

DESARROLLO URBANO DE MEDELLÍN EN EL SIGLO XX

Claudia Avendaño Vásquez



En los últimos cien años, la ciudad de Medellín ha experimentado rápidas y grandes transformaciones. De una aldea, a principios de siglo, evoluciona hasta lo que hoy conocemos como el Área Metropolitana.

En este siglo, dos ideas jalonaron los cambios desde la dialéctica de lo público y lo privado. La idea del progreso marcó los primeros cincuenta años y fue reemplazada, en la segunda mitad del siglo, por la del desarrollo.

Las transformaciones de la ciudad han acarreado problemas que pueden ser rastreados a través de conceptos como los de memoria e identidad urbana.

During the past one hundred years, Medellin City has gone through huge and fast changes. From a town at the beginning of the century, it became what, today, is known as the Metropolitan Area.

In this century, two main ideas helped the changes from dialectics of the public thing and the private thing. The idea of progress led the first fifty years and was substituted, during the second part of the century, by development.

The changes in the city have brought several problems which can be traced through concepts such as urban identity and memory

“Al hombre que cabalga largamente por tierras
agrestes le asalta el deseo de una ciudad.”

Italo Calvino. *Las Ciudades Invisibles*.

INTRODUCCIÓN

El desarrollo urbano de Medellín en este último siglo, es un tema complejo y extenso. La primera característica que se debe tener en cuenta es que cien años en la historia de una ciudad es un período relativamente corto, asunto difícil de entender cuando se compara con la vida de una persona, desde cuya perspectiva todo lo que hable de cien años puede parecer muy viejo y en ocasiones carente de interés, pero que para nuestra ciudad son historia reciente, además de gran importancia, en cuanto tiene relación directa con las problemáticas que hoy vivimos.

Lo anterior nos lleva a indicar que en este siglo Medellín ha sufrido muchas y muy rápidas transformaciones en su desarrollo urbano. Estos planteamientos tocarán sólo algunos tópicos como los de las transformaciones del espacio, las relaciones de lo público con lo privado, los conceptos de progreso y desarrollo, la memoria y la identidad urbana y algunos problemas que de éstos se derivan.

MEDELLÍN EN LOS COMIENZOS DE ESTE SIGLO

A principios del siglo XX, la ciudad de Medellín empieza a recibir un gran número de migrantