “la mejor manera de vender y comprar terrenos”²⁸⁹, algo que seguramente también fue referencia para los “urbanizadores” de Medellín, desde el último decenio del siglo XIX.

Se combinaron así el interés especulativo y racional de los urbanizadores, inspirados probablemente en el modelo decimonónico norteamericano, con la concepción fisiológica urbana de los médicos urbanistas; o, mejor, se podría decir que, amparados

288 / A.H.M., Libro de Recibos del Concejo, tomo 254 de 1894, fl. 351 y 352.

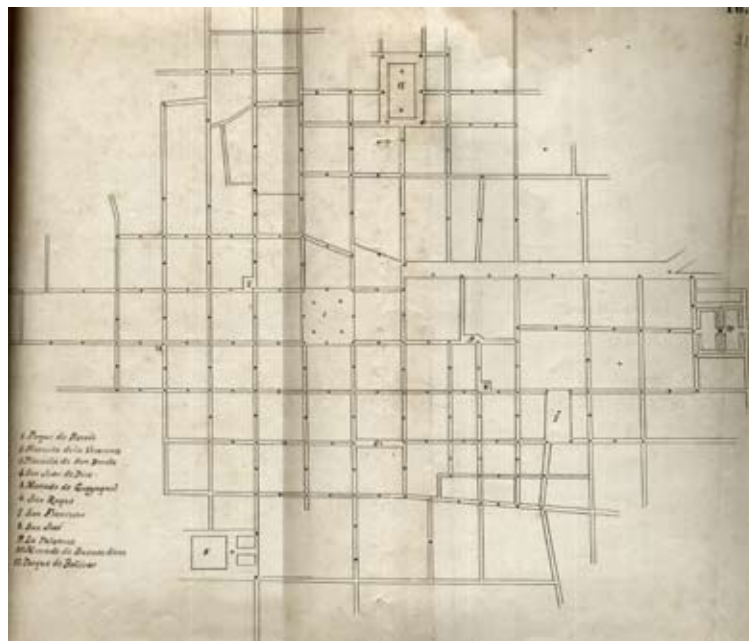
289 / Sibyl Moholy Nagy, *Urbanismo y sociedad: historia ilustrada de la evolución de la ciudad*, Barcelona, Editorial Blume, 1970, pág. 227.

en los dispositivos científicos de los segundos, los primeros impusieron una malla que les caía bien a sus intereses. Desde entonces la rentabilidad estuvo detrás de la higiene, después del tráfico y, por último, de la estética, para ordenar gran parte de la ciudad, situación que se evidencia aun para el año de 1935 cuando la sugerencia de lo rentístico como algo marginal o secundario en el proyecto de la cobertura de la quebrada Santa Elena no puede ocultar que estaba por encima de la estética y de la higiene.

El segundo trazado, fundamentado en la propuesta presentada por Carlos Patin, estaba formado por módulos de manzanas cuadradas de 80 metros de lado. Esta propuesta era más convencional, pero, igual, ilustra el deseo de hacer el trazado racional perseguido. Tanto los módulos rectangulares como los cuadrados fueron implementados en los diferentes trazados que se realizaron desde entonces, hasta conformar esa nueva estructura urbana alabada por su orden, aseo y hermosura. En cualquiera de los trazados a seguir, lo claro es que este plano correspondió a la idea general que sobre ensanche y ornato circulaba en muchas ciudades americanas, inspiradas en varios ejemplos desarrollados en Europa, fundamentalmente los casos de Barcelona y Madrid en España, idea generatriz que se va a mantener en la propuesta del segundo plano de Medellín Futuro.

Otro hecho a destacar a partir de esta primera propuesta es la creación del puesto de Ingeniero Municipal, que marcó el sendero para establecer el técnico encargado de las obras urbanas. Todavía no se tenía en la mente el “funcionario del urbanismo” que se había impuesto en Europa desde su implantación en 1875 por la ley prusiana²⁹⁰. El técnico encargado

de la planificación era una nueva y fundamental figura dentro de la refundación del urbanismo como técnica, pero en el caso de Medellín este no llegó a plantearse. Simplemente se creó el cargo del Ingeniero Municipal para hacer el trazado y hacerlo cumplir, además de las funciones asesoras, pues no se podían



Trazado de la parte urbana de Medellín en 1894. Están los hitos más representativos del momento: en el centro (1) la Plaza de Berrío, arriba (norte) Parque de Bolívar (11), al Oriente el Mercado de Buenos Aires (10), al Sur occidente, el nuevo Mercado de Guayaquil (5).

A.H.M., Libro Recibos del Concejo de Medellín 1894, Tomo 254, fl. 163.

290 / Benedetto Gravagnuolo, *Historia del Urbanismo en Europa 1750-1960*, Madrid, Akal Arquitectura, 1998, pág. 60.

“plantar edificaciones ni emprender construcción alguna permanente, sobre las líneas de prolongación de las calles”, sin permiso del Concejo, previo informe del Ingeniero del Distrito, una determinación que también fue tomada en 1890²⁹¹.

Esto quiere decir que el Ingeniero no tenía autonomía ni funciones propositivas como para pensar que de él surgieran iniciativas planificadoras, pero ya estaba en ciernes la figura del funcionario encargado de esta labor, a pesar de desaparecer y reaparecer en estos años el cargo del Ingeniero; pero con cada desaparición venían las nuevas peticiones de crear el cargo, que cada día tomaba mayor importancia en tanto la diversidad de dispositivos científicos que entraban a jugar un papel definitorio en la intervención urbana requerían un profesional especializado, como ya lo preveía el Ingeniero Alejandro López en 1905 en un artículo dedicado a demostrar la importancia de tener un Ingeniero Municipal.

López criticó la carencia de un plano rector: *“Medellín se ha hecho a retazos, sin plan, sin una idea, sin un empleado siquiera que piense en ello”*. Basado en la economía política y en el manejo científico o dirección científica —después conocida como “economía industrial”—, propugnaba por un funcionario que dirigiera y diera unidad a los trabajos del Distrito

municipal, racionalizara económica e ingenierilmente la ciudad poniendo orden en las erogaciones, en las economías contraproducentes, entre otros aspectos, por lo cual pedía el nombramiento de un ingeniero, que en vez de la ejecución de grandes obras se encargara del levantamiento de un plano de Medellín completo, la reglamentación de las aguas, poner orden en los gastos, completar el catastro, y averiguar los verdaderos dueños de las aguas del Distrito —un gran lío de estos años—, evitar que en las nuevas construcciones se cercenara lo público, servirle al Concejo y educar a los ciudadanos²⁹². La propuesta era integral y asumía ya las características del funcionario con la óptica del técnico del urbanismo moderno, algo que se pondría en ejecución a partir de 1910, con el proceso del plano de Medellín Futuro, pero que desde estos momentos entró en discusión.

Como se ve en la misma propuesta de Alejandro López un nuevo plano de la ciudad es una petición insistente, pero no sólo fue él sino otros actores y entidades como la Junta Fomentadora de la Tubería de Hierro que en el mismo año de 1905 le pidió al Concejo que hiciera *“levantar un plano matemático de la ciudad y sus barrios adyacentes y medir de modo no menos matemático las aguas que puedan ser aprovechadas”*²⁹³, existiendo una relación indisoluble entre las propuestas de construcción de acueducto, los trabajos de levantamiento topográfico y las posibilidades planificadoras. Y es que este momento reforzó el ideario cientificista aplicado a todos los aspectos, desde el plano de la ciudad, hasta las diferentes obras que se ejecutaron, continuando con los proyectos enfocados a la domesticación del agua como eje central, en razón a la concepción higienista que se impuso en

291 / Acuerdo núm. 5, 27 de febrero de 1890, *Ibíd.*, pág. 700.

292 / Periódico *La Organización* núm. 139, Medellín, 4 de mayo de 1905, pág. 2.

293 / Periódico *La Organización* núm. 143, Medellín, 18 de mayo de 1905, pág. 2.

la ciudad, tanto más cuanto más crecía la ciudad, de ahí que en 1896 se pedía un plan, *“cualquiera que sea, para dotar á Medellín de una muy buena tubería de hierro, para que vuelva a él su antigua sanidad y para que sirva además como nuevo e indispensable elemento para el desarrollo de nuestro progreso”*²⁹⁴.

Ya desde 1890 el Concejo contrató la elaboración de un estudio para construir un acueducto de tubería de hierro, cuyos resultados no satisficieron por los altos costos de la propuesta de los ingenieros belgas y el poco caudal que aportaría a la ciudad; después se creó la Junta de Aguas que en 1899 planteó la necesidad del establecimiento de la “tubería de hierro”, pues en otras partes como Manizales ya lo habían hecho, y causaba pena y tristeza que un pueblo como aquel lo hubiera hecho y no la ciudad que se preciaba de sus cambios, señalando además: *“antes que poseer plazas de mercado, luz eléctrica y tranvías, que son obras de ornato, comodidad y lujo, ha debido atender precisamente el establecimiento de un buen servicio de aguas por medio de tubería de hierro, obra indispensable para la salubridad pública”*²⁹⁵. Con la organización de la Junta Fomentadora de la Tubería de Hierro, quien hizo la petición del plano matemático, se llegó hasta el estudio para el acueducto contratado con la casa londinense *Schloss Brothers*, que incluyó el plano elaborado entre 1906 y 1908 por la firma de ingenieros londinense *S. Pearson & Son Limited*, el cual serviría de base cartográfica al proyecto de Medellín Futuro en 1910.

Para estos años la Sociedad de Mejoras Públicas, que se formó en 1899, había asumido un liderazgo en los aspectos urbanos, al punto que el Concejo le delegó la responsabilidad de la alineación de nuevas

construcciones y apertura de calles en 1904, junto con la conservación y arreglo de parques públicos y plazas de mercado²⁹⁶. En el interior de la Sociedad, promovido por el socio Ricardo Olano, comenzó a incubarse un pensamiento alrededor del urbanismo, pero sin saber cuál era su verdadera orientación. El mismo Olano explicó en sus memorias el momento que despertó el interés por el tema del plano de Medellín Futuro, cuando en 1902 visitó la librería del Congreso en Washington:

En esa librería vi un plano en relieve de la ciudad de Washington y allí concebí la idea del plano del Medellín futuro...en este tiempo no conocía nada del movimiento moderno del City Planning. Traje pues esta idea a Medellín y la expuse en la Sociedad de Mejoras Públicas. Fue bien recibida pero como su realización era costosa se fue dejando para después²⁹⁷.

La Sociedad promovió la realización del plano mediante un concurso que abrió hacia 1907, del cual modificó las condiciones en 1908, en el sentido de no fijar límites en el ensanche de la ciudad²⁹⁸, pero no se llevó a cabo quedando a la espera de un mejor momento, como lo relata Olano.

294 / Periódico *Las Novedades* núm. 161, Medellín, 21 de octubre de 1896, pág. 642.

295 / Periódico *El Correo de Antioquia* núm. 88, Medellín, 24 de agosto de 1899.

296 / Acuerdo 10 del 5 de mayo de 1904.

297 / Ricardo Olano, *Visionario de la ciudad colombiana*, Medellín, Fundación Cámara de Comercio de Medellín para la Investigación y la Cultura, 1989, págs. 22 y 46.

298 / Periódico *La Organización* núm. 489, Medellín, 25 de abril de 1908.

Ese momento ocurriría en el decenio del diez, cuando el ideario que promovían los ingenieros encabezados por Alejandro López, sobre el sentido de lo público y de la planificación racional y la técnica administrativa aportada por la Economía Industrial, se juntó con la concepción de lo urbanístico desde el City Planning jalonado por Ricardo Olano, para elaborar y avanzar la propuesta del plano de Medellín Futuro, como se verá más adelante, que fue la expresión de todo lo que se incubó en este momento.

A la espera de una nueva propuesta integradora basada en las nuevas cartografías urbanas, y a falta de una propuesta urbanística, las acciones se encaminaron a responder a las necesidades más apremiantes, las cuales tenían como eje nuevamente el agua, ya en los proyectos para controlar el río Medellín, para someter las quebradas en el interior de la malla urbana o, como se ha mencionado, en la dotación de un acueducto de hierro.

En todo este período se le dio mucha importancia al manejo del río Medellín en el área urbana, dándole continuidad a lo esbozado en el momento anterior.

Entre 1890 y 1910 las obras del río físicamente pasaron a ser un elemento ordenador de lo urbano y un posibilitador del crecimiento urbano. Pero, al igual que en otras situaciones, fue una sumatoria de acciones lo que permitió que esas obras se ejecutaran. En 1894 se declaró de utilidad pública la obra de la “rectificación y cuelga el río”, y se creaba una junta encargada de las obras²⁹⁹; este año Antonio J. Duque elaboró los diseños, con los respectivos planos, de la rectificación del río Medellín entre el puente de Guayaquil y el paso del Alférez en el Bermejal³⁰⁰. En 1905 se decía que el río Medellín amenazaba la parte “baja de la ciudad” y las “*valiosas empresas que en estos momentos se llevan a cabo cerca al Mercado Cubierto de Guayaquil, como el Hipódromo, camellones nuevos y feria de animales*”³⁰¹. Y en 1908 el Concejo Municipal trataba de impulsar la obra de la canalización, ejecutando por su cuenta las dos avenidas que se habían ido dejando en la medida que avanzaban las obras, a ambos lados del río rectificado. Se daba inicio así a las dos avenidas o paseos, con un trayecto inicial de casi media legua de longitud y 20 metros de ancho, con ello se conseguían tres objetivos: “*canalizar el río, evitando la inundación de la ciudad; facilitar el drenaje de la misma y proporcionar a los habitantes un paseo lleno de árboles y cerca del agua*”³⁰². Para 1910 se creaba otra junta autónoma encargada esta vez de “rectificación y canalización”³⁰³. Este tema de la canalización se convertiría en uno de los recurrentes y de permanente discusión; entre el trazado definido por los ingenieros, la oposición de propietarios de los terrenos y los intereses especulativos se desenvolvió esta maraña, que se encubría siempre con los principios de salubridad, por lo cual requerida “es-

299 / Acuerdo 20, 18 de septiembre de 1894, Concejo de Medellín, *Codificación de acuerdos expedidos por el Concejo de Medellín 1886 a 1919*, tomo I, Medellín, arreglado por el Sr. Lucio Upegui, Tipografía del Externado, S.f.

300 / A.H.M., I. Del C. De M, tomo 254, fl. 661.

301 / Periódico *La Organización* núm. 184, Medellín, 9 de octubre de 1905, pág. 2.

302 / Periódico *La Organización* núm. 214, Medellín, 8 de mayo de 1908, pág. 2.

303 / Acuerdo núm. 52, 15 de octubre de 1910, pero se derogó por el acuerdo 16 de 1914.

pecialmente para su limpieza, sin la cual tendremos epidemias frecuentes, como las de tifo, que está haciendo muchas víctimas”³⁰⁴, tal y como se planteaba en 1913.

También en 1908 se declaró de utilidad pública la rectificación y canalización de la quebrada Santa Elena³⁰⁵, con lo que ya esta quebrada se repensaba desde este momento y se imaginaba cumpliendo un papel ordenador muy diferente al que había cumplido desde la Colonia. Entre tanto la quebrada La Loca venía siendo desviada y canalizada por partes, desde los mismos inicios de la construcción de la catedral en 1874 y aún para 1926 se elaboraba un contrato para este propósito.

En términos urbanísticos, la malla urbana creció de manera anárquica, por obra y gracia de los loteos para urbanizaciones emprendidas por los diferentes empresarios, aunque con las mismas modulaciones que seguían los principios del higienismo y la norma derogada de 1888. La municipalidad tuvo que coser esa malla, para organizar un tejido urbano más coherente. Por eso se ve en diferentes determinaciones la apertura, ensanche o prolongación de innumerables calles. Así entre 1890 y 1910 son varios los acuerdos expedidos por el Concejo con este propósito de darle coherencia y continuidad a la malla urbana, y de permitir de pasos nuevos desarrollos urbanos, hacia los cuatro puntos cardinales donde creció la urbanización, incluyendo en algunos casos nuevas vías en los barrios suburbanos como La América y El Poblado. Así, sólo a manera de ejemplo, entre 1905 y 1909 se acordó la prolongación de 25 calles –incluyendo una en El Poblado–; el ensanche de 5 calles y la apertura de 9 calles, incluyendo tres en La América, y una ave-

nida de 25 metros de ancho –la avenida derecha de la quebrada Santa Elena entre los puentes de Hierro y de La Toma–.

También es destacable la normativa sobre aceras, reglamento de construcciones y aleros, que se expidió entre 1890 y 1894. Se dispuso que los aleros en calles y plaza debían tener un metro de anchura, de los cuales 87 cm eran la parte de madera y 13 cm del vuelo de las tejas; esto teniendo en cuenta que no había ninguna disposición legal al respecto que fijara “con precisión el ancho de los aleros de las tapias y casas de las poblaciones, por lo cual se construyen generalmente muy angostos y desiguales, con grave perjuicio de los transeúntes y de la belleza y regularidad de las calles”³⁰⁶.

Pero la normativa desarrollada en estos años incluyó en 1894 la manera como debían empedrarse las calles, algo que volvió a reiterarse en 1900, extendiendo la orden a la refacción³⁰⁷, y se insiste en 1913; la alineación de nuevas construcciones y apertura de calles en 1902³⁰⁸, que como se dijo fue trasladado a la Sociedad de Mejoras Públicas en 1904³⁰⁹.

304 / Periódico *La Organización* núm. 927, Medellín, 19 de marzo de 1913, pág. 1.

305 / Acuerdo 22, 3 de julio de 1908, Concejo de Medellín, *Codificación de acuerdos expedidos por el Concejo de Medellín 1886 a 1819*, tomo I, Medellín, arreglado por el Sr. Lucio Upegui, Tipografía del Externado, S.f., pág. 147.

306 / A.H.M., Acuerdo núm. 18, 16 de septiembre de 1892.

307 / Acuerdos 12 de 11 de junio de 1894 y Acuerdo 22 del 17 de abril de 1900, respectivamente.

308 / Acuerdo 12 del 17 de noviembre de 1902.

309 / Acuerdo 10 del 5 de mayo de 1904.

El tercer momento: entre la ciudad taylorista y el City Planning

Este momento va desde 1910 a 1925. Abarca los años entre la promoción del concurso para la elaboración del segundo plano de *Medellín Futuro*, la adopción en 1913 por el Concejo y el reclamo de uno nuevo a mediados del decenio del veinte, que correspondiera a la dinámica de crecimiento que la ciudad experimentaba.

La Sociedad de Mejoras Públicas, con el impulso de Ricardo Olano, no cejó en su empeño de formalizar la idea de un plano rector del crecimiento del Medellín Futuro y de iniciativas que respondieran a las “necesidades de una ciudad moderna”. Desde el mes abril de 1910, aprovechando la celebración del Centenario de la Independencia de Colombia que se realizaría en julio con la denominada Exposición Nacional Industrial y Artística, la Sociedad convocó al concurso para premiar el mejor plano que se presentara del “Medellín Futuro”; este plano tendría como base la ciudad existente, indicaría las modificaciones que deberían hacerse en plazas, calles, avenidas, y demarcaría las futuras vías de los alrededores, dentro de un perímetro comprendido entre el puente de

Guayaquil –al sur–, el río Medellín –al occidente–, un lugar conocido como “Cipriano” –al norte–, y la parte aprovechable en el lado oriental de la ciudad, sobre las vertientes de la cordillera. El plano se debería presentar en escala 1 en 2660³¹⁰. La Sociedad pedía que el Concejo apoyara el concurso, declarando por acuerdo como oficial el plano que escogiera como ganador, además de adoptar medidas que aseguraran el desarrollo futuro. Como jurados fueron encargados Camilo C. Restrepo, Carlos Cock y Ricardo Olano, respectivamente presidentes del Concejo Municipal, la Sociedad San Vicente de Paúl y la Sociedad de Mejoras Públicas³¹¹.

Efectivamente el concurso fue fallado y declarado como ganador el proyecto presentado por el Ingeniero Jorge Rodríguez, adjudicando además diplomas de honor a Federico Lalinde y Carlos Vallejo. Entre agosto de 1910 y marzo de 1913, el proyecto inicial del ingeniero Rodríguez fue sometido a una comisión que lo estudió y le introdujo variaciones hasta que fue aprobado por parte del Concejo en las sesiones del último mes y año, argumentado que el considerable desarrollo de Medellín hacía “*necesario sentar las bases de una ciudad moderna, que satisfaga plenamente las exigencias del progreso y de la higiene*”, bajo las premisas de higiene, comodidad y estética. La comisión estuvo integrada por el mismo ingeniero Rodríguez, Alejandro López, Enrique Olarte, Alejandro Londoño, José A. Arango, Horacio Marino Rodríguez y Mariano Roldán³¹².

Los personajes que concurrieron a sacar adelante el concurso, los jurados y los miembros de la comisión encargada de hacer el plano definitivo sirven para entender cuál fue el propósito perseguido y la

310 / Revista El Centenario núm. 3, Medellín, 29 de abril de 1910, pág. 15.

311 / *Ibíd.* Núm. 8, Medellín, 18 de mayo de 1910, pág. 5.

312 / Periódico *La Organización* núm. 923, Medellín, 10 de marzo de 1913.

ideología que imperó en dicho proyecto del Medellín Futuro, más allá de un reduccionismo de la lectura de la morfología urbana. Este grupo mayoritariamente estaba formado por personas que estuvieron o estaban vinculadas con la Escuela de Minas, ya en el jurado o en la comisión reformadora. Jorge Rodríguez, Enrique Olarte y Alejandro López fueron estudiantes del primer periodo de la Escuela, y Mariano Roldán y Alejandro Londoño habían egresado en el segundo período (1904-1910); además, Rodríguez y López eran profesores desde 1904 hasta el momento del concurso, y Roldán, luego de graduado, también asumió la docencia en la Escuela³¹³. Es decir, que la gran mayoría de responsables del Plano eran parte de ese grupo con una formación técnica elevada, que se empeñaron en sacar adelante la Escuela en estos años y propusieron *“una nueva fe en la tecnología y en la organización racional”*, como plantea Alberto Mayor Mora³¹⁴.

Con ellos comenzó a reclamarse una sociedad tecnocrática, ya fuera por las influencias de los planteamientos sociales de Saint-Simon o por la lectura directa, como realidad política, que hicieron en Estados Unidos los fundadores, directivos y profesores de la Escuela, en los diferentes momentos que estuvieron allí como estudiantes o en viajes de aprendizaje como profesionales³¹⁵. Precisamente el movimiento tecnocrático había surgido a finales del siglo XIX en los Estados Unidos, como parte de un movimiento social más amplio: el progresismo norteamericano, que se fundamentaba en “el mito del ingeniero”, la separación entre política y administración, pasando la administración de los políticos a los expertos, mediante los cuales se podrían solucionar los problemas sociales de

manera más eficiente y, supuestamente, una neutralidad ideológica³¹⁶. Estos planteamientos se retomaron cuando la enseñanza de los principios educativos de la Escuela de Minas tuvo una clara orientación a lo público y la ocupación del espacio político, en donde se reclamó insistentemente la valoración del saber científico y los conocimientos técnicos para el manejo administrativo de la ciudad, como lo pidió Alejandro López en el fragmento reseñado, como seguiría ocurriendo en los años siguientes y con la aplicación que se presentó en el decenio del diez.

Bajo la tutela de Alejandro López, un grupo representativo estuvo comprometido en la edición desde 1903 del periódico La Organización, *“órgano de claro corte sansimoniano y tecnocrático”*³¹⁷, y vi-

313 / Incluso Horacio Marino Rodríguez, que era un empírico, también fue profesor en el proceso iniciado por la Escuela en 1911, es decir, en el tercer momento de la Escuela. Enrique Olarte fue también profesor desde 1911.

314 / Alberto Mayor Mora, *Ética, trabajo y productividad en Antioquia*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1984, pág. 51.

315 / Tulio y Pedro Nel Ospina, trasladaron muchos aspectos de la educación recibida en los Estados Unidos, señala Alberto Mayor: “Tulio Ospina pretendió dar a la Escuela de Minas el espíritu de las escuelas profesionales y universidades americanas de la época que –al igual que las diversas asociaciones que florecieron en los Estados Unidos– jugaron un papel clave y le dieron un rasgo distintivo al desenvolvimiento del capitalismo en ese país mediante la difusión de las cualidades y principios de una conducta metódica”. *Ibid.*, pág. 48. Alejandro López fue enviado por el Ferrocarril de Antioquia a los Estados Unidos entre 1905 y 1906.

316 / José Luis Luján y Oliver Todt, “Ciencia, tecnología y nuevos movimientos sociales”, en Manuel Medina y Teresa Kwiatkowski (coordinadores), *Ciencia, Tecnología/Naturaleza, Cultura en el siglo XXI*, Barcelona, Anthropos-Universidad Autónoma Metropolitana, 2000, pág. 97.

317 / Alberto Mayor Mora, *Ética, trabajo y productividad en Antioquia...* *Op. cit.*, pág. 76.

trina de sus ideas, desde el cual precisamente López en 1905 reclamó el cambio radical en la manera de administrar y planificar la ciudad, que debía hacerse de una manera eficiente y racional. Desde entonces, López exponía el pensamiento que luego llevaría a la cátedra con el nombre de Economía Industrial, desde una perspectiva que conciliaba la racionalidad económica norteamericana con una visión sociológica francesa³¹⁸. Si bien tomaba presupuestos teóricos de sociólogos positivistas como el francés Gabriel Tarde, la psicología social de Gustave Le Bon, o el pensamiento tecnocrático francés vía Henri Fayol, el mayor inspirador fue el ingeniero norteamericano Frederic Taylor, de quien tradujo en 1912 en el periódico *La Organización* el texto “Economía industrial. Manejo científico”. Dentro del ideario de esta nueva ciencia entraban conceptos o nociones como pensamiento científico, racionalidad, eficiencia, productividad, costos, beneficios, previsión, métodos, organización, planificación, entre otros. Los principios estaban dirigidos a ingenieros, pero claramente orientados hacia la administración, que igual podría ser una empresa, una fábrica, una oficina oficial o una ciudad.

318 / La cátedra la empezó a dictar en 1911, el mismo año que F. W. Taylor publicó *Los principios de la Administración Científica*, en los Estados Unidos.

319 / Los dos publicaron en 1914 el trabajo *Estadística de Antioquia*. Alejandro López había traducido el *Tratado elemental de estadística*, del francés Fernand Faure. Alberto Mayor Mora, *Ética, trabajo y productividad en Antioquia...* *Op. cit.*, pág. 84.

Al igual que en Europa, la Economía Industrial fue otro de los dispositivos del saber científico que se incorporó al estudio de lo urbano, junto con la economía política y la estadística, que se sumaron así a la ingeniería y a la medicina, con lo que se estaba derivando ya a una concepción de urbanismo científico y no simplemente al plano convencional rector de ornato y ensanche que imperó en los tiempos anteriores. La economía política ya estaba incorporada de tiempo atrás, junto con la Higiene, en el programa de la Escuela de Minas. De igual manera, la estadística va a tener un importante despegue como herramienta e instrumento de análisis, primero como parte de la economía industrial y después como campo propio; además de tener una aplicación temprana, de la mano de Jorge Rodríguez y Alejandro López, considerados los pioneros de la estadística científica en Colombia³¹⁹.

Visto así el panorama, la participación de estos antiguos alumnos y profesores de la Escuela en el desarrollo del plano de Medellín Futuro debió tener una incidencia fundamental, máxime que en el tiempo transcurrido de elaboración –agosto de 1910 y marzo de 1913– fue un tiempo de amplio debate teórico, de intensificación de actividades académicas y de realizaciones de aspectos que complementaban, ampliaban o posibilitaban el desarrollo operativo, administrativo y técnico del plano.

Se puede observar en el plano la absoluta racionalidad y regularidad del trazado. Lejos estaba el modelo implícito de Haussmann en el Medellín Futuro. El urbanismo quirúrgico, es decir, la ruptura del dedalo urbano por numerosas calles y bulevares que concurrían a las plazas y remataban visualmente

en monumentos –la monumentalidad transversal–, no aparece por ninguna parte. Morfológicamente no existe ningún rasgo que asocie a Medellín ni aún referencialmente con el modelo haussmanniano, pues no hay ni transversalidad monumental ni la ruptura de tejidos y, por el contrario, lo que se pensó y plasmó fue una serie de ensanches con trazos regularizados, con cambios de dirección por los bruscos giros introducidos a la geometría general por ejes fundamentales preexistentes o que se previeron, como las rutas de los ferrocarriles, los antiguos carreteros o caminos que en el proyecto se ampliaron, manteniendo su dirección o rumbo. La continuidad de la malla, aparte de los giros, solo se vio interrumpida por los accidentes naturales, como quebradas o zanjones, pero jamás por la pendiente de la topografía. Mas allá de la antigua malla heredada del siglo XVIII y gran parte del siglo XIX, lo que hay es una traza ortogonal para configurar lo que después se reconocerá como el tablero de ajedrez, con una tipificación cuadrada, en unos casos rectangular, con un módulo que variaba de tamaño en los diferentes sectores proyectados, a los que en varios sectores se les introdujo el ochave en las esquinas, siguiendo el ejemplo de la propuesta de Cerdá para Barcelona, con el fin de mejorar el tránsito pues “*permite a los vehículos voltear fácilmente en las esquinas*”. De manera muy excepcional, esta traza no se cumple en cuatro manzanas al norte que configuran una especie de *place royal* en forma de estrella de ocho radios, y al sur occidente el trazado de una diagonal que remata en una plaza semicircular rompiendo el trazo ajedrezado.

Esta propuesta de plano urbano de Medellín se emparentaba más con la visión positivista y cientifista del hecho urbano, desde la lógica funcional e higienista que procuró Ildefonso Cerdá para Barcelona, o al esquematismo, extrema simplicidad, rigurosidad y perfecta funcionalidad del trazado de la malla urbana de Berlín realizado por Hobrecht³²⁰, con cualquier



Plano de Medellín Futuro de 1913, *Revista Progreso* núm. 11, Medellín, 27 de mayo de 1927, portada.

320 / Hobrecht propuso su estrategia urbana en 1862, pero sólo fue aprobada definitivamente en 1873. Planteó una traza urbana con módulos rectangulares, de 200 a 400 metros por 150 a 250 metros de profundidad. Pero más que en las medidas del módulo es en la reiteración del módulo y en la simpleza funcional que se emparenta este trazo con el de Medellín, en el crecimiento más allá de la forma orgánica del antiguo sector. Benedetto Gravagnuolo, *Historia del urbanismo en Europa 1750-1960*, Madrid, Akal Arquitectura, 1998, pág. 56.

formalismo *hausmanniano*, teniendo en cuenta además que tanto en Barcelona como en Berlín o Medellín, se trataba de ensanchar o extender la ciudad más allá de la antigua traza o centro histórico, en un proceso de continuo desarrollo y ampliación, y no en una intervención para el “embellecimiento estratégico”, como llamara Walter Benjamín al proyecto de París. Corresponde, pues, a lo que se llamó los ensanches, que devino en sinónimo de urbanismo o “teoría del ensanche”, muy generalizada tanto en Europa como en América, dentro de lo cual Medellín hizo un primer intento en 1890; Ricardo Olano, años después reconoció esta situación: *“ese estudio se redujo a indicar el ensanche de las calles viejas y la apertura de otras nuevas. No abarcó las complejas cuestiones que se presentan al tratar de planear una ciudad”*³²¹. No obstante esta afirmación tajante de Olano, dicha en momentos en que promovía el City Planning, había un salto importante del primer Plano de Ensanche de 1890 al de 1910, pues aquél se quedó en la formalización del plano geométrico convencional, mientras que en el caso del plano de 1910/13 se asumió desde lo técnico y pragmático, con el manejo o dirección científica aportado por la economía industrial, como se verá más adelante.

Para el profesor italiano Benedetto Gravagnuolo, Berlín como Barcelona, confluían en cuanto a ingeniería funcional de la máquina urbana; en tal sentido se puede pensar también a Medellín en la segunda

propuesta del Medellín *Futuro*, prefigurada desde estos momentos como una máquina urbana, en la cual jugaba un papel fundamental la vialidad. La ciudad que para 1910 y 1913 tenía un parque automotor muy reducido circulando por su malla urbana, en donde no había llegado todavía el ferrocarril y se paseaban las yuntas de bueyes, los caballos y los carruajes como principales medios de locomoción, se diseñó enmarcada por una gran avenida periférica de circunvalación, al sur, oriente y norte, y la amplia avenida de los Libertadores en el borde del río Medellín al occidente. Las vías de los ferrocarriles de Antioquia y Amagá, que confluían en las estaciones ubicadas en Guayaquil, a manera de estación central y pensada así de tiempo atrás, son generosos ejes urbanos al oriente de la ciudad. Adicional a lo anterior, los presupuestos de vías anchas, como hemos visto, son un planteamiento no sólo de higienismo sino pensado también en términos de circulación para los nuevos vehículos de locomoción, de ahí que todas las vías se planearon rectas con la medida mínima de los diez y seis metros, y con las avenidas de veinte metros, planteadas desde 1888.

Ese sentido de la racionalidad del espacio urbano estaba también asociado a factores de higiene. La rectificación de calles antiguas y la provisión de nuevas áreas de expansión urbana, con mejores características en el trazado, impedirían la congestión en el antiguo sector y garantizarían un crecimiento controlado y armónico, contrario a lo que hasta el momento se había presentado en su mayor parte. No había en el proyecto grandes cirugías urbanas, pero sí discretas formas de eliminación o incorporación de la pobreza a la civilidad y urbanidad pretendida, con la

321 / Ricardo Olano, *Propaganda Cívica*, Medellín, Tipografía Bedout, 1930, pág. 25.

eliminación o mejoramiento de calles que eran negativas en términos de higiene y moralidad, algo que ya se había iniciado de tiempo atrás con la llamada calle de El Infierno³²².

Racionalidad y manejo científico en su trazado y en el crecimiento de la ciudad, como lo reconoció para 1915 el propio Alejandro López, en el momento en que era integrante del Concejo y luchaba por el cumplimiento y el desarrollo del proyecto del Medellín Futuro:

La ciudad ya no crece ni se desarrolla al acaso, al vaivén de las voluntades aisladas de su moradores: que un plan, un pensamiento y una voluntad común, existen para dirigir esfuerzos aislados al logro de un todo armónico. Ya se adivina la ciudad futura, amplia y de perspectivas calculadas. El acaso, lo individual, lo indeterminado ceden al cálculo y a la conveniencia general³²³.

El plan y el cálculo eran propios del pensamiento taylorista, que implementó la organización racional del trabajo. En primer término, estaba el trabajo en el estudio, que implicaba el trazo de los planos y la definición de las operaciones necesarias, para después ser aplicadas en la ejecución por el personal especializado. Ese pensamiento aplicado a la planificación lo sintetizó el ingeniero José María Jaramillo Metz, también profesor de la Escuela de Minas, en la conferencia “Standards y Especificaciones”, durante el Primer Congreso de Mejoras Públicas realizado en Bogotá en 1917³²⁴. Para Jaramillo Metz en el estudio de las obras públicas, propio de un proyecto del *City Planning*, debían concurrir todas las voluntades y las inteligencias, dentro de un límite racional y en un campo en el que fuera mayor la eficiencia; en ello el

ingeniero era el llamado a elaborar el plan de trabajo o proyecto, basado en las necesidades y los recursos para ejecutar las obras, en un tiempo y costos determinados. El ingeniero cumplía una labor de administración y llevaba a la realidad los estudios que sobre las necesidades realizaran otros profesionales, entre ellos los médicos en los casos de manejo de aguas, definiendo para ellos los “standards”, es decir, “*los materiales que dan la naturaleza y la industria en las condiciones apropiadas para obtener con el máximo de costo y de trabajo material*”.

La estandarización, racionalidad y eficiencia exigidos para cualquier plan se pueden observar con absoluta claridad en el plano de Medellín Futuro. Sin embargo, esta búsqueda de manejo científico no se quedó únicamente en el trazado de la morfología urbana o en la elaboración del plano gráfico tradicional que imperó en la concepción urbanística del siglo XIX, sino que fue superado al proponer un urbanismo de corte técnico, en tanto se planteó la realización de verdaderas políticas urbanas, para lo cual paralelo a la discusión de la elaboración del plano, adelantaron

322 / En 1903 se había pedido en nombre de la “moralidad y comodidad”, el ensanche de la calle denominada “El Infierno”, que quedaba ubicada en la avenida izquierda de la quebrada Santa Elena, entre los puentes de Carabobo y Bolívar. A.H.M., Acuerdo núm. 10, del 10 de julio de 1903.

323 / Alejandro López, “Introducción”, en *Anuario Estadístico del Distrito de Medellín*, 1915, citado por Alberto Mayor Mora, *Técnica y Utopía Biografía intelectual y política de Alejandro López 1876-1940*, Medellín, Fondo Editorial Universidad Eafit – Cielos de Arena, enero de 2001, pág. 136.

324 / Boletín de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros núms. 4 y 5, Medellín, 1917, pág. 6.

trabajos académicos, ensayos y acciones concretas en la Administración municipal para orientar políticamente la implementación del plano.

Retomando nuevamente a Alberto Mayor Mora, es necesario decir, que

El Medellín de la décadas de 1910 con sus problemas urbanos en germen fue el “conejillo de indias” inicial. La racionalización de sus empresas de servicios públicos; el tranvía, la Oficina Municipal de Acueducto y Alcantarillado, la Oficina de Ingeniería Municipal –sobre las que el primitivo desarrollo urbano de Medellín empezó a ejercer cierta demanda en aumento– se constituyó en el problema principal de los ejercicios y pruebas académicas³²⁵;

pero además de los intereses académicos, del traslado de estos a las realizaciones concretas en la Administración municipal.

Se debe partir necesariamente por la implementación de la Oficina de Ingeniería Municipal, un reclamo acucioso de Alejandro López desde principios del siglo. La transformación que experimentó, los enfoques y responsabilidades entregadas a esta oficina resumen más que cualquier otro evento o hecho la manera como fue concebida la forma de ordenar y administrar la ciudad. Hasta principios de los años diez esta oficina era algo precario, tanto en su organización como en su permanencia, porque desde

1890 cuando fue creada por primera vez fue suprimida o restablecida al capricho de las administraciones o a la situación económica municipal del momento, hasta la formación definitiva en 1910 y, fundamentalmente, la reorganización administrativa de 1913, que le dio el nuevo enfoque³²⁶. Si bien en sus inicios tuvo la intención de acompañar la puesta en marcha del primer plano de Medellín Futuro, esta oficina se quedó únicamente en el trazado de calles, su alineamiento y perfiles, pero, fundamentalmente, en la conducción y manejo de la problemática del agua; no había entonces un papel destacado hacia la planificación e incluso el manejo de obras sustantivas como el ornato, los parques, reparación de calles, tapas de agua y rejas de alcantarilla, habían sido encomendadas a la Sociedad de Mejoras Públicas, desde 1904. También en este lapso de 1890 a 1910 el perfil de la persona a cargo importaba más desde la experiencia práctica de las obras públicas que desde la administración; si bien Antonio J. Duque, el primer ingeniero, fue estudiante de la Escuela de Minas, los reemplazos posteriores fueron maestros de obra como el caso de Erasmo Rodríguez o arquitectos empíricos como Horacio Marino Rodríguez.

La creación del empleo de Ingeniero Municipal, el cambio en la estructuración de la Oficina, y la definición de un ingeniero graduado como el responsable, están íntima y necesariamente ligados a la existencia del plano futuro, “cuya observancia no podría llevarse de manera eficiente sino bajo la dirección de un técnico”, tal y como se reconoció años más tarde en el primer Congreso de la Sociedad de Mejoras Públicas. Desde 1911, como señala Alfonso Mejía en su trabajo acerca de la Ingeniería Municipal de Medellín,

325 / Alberto Mayor Mora, *Ética, trabajo y productividad en Antioquia...* Op. cit., pág. 104.

326 / Por el Acuerdo 17 de 1910, se organizó de nuevo y por el Acuerdo Núm. 94 de 26 de agosto de 1913

ya el Ingeniero Municipal no era un simple director de obras, sino un Administrador Municipal³²⁷. Quedaba atrás el tiempo en que el Alcalde intervenía en todo lo relacionado con las obras públicas y recibía órdenes directas del Concejo sin tener en cuenta la opinión del Ingeniero, y proponía la apertura de calles, la construcción de alcantarillas, entre otras obras³²⁸.

Mejía analizó la conformación de la Oficina entre 1910 y 1913 precisamente el mismo período que corresponde al ajuste del plano del Medellín Futuro. En este lapso la oficina pasó de estar conformada por el Ingeniero y el Fontanero, a un equipo dirigido por el propio Ingeniero, integrado por un registrador de títulos de agua, un inspector, un fontanero y un contador proveedor y los sobreestantes; además, con una parte de estadísticas, que se implementó a partir de ese año para seguir el avance de las obras y mirar sus costos comparativamente en el tiempo. Entendiendo el cambio de rol se comenzó a hacer en esta oficina el estudio sobre aguas, se varió la forma de contratación y pago de ejecución de las obras, y asumieron las responsabilidades que se le habían delegado a la Sociedad de Mejoras Públicas desde 1904.

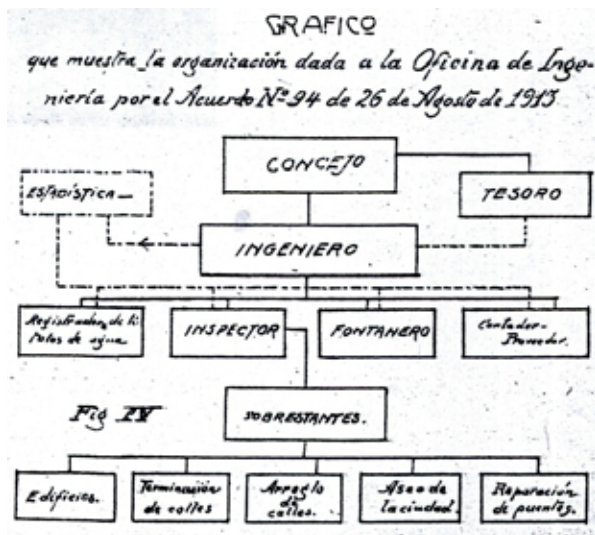
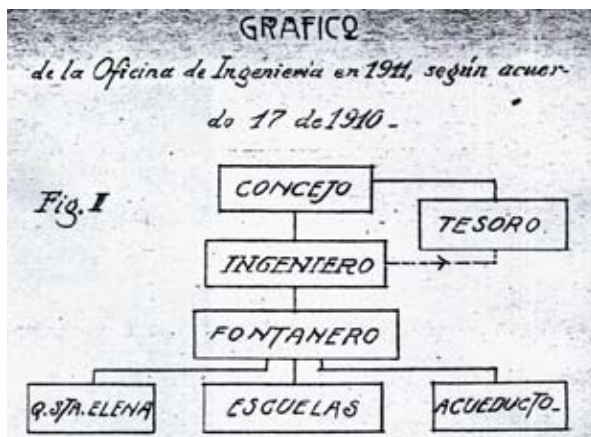
Sin embargo, con el acuerdo 94 del 26 de agosto de 1913, es cuando a la Oficina se le ampliaron las responsabilidades y se comenzó a aproximar el Ingeniero a aquella figura del “funcionario del urbanismo”, que había inaugurado Reinhard Baumeister en al Prusia del último cuarto del siglo XIX, aunque en este caso era un funcionario que desde los principios de la “dirección científica”, organizaba esta oficina como una empresa, cumpliendo el deber ser de un Ingeniero Municipal: *“un buen administrador de los fondos públicos y un técnico capaz de dirigir acertadamente*

*todas las obras públicas”*³²⁹. Por este acuerdo quedaba estrictamente reglamentado que debía ser un ingeniero graduado en un establecimiento oficial, y no en vano para esta fecha de la transformación de la oficina el Ingeniero era Mariano Roldán, egresado de la Escuela y partícipe de la comisión reformadora del plano de Medellín Futuro y, por tanto, responsable de su aplicación. Aparte de elaborar planos y especificaciones técnicas, la ejecución, control y seguimiento de las obras públicas, a este funcionario le competía formar un plano del territorio del distrito, delimitando fracciones, corregimientos y parroquias; la ampliación del plano de la ciudad que se había elaborado para el estudio del acueducto, a medida que las edificaciones urbanas se extendieran; recoger y conservar los datos, es decir, estadísticas, sobre las diversos servicios y obras municipales; un manejo administrativo que incluía varios libros, entre los cuales estaban los de comunicaciones, actas de visitas y presupuestos; elaborar planos de apertura de parques, plazas, fuentes públicas, entre otras; velar porque el “plano del desarrollo futuro de la ciudad sea respetado en las nuevas construcciones que se hagan”.

327 / Este trabajo fue el examen de la materia de Economía Industrial en 1913, la cual dictaba Alejandro López. Con el título de “Economía Industrial. Ingeniería Municipal de Medellín”, fue publicada en los Anales de la Escuela Nacional de Minas núm. 8, Medellín, abril de 1914, págs. 475 a 477.

328 / *Ibíd.*, pág. 475.

329 / Manuel T. Yepes, “Ingenierías Municipales. Su importancia y organización”, en Boletín de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros núms. 4 y 5, Medellín, pág. 81.



Organigramas elaborados por el estudiante de la Escuela de Minas Alfonso Mejía, como parte del examen final de la materia Economía Industrial, en Anales de la Escuela Nacional de Minas núm. 9, Medellín, junio de 1914.

Mirado someramente, es clara la aplicación de todos los principios de racionalidad, eficiencia y administración científica que se buscaba para las empresas, en las clases de Economía Industrial de la Escuela de Minas. A un plano con las características ya anotadas se correspondía un manejo con las mismas condiciones. Pero las responsabilidades otorgadas a este funcionario administrador no quedaron allí, sino que se le sumaron otras en los años siguientes, como el necesario permiso escrito del Ingeniero Municipal para abrir nuevas calles³³⁰, la presidencia de la Comisión del Medellín Futuro y de la Comisión de Estética, la participación en la Comisión de Obras Públicas y al Junta Municipal de Caminos, entre otras juntas. Esa complejización de la funciones del Ingeniero y de las actividades de la Oficina llevó a una nueva estructura que para 1917 incluía cuatro ingenieros y otra serie de funcionarios, con el organigrama siguiente, elaborado por el Ingeniero Municipal de este año, Manuel T. Yepes.

Tal diversidad de funciones y atribuciones llevó a que se considerara en 1917 que la oficina de Ingeniería Municipal en Medellín tenía tanta importancia como la misma Alcaldía, o que se reconociera la labor cumplida: “En Medellín tenemos visible el contraste entre lo que se hizo a tontas, años atrás, y lo que se ha venido haciendo conforme al dictamen de ingenieros idóneos”.

Todo lo anterior llevó a que la oficina de Medellín se tomara como paradigma y se presentara su experiencia el mismo año de 1917, en el marco del Primer Congreso de Mejoras Nacionales realizado en Bogotá. Al hacer su presentación, el ingeniero Manuel T. Yepes insistió en la necesidad que tenían los

330 / Por el Acuerdo núm. 31 del 3 de marzo de 1916, todo dueño de predio debía solicitar el permiso escrito para la apertura de la calle, ciñéndose a la

Nada, en verdad, podrá hallarse de mayor interés para el adelanto urbano que la acertada y científica organización de las Oficinas de Ingeniería municipal. Allí todo deber obedecer a una iniciativa única, activa, bien encaminada y científica. Al Ingeniero Municipal corresponde retribuir en forma de adelanto material y bienestar la confianza en él depositada por los habitantes de una ciudad, cuyos voceros son los concejales de ella. La misión del ingeniero municipal es misión delicada; por consiguiente, debe ser ampliamente consciente; es misión de civilización, por consiguiente debe ser hombre de ideas abiertas a todo adelanto y que no tema afrontar la rutina de nuestras costumbres; es misión de ciencia, por consiguiente debe ser él un hombre penetrado de los adelantos mundiales de la ingeniería y de criterio científico completo, y por último, es misión de orden, de ahí que deba tener el Ingeniero Municipal dotes de administrador poco comunes³³¹.

dos acertadamente por el sociólogo Alberto Mayor Mora³³². Pero importa en este caso la relación existente entre esta aplicación de principios técnicos, administrativos y morales, y la elaboración del plano del Medellín Futuro, sus posteriores aplicaciones y el efecto sobre la ciudad.

No hay duda de que ese orden y estandarización urbana es la plasmación en el plano y en la topografía



Gráfico elaborado por el Ingeniero Municipal de Medellín, Manuel T. Yepes. Tomado de las Memorias del Congreso de Mejoras Nacionales, sesiones de 1917.

dirección, ancho y perfil que el Ingeniero le diera, además el permiso tenía que ser refrendado por la Alcaldía.

331 / La comisión estaba conformada por E. Morales, A. Jaramillo C., Enrique Uribe Ramírez, Diego Páez Rueda y Alejandro López. "Informe de una comisión", en *Memorias del Congreso de Mejoras Nacionales sesiones de 1917*, pág. 493.

332 / Sobre estos aspectos ver los dos libros de Alberto Mayor Mora citados hasta el momento aquí: *Técnica y Utopía Biografía intelectual y política de Alejandro López 1876-1940* y *Ética, trabajo y productividad en Antioquia*, fundamentalmente los capítulos I y II, de este último libro.

de un fuerte discurso que unas elites tecnocráticas impusieron en la ciudad de Medellín y quisieron llevar a escala nacional; de ahí que en las conclusiones del referido Congreso de Mejoras Nacionales 1917 se pidiera que en todo municipio de más de diez mil habitantes se nombrara un Ingeniero Municipal, el cual debería ser graduado o estudiante de cuarto año de las escuelas oficiales de Ingeniería, decisión cuyos efectos en la planeación de varias ciudades está por analizar. En la medida que el plano de *Medellín Futuro* perdió vigencia, la oficina dejó de cumplir el papel destacado que tuvo en el decenio del diez, al punto que para el año de 1924 en la reestructuración que se planteó quedó no como un ente autónomo, sino como parte de la Junta de Obras Públicas, que se creó en marzo de ese año.

Aparte de la Oficina de Ingeniería Municipal, otras iniciativas fueron fundamentales para el desarrollo urbano, desde esta concepción *taylorista*, como la elaboración del catastro municipal o el proceso que condujo a la creación de las Empresas Públicas Municipales. En el manejo del agua fue clara la petición de la necesidad que primara el interés público sobre el privado. Fue una lucha de decenios, desde el momento en que el Concejo de 1888 determinó que sólo el Distrito (municipio) tenía potestad para la conduc-

ción de aguas al área urbana, y no de manera privada como venía sucediendo; no obstante, la determinación adoptada se siguió en ese enfrentamiento por la manipulación de la información, la falta de controles, las ventas leoninas y un sinnúmero de entuertos, que fue precisamente uno de los reclamos de Alejandro López, para pedir la creación de la oficina de Ingeniería Municipal. Esa visión ética y racionalizadora fue llevada al proyecto de la Tubería de Hierro, que terminó por ser el acueducto entre 1913 y 1918, que luego fue integrada a las Empresas Públicas Municipales entre 1919 y 1920, en donde se concentraron además las empresas del Tranvía, Teléfonos, Energía Eléctrica, Mercado, Feria y Matadero.

El agua, ya no sólo por razones económicas y de intereses particulares sino por factores de higiene y salubridad era uno de los temas álgidos desde los últimos decenios del siglo XIX. Los problemas de contaminación de las fuentes de donde se tomaba habían generado el debate para cambiar el sitio de la toma y para construir el nuevo acueducto; esto conllevó a una labor previsoras como fue la compra de los terrenos aledaños a la quebrada Piedras Blancas y la constitución allí del Gran Bosque Municipal, mediante un acuerdo del Concejo en 1918, garantizando la limpieza de aguas y su abundante suministro.

No quiero repetir ya lo escrito por Alberto Mayor Mora³³³ o Livardo Ospina³³⁴, sobre el proceso histórico de las empresas y el papel jugado por los ingenieros de la Escuela de Minas en su desarrollo, sino insistir en que todas ellas surgieron o detonaron en el mismo momento de la elaboración del plano de Medellín Futuro y su aplicación posterior, como parte de las políticas adoptadas para el desarrollo del mis-

333 / Alberto Mayor Mora, *Ética, trabajo y productividad en Antioquia.. Op. cit.*, pág. 122.

334 / Ver Livardo Ospina, E., *Una vida una lucha una victoria Monografía histórica de las empresas y servicios públicos de Medellín*, Medellín, Empresas Públicas de Medellín, Editorial Colina, octubre de 1966.

mo. Si no todas, la gran mayoría de estas empresas surgieron o fueron soportadas por las acciones de las juntas auxiliares del Concejo, consideradas y recomendadas como un medio eficaz y de muy buenos resultados por Jorge Rodríguez en una carta dirigida al Concejo de Cali en abril de 1917, a propósito del ensanche de la ciudad. Entre estas juntas estaban la de construcción del acueducto, la administración de la empresa telefónica, la construcción de la plaza de ferias, la propia *Junta del Medellín Futuro o la Junta de Estética*, que orientaron, complementaron y reorientaron la aplicación y el desarrollo del plano más allá de sus propias limitaciones, introduciendo nuevas maneras de ver lo urbanístico, ya no sólo desde la dirección científica que se ha señalado, sino desde los nuevos parámetros dados por la “ciencia del urbanismo”, retomando básicamente el pensamiento norteamericano *del City Planning*.

Ricardo Olano, gran propulsor de la iniciativa, en nombre de la Sociedad de Mejoras Públicas, se planteó en un inicio la elaboración del plano geométrico básico. Así, promovió la iniciativa desde aquella inspiración de 1902 en el librería del Congreso en Washington, hasta el concurso del Centenario de 1910 cuando se dio como ganador al plano del Ingeniero Jorge Rodríguez. La idea que predominaba en él era la de ornato y embellecimiento, la misma que inspiraba a la SMP, y que hizo que asumiera a escala municipal las acciones en tal sentido en calles y parques urbanos entre 1904 y 1911, cuando nuevamente pasó a ser potestativo de la Oficina de Ingeniería Municipal. En el momento de la reforma del plano, Olano apenas se estaba enterando de la existencia del urbanismo como ciencia, y su aplicación junto a los arquitectos

y dibujantes del plano, Enrique Olarte y Horacio Marino Rodríguez, fue introducirle a la estandarización y racionalidad morfológica y vial las ideas básicas del ornato, reducidas al pintoresquismo de los parques, bosques, la Avenida de los Libertadores, y el realineamiento de la antigua malla urbana. Exactamente lo que venía trabajando por delegación del Concejo, es decir, todo lo que tuviera que ver con la alineación de nuevas construcciones, apertura de calles, junto con la conservación y arreglo de parques públicos y plazas de mercado, eso fue lo buscado y logrado por Olano y la SMP, al plantear los pocos espacios verdes, que por lo demás todos fueron periféricos y no en el interior de la nueva malla.

Desde antes de la elaboración del plano ya estaba prácticamente prefigurado, cuando Carlos E Restrepo, miembro de la SMP, plantea la ciudad futura como un cuadrilátero, en cuyos ángulos tendría cuatro parques o paseos públicos “*suficientemente amplios y bien acondicionados para el recreo de sus habitantes. De estos ya hay en proyecto dos: el del “Centenario en la Ladera...” y el del Paseo de las Cruces que será el “Montmatre”(sic) de Medellín*”³³⁵; el tercer parque, el de mayor extensión y con el nombre de “Parque Central”, lo planteó al norte de la ciudad entre la línea del Ferrocarril al occidente y las faldas de la Ladera al oriente, y cruzado por los camellones de Bolívar o del Llano y el de Carabobo, y se extendería con el crecimiento de la ciudad hasta la cuenca de la quebrada de Piedras Blancas, en el Plan Alto de Santa Elena,

335 / Periódico *La Organización*, Medellín, 9 de mayo de 1910.

al oriente; el cuarto parque lo localizó Restrepo en esta ciudad ideal en la parte sur, en Guayaquil, donde se podría realizar un pintoresco diseño, que incluso pudiera sanear este sector.

No hubo ni Parque Central a semejanza neoyorquina, ni *Montmartre* o *boulevard* parisino que se le parezca, a pesar de señalarse las avenidas de la quebrada Santa Elena, como la versión local de los bulevares parisinos³³⁶. El proyecto sí incorporó a la ciudad un nuevo concepto de parque urbano, ésta sí lejana reminiscencia parisina haussmanniana, siguiendo la idea de los bosques diseñados por Jean-Charles-Adolphe Alphand para el plan de Haussman, como el bosque de Bolougne. Sin constituir como allá un sistema vegetal ordenado y estructurado, se incorporó, mediante los tres pequeños bosques situados en la periferia de la malla urbana, la ya estética urbana inaugurada por la Ilustración europea, que representaba la lucha entre la Razón y la Naturaleza en el espacio urbano.

336 / Las avenidas de la Santa Elena o paseos de La Playa, es una versión criolla, que como se ha dicho fue derivada de las obras de protección hidráulica realizadas en las márgenes de esta quebrada, lo que fue aprovechado desde los años setenta para sembrar frondosos árboles traídos de tierra caliente.

337 / Va desde la redacción del *Housing and Town Planning Act* de 1909, a la creación del *Town Planning Institute* en 1909, pasando por la *Town Planning Conference*, realizada en la *Royal Academy* de Londres en 1910. Benedetto Gravagnuolo,...op. cit., pág. 123.

338 / En el marco de la Exposición Mundial de Columbia, en 1893, presentó el proyecto "París on Lake Michigan".

Otro elemento pintoresquista, que si bien ayudaba a la vialidad urbana era también un elemento escénico y paisajístico, fue el trazado de la carretera de circunvalación. Retomaba la idea de las vías perimetrales trazadas en las ciudades europeas después de la destrucción de las murallas que constreñían el desarrollo urbano, como el caso de la *Ring* vienesa, que articuló la parte antigua con la nueva. Aquí, paradójicamente, no se planteó para articular sino para limitar el crecimiento urbano y dotarlo de un borde, pensado en términos de una vía arborizada, incluso con miradores, que le daba un valor estético y paisajístico más allá de la idea funcional.

Después de la aprobación inicial del plano, Ricardo Olano fue un ávido lector de los temas urbanísticos, tomando como referencia al *Garden City* y el *Town Planning* ingleses, este último formalizado como nuevo ámbito disciplinar entre 1909 y 1914³³⁷, y preferentemente el *City Planning*, promovido desde Chicago en 1893³³⁸, con el liderazgo de Daniel H. Burnham quien, renegando de la Escuela de Chicago que lideraba Louis Sullivan, asumió un corte neo académico monumentalista. Olano fue uno de los primeros que reaccionó contra el plano de Medellín Futuro, reconociendo cierta inocencia en la concepción del plano, reducido en un principio, como se ha señalado, al carácter de ornato y ensanche; no obstante, esto no fue cierto en su totalidad, como se pudo ver en las funciones dadas al Ingeniero Municipal en 1913 para la aplicación del plano de Medellín Futuro, aunque sí faltando esas "complejas cuestiones" necesarias a tener en cuenta en un proceso de planeación.

Precisamente esas complejas cuestiones fueron introducidas mientras se discutía la aplicación o no

del plano, situación debida a que existían resistencias o apoyos, ya fuera desde las ideas *tayloristas* ya explicadas o desde el *City Planning*, que promovió otras tantas de gran trascendencia para el proyecto. Olano también era un convencido *taylorista* al señalar la importancia de la dirección científica a lo urbano y la aplicación de las leyes de la economía industrial a la construcción de edificios, tanto por los arquitectos como por los maestros de obra³³⁹, pero motivado desde los principios del *City Planning*, de los que expuso un estudio en el Congreso de Mejoras Nacionales.

Retomando varios de los más connotados tratadistas americanos, Olano hace un juicioso resumen de los aspectos más trascendentales de esta nueva “ciencia”, para hacer una especie de manual claro y didáctico. Se puede decir que el “Estudio sobre *City Planning*”, como se llamó el documento que presentó en aquel evento en Bogotá, fue la condensación de sus lecturas y preocupaciones entre 1913 y 1917, para darle mayores posibilidades de éxito a la planeación de la ciudad, estructurando acciones que llevarán el plano a la realidad de las ejecuciones, ya que desde su adopción había recibido por igual alabanzas y críticas.

Precisamente, esa sensación ambigua en la aplicación del plano y sus resultados la había expresado y dejado escrita Rafael Uribe Uribe, en la conferencia que dictó en el teatro de la ciudad en junio de 1914, después de prácticamente veinte años de ausencia:

Debido al crecimiento natural de la población —casi doblada en el lapso del tiempo—, al aumento de la riqueza, la aplicación de fondos públicos y la influencia de la Sociedad de Mejoras, han surgido al

lado del Medellín antiguo, dos o tres medellines nuevos y están por nacer otros tantos, con arreglo a más avanzadas nociones de higiene y de belleza, y que acabarán por convertir esta ciudad en una de las más sanas y hermosas de la América del sur.

Calles anchas y bien trazadas; parques perfectamente delineados, en que la vegetación tropical luce todo su esplendor; edificios públicos y particulares de notable gusto arquitectónico; estos cambios son aptitudes de la raza para innovar y progresar

Lo referente al “Medellín Futuro” he visto que se basa en un plano ideal de lo que habrá de ser el desarrollo de la ciudad en los tiempos por venir y de las modificaciones que poco a poco habrán de introducirse en la porción antigua, para ir amoldándola a las diligencias de la civilización. Son los lineamientos que una superior previsión asigna al crecimiento de la urbe, en calidad de los rumbos y de los límites dentro de los cuales debe evolucionar, subordinando a la ley del pro-común el capricho o el egoísmo individuales³⁴⁰.

Lo que Uribe Uribe alabó en público, incluido un futuro promisorio en contra de un pasado sin luces en donde se romperían los moldes que esta-

339 / Planteaba que la Economía industrial es la reglamentación de la inteligencia y del esfuerzo humano para producir eficiencia en el trabajo. Aplicando sus leyes el americano Taylor, uno de los expositores del sistema, ha logrado multiplicar en casos determinados la eficiencia del trabajo humano sin aumentar los esfuerzos. Ni yo podría hacer, ni en este estudio cabe, una exposición de los principios de economía industrial que se pueden aplicar a la construcción de edificios. Personas doctas en la materia hay en el país que sabrán hacerlo. De ellos sacarán provecho no sólo los constructores sino los obreros mismos, porque gastando menos energía producirán más obra, y por consiguiente lograrán mejores salarios”. Ricardo Olano, “Estudio sobre *City Planning*”, en *Propaganda Cívica*,... Op. cit., pág. 85.

340 / Periódico *Progreso* núm. 272, Medellín, 30 de junio de 1914.

ban vigentes, lo criticó en privado o, al menos, no directamente en público sino a través de la prensa, cuando señaló que por desgracia el “Medellín Futuro” *“adoptado oficialmente, no ha sido objeto de riguroso cumplimiento y que se ha entrado por la senda de las derogaciones, en muchos puntos en que quizá habría convenido mantenerlo inmutable”*. Si bien para Uribe Uribe, todo ideal estaba llamado a tener restricciones para encajar en la realidad, no se debía superponer el interés particular al general, como para él estaba ocurriendo. Apuntaba, además, deficiencias notables en los servicios de provisión de aguas, alcantarillado, pavimentación, alumbrado, suministro de fuerza, extinción de incendios, riego de las calles y teléfonos.

Pero esa aparente ambigüedad planteada por Uribe Uribe lo que mostraba era las restricciones del plano ideal con unas posibilidades de ordenamiento general, principalmente en cuanto a lo morfológico, pero limitadas posibilidades en el desarrollo específico, por las carencias que había notado Ricardo Olano de las complejas cuestiones que era necesario tener en cuenta en un proceso de planeación y que el *City Planning*, desde su concepción, podía prever.

341 / “Estudio sobre el City Planning”, en Ricardo Olano, *Propaganda Cívica... Op. cit.*, pág. 28.

342 / Hay una carta de Ricardo Olano a Eduardo Santos titulada “como se impone el progreso”, en la que abiertamente dice: “En materia de obras de progreso, debe violarse la ley cuando se oponga a ella, o puede demorarlas”, y da cuenta de su admiración por el dictador venezolano Antonio Guzmán Blanco, “que abrió calles en Caracas a golpes de cañón”, y por Nerón, “que incendió a Roma para edificarla más amplia y bella”. Sin duda que este y otros rasgos, no solo de Olano sino de varios dirigentes ha dado pie para hacer una lectura maniquea entre buenos y malos, blancos y negros,

Eso fue precisamente lo que planteó en Bogotá en 1917, después de haberlo experimentado en la ciudad de Medellín, promoviendo desde la Junta Asesora del Medellín Futuro, ya como concejal o como representante de la SMP, iniciativas para variar, robustecer y mejorar el rumbo del plano y la planeación, basado en sus lecturas, correspondencias y relaciones que había establecido con expertos en el extranjero, entendiendo el *City Planning* básicamente como una ciencia para guiar y anticipar el crecimiento de las ciudades con un plan previo, en el que se tenían en cuenta todos los factores, con el fin de mejorar las condiciones de vida de la población tanto desde el punto de vista físico como mental y moral. Era, además, una ciencia para formar constructores y administradores de ciudad. Para implementar un programa de *City Planning* eran necesarias tres partes: propaganda de las ideas y creación del espíritu público; el planeamiento de la ciudad y la conversión de los planes en obras³⁴¹.

La propaganda de ideas y creación de un espíritu cívico no era, como se ha visto, sólo un proceso para imponer una visión de una reducida elite sobre la ciudad. Si tenemos en cuenta que la tecnocracia implementada permitió un importante ascenso social de los propios artesanos o de sus hijos, que estuvieron en la dirección política y determinaron el rumbo de la ciudad, y que surgieron nuevos grupos sociales como los obreros, pero también un representativo grupo de clase media, no se puede hablar de un solo proyecto de elite sino de una variedad de miradas hacia ese nuevo escenario urbano. Obviamente, hubo un ideal de orden y moralidad que se quiso implementar, y aun rasgos de autoritarismo para imponer el progreso³⁴², pero aun así había un espacio conducente a

crear un nuevo hombre urbano que se correspondiera con los adelantos industriales y materiales, tanto en los nuevos sectores obreros, como en las capas medias en formación, en los mismos empresarios y en los ricos en general; se trataba de crear ciudadanos y no habitantes. Por eso era necesario que una parte importante de la población conociera el proyecto, para que lo asumiera, y con ello romper el círculo vicioso del interés individual que tanto había perjudicado el desarrollo en los decenios anteriores. Se crearon entonces formas de control social, que no iban dirigidas exclusivamente a los sectores más pobres y vulnerables, sino que tocaban a sectores reacios de la elite que no participaban de las nuevas dinámicas; de allí surgen las sanciones sociales como los “hombres estorbo”³⁴³, las conciliaciones o negociaciones y aun las expropiaciones que sirvieron para poder darle el sentido público a ciertas obras o poder ejecutar otras. No se puede entonces hablar de un proyecto para beneficiar unos intereses particulares sino los de la ciudad, así muchos hubieran aprovechado tal coyuntura para sus propios intereses, como efectivamente ocurrió.

Entendiendo la importancia de la prensa, el “cuarto poder” como claramente lo expresó el mismo Olano, se puso en circulación el periódico Progreso, órgano de la SMP y fundado el mismo año de 1913 en que se aprobó el plano, para apoyar todas las iniciativas que fueran en pro de aquello que le daba el nombre al periódico; después el periódico La Ciudad Futura, cuyo primer número salió en septiembre de 1919, fue dedicado exclusivamente por Olano a “*propagar las ideas del City Planning*”³⁴⁴; y en 1923 se comenzó a publicar la revista Progreso, que reemplazó

el desaparecido periódico como el órgano de difusión de la SMP. A ello se le deben sumar conferencias, folletos³⁴⁵, excursiones, actividades cívicas y un sinnúmero de iniciativas que buscaban dar a conocer e involucrar a la gente en los proyectos y, si se quiere, se puede hablar de una forma de participación comunitaria, reducida, eso sí, pero que por primera vez abría espacios a la discusión y la proposición. Propaganda que alcanzó un eco nacional después del Congreso de Mejoras Nacionales en 1917 hasta 1934, cuando llegó a un punto culminante dentro del proyecto de cultura aldeana que implementó el Ministro de Educación Luis López de Mesa entre 1934 y 1935, durante el gobierno de Alfonso López Pumarejo. El Ministerio para este proyecto publicó en 1934 el “Estatuto de la Aldea Colombiana”, en el que se incluyó el estudio de Olano denominado “Mejoramiento de las pobla-

ricos y pobres, como se ve en muchos textos; sin embargo, la realidad es otra, pues esa visión autoritaria no fue aplicada a un grupo social específico sino a todo aquel que se opusiera al desarrollo, progreso y civilización de la ciudad. *Ibíd.*, pág. 140.

343 / Decía Olano que los hombres estorbos había que colocarlos en la picota pública, al escarnio de los conciudadanos. Para él estos hombres eran “generalmente personas ricas, casi siempre los gamonales de las poblaciones...!cuantos casos pudiera citarle de mi experiencia en esta ciudad de Medellín!”. *Ibíd.*, pág. 154.

344 / Ricardo Olano, *Visionario de la ciudad colombiana... Op. cit.*, pág. 53.

345 / *Propaganda Cívica* fue publicada como folleto a finales de 1926, sólo con las cartas enviadas a Eduardo Santos; después fue ampliado y publicado como libro en 1930, conteniendo allí además la conferencia en el Primer Congreso de Mejoras Nacionales, y los artículos publicados después de 1926 en la revista Progreso.

ciones menores”. Aparte de la publicación, Olano acompañó a varios personajes más en conferencias por diferentes ciudades y poblaciones del país, en la labor de difusión de sus iniciativas cívicas y del *City Planning*, proponiendo al gobierno la realización de un folleto o libro sobre planos futuros de aldeas y ciudades y otro sobre arquitectura; esta propuesta se realizó en un solo texto denominado *Arquitectura aldeana y rural*, elaborado por el arquitecto de Medellín Gonzalo Restrepo Álvarez, con la participación de otros arquitectos, y publicado en la colección de la Biblioteca Aldeana de Colombia que dirigió el propio ministro López de Mesa.

La parte segunda del *City Planning* era el planeamiento de la ciudad. Se partía de una especie de interdisciplinariedad para su elaboración, ya que era imposible una sola persona para abarcar la complejidad de la mirada prospectiva; estos expertos eran fundamentalmente el ingeniero, el arquitecto y hombres versados en asuntos económicos. Pero antes de trazar el plano se debía tener en cuenta lo preexistente en lo urbano y lo rural, para armonizar lo viejo con lo nuevo; la relación contextual geográfica y vial, para mirar su interrelación o vinculación con un sistema que lo integrara a mercados nacionales e internacionales; entender el carácter de la ciudad para responder en la planeación de acuerdo con su naturaleza, lo mismo que con su topografía y características climáticas; y el análisis estadístico de la población para mirar su movilidad y proyección futura. A partir de allí se proyecta la ciudad, teniendo dos premisas: belleza y comodidad. Los puntos que debía considerar

la planeación en esta segunda fase eran: calles, transportes, arquitectura, casas para obreros, parques y bosques, acueductos, sanidad, edificios públicos y mercados, luz eléctrica, legislación y finanzas.

La tercera parte era la implementación o el “*desarrollo del plano y embellecimiento de la ciudad*”. Esto partía del momento en que era aprobado, teniendo en cuenta que este no debía ser una camisa de fuerza sino que pudiera aceptar modificaciones en el tiempo, en cuanto las circunstancias lo exigían, y el nombramiento de la Junta Consultora. La difusión del plano para su conocimiento, la edificación posterior ajustada a las líneas definidas y controladas por el Ingeniero Municipal, la aprobación de apertura de calles por el Concejo y la aprobación de edificaciones por parte de la Junta de Higiene eran procedimientos que debían contemplarse en el reglamento que expediera la Junta Consultora. Esta fase contemplaba las posibilidades de conciliación entre intereses privados y públicos o la expropiación con indemnización; la organización financiera municipal enérgica y eficiente, para contar con los recursos necesarios o para optimizarlos; la manera de adquirir predios para dedicar a los bosques y parques, no pagados con fondos comunes sino privados, teniendo en cuenta los beneficios económicos que se desprendía de allí para los particulares; la reglamentación y control de la edificación de barrios para obreros o de baja categoría, con condiciones de higiene, arte y confort; la relación entre arquitectura y la ciudad, que permita un desarrollo armónico entre ambas, pensado en términos estéticos y de buen gusto; el mejoramiento de las rentas municipales, la consecución de recursos y la estructuración del municipio empresario, que

aplicando los principios de la economía industrial, racionalidad, eficiencia y moralidad, genere la buena administración y la posibilidad de ejecución de las obras públicas necesarias, entre las cuales eran prioritarias la provisión de aguas, las plantas eléctricas y los transportes urbanos eficientes y modernos, que respondieran a las nuevas condiciones urbanas; y, por último, siguiendo el ejemplo del *Town Planning Act* en Inglaterra –1909–, y las leyes norteamericanas dictadas después de 1911, llevar a actos legislativos no sólo la obligatoriedad de la elaboración de los planos, sino dotar a estos de herramientas adecuadas, como las expropiaciones, que permitieran agilizar su aplicación y desarrollo.

Como se observa, estos planteamientos eran más complejos que los asumidos en el proceso de formulación del plano entre 1910 y 1913. Por eso fue necesario introducir variaciones en su proceso de implementación, que sirvieron de referencia a lo planteado por Olano en 1917; otros tuvieron que esperar más años para ser asumidos, y los demás quedaron en el papel. Son varios los hechos destacados que tuvieron aplicación, unos ya comentados como la adopción del plano, el manejo racional y eficiente de la oficina de Ingeniería Municipal o el nombramiento de la Junta Asesora, y otros de valor fundamental por los cambios que implicaron en la implementación y nuevos rumbos del plano, entre ellos se puede destacar la obligatoriedad del permiso escrito del Ingeniero Municipal, para la apertura de nuevas calles, ciñéndose al ancho y perfil, de lo contrario no se consideraría como vías de carácter público y, por tanto, no podrían hacerse obras de infraestructura o dotar de los servicios públicos municipales³⁴⁶, con lo cual se

cortó de tajo la subdivisión predial caprichosa que aún seguía imperando.

Otro hecho de un valor significativo y que dio un vuelco al plano de Medellín Futuro, fue el de la relación entre arquitectura y urbanismo o, que se llamó localmente, entre ensanche y embellecimiento; el Medellín Futuro se concibió planimétricamente, donde el mayor valor estaba en la morfología urbana, pero con la creación de la Junta de Estética y el concurso anual de fachadas en 1916, se introdujo la tercera dimensión urbana, pensada en términos de estética y embellecimiento, que obligaba a tener en cuenta al arquitecto en una función diferente y a reclamar su presencia, como se planteó en 1917 donde se pidió que en las oficinas de Ingeniería Municipal debía existir un especialista que era el arquitecto: “y no se deberá argüir en contra, que los Ingenieros deben saber de arquitectura, pues es error craso creer que el Ingeniero en lo general lo sea, y que el científico, sea un esteta, que es lo que el arquitecto es principalmente”. La arquitectura y el arquitecto entran a darle una dimensión estética al carácter científico, racional y funcional que había tenido la ciudad.

También tuvieron posterior desarrollo, derivado del City Planning y de su mirada dentro del Medellín Futuro, los nuevos y modernos transportes urbanos. Ya desde 1912, en la clase de Economía Industrial de la Escuela de Minas, por ejemplo, la preguntas alrededor de un proyecto de tranvía eléctrico urbano

346 / Esto se hizo mediante el Acuerdo núm. 31, del 3 de marzo de 1916, siendo Presidente del Concejo Jorge Rodríguez, el autor del plano inicial.

para Medellín fue el examen final de la materia; se incluía el trazado sobre el mapa de Medellín, con el mayor tráfico y el menor trayecto, además de valorar las posibilidades reales del suministro energético por la empresa productora de ese momento o, en su defecto, cómo producirla³⁴⁷. Se puede decir que este es el antecedente académico de una iniciativa que se va perfilando y ambientando en el medio local por parte de los ingenieros desde ese año hasta 1919, cuando empezaron los estudios por parte del ingeniero Augusto Woebken y después su ejecución hasta la inauguración del primer tramo en 1921.

En lo legislativo, el *City Planning* condujo a adoptar el catastro y el mejoramiento de las rentas municipales en Medellín, además de las señalados de la Junta de Estética y el concurso de fachadas³⁴⁸. Desde los años de la instauración del plano se criticó la ausencia de mayor y más eficiente legislación para su cumplimiento, y la prevalencia en el desarrollo urbano del interés privado sobre el interés público,

como lo denunció José Antonio Gaviria en 1916³⁴⁹; el mismo autor denunciaba cómo el propio Concejo por acuerdos “ad hoc” modificó el plano, destruyendo, según él, “*todas las ventajas que el acuerdo primitivo estableció*”, pero, además, cómo cientos de ciudadanos recurrieron ante el Tribunal Contencioso Administrativo, para demandar frente a las acciones del plano, volviéndose este tribunal en elemento contraproducente para el cumplimiento del mismo³⁵⁰.

Independiente de si el plano del *Medellín Futuro* se cumplió a cabalidad o no por los encontrados intereses públicos y privados, lo cierto es que físicamente sus huellas quedaron en la configuración de la estructura urbana en sus aspectos más generales, como la morfología, los ejes viales estructurantes —las avenidas Central o Juan del Corral, Libertadores o de Circunvalación, por ejemplo—, como también en la reacción que su trazado e implementación generaron, poniendo el tema del urbanismo como un tema de discusión permanente.

En periódicos, libros y revistas, quedaron plasmadas las nuevas iniciativas reactivas y las polémicas generadas alrededor del tema del planeamiento, las trazas urbanas, los planes de ensanche y ornato o el urbanismo en general, en unos casos, por verdaderos conocedores del tema, en otros, por enterados y, en algunos casos más, por profesionales que quisieron asumir en urbanismo como una práctica desde el oficio del diseño, como fue el caso de Ricardo Olano, Enrique Olarte, Félix Mejía, José Antonio Gaviria, José María Jaramillo Metz, Luis F. Osorio, Marcos Tobón Mejía, entre otros. En la ciudad fueron conocidos, citados o traducidos, los textos de importantes urbanistas como Ebenezer Howard, Raunond Unwin,

347 / Anales de la Escuela Nacional de Minas núm. 5, Medellín, marzo de 1913, pág. 275.

348 / Un hecho derivado fue el que varias asambleas departamentales obligaron a sus municipios a que levantarán y adoptaran, como se hizo en Medellín, el plano futuro de cada cabecera. Esta iniciativa se adelantó primero en Antioquia en 1919, donde el Gobernador presidió la junta encargada de estudiar los planos; idéntica resolución adoptó el gobierno de los santanderes, al oriente del país, el mismo año, y después lo harían en otros departamentos como Boyacá.

349 / *Revista Colombia* núm. 31, Medellín, 20 de diciembre de 1916, pág. 299.

350 / *Ibíd.*, núm. 28, Medellín, 29 de noviembre de 1916, pág. 270.

Patrick Geddes, Herman Muthesius, Camilo Sitte, Daniel Hudson Burham, Reinhard Baumeister, Frederic Law Olmsted, hasta otros menos conocidos como Nelson Lewis, Charles Mulford, George Cadbury, representantes de escuelas tan diversas como la Garden City, el Town Planning, el mismo *City Planning*, el urbanismo técnico, el arte urbano; como también ciertos autores clásicos como Idelfonso Cerdá o Antonio Soria y Mata, con su proyecto de la *ciudad lineal*. El Barón de Haussmann fue una referencia más, incluso marginal, y París no fue la única ciudad que fue referencia porque también lo fueron Nueva York, Chicago, La Habana, Matanzas e incluso las propias experiencias en ciudades colombianas como Barranquilla, de las cuales se retomaron elementos que después fueron incorporados en la ciudad, fuera por el trazado, el modo de hacer ciudad desde lo administrativo o experiencias específicas puntuales.

Era una época en que se pedía la *“búsqueda en otras latitudes de modelos de desarrollo”* o como señalaba Alejandro López que, frente a las realidades del medio, un proceso de adecuación equivalía a una nueva creación³⁵¹; la mirada estaba puesta afuera no sólo por esnobismo sino en búsquedas, referencias, aspectos que sirvieran para desarrollarse no necesariamente de manera literal sino aclimatadas a las realidades locales.

Ricardo Olano, por ejemplo, recordaba en sus memorias cómo en un viaje de ida hacia los Estados Unidos en 1916 pasó por La Habana, donde conoció los modernos sistemas de urbanización: *“los dueños de las tierras abren calles y avenidas amplias, las siembran de árboles, establecen los servicios de alcantarillado, agua y luz, las asfaltan, hacen amplias aceras*

*de concreto, y después venden los lotes”*³⁵²; principio que aplicó en buena medida en el proyecto del barrio Prado a mediados de los años veinte.

En un artículo de la revista Colombia en 1916 se miró comparativamente el desarrollo de Barranquilla y Medellín, para reafirmar la necesidad de realizar el proceso de planificación de las ciudades colombianas con un plan fijo que incluyera la ampliación y rectificación de calles, la desaparición de las casas de paja “que tanto afean a la ciudad”, un plan sistemático de arborización y una política que retomara los aciertos de las dos ciudades: *“... Barranquilla tendría mucho que ofrecer para el estudio, especialmente en comercio, factorías y arquitectura; Medellín ofrecería la organización de sus rentas, urbanización, empresas de teléfonos, etc.”*³⁵³.

Mirar el ejemplo de “yanquilandia” era importante en tanto el aporte que a la higiene se pudiera hacer, aspecto que para Luis M. Gaviria estaba incorporado de manera severa, con controles a los que nadie escapaba, en el planeamiento y desarrollo de las ciudades, contrario a lo que sucedía en Colombia y, particularmente, en Medellín, donde la problemática de higiene presentaba un panorama desalentador, por la *“ausencia de excusados públicos, áreas centrales*

351 / Citado en Alberto Mayor Mora, *Técnica y Utopía...* Op. cit., pág. 100.

352 / Ricardo Olano, *Visionario de la ciudad colombiana...* Op. cit., pág. 47.

353 / Escrito por Gil J. Gil, en *Revista Colombia* núm. 26, Medellín, 15 de noviembre de 1916, pág. 248.

*con problemas de aguas servidas, terrenos cenagosos circundando barrios residenciales, casas y calles que con el pretexto de la “estética”, mantienen árboles que son criaderos y focos de infecciones por la presencia de gallinazos”*³⁵⁴. Si bien la higiene era un asunto tratado y manejado desde el siglo XIX, esta mirada hacia Norteamérica apuntaba a una concepción diferente a la europea, como de hecho ocurrió con la influencia de los médicos del Ferrocarril que introdujeron algunos elementos de la medicina tropical en los aspectos urbanos y arquitectónicos, que en nada se emparentaron con las grandes obras higiénicas de Haussmann en París con sus grandes infraestructuras.

Sin duda, el tema que más debate y controversias generó fue el de los trazados urbanos. La estandarización y modulación reticulada que imperó fue calificada como un abuso y un factor de la monotonía urbana. Si bien Ricardo Olano señalaba que los estudios de *City Planning* no aceptaban incondicionalmente este sistema y era sólo preferible en terrenos planos, para este movimiento en Norteamérica la línea recta era la preferida para el trazado de calles, por la facilidad de transporte, numeración y organización de la ciudad³⁵⁵, además de las posibilidades rentísticas y especulativas que conllevaba.

El ingeniero Luis F. Osorio fue uno de los introductores de la polémica y la crítica, que dejó consig-

nada en un artículo llamado “La ciudad moderna”; un interesante diagnóstico de la situación de la ciudad con sus antecedentes y el estado de su traza urbana:

Por consecuencia de la tenacidad y el entusiasmo ejecutivo de D. Ricardo Olano, secundado luego eficazmente por particulares y entidades, el planeamiento previo de Medellín futuro y la lenta modificación del existente, es un hecho consumado y por todos aceptado de buena gana. La idea se incrustó en las mentes y sus consecuencias son espontáneas, casi automáticas. Y el ejemplo de Medellín lo están siguiendo otras ciudades del país, chicas y grandes, y aun oficialmente, por Ordenanza de nuestra Asamblea Departamental se consagró definitiva y obligatoriamente esta práctica.

Eso está muy bien. Es natural que en el desarrollo de la ciudad primen los intereses de todos sobre los caprichos, las fantasías y la mala voluntad de los particulares. Si así se hubiera hecho desde hace mucho tiempo, no fuera Medellín en muchas partes lo que hoy es: un laberinto incomprensible, resultado de la imprevisión cuando no del egoísmo. No tendríamos entonces tantas callejuelas estrechas y aisladas que afean la ciudad y estorban el tránsito.

Pero paralelamente con la idea de Olano sobre el trazado previo se difundió la del trazo rectangular obligatorio. Y eso sí no está completamente bien, porque no se consulta ni la topografía ni las condiciones especiales de cada parte nueva de la ciudad, pero ni siquiera se tiene en cuenta la estética. Por desgracia la idea de la ciudad rectangular, especie de tablero de ajedrez, ha sido aceptada sin discusión y tal vez ya haya arraigado tanto, que resulte inoficioso discutirla³⁵⁶.

Muchos estuvieron de acuerdo con el ingeniero Osorio, desde el artista Marcos Tobón Mejía, hasta

354 / *Revista Colombia* núm. 105, Medellín, 5 de junio de 1918, pág. 46.

355 / Ricardo Olano, *Propaganda Cívica... Op. cit.*, pág. 41.

356 / *Revista Colombia* núm. 153, Medellín, 4 de junio de 1919, pág. 23.

el Ingeniero Jaime Lalinde, quien en su tesis decía que *“El sistema de tablero de ajedrez, tiene como desventaja, la monotonía que presta a la ciudad. Es muy poca la variedad que se encuentra entre una calle y otra, por esta razón se dice que la ciudad de Turín, es una de más monótonas del mundo”*. La monotonía de Turín era ya famosa en el mundo y especialmente entre los urbanistas, empezando por el austriaco Camilo Sitte que en el clásico texto *Construcción de ciudades*, criticó la pobreza de recursos de los urbanizadores modernos, el rígido alineamiento de casas y el bloque cúbico de manzanas, el tedio de las calles y el abrumador efectos de masas de las modernas manzanas, yéndose lanza en ristre contra las reglas generales del urbanismo de ensanche de Baumeister que se habían puesto de moda y, obviamente, ese ejemplo paradigmático negativo de Turín.

Osorio y Lalinde tenían como punto de partida de ese trazado monótono las ciudades norteamericanas y, fundamentalmente, Nueva York, donde la poca superficie obligaba a economizar terreno pulgada a pulgada, donde no los desvelaban los problemas de estética, y su orientación era unilateralmente los negocios sin permitirse el ocio. Para Osorio la línea recta era áspera, seca, hiriente y chocaba contra todo estado de ánimo: *“Bueno tenemos el genio de los medellinenses para que se nos agríe más con la monótona visión permanente de un cuadrado grande dividido en cuadritos menores!!”*³⁵⁷; para continuar después su diatriba contra este tipo de trazados que no consultaban ni la estética ni la topografía, donde la ciudad no podía ofrecer misterio, novedad, poesía, con sus rectángulos invariablemente iguales y de edificios uniformes, y en donde bien pronto al arquitecto se le agotaba la inventiva³⁵⁸.



Fragmento del plano del barrio Campo Valdés, Planoteca Departamental, PL 39-B. A.H.A.

A partir de la plaza se estructura una trama rígida ortogonal. Los módulos o manzanas se suavizan con el ochavado de las esquinas.

357 / *Ibíd.*, pág. 24.

358 / *Ibíd.*, núm. 155, Medellín, 18 de junio de 1919, pág. 45.



Seguramente Marcos Tobón Mejía tomó como referencia los postulados de Sitte y su visita personal a la ciudad italiana, para respaldar las tesis del Ingeniero Osorio y pedir a gritos “desturinizarse” a Medellín, en una carta escrita desde París para la Revista Colombia en 1919 —de donde retomó luego Lalinde ese concepto de Turín en su trabajo sobre urbanismo—:

... que hagan en la capital círculos, estrellas, zig-zags, lo que se quiera, que su incomparable topografía se presta no sólo para crear belleza, sino para aprovechar la que posee. Pero por Dios, no inflijan a los que vendrán después de nosotros la angustia de la monotonía de la ciudad de Turín —ajedrez. Esta ciudad tiene la especialidad de no retener a ningún

visitante más de una hora. De mí sé decir que apenas si la veía a través del barandal de hierro de la estación. Si el Nueva York moderno es espantable, Turín huele a tortura de inquisición³⁵⁹.

La rotunda crítica hacia ese trazado se acompañó de la propuesta de mirar otras alternativas que fueran más compatibles con las realidades locales, como las ciudades lineales de Soria i Mata o las ciudades jardín o Garden City, que era la que más acogida tenía en el medio local.

Precisamente el arquitecto Enrique Olarte había esbozado algunos planteamientos en el Congreso Nacional de Mejoras en 1917, donde se percibían elementos de la ciudad jardín, retomando al urbanista inglés Raymon Unwin y teniendo como referencia la ciudad inglesa de Port Sunlight, aunque en realidad esta fuera más un pueblo industrial inglés que una ciudad jardín propiamente dicha. Los argumentos con los que Olarte defendió la importancia de la planeación, curiosamente podrían alinearlos como un adelantado de lo que muchos decenios después se llamaría desarrollo sostenible: “Proyectar un plano es hacer una obra de alta previsión social, porque impone a la generación actual obligaciones poco onerosas, relativamente, al mismo tiempo que trabaja por el interés de las generaciones futuras”³⁶⁰.

De todas maneras, las ideas de Olarte se basaron en los principios de la ciudad futura a partir de ornato y ensanche, acogiendo los tres principios fundamentales del programa, es decir, higiene, comodidad y belleza, pero dando especial énfasis a los jardines, parques, amplias vías arborizadas, espacios libres, la arborización y otros aspectos de la naturaleza, como las corrientes de agua, incorporados como elementos

359 / Revista Colombia núm. 171, Medellín, 1 de octubre de 1919.

360 / Enrique Olarte, “Plano de ensanche y ornato de ciudades”, en Boletín de la Sociedad de Antioqueña de Ingenieros núms. 4 y 5, Medellín, 1917, pág. 20.

estéticos. Retomaba así del *Garden City* no los pre-puestos fundamentales, sino ciertos aspectos para reforzar el higienismo urbano con el establecimiento de reservas de aire y pulmones mediante las áreas verdes y un pintoresquismo naturalista: *“Las ciudades atravesadas por ríos deben aprovechar esta circunstancia para su ornato. Algunas veces será posible hacer pasar éste o uno de sus derivados por un parque o por un jardín; se podrá crear lagos en algunos sitios, y sus riberas podrán ornamentarse de mil maneras”*³⁶¹.

Cierto pintoresquismo, la arborización, bosques y parques van a ser una constante en las propuestas urbanísticas y ciertas ejecutorias de finales de los años diez y en todo el decenio del veinte. Es innegable que la arborización fue un aspecto sustancial por el valor que se le dio en la higiene y estética urbana; al respecto Luis F. Osorio, al plantear la necesidad de más árboles en la ciudad lo argumentaba con que:

los árboles purifican la atmósfera, moderan la intensidad de la luz solar directa y estorban las corrientes de aire, haciendo que se sedimenten las basuras y polvos que en el aire viajen. También son los árboles causa de serenidad y de ánimo y adornos eficaces para corregir la sequedad y el amaneramiento de casas y calles. Las ciudades modernas con ese ofensivo color gris de cemento y arena resultan inhabitables³⁶².

La relación de los árboles con la ciudad y su arquitectura cogió gran arraigo, por eso fueron varias la polémicas por la destrucción de árboles, pero a la vez fueron muchas las campañas en pro de su protección; hubo personajes que se dedicaron de lleno a la arborización de la ciudad en parques, bosques y calles, como Leocadio Arango y Ricardo Olano, el maestro

de obra Gonzalo Velásquez, quien sembró las palmas de la calle Bolivia, o el arquitecto Jesús Mejía P.

Desde estas propuestas que tomaron la naturaleza como un valor importante para la ciudad, la que más caló y que más elementos introdujo fue en los *Garden-suburb*, un planteamiento que se derivó de los



Proyecto del barrio Berlín, una de las más representativas trazas urbanas de la aplicación del principio de racionalidad y eficiencia. El módulo rectangular se asemeja a la propuesta neoyorquina. Diseñado por el Ingeniero José María Bohórquez, se cumplió a cabalidad. A.H.M., Solicitudes. Tomo 359, fl. 25.

361 / *Ibíd.*, pág. 25.

362 / Luis F. Osorio, “La ciudad moderna”, en Revista Colombia núm. 167, Medellín, 3 de septiembre de 1919. pág. 167.



Fragmento del plano del barrio Aranjuez, diseñado por Félix Mejía. A.H.A., Planoteca Departamental.

presupuestos teóricos de la Garden City, cuyo abanderado en Inglaterra fue el ya mencionado Unwin. Pueblos suburbanos que buscaron conciliar lo rural y lo urbano, por medio de villas rurales conectadas con la ciudad y cierto grado de autonomía, con casas unifamiliares –cottages– en medio de grandes áreas verdes; también, como ya se ha mencionado, son los barrios suburbanos que también participaron de la política descentralizadora dependiente del centro urbano, con casas unifamiliares, pero creando unidades vecinales con cierta autonomía, que desarrollaron el sentido del barrio, entre los cuales estaban los barrios obreros. Esta idea fue muy valorada en Medellín no con *villages* sino con los barrios periféricos conectados al centro urbano por las vías carretables y después con el tranvía, a los que se les dio, al menos en el diseño, esa idea bucólica de naturaleza con arborizaciones, buenas aguas, aire, y viviendas que imitaron los cottages. Dentro de esta idea estuvieron barrios como Aranjuez, al nororiente de la ciudad, o Les Chalets, al occidente en la fracción de La América.

El barrio Aranjuez fue diseñado por el arquitecto Félix Mejía Arango en diciembre de 1919 para la Compañía Constructora del Barrio Aranjuez. Si trazado rompía con todos los principios de la racionalidad y la ortogonalidad, con una trama que buscaba adaptarse a la topografía, como habían pedido los críticos de la trama en tablero de ajedrez; el propio arquitecto lo describió así: “*el trazado del barrio Aranjuez es caprichoso, verdadera configuración de parque moderno cuyas plazas y avenidas tienen dimensiones distintas y formas variadas*”³⁶³. El barrio tenía como eje diagonal una carretera sinuosa que seguía la pendiente del terreno y en el extremo nororiental, sobre una meseta de

363 / Félix Mejía Arango, “Informe sobre el barrio Aranjuez”, en periódico *La Ciudad Futura* núm. 5, Medellín, 19 de febrero de 1919.

la colina, tenía una plaza circular “de 50 metros de diámetro, de cuyo centro parten 6 calles. Desde esta plaza se podrá disfrutar de las más hermosas vistas que pueda soñarse en agrupaciones ciudadanas”; y en el extremo suroccidental, ya en terreno plano, una plaza denominada Plaza Municipal. Incluía un lago, aprovechando la quebrada la Cimitarra y plazoletas en los cruceros donde convergían de 3 a 6 calles. Este proyecto para personas acomodadas se pensaba en términos arquitectónicos con Cottages o Chalets, donde se pudiera pasar el ocio de los domingos o las vacaciones de julio y diciembre; una casa de “habitación, pequeña, cómoda y económica donde podrán vivir no careciendo de las comodidades que ofrecen la ciudad: agua potable, tranvía, luz eléctrica, teléfonos, alcantarillado, calles magníficamente perfiladas, luz, aire puro y salud mental”.

Como complemento al diseño urbanístico, los promotores realizaron el mismo año de 1919 un concurso arquitectónico para los modelos de vivienda, dentro de la idea de Cottage o Chalets, pensado tanto por los promotores como por el mismo arquitecto del plan urbanístico, con lo cual se fortaleciera la imagen que se quería proyectar. El proyecto ganador, diseñado por Horacio Marino Rodríguez, según el jurado era un “gracioso ‘cottage’ que traduce bien en sus lineamientos la idea de construcciones a un tiempo coquetas y baratas”³⁶⁴.

La idea de este barrio para pudientes fracasó, fundamentalmente por la crisis económica de la ciudad en 1920. No obstante, varios chalets o cottages fueron construidos, y la totalidad de la traza fue ejecutada incluido su eje vial, la “carrera Balboa”, y aunque años después se comenzaron a introducir variaciones aún se puede leer su trama. Curiosamente las ciuda-

des jardín y los suburbios londinenses pensados para obreros terminaron allá en refugios jardín para núcleos exclusivos y refinados de las clases acomodadas³⁶⁵, y en Medellín, paradójicamente, un barrio “ideado y trazado por la Compañía para gentes pudientes”, terminó ofrecido barato al municipio para que fuera aprovechado por los obreros, es decir, el camino inverso a algunos casos de Inglaterra.



Proyecto del barrio de la Cooperativa de Habitaciones en 1943, diseñado por Pedro Nel Gómez, dentro del proyecto urbano de expansión en el Occidente de Medellín a partir del proyecto de la Universidad Católica Bolivariana en la fracción de La América. Aparece en la parte inferior del plano el barrio Les Chalets, como puerta de acceso hacia la calle San Juan. A. H. A., Planoteca Departamental PL. 37. (21 B: publicidad del barrio Le Chalets en 1923. *Exposición de Antioquia Industrial, agrícola y pecuaria*, Medellín, Vieco, 1923).

364 / *Ibid.*

365 / Benedetto Gravagnuolo, *Historia del urbanismo...* pág. 119.

Pero lo que sí se mantuvo fue la idea de los barrios suburbio, que continuó concitando el interés de cierto grupo de arquitectos y urbanizadores en tanto el trazado de las líneas del tranvía permitió aprovechar los vacíos entre los núcleos suburbanos –las fracciones– de Belén, Robledo, el mismo Aranjuez, La América, o El Poblado; fundamentalmente en estos dos últimos casos se dio la posibilidad de configurar, si no grandes barrios, sí pequeños refugios jardín suburbanos, característica que va a predominar en la ruta de Medellín al Poblado. De todas maneras este planteamiento urbanístico fue el precursor de los desarrollo que se harían en la parte occidental de Medellín, al otro lado del río, en barrios como el Popular Modelo, la Floresta o en el que se denominaría barrio Laureles, pues no en vano el barrio *Les Chalets* diseñado en 1923 fue la puerta de entrada, por la calle San Juan, a este último proyecto formulado entre los años 1936 y 1937. No es el *Garden City* sino el *Garden Suburb* el punto de partida de muchos barrios con su carácter autónomo, que va generando ese proceso de identidad barrial al imitar el carácter descentralizador que se impuso en las ciudades inglesas, especialmente Londres y Liverpool.

Mientras tanto, otros barrios seguirían reptando en la montaña o ubicándose en las partes planas con sus líneas rectas, manteniendo el criterio de racionalidad y rentabilidad, y en la medida que se alejaban del centro urbano hacia lo más pendiente de los terrenos, fueron haciendo, más que un urbanismo, una ocupación urbana, donde incorporaban lo rural a lo urbano, no como en el caso del *Garden City* de sacar lo mejor de la vida bucólica rural con las ventajas de

lo urbano: esta era una versión criolla local donde a la carencia de los goces urbanos, entre ellos la infraestructura, no se sumaba ningún bucolismo sino la actividad productiva agrícola, como claramente lo dejó percibir su promotor hacia 1924: *“En la parte alta del “Barrio Berlín”, tengo otro barrio, trazado a propósito para jornaleros, obreros y agricultores, que sean amigos de cultivar terreno; estos son de muy buena calidad para plantaciones de toda clase”*; este era un barrio que si bien tenía una vía de acceso, era precaria, y no tenía otro servicio más. Se dividía en lotes de 20 metros por 100 varas de profundidad. Incluso el barrio Berlín parecía más un entorno rural, pues los solares, comprados hacía cuatro o cinco años, para 1924, tenían *“hermosos platanares muy fértiles, y algunos solares tienen yucales hermosísimos y también muy fértiles”*. Este era un modelo muy propio, que no se podría hablar de urbanización sino de ruralización, con sus grandes lotes cultivados, subdivididos a medida que la ciudad los dotó de infraestructura y fueron incorporados con mayor determinación a la malla urbana, en los largos ciclos de ocupación y densificación que duraron varios años, uno o dos decenios, incluso.

No se puede concluir esta parte del plano del *Medellín Futuro* sin señalar que el trazo estaba estrictamente limitado al área de influencia inmediata del centro tradicional y las áreas de expansión en el oriente del río Medellín, sin embargo, el proceso expansivo obligó que se tuvieran en cuenta las nuevas zonas de urbanización, ubicadas en las denominadas fracciones. Para, de alguna manera, controlar estas áreas de manera indirecta, la propuesta del *Medellín Futuro* se extendió a Belén, el Poblado, Robledo, Prado, San

Cristóbal y San Sebastián, cuando se ordenó levantar en cada uno de ellos los planos futuros, mediante un contrato celebrado con Vicente Vélez en mayo de 1920, y terminado en agosto del mismo año³⁶⁶. ¿Cuál fue su efecto? La información que existe es fragmentaria, pero es factible avizorar que tuvo efecto pues desde entonces también las fracciones debieron recurrir a la Oficina de Ingeniería Municipal para que les fueran aprobados los hilos o perfiles, se autorizaran las construcciones e incluso se diera permiso para la ejecución de proyectos barriales. No fue una acción conjunta, sino planos aislados que actuaron sobre el entorno inmediato, dándole un ordenamiento a la configuración urbana de estos subcentros, como en el caso de la consulta elevada por la Junta de Fomento de Belén en 1928 para el ensanche y prolongación de la calle La Pola³⁶⁷. Ya también se dio cuenta de los efectos positivos en el desarrollo y configuración de San Antonio de Prado.

Cuarto momento: sin Medellín Futuro, en pos del Gran Medellín Futuro

Es a partir del año 1925 en adelante, y podría prolongarse después de 1932 hasta los años cuarenta, cuando llegó a la ciudad el urbanista austriaco Karl Brunner –1940– y posteriormente los urbanistas Paul Lester Weiner y José Luis Sert, de la empresa *Town Planning Associates*, quienes a la postre realizaron el Plan Piloto de Medellín, que fuera contratado con ellos en 1948.

El plano del Medellín Futuro de 1910 se había calculado para 15 años, pero pronto vio desbordados

sus límites y proyecciones, y en vez de la euforia de los años diez se llegó al pesimismo de finales de los años veinte. Rafael Toro G., un Ingeniero especialista en urbanizaciones lo expresó así para 1929:

Hoy estamos todos urbanizando, sin tener conocimiento de lo que hacemos; y lo peor de todo es que nadie sabe lo que será Medellín dentro de veinte años, porque no tenemos siquiera un plano de la ciudad futura. Vamos a ciegas.

El área urbana fijada hace diez y ocho años es ya muy estrecha y necesitamos rigurosamente extenderla y proyectarla lo mejor posible, antes de que el gran número de urbanizaciones que existen fuera de ella tomen más impulso³⁶⁸.

Para Toro, de las urbanizaciones que se desarrollaran dependía la belleza futura de la ciudad, pero lo que estaba ocurriendo era, según él, supremamente preocupante pues algunos se contentaban con prolongar los hilos de las calles viejas siguiendo el plano viejo de Medellín Futuro; las urbanizaciones eran de

366 / Los de Belén y El Poblado no fueron incluidos en este contrato pero ya se habían levantado con anterioridad. Rodrigo de J. García Estrada (Coordinador de la Investigación), *El Concejo de Medellín Protagonistas del desarrollo de la capital antioqueña. 1900-1999*, Medellín, Concejo de Medellín - Instituto Tecnológico Metropolitano, 2000, pág. 115.

367 / Se ordenó conservar el hilo norte de la calle existente y tomar de la parte sur, y “que paralelamente al anterior pase por el costado Norte de la quinta de propiedad del señor Mariano Franco, situada en la esquina sureste del crucero Córdoba – La Pola”. A.H.M., Comunicaciones, tomo 569, 29 de noviembre de 1928, fl. 13 r.

368 / Rafael Toro G., “Urbanizaciones”, en revista *La Construcción Moderna*, núm. 1, Medellín, febrero de 1929, pág. 13.

una pobreza inimaginable; tanto las viviendas de los ricos como las de los pobres cada día eran más estrechas y más antihigiénicas, siendo los barrios de los pobres detestables, pues, *“se sabe que existen las calles por las filas de casas de lado y lado”*, concluyendo que *“en Medellín está pasando todo lo contrario de lo que pasa en las ciudades modernas, y es que, la arte nueva de la ciudad es mas fea que la parte vieja. Está quedando encerrada por todos sus costados, por enormes caseríos dispuestos del modo más antiestético posible”*³⁶⁹.

La ciudad, como lo señaló Ricardo Olano en 1927, a pesar de ciertas circunstancias desfavorables como la gran crisis de 1920/21, y la parálisis de la ciudad por la sequía del río Magdalena, que impidió el arribo de los barcos entre fines de 1925 y mediados de 1926, continuaba su desarrollo económico y urbano³⁷⁰, como lo mostraba el crecimiento poblacional y la demanda de viviendas y bienes de consumo. Esta situación se reflejó en el inicio de la pavimentación de calles y la cobertura de la Santa Elena, la extensión de las líneas del tranvía y del servicio del agua hacia los barrios de la nueva expansión urbana y hacia las

áreas suburbanas como El Poblado, Guayabal, Robledo, Belén, e incluso a fracciones como San Cristóbal.

No era entonces que la ciudad estuviera en crisis, todo lo contrario, la ciudad se extendía cada día más, apareciendo nuevos barrios e incorporando nuevas tierras al mercado urbano aprovechando la expansión de las líneas del tranvía. El pesimismo era en torno a la configuración de la ciudad, al temor que se derivaba de la falta de control y la carencia de parámetros para ordenar su crecimiento, algo que sí había posibilitado el plano adoptado en 1913. El crecimiento desmesurado de la ciudad, la densificación, la extensión a áreas no previstas, y el notable incremento demográfico incomodaban y generaban este tipo de comentarios. No se podía entender la multiplicidad que la ciudad experimentaba, pues, como señala Manuel Bernardo Rojas, había una fragmentación espacial y cultural, donde lo espacial pasaba por la distinción barrial según categorías sociales y económicas, y en lo cultural se trazaban territorios, que no pasaban necesariamente por las clasificaciones socio-económicas³⁷¹. Esa fragmentación hizo que el plano de Medellín Futuro aparte de quedarse corto en lo referente a la forma física también perdiera gran parte de la validez ideológica que lo había soportado. Era difícil tener una mirada unificada y centralizada, de donde dependían todos los controles urbanos, sociales y aun morales; de ahí la necesidad de una nueva propuesta que le quitara ese carácter de provisionalidad que se veía tanto en las obras públicas como en la ciudad, en tanto ella se renovaba constantemente; conclusión a la que llegó Jaime Lalinde en 1932 en su tesis sobre “Urbanismo”, si bien sólo lo señalaba para la parte física se podría extender a los otros ám-

369 / *Ibíd.*

370 / Olano señalaba como circunstancias favorables al progreso la terminación o construcción de vías como el ferrocarril a Bolombolo, la Carretera al Mar y otras carreteras que convergían a Medellín, incorporando nuevas áreas económicas; también el aumento de la producción cafetera y de manera más general el desarrollo petrolero del país.

371 / Manuel Bernardo Rojas López, *Los dispersos recuerdos de Desiderio Ancizar Alicante*, Medellín, Comisión Asesora para la Cultura del Concejo de Medellín, 1998, pág. 22.

bitos, cuando escribía sobre la necesidad que tenía Medellín

... de un plano futuro que armonice entre sí todos los distintos barrios, sin dejar que cada propietario de tierras urbanice propiedades como mejor se le antoje, sin tener para nada en cuenta los barrios cercanos. El plano debe ser mantenido por una Junta, que lo haga respetar y cumplir, Junta que hará las diligencias necesarias para las distintas ramas de su incumbencia, como son las vías de transportes, parques y arbolados, etc., etc.

La Junta anterior, debe trabajar porque desaparezca en Medellín ese aspecto de provisionalidad que las entidades ejecutivas van dando a sus obras. Para evitar esto, no hay cosa mejor que un plano, de manera que cualquier cosa que se haga esté de acuerdo con él [...] El sentido de la provisionalidad es lo que más desdice de la ciudad y con él es necesario acabar lo más pronto posible...³⁷².

El planteamiento de Lalinde de todas maneras seguía los lineamientos básicos y los postulados que la Sociedad de Mejoras Públicas había promovido en años anteriores y los cuales volvían a escena al plantear desde 1925 un Plano del Gran Medellín Futuro, que esta vez se pidió fuera base de la futura pavimentación y el alcantarillado; precisamente ambas obras fueron convertidas en primera necesidad de la ciudad, por la presión de la industria y el comercio mediante avisos en la prensa, a través de los cuales solicitaban su ejecución³⁷³.

Ricardo Olano, como representante y el vocero más representativo de la SMP, en cuanto a lo urbanístico, volvió a la carga en abril de 1927 sobre la ciudad futura en una conferencia que pronunció en el Club Unión con el tema de “Preparémonos para

la ciudad de 300.000 habitantes”. Conscientes del rápido crecimiento, los cambios que se experimentaban y “los problemas que se van a presentar con el aumento de población”, propuso entre otros aspectos “un nuevo plano de Medellín Futuro, abarcando las fracciones de la América y Robledo, con indicación de nuevas plazas, bosques, grandes avenidas automoviliarias, nueva líneas de tranvías, indicando las reformas que faltan por hacer en el caso urbano”, acompañándolo de una Legislación municipal que “rigiera el crecimiento de la ciudad, su estética, su higiene. Es necesario poner normas a las nuevas urbanizaciones, en le sentido que dejen plazas, hagan amplias avenidas, alcantarillados, etc. Debe haber una norma para las edificaciones”, además de las fábricas, aceras, y otros aspectos de la ciudad³⁷⁴.

En vista del crecimiento urbano, ya la administración de 1925 había mandado a levantar el plano horizontal y vertical, pero solo se hicieron algunos planos para luego suspender las labores, determina-

372 / Jaime Lalinde, *Urbanismo...* Op. cit., pág. 282.

373 / Salía un cuadro en blanco donde leía: “pavimentación y Alcantarillado. La primera necesidad de Medellín. Espacio cedido por....”, allí aparecía el nombre de la empresa. Entre estas estaban: Federico Isaza, La Primavera, Tax Medellín, Bambú, Droguería Central., Cía. Colombiana de Tabaco, Rey Sol, Almacén Inglés, Toro Puerta & Co., Cervecería Antioqueña, Alejandro Echavarría, Almacén Alfa, Posada y Tobón, Tipografía Foto Club, Lucio Zuleta y Cía., Barrio Sevilla, Almacén Roca, Vidriera de Caldas, SKF, Agencia Bayer, Posadas y Co, Almacén Roca, Naviera Colombiana, Greffenstein Ángel & Cía., entre otras. Periódico *El Heraldo de Antioquia* núm. 395, Medellín, 24 de septiembre de 1928.

374 / Ricardo Olano, *Propaganda Cívica...* Op. cit., págs. 279 y 280.

ción que la Oficina de Ingeniería Municipal en su informe de 1926, no supo a qué se debió,

... causando indudablemente grandes males a la ciudad y a la Oficina a mi cargo, pues ella no tiene un derrotero marcado que seguir en cuanto a ensanches de carreras, calles y plazas, como tampoco en lo que se relaciona a perfiles, estos se dan hoy en día estudiando a grandes rasgos, lo mejor que por el momento puede encontrarse, pero que en el futuro pueden ser funestos, pues como Ud. bien lo sabe el plano de Medellín Futuro y los perfiles que reposan en la Ingeniería no responden hoy en día en manera alguna al desarrollo de la ciudad³⁷⁵.

Careciendo aún de plano rector se mantenía la intención de promover el desarrollo urbano mediante la acción puntual de diversas obras propuestas, el mejoramiento cualitativo y la consolidación de lo ya configurado de la ciudad, la extensión de la iniciativa de civismo, embellecimiento y progreso en las nuevas

áreas de expansión urbana. En 1920 y 1926, respectivamente, fueron creadas las juntas de fomento de los corregimientos y las urbanas. Las corregimentales debían propender por el progreso y el ornato, el adelanto moral, intelectual y material, seguir el plano adoptado para construcción de edificios y ensanche de calles, además de la salubridad públicas, los servicios, entre otros aspectos³⁷⁶; en fracciones como Belén, el Poblado, San Antonio de Prado, Caldas, Guayabal y Robledo, fueron organizadas las juntas, cumpliendo por estos años una importante labor en el mejoramiento de estos suburbios o barrios de hecho, como lo observó Ricardo Olano en el caso de San Antonio de Prado: *"Me sorprendió el pueblecito: linda iglesia, pintoresca plaza con parque, fuente e hileras laterales de palmas, muy buenos locales para la escuela, calles bien arregladas, casas limpias, algunas de ellas con bellos jardines, todo rodeado de alegres casas de cama de la gloria de las plantaciones"*³⁷⁷; todo promovido por la Junta de Fomento que presidía Ismael Betancur y que se correspondía a lo soñado por Olano para Medellín y su alrededores de tiempo atrás.

Entre tanto, las Juntas de Fomento de los barrios fueron creadas en razón a que dado el crecimiento y la extensión de la ciudad ellas podrían prestar *"importantes servicios... especialmente en lo que se refiere a ensanche y apertura de calles"*³⁷⁸. Fueron varias las juntas que se establecieron en barrios de reciente formación como Manrique o Aranjuez, mediante las cuales la SMP podía descentralizar la acción y poder seguir su accionar hacia las nuevas áreas urbanas.

La discusión en estos años se caracterizó por la búsqueda de argumentos e indicadores que justifica-

375 / Informe de Ingeniería Municipal a Ricardo Wills Metz, Gerente de Obras Públicas, Medellín, 9 de noviembre de 1926. En Verónica Perfetti del Corral, *Las transformaciones de la estructura urbana de Medellín*, Bogotá, Informe final presentado a la Fundación para la Promoción de la Investigación y la Tecnología, diciembre de 1994, Anexo núm. 6.

376 / Fueron creadas por el Acuerdo núm. 64, del 19 de abril de 1920. Crónica Municipal núms. 277 y 278, Medellín, 1920.

377 / Ricardo Olano, *Propaganda Cívica... Op. cit.*, pág. 366.

378 / Las nombraba el Concejo por periodos de un año. La ciudad fue zonificada para crear juntas en cada una de estas zonas, las cuales la formaban dos miembros de la S.M.P. y tres vecinos de cada zona. Acuerdo núm. 115, 5 de mayo de 1926. Concejo de Medellín, *Codificación de acuerdos expedidos por el Concejo de Medellín 1925 a 1928*, tomo II, Medellín, Tipografía del Externado, 1925.

ran ante las autoridades municipales lo inaplazable de la elaboración de un nuevo plano rector. Todo el mundo estuvo de acuerdo en el agotamiento del plano del *Medellín Futuro* y la amenaza que se cernía sobre la ciudad si no se preveía su crecimiento. Nuevamente se debatió sobre la primacía que debía tener el interés público sobre el privado, el darle sentido coherente a la ciudad y no una dispersión de barrios y casas, un diseño armonioso que combinara lo artístico con la higiene y el tránsito; en este sentido. Gran parte de la clase dirigente y los mismos pobladores estuvieron de acuerdo con la necesidad imperiosa de controlar la expansión intraurbana de las fracciones y de planificar su crecimiento, de ahí la configuración de las juntas de fomento urbano ya referidas, además de mejorar sus condiciones de conexión vial ya no sólo con el centro urbano sino entre ellas mismas. A esos argumentos se sumaron otros como el déficit de áreas verdes, la falta de áreas recreativas, la congestión vehicular, la ampliación vial, el aumento de la urbanización, la incorporación de las áreas suburbanas en el proceso planificador y la integración al entorno regional.

El crecimiento del parque automotor y el problema consecuente del tráfico fue uno de los puntos álgidos, pues en poco más de tres años, entre 1925 y 1928, pasó la ciudad de 264 a casi mil quinientos vehículos, al punto que para este último año ya no había por dónde transitar en la ciudad, *“especialmente en sus puntos comerciales que abarcan todo el Medellín colonial. Pero el problema del tránsito, que todos los días irá siendo más intenso, es nada ante todos los otros problemas vinculados al planeamiento de la ciudad. Medellín no tiene plazas, que es como no tener*

*pulmones; no tiene avenidas que recojan el tránsito, que es como no tener arterias; y las autoridades no se preocupan por darle lo que le falta”*³⁷⁹. Precisamente ahí está la clave de este período.

Los nuevos sistemas de transporte intraurbanos y intrarregionales habían no sólo ampliado la frontera urbana y regional, sino que habían traumatizado la ciudad, especialmente su parte central urbana. Era el momento de la construcción de las carreteras hacia los cuatro puntos cardinales, el tranvía a oriente y la carretera al mar, en lo intraregional, y la expansión de nuevas líneas de tranvías en lo intraurbano. Si todos los sistemas viales convergían a Medellín, todos a su vez llegaban hasta su centro urbano, ya fuera los ferrocarriles, automotores o tranvías, junto a los caballos, carretas y carretillas. Entonces la vialidad y el tráfico se convirtieron en temas de discusión, poniendo sobre el escenario temas como la jerarquización vial, ampliación de vías, construcción de vías transversales, formas de regulación del tráfico y cambio o mejoramiento de los pavimentos e incluso cobertura de quebradas para mejorar el rodamiento y ampliar el espacio para el vehículo. El sistema vial, más que los modelos urbanos, comenzó a jugar papel determinante en la estructuración de la ciudad expandida hacia los suburbios urbanos, que por estos medios quedaron definitivamente integrados. Si el *Medellín Futuro* planteó las vías como parte integral de la propuesta urbanística, en estos momentos las

379 / “La ciudad futura”, en el Heraldo de Antioquia, transcrito en *Revista Progreso* núm. 22, Medellín, 10 de enero de 1928, pág. 342.

vías se convirtieron en los elementos determinantes de la expansión urbana y en el modelo urbanístico de hecho, junto con la modulación especulativa en el trazo de las urbanizaciones, que para este tiempo se incrementaron.

La preeminencia del vehículo comenzó a desplazar al hombre como fundamento, no tanto de la planeación sino de las inversiones y la ejecución de obras públicas, especialmente de vías. Las reacciones ante esta situación fueron diversas, algunas acudiendo a la ya planteada de tiempo atrás por Enrique Olarte o Luis F. Osorio, de la arborización urbana y de las dotación de áreas verdes, ya fueran plazas, parques, jardines y bosques, aunque también acudiendo a nuevas razones, diferentes a las de higiene y estética, para que esto fuera posible. Una muy interesante fue planteada en la revista *Letras y Encajes*, en tanto introdujeron por primera vez la demanda de espacios recreativos para los niños, el problema de polución urbana y la crítica a la prioridad que estableció la municipalidad a la vialidad en detrimento de los parques, reclamando un equilibrio entre ambos; se decía en esta revista: “... *Es Medellín la ciudad sin árboles, la ciudad sin lugares donde jugar y recrearse los niños, donde respirar aire puro si no son las calles llenas de polvo y de vehículos*”, continuando más adelante. “... *el municipio tiene gastos enorme y hacer parques no es negocio como hacer tranvías; pero tanta obligación*

tiene de lo uno como de lo otro”. Propusieron como solución una campaña de las mujeres para obligar al municipio a la compra del Circo España, el cual ya se planteaba demoler para hacer viviendas, y aprovechando su infraestructura y las áreas verdes que poseía con el fin de destinarlo como parque: “*pidamos aire para nuestros hijos, parques y jardines para la ciudad que no los tiene. Sembremos flores mientras los hombres hacen política*”³⁸⁰; desafortunadamente la política masculina imperó en detrimento de esta concepción femenina de lo urbano.

En el mismo sentido de la carencia de áreas verdes se expresó Ricardo Olano, quien partiendo de los presupuestos de Charles Dowing en su texto *Landscape Architecture* sobre el porcentaje de áreas de parques que debería tener una ciudad —el 12.5% del total de la ciudad—, llegó a la conclusión de que el déficit de Medellín era alto pues apenas alcanzaba a tener el 1%, por lo cual proponía la compra de terrenos fuera de la ciudad como reservas para el futuro. Esta observación tuvo dos efectos: la compra del Cerro de los Cadavides y la reactivación del proyecto del Gran Bosque Municipal de Piedrasblancas. El Concejo compró en 1928 el cerro y sus áreas aledañas, con una extensión de 70 hectáreas, para destinarlo a un parque, y la SMP, mediante un concurso público, lo renombró como el Cerro Nutibara; aunque se realizó el levantamiento topográfico, el trazo de la carretera y se comenzó la arborización el proyecto desde estos años, sólo hasta 1938, estando como alcalde el arquitecto Félix Mejía Arango, se construyó la carretera y dio inicio a su organización definitiva. En 1929 se decía que desde la ciudad se llegaba en diez minutos y “... *era curioso que a tan poca distancia de este her-*

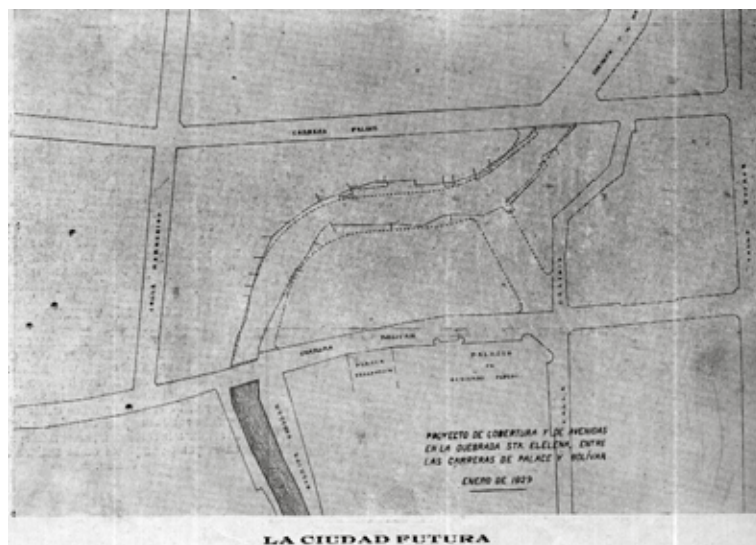
380 / También planteaban la compra de un local que era propiedad del Circo España, entre las calles Colombia y Ayacucho, en el barrio Buenos Aires. Revista *Letras y Encajes* núm. 27, Medellín, octubre de 1928, pág. 451.

*vir bullicioso y calenturiento, tenga Medellín un sitio de fresca incomparable...*³⁸¹; como se percibe era pensado como una reserva a futuro de la expansión urbana, pero en realidad ya estaba inmerso dentro de la estructura urbana, como en definitiva quedaría después de los años treinta cuando se culminó su montaje. Caso contrario fue el proyecto del Gran Bosque Municipal de Piedrasblancas, que había sido aprobado en 1918 pero se había mantenido quieto hasta que nuevamente fue reactivado en 1926, pensado como una manera de mantener las reservas de agua para el acueducto, pero que en estos años por la comunicación que posibilitó el tranvía de oriente se pensó aprovechar con un sitio de recreación suburbano; algo que no se logró en estos años a pesar de haberse realizado variadas plantaciones³⁸².

De igual manera, en la misma idea de mejorar las condiciones internas de la ciudad en cuanto al déficit de vegetación frente a la creciente urbanización y el dominio gris del cemento que ya había avizorado el ingeniero Osorio desde 1919, la Comisión de Estética de la SMP, en coordinación con la Gerencia de Obras Públicas Municipales, elaboró y aprobó en 1930 un Plan General de Arborización. Sobre un plano de la ciudad se inventarió la arborización existente y se proyectó la que debía a futuro sembrarse. Este proyecto fue aprobado y se puso en ejecución³⁸³.

Una de las más interesantes discusiones sobre la “ciudad futura” en estos años, en términos de lo vial como expresión de progreso y civilización y la eliminación de lo natural, fue alrededor del proyecto de cobertura de la quebrada Santa Elena, que se inició en 1925. El arquitecto Enrique Olarte sobre el valor paisajístico urbano de utilizar las corrientes de

agua desde 1917, pero la SMP consideró como una expresión de progreso la cobertura de las quebradas, iniciando por la Santa Elena, con el argumento de la higiene pública y la necesidad de darle mayor espacio al vehículo. A este respecto, el arquitecto Gerardo Posada en 1927, en ese momento residenciado en



“La ciudad futura”, proyecto de cobertura de la quebrada Santa Elena, entre los puentes de Palacé y de Arco en la carrera Bolívar, Revista Progreso núm. 111, Medellín, 2 de febrero de 1929.

381 / Revista Sábado núm. 111, Medellín, 2 de febrero de 1929, pág. 1465.

382 / No obstante este proyecto fue aprovechado decenios después para el montaje del parque de Piedras Blancas y en los últimos años ha servido de soporte para plantear el Parque Regional Arví, junto con otras áreas aledañas.

383 / También se elaboró y aprobó un plan de arborización para las carreteras, que fue presentado para su ejecución a la Junta Municipal de Caminos. Revista Progreso núm. 54, Medellín, 1 de abril de 1930, pág. 857.

Roma, criticó la fiebre civilizadora que no admitía reflexión y la cobertura de la quebrada por la exigencia del progreso de la ciudad y se preguntó *“¿por qué cubrirla, para que rueden mejor unos autos más? Invocando la estética y la belleza, y citando al urbanista holandés Marinus Granpré Molire: “la arquitectura buscará reunir la ciudad a los campos, a la cultura de la naturaleza; ella introducirá la naturaleza a la ciudad y dirigirá el reflujo de la multitud de la campiña”, trató el cubrimiento de la avenida La Playa como un crimen y auguró que más tarde la historia de la ciudad la necesitaría. Propuso hacer expropiaciones para hacer el ensanche y construir la plaza que se pretendía sin desaparecer la histórica Santa Elena con sus ceibas centenarias, prohibir la destrucción de las quintas que adornaban el paseo y si se quería ensanchar y engrandecer a Medellín, “debemos darle más aire, más espacio en sus centros, más pulmones para que no nos ahogue la marea de la urbanización”³⁸⁴.*

Más tarde, en 1931, el también arquitecto Félix Mejía planteó la peatonalización de la cobertura de la quebrada Santa Elena, entre el puente de Junín y el de Baltazar Ochoa, aunque en este caso argumentando rebaja de costos en las obras³⁸⁵, algo que no imposibilita pensar que ya para estos momentos el vehículo

se había apoderado de la trama urbana en detrimento del habitante y, fundamentalmente, del peatón.

En tal sentido, la propuesta que planteó el arquitecto Martín Rodríguez en 1929 estaba orientada a solucionar el problema del tráfico vial, haciendo un análisis de la relación entre el tráfico, la red de calles y su ancho, y el proceso urbanizador. Mostraba que el *“Medellín antiguo, que es hoy la parte céntrica y comercial, ocupaba una extensión aproximada de 4 km², tiene unos 70 kms líneas de calles, con un ancho de 11 m. en promedio”,* y no contaba con ninguna arteria troncal que partiera del promedio de los 16 metros exigidos como ancho de las calles, dedicándose el municipio más que a pensar en grande y solucionar esta problemática a atisbar “ensanchitos parciales” y comprar ochaves a precio de oro. Al respecto proponía que se expidiera un acuerdo en el cual se obligara a la aprobación de todas las urbanizaciones y a dedicar al menos el 30% del total del área a urbanizar, para ser repartida entre calles y plazas públicas; sin embargo, para Rodríguez la *“única solución acertada del actual estado cosas, es el plano regulador del Gran Medellín Futuro, con una sabia y enérgica legislación que garantice su fiel desarrollo”³⁸⁶.*

Mientras se pedía insistentemente el plano del Gran Medellín Futuro y se dedicaba la ciudad a las obras parciales o a iniciativas surgidas de diferentes frentes, quienes pensaban en la posibilidad de planear la ciudad siguieron la discusión sobre diferentes modelos o referencias teóricas e ideológicas que sirvieran de soporte a una nueva propuesta. Al frente seguía Ricardo Olano, quien con sus contactos y relaciones siguió poniendo al tanto de los avances del urbanismo en el mundo, incluso asis-

384 / Revista Progreso núm. 18, Medellín, 24 de septiembre de 1927, pág. 281.

385 / A.H.M., Actas de Juntas, tomo 524, fl. 40, 1931

386 / Revista Progreso núm. 49, Medellín, 13 de septiembre de 1929, pág. 777.

tiendo personalmente al *Congreso Internacional de la Habitación y el Urbanismo*, que se reunió en París en julio de 1928, en donde conoció personalmente, entre otros, al urbanista mejicano Carlos Contreras, con quien de tiempo atrás tenía correspondencia y fue uno de los referentes en estos años y en los posteriores. El mismo Olano donó todos sus libros en 1928 para la biblioteca de la Escuela de Minas, con la condición de que se dictara un curso de urbanismo que, si bien no se cumplió, dio como resultado la tesis sobre *Urbanismo* presentada por Jaime Lalinde en 1932, donde recogió los planteamientos de Olano, Camilo Sitte y de algunos urbanistas del *City Planning* y del *Town Planning*, como Nelson Lewis y George Codbury³⁸⁷.

Lalinde es claro desde el principio que asume el urbanismo desde la ingeniería y más que una nueva propuesta era un compilación de los casos más prácticos que tuvieran aplicación, por lo cual da preferencia en su trabajo a una serie de técnicas, normas y principios que podían servir de referencia en los trabajos de la ciudad. A partir de allí hace una enumeración de los principios teóricos, siguiendo el ordenamiento del estudio del *City Planning* que Olano presentó en el Congreso de Mejoras Nacionales en 1917, pero introduciendo otros elementos de análisis y el reconocimiento de los nuevos tratadistas del urbanismo. Pero entre referencia y referencia va dejando una especie de trazo de la situación presente del urbanismo y de la situación urbana en Colombia y, en particular, de Medellín. Reitera la falta de conocimiento del urbanismo en Colombia, de la falta de aplicación de la normativa derivada de los congresos de mejoras nacionales y apunta algunos problemas

específicos de Medellín, que se puede decir son un diagnóstico de la ciudad en ese momento.

La mirada para estos años supera los suburbios para alcanzar las áreas rurales más lejanas y la región. La integración vial con el oriente y occidente cercanos abría nuevas tierras a la integración urbana, incluso con procesos de ocupación con viviendas de recreo tanto en San Cristóbal como en Santa Elena, así que para estos años ya se propone que se ensaye un modelo sobre urbanización rural. Gustavo Echavarría toma como ejemplo la aldea de Lawrence, una aldea agrícola cercana a Nueva York, donde se trazaron calles y carreteras de acuerdo con la topografía, con casas diseminadas en el campo pero con patrón preestablecido, conservando el “aspecto rural de la naturaleza” y respetando bosques, aguas y prominencias. Ese era el modelo ideal para ensayar en un proyecto que tenía la Secretaría de Agricultura sobre urbanizaciones rurales, con repartición de terrenos para obreros en las vecindades de Medellín. También le parecía ideal para el desarrollo de terrenos en el Poblado y Envigado, asimilando los procesos de de-

387 / El Presidente de tesis fue el Dr. Antonio Villa C. En la bibliografía referencia los siguientes textos y autores: Plane Surveying, Raymond; Manual del Ingeniero, Hutte; Surveying Hand-book, Breed & Hosmer; Construcción de ciudades, Camilo Sitte; *The plane of de Modern City*, Nelson Lewis; Town Planning, George Codbury; Propaganda Cívica, Ricardo Olano; Planning and Zoning, Kimball; The Price of Inefficiency, Koester; Municipal Engineering Practice y Sewerage, Folwell; Public Woter Suplies, F. Turneawre and H. L. Rusell; The Location, Grading and Drainage of Highways, Wilson G. Harger; varias revistas de ingeniería, construcción y planificación como *City Planning Magazine*, además las memorias de los congresos de mejoras nacionales de los años de 1917 y 1920. Jaime Lalinde, *Urbanismo...* Op. cit. S.p.

sarrollo que hasta la época se daban, con construcciones dispersas bordeando avenidas³⁸⁸.

Quizás las ideas más renovadoras y el personaje que más se destacó en este momento fue el arquitecto bogotano Guillermo Herrera Carrizosa. Residenciado en Medellín, donde instaló hacia 1926 una oficina de arquitectura, pronto entró a ser centro de debate por sus propuestas arquitectónicas y urbanas, sin que se pudiera desligar muchas veces la una de la otra. Herrera Carrizosa opacó por estos años a Ricardo Olano, con quien precisamente polemizó en razón a las ideas esbozadas por éste al comentar la propuesta urbana y administrativa de Canberra, Australia. En sus comentarios dejó traslucir otra ideología que lo distanciaba de sus predecesores e incluso, en gran medida, con los ingenieros y dirigentes del medio local. En la carta de riposta a Olano, por ejemplo, dejó sentados tres aspectos importantes: el temor a la imitación de lo extranjero sin un tamiz, que permitiera adaptarlo a las condiciones locales y nacionales y no la mera imitación; en este sentido reclama una personalidad colombiana de la ideas teniendo en cuenta las particularidades culturales, algo que se verá con mayor intensidad en lo arquitectónico; el reclamo de un espacio para el arquitecto en los proyectos de planeación urbana, con el fin de darle la orientación estética a estos estudios que habían

sido potestativos de los ingenieros; y, por último, la inadecuación del plano del Medellín Futuro a la vida moderna, ni su correspondencia con la real situación de la ciudad³⁸⁹.

Precisamente sobre el Medellín Futuro y la situación del momento volvería a pronunciarse reconociendo el movimiento constructivo y expansivo que se experimentaba, el crecimiento en todas las direcciones y su potencialidad, pero siendo crítico por la falta de una orientación y una fuerza que lo controlara. Por primera vez se escuchó decir que la ciudad estaba trazada de acuerdo con las necesidades económicas, políticas y sociales de un época pasada y no del momento: *“sus calles largas, estrechas, silenciosas, sin árboles, sin fuentes, sin flores, sin nada que las relacione con el paisaje, todas ellas muertas, simétricas, frías, angulosas, parecen tablas de ajedrez con sus rectángulos antipáticos, en las cuales nadie se entretiene jugando una partida”*. Sin embargo, él no se quedaba allí en la crítica ya vieja y reiterada, sino que veía en la nueva realidad la necesidad de responder con una nueva estética urbana —la que reflejó en su propuesta de arquitectura—, en la urgencia de otros espacios y tipologías arquitectónicas urbanas que se correspondieran con el escenario urbano, la construcción estratégica de un centro cívico y no disperso y encerrado en calles estrechas sin aportar a la belleza urbana, y con ello la zonificación, implementar buenos sistemas de circulación para toda la clase de vehículos que necesitaba la ciudad y la manera de conectar entre sí los barrios que se encontraban aislados, *“sin sistemas transversales, ni avenidas de rotación que los ligen, que los unan entre sí, que hagan de ellos unidades de un todo colectivo”*³⁹⁰. Habría un

388 / Gustavo Echavarría, “Aldeas y ciudades del futuro”, en revista *Progreso* núm. 56, Medellín, 20 de mayo de 1930, pág. 895.

389 / *Revista Progreso* núm. 15, Medellín, 1 de julio de 1927, pág. 321.

390 / *Revista Progreso* núm. 16, 16 de agosto de 1927, pág. 245.

punto más para indicar: pidió desde 1927 que se destinara dinero para “conseguir la cooperación de una figura de reconocida fama mundial en cuestiones de urbanismo, y que se proceda a levantar un plano de Medellín que haga de esta la capital más equilibrada del país”³⁹¹; propuesta contradictoria en alguien que clamaba por un nacionalismo ideológico y arquitectónico, pero que dejaba traslucir también la crítica a la capacidad de respuesta de los responsables locales en el proceso planificador. Herrera Carrizosa dejaría una impronta en lo arquitectónico, pero no sólo por los edificios construidos, las formas innovadoras, sino por la ideología que había tras sus propuestas que marcaron un interesante contrapunto, como se deja traslucir en los planteamientos que hizo sobre lo urbano.

Las discusiones fueron estériles, sin respuestas en la realidad física local, pues sólo hasta 1931 se volvería a contar con un plano de la ciudad. Desde antes de 1929 y este mismo año fueron varias las empresas de ingenieros e ingenieros particulares las que se ofrecieron para la realización de este plano,

como el caso de Abraham Escobar (gerente del Centro de Ingenieros), José Miguel de la Calle, Luis A. Correa, entre otros, hasta que fue celebrado el contrato con los ingenieros Vicente Vélez y Gabriel Hernández, quienes lo entregaron en 1931. Sobre este plano dicen Roberto Luis Jaramillo y Verónica Perfetti que fue “*levantado técnicamente, sirvió de apoyo para los futuros proyectos de los empresarios antioqueños, que hicieron crecer la industria una vez superados los efectos de la crisis económica antecedente; con ella, la ciudad vio florecer los el trabajo obrero, y creció aún más*”³⁹²; sin embargo, esto no es acertado porque fue un levantamiento topográfico de un área de la parte urbana y no una propuesta orientadora o de planeación. No era siquiera el punto de partida pedido por el *City Planning*, con lo que representó un retroceso para la ciudad. Como he señalado, la ciudad creció entonces al ritmo de la red vial y de los urbanizadores privadas, sólo controlados en la parte arquitectónica con la expedición en 1935 del código de edificaciones, pero debiendo esperar muchos años más hasta contar con un nuevo plan ordenador.

391 / Periódico *El Heraldo de Antioquia* núm. 54, Medellín, 11 de agosto de 1927, pág. 5.

392 / Roberto Luis Jaramillo y Verónica Perfetti, *Cartografía Urbana de Medellín 1870-1950*, Medellín, Concejo de Medellín - Comisión Asesora para la Cultura, 1995, pág. 30.

SITIOS DE CONSULTA

AHA. Archivo Histórico de Antioquia, Medellín.
Censos,
Planoteca Departamental y Archivo Audiovisual
AHM. Archivo Histórico de Medellín.
Comunicaciones
Concejo Municipal, libro de recibos.
Fondo Alcaldía, Sección Obras Públicas.
FAES. Archivo Fundación Antioqueña de Estudios Sociales.

PERIÓDICOS

Boletín Oficial, Medellín, 1866.
Crónica Municipal, Medellín, 1870, 1874, 1897.
El Amigo del País, Medellín, 1846.
El Antioqueño Constitucional, Medellín, 1848.
El Aviso, Medellín, 1898.
El Censor, Medellín, 1847.
El Colombiano, Medellín, 1921.
El Constitucional de Antioquia, Medellín, 1846.
El Correo de Antioquia, Medellín, 1899.
El Correo Liberal, Medellín, 1917, 1921, 1925.
El Espectador, Medellín, 1898.
El Ferrocarril de Antioquia, Medellín, 1915, 1916, 1912, 1904.
El Fonógrafo, Medellín, 1893.
El Heraldo de Antioquia, Medellín, 1927, 1928, 1929.
El Oasis, Medellín, 1869.
El Sol, Medellín, 1914.
Gaceta Oficial, Medellín, 1852.
La Ciudad Futura, Medellín, 1919
La Correspondencia, Medellín, 1893.
La Organización, Medellín, 1904, 1905, 1908, 1910, 1913.
La Patria, Medellín, 1907.

La Prensa, Medellín, 1905.
La Restauración, Medellín, 1864, 1865, 1866.
Las Novedades, Medellín, 1896.
Progreso, Medellín, 1914, 1930.

REVISTAS

Anales de la Academia de Medicina, Medellín, 1888, 1889, 1890.
Anales de la Escuela Nacional de Minas, Medellín, 1913, 1914, 1916.
Boletín de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros, Medellín, 1917
Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia, Bogotá, 1970.
Ciudad y Territorio, Madrid, 1996.
Colombia, Medellín, 1916, 1918, 1919.
El Montañés, Medellín, 1899.
Letras y Encajes, 1928.
La Construcción Moderna, Medellín, 1929.
La Miscelánea, Medellín, 1897.
Progreso, Medellín, 1927, 1928, 1929, 1930.
Revista de Antioquia, Medellín, 1876.
Revista El Centenario, Bogotá, 1910.
Revista Instrucción Pública de Colombia, Bogotá, 1893.
Revista Literaria, Bogotá, 1891 – 1892.
Repertorio Histórico, Medellín, 1939.
Sábado, Medellín, 1929

ARTÍCULOS DE REVISTAS O PRENSA

ADAMS, Anmarie. “Fisiología doméstica. Higiene y arquitectura; una perspectiva histórica”. En *Revista Arquitectura Viva* núm. 22, Barcelona, enero-febrero de 1992.

BASSOLS COMA, Martín, “Los inicios del derecho urbanístico en el período del liberalismo moderado y el sexenio revolucionario (1846-1876): el Ensanche de la ciudad

como modelo urbanístico y sistema jurídico”. En *Revista Ciudad y Territorio* núms. 107-108, Madrid, 1996.

DE GREIFF, Carlos Segismundo. “Apuntaciones históricas y geográficas sobre la antigua provincia de Antioquia”. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, núm. 102, Bogotá, 1970.

DE GREIFF, Carlos Segismundo. “Apuntamientos topográficos y estadísticos de la provincia de Medellín”. En *Gaceta Oficial de Medellín* núm. 13, Medellín, 29 de marzo de 1852.

ECHAVARRÍA, Gustavo. “Aldeas y ciudades del futuro”. En *revista Progreso* núm. 56, Medellín, 20 de mayo de 1930.

GIRALDO R., Joaquín María. “Pleito que no es pleito”. En *periódico La Patria* núm. 812, Medellín, 18 de abril de 1907.

JARAMILLO METZ, J. M. “Standards y especificaciones”. En *Boletín de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros* núms. 4 y 5, Medellín, 1915.

MEJÍA ARANGO, Félix. “Informe sobre el barrio Aranjuez”. En *periódico La Ciudad Futura* núm. 5, Medellín, 19 de febrero de 1919.

MENSAJE DEL PRESIDENTE a la Lejislatura del Estado Soberano de Antioquia, 20 de julio de 1873. En *Boletín Oficial* núm. 588, Medellín, 26 de agosto de 1873.

NIÑO MURCIA, Carlos. “A propósito de la historia urbana”. En *Textos* núm. 8, Historia y Teoría del Arte y la Arquitectura-Programa de Maestría, Bogotá, Facultad de Artes Universidad Nacional de Colombia sede Bogotá, 2003.

OLANO, Ricardo. “Historia de la carrera Palacé”. En *Revista Repertorio Histórico* núm. 146, Medellín, 1939.

OLARTE, Enrique. “Plano de ensanche y ornato de ciudades”. En *Boletín de la Sociedad de Antioqueña de Ingenieros* núms. 4 y 5, Medellín, 1917.

OSORIO, Luis F. "La ciudad moderna". En Revista Colombia núm. 167, Medellín, 3 de septiembre de 1919.

TORO G., Rafael. "Urbanizaciones". En revista La Construcción Moderna, núm. 1, Medellín, febrero de 1929.

URIBE ÁNGEL, Manuel. "Higiene pública, una reforma conveniente". En revista Anales de la Academia de Medicina núm. 12, 1 de enero de 1889.

YEPES, Manuel T. "Ingenierías municipales. Su importancia y organización". En Boletín de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros núms. 4 y 5, Medellín.

ZULETA, Eduardo. "En Antioquia", Medellín, septiembre de 1890. En Revista Literaria, Bogotá, volumen núm. 1, noviembre- abril de 1890-1891.

TESIS O TRABAJOS DE GRADO

LALINDE A., Jaime. *Urbanismo*. Medellín, Escuela Nacional de Minas, 1932, tesis de grado para optar el título de Ingeniero Civil, texto mecanoscrito.

MÁRQUEZ ESTRADA, José Wilson. *De aldea quieta a ciudad móvil. Historia del tranvía de Medellín y su relación con el desarrollo urbanístico: 1915-1955*. Medellín, Universidad Nacional de Colombia – Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, 2001.

MÁRQUEZ VALDERRAMA, Jorge Humberto. *La química pasteriana en la medicina, la práctica médica y la medicalización de la ciudad de Medellín, a finales del siglo XIX*. Medellín, Universidad Nacional de Colombia Facultad de Ciencias Humanas Pregrado en Historia, mayo de 1995.

SALAZAR, Alejandro. *Arquitectura y poética. La vivienda obrera en el Valle de Aburrá 1900-1950*. Medellín, Facultad de Arquitectura Universidad Nacional de Colombia.

SÁNCHEZ, Capitolino. *Edificios para escuelas y colegios en el Departamento de el Valle del Cauca*. Medellín, Escuela Nacional de Minas, marzo de 1919.

LIBROS

ALMANDOZ MARTE, Arturo. *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)*. Caracas, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar, 1997.

ARANGO, Ramón. *Informe del Presidente del Concejo*, Medellín, 1892.

BENÍTEZ, José Antonio. "El Cojo", *Carnero de Medellín*. Ediciones de Autores Antioqueños volumen 40, 1988.

BOTERO GÓMEZ, Fabio. *Cien años de la vida de Medellín 1890-1990*. Medellín, Editorial Universidad de Antioquia - Municipio de Medellín, diciembre de 1998.

BOTERO GÓMEZ, Fabio. *Historia del Transporte Público de Medellín 1890-1990*. Medellín, Secretaría de Educación y Cultura de Medellín, 1998.

BOTERO GUERRA, Camilo. *Brochazos*. Medellín, Colección de Autores Antioqueños vol. 111, Secretaria de Educación y Cultura de Antioquia, 1997.

BOTERO HERRERA, Fernando. *Medellín 1890-1950 Historia Urbana y juego de intereses*. Medellín, Editorial Universidad de Antioquia, julio de 1996.

BRAVO BETANCUR, José María. *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín, Colección de Autores Antioqueños núm. 82, 1993.

BREW, Roger. *El desarrollo económico de Antioquia desde la Independencia hasta 1920*. Medellín, Colección Clío Editorial Universidad de Antioquia, segunda edición, febrero de 2000.

BRISSON, Jorge. *Viajes por Colombia en los años de 1891 a 1897*. Bogotá, Imprenta Nacional, 1899.

BRONX, Humberto, y PIEDRAHÍTA, Javier. *Historia de la Arquidiócesis de Medellín*. Medellín, Talleres Litográficos Movifoto, 1969.

- CELEBRACIÓN DEL 2º. CENTENARIO DE LA FUNDACIÓN DE LA VILLA DE MEDELLÍN. Medellín, Imprenta del Estado, 1875.
- CODAZZI, Agustín. *Geografía física y política de las provincias de la Nueva Granada*. Vol. III, Bogotá, Banco de la República, 1958-1959.
- CONCEJO DE MEDELLÍN. *Codificación de acuerdos expedidos por el Concejo de Medellín 1886-1919*. Tomo II, Medellín, Tipografía del Externado, S.f.
- CONCEJO DE MEDELLÍN. *Codificación de acuerdos expedidos por el Concejo de Medellín 1925 a 1928*. Tomo II, Medellín, Tipografía del Externado, 1925.
- CORBIN, Alain. *El perfume o el miasma. El olfato y lo imaginario social siglos XVIII y XIX*. México, Fondo de Cultura Económica, 1982.
- CÓRDOBA O., Luis Miguel. "Cabildo y autoridades en el siglo XVIII". En Jorge Orlando (editor). *Historia de Medellín*. Tomo I, Bogotá, Compañía Suramericana de Seguros, 1996.
- DE GREIFF, Carlos S. "Apuntamientos topográficos i estadísticos de la Provincia de Medellín". En *Decretos y Resoluciones de la Gobernación de Medellín en 1851 i 1852*. Medellín, Imprenta de J. F. Lince por L. Céspedes, 1852.
- DE LA PUENTE, Gerardo. *Una vivienda sana condiciones que debe reunir*. Madrid, El Progreso Editorial, 1888.
- DECRETOS Y RESOLUCIONES DE LA GOBERNACIÓN DE LA PROVINCIA DE MEDELLÍN EN 1851 I 1852. Medellín, Imprenta de Jacobo F. Lince, 1852.
- EXPOSICIÓN DE ANTIOQUIA INDUSTRIAL Y AGROPECUARIA 1923. Medellín, Tipografía Bedout, 1923.
- FARRAND, Camilo. *Resumen de la prensa respecto de las funciones de Optorama exhibidas en Colombia*. Medellín, Imprenta del Estado, 1871.
- FOUCAULT, Michel. *Medicina e Historia. El pensamiento de Michel Foucault*, Washington D. C., Organización Panamericana de la Salud, 1978.
- GARCÍA ESTRADA, Rodrigo de J. (Coordinador de la Investigación). *El Concejo de Medellín Protagonistas del desarrollo de la capital antioqueña. 1900-1999*, Medellín.
- CONCEJO DE MEDELLÍN - Instituto Tecnológico Metropolitano, 2000.
- GARCÍA, Hermes. *En la tierra de Robledo*. Caracas, Empresa El Cojo, 1908.
- GÓMEZ BARRIENTOS, Estanislao. *25 años a través del Estado de Antioquia*, primera parte 1863 a 1875. Medellín, Tipografía de San Antonio, 1918.
- GÓNIMA, Eladio. *Apuntes para la historia del Teatro de Medellín y Vejece*. Medellín, Tipografía de San Antonio, 1909.
- GONZÁLEZ ESCOBAR, Luis Fernando. "La Estación Barbosa del Ferrocarril de Antioquia. Una aproximación histórica". Proyecto "Vereda Buga un reto al futuro desde el pasado", proyecto Interadministrativo Corantioquia-Municipio de Barbosa, agosto de 1999, Medellín, Corantioquia, documento inédito.
- GONZÁLEZ ESCOBAR, Luis Fernando. "Los caminos de Medellín a Rionegro, las rutas por Santa Elena 1800-1928". En Elvia Inés Correa, *Poblamiento, marcas territoriales y estructuras en la cuenca media de la quebrada Santa Elena*, Corantioquia, agosto de 2000, documento inédito.
- GONZÁLEZ ESCOBAR, Luis Fernando, *El edificio Carré*. Una aproximación contextual histórica. Medellín, Fundación Ferrocarril de Antioquia, marzo de 2000. Texto inédito, en computador.
- GOSSELMAN, Carl August. *Viajes por Colombia 1825 y 1826*. Bogotá, Publicaciones del Banco de la República, 1981.

- GRAVAGNUOLO, Benedeto. *Historia del Urbanismo en Europa 1750-1960*. Madrid, Akal Arquitectura, 1998.
- INFORME DEL DIRECTOR Y SUBDIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS. *En Memoria que el Secretario de Hacienda y Fomento presenta al Ciudadano del Estado*, Medellín, Imprenta del Estado, 1883.
- INFORME DEL PRESIDENTE DEL CONCEJO MUNICIPAL DE MEDELLÍN. PERIODO COMPRENDIDO DEL 1º DE NOVIEMBRE DE 1931 AL 31 DE OCTUBRE DE 1915. Medellín, Editorial Bedout, 1915.
- INFORME DEL PRESIDENTE DEL CONCEJO MUNICIPAL DE MEDELLÍN. Medellín, Imprenta del Departamento, S.f., pág. 26.
- JARAMILLO URIBE, Jaime. *El pensamiento colombiano en el siglo XIX*. Santa Fe de Bogotá, Planeta Colombiana Editorial S. A., 1996.
- JARAMILLO, Roberto Luis, y PERFETTI, Verónica. *Cartografía Urbana de Medellín 1870-1950*. Medellín, Concejo de Medellín – Comisión Asesora para la Cultura, 1995.
- LA COMPAÑÍA DE JESÚS EN ANTIOQUIA Y EL COLEGIO DE SAN FRANCISCO DE LOYOLA 1885-1910. Medellín, Tipografía del Comercio, 1910.
- LUJÁN, José Luis, y TODT, Oliver. “Ciencia, tecnología y nuevos movimientos sociales”. *En* Manuel Medina y Teresa Kwiatkowski (coordinadores), *Ciencia, Tecnología/ Naturaleza, Cultura en el siglo XXI*, Barcelona, Anthropos-Universidad Autónoma Metropolitana, 2000.
- MAYOR MORA, Alberto. *Ética, trabajo y productividad en Antioquia*. Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1984.
- MAYOR MORA, Alberto. *Técnica y Utopía. Biografía intelectual y política de Alejandro López 1876-1940*. Medellín, Fondo Editorial Universidad Eafit - Cielos de Arena, 2001.
- MEDELLÍN EN 1932, Medellín, Imprenta Editorial Librería Pérez, 1932.
- MEJÍA PAVONY, Germán Rodrigo y ZAMBRANO PANTOJA, Fabio (editores). *La ciudad y las ciencias sociales*. Santa Fe de Bogotá, Centro Editorial Javeriano CEJA, 2000.
- MOHOLY NAGY, Civil. *Urbanismo y sociedad: historia ilustrada de la evolución de la ciudad*. Barcelona, Editorial Blume, 1970.
- MOLINA, Juan José (compilador). *Antioquia Literaria*. Medellín, Colección Autores Antioqueños vol. 117, Dirección de Cultura, 1998.
- MUÑOZ, Francisco A. *Escritos y discursos*. Medellín, tomo I, Tipografía del Comercio, 1897.
- OCHOA, Lisandro. *Cosas viejas de la Villa de la Candelaria*. Medellín, Colección Autores Antioqueños volumen 8, 1984.
- OLANO, Ricardo. *Propaganda Cívica*. Medellín, Editada por Tipografía Bedout, segunda edición, 1930.
- OLANO, Ricardo. *Visionario de la ciudad colombiana*. Medellín, Fundación Cámara de Comercio de Medellín para la Investigación y la Cultura, 1989.
- OSPINA RODRÍGUEZ, Mariano. *En Celebración del 2º. Centenario e la Fundación de la Villa de Medellín*, Medellín, Imprenta del Estado, 1875.
- OSPINA, E., Livardo. *Una vida una lucha una victoria Monografía histórica de las empresas y servicios públicos de Medellín*. Medellín, Empresas Públicas de Medellín, Editorial Colina, octubre de 1966.
- PEDRAZA GÓMEZ, Sandra. *En cuerpo y alma: visiones del progreso y la felicidad*. Bogotá, Departamento de Antropología Universidad de los Andes, 1999.
- PERFETTI DEL CORRAL, Verónica. *Las transformaciones de la estructura urbana de Medellín*. Bogotá, Informe final presentado a la Fundación para la Promoción de la Investigación y la Tecnología, diciembre de 1994.

- PIEDRAHÍTA ECHEVERRI, Javier. *Del poblado de San Lorenzo a la parroquia del Poblado 1876-1976*. Medellín, Departamento de Antioquia Secretaría de Educación y Cultura, 1976.
- POVEDA RAMOS, Gabriel. "Breve historia de la minería". En Jorge Orlando Melo (Director General), *Historia de Antioquia*, Colombia, Suramericana de Seguros, junio de 1991.
- POVEDA RAMOS, Gabriel. *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín, Gráficas Vallejo, 1 de septiembre de 1974.
- PRIMERA SOCIEDAD CONSTRUCTORA DE MEDELLÍN. Imprenta de El Espectador, Medellín, 1890.
- PRINCIPALES ACTOS OFICIALES DEL CONCEJO MUNICIPAL DE MEDELLÍN, PRESIDIDO POR EL DR. TOMÁS QUEVEDO (PERÍODO 1892-1894). Medellín, Imprenta del Departamento, 1894.
- RESTREPO URIBE, Jorge. *Medellín su origen, progreso y desarrollo*. Medellín, Servigráficas, 1981.
- RESTREPO YUSTI, Manuel. "Historia de la industria 1880-1950". En Jorge Orlando Melo (Director General), *Historia de Antioquia*, Colombia, Suramericana de Seguros, 1991.
- RESTREPO, José Manuel. "Ensayo sobre la geografía. Producciones, industria y población de la provincia de Antioquia en el Nuevo Reino de Granada, por el Dr. D. José Manuel Restrepo, abogado de la real audiencia de Santa Fé (sic) de Bogotá", en Francisco José de Caldas, *Semanario del Nuevo Reino de Granada*, Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, Editorial Minerva, 1942.
- ROBLEDO, Emilio. *Bosquejo biográfico del señor Oidor Juan Antonio Mon y Velarde Visitador de Antioquia 1785-1788*. Tomo segundo, Bogotá, Publicaciones del Banco de la República Archivo de la Economía Nacional, 1954.
- ROJAS LÓPEZ, Manuel Bernardo. *Los dispersos recuerdos de Desiderio Ancizar Alicante*. Medellín, Comisión Asesora para la Cultura del Concejo de Medellín, 1998.
- SAFFRAY, Charles. *Viaje a la Nueva Granada*. Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura, 1948.
- SANTA-MARÍA ÁLVAREZ, Meter. *Origen, desarrollo y realizaciones de la Escuela de Minas de Medellín*. Tomo II, Medellín, Ediciones Diké, 1ª edición 1994.
- SILVESTRE, Francisco. *Relación de la Provincia de Antioquia*. Medellín, Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia Ediciones Especiales Vol. 4, 1988.
- TWINAM, Ann. *Mineros, comerciantes y labradores: las raíces del espíritu empresarial en Antioquia: 1763-1810*. Medellín, Fondo Rotatorio de Publicaciones FAES, 1985.
- URIBE ÁNGEL, Manuel. *Geografía General del Estado de Antioquia en Colombia*, Medellín. Segunda Edición, Colección Autores Antioqueño vol. 11, Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia, 1985.
- URIBE DE HINCAPIÉ, María Teresa, y ÁLVAREZ, Jesús María. En su investigación *Raíces del poder regional: el caso antioqueño*, Medellín, Señas de Identidad Editorial Universidad de Antioquia, abril de 1998.
- VILLA, José María, *Proyecto de plaza de mercado en Medellín presentado al honorable Concejo Municipal en febrero de 1886*. Medellín, Imprenta del Departamento, 1887.
- VILLEGAS, Luis Javier. *Las vías de legitimación de un poder*. Santa Fe de Bogotá, Premios Nacionales de Cultura 1995 Colcultura, agosto de 1996.
- VON SCHENCK, Friederich. *Viajes por Antioquia en el año de 1880*. Bogotá, Ediciones del Banco de la República, Archivo de la Economía Nacional, 1953.

*Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad:
crecimiento y modelos urbanos 1775-1932*

se terminó de imprimir en septiembre de 2007.

Para su elaboración se utilizó papel Bond Bahía de 75 g,
en páginas interiores, y cartulina Propalcote 250 g para la carátula.
Las fuentes tipográficas empleadas son Goudysans Lt BT 10.6 puntos,
en texto corrido, y Agency FB 18 puntos en títulos.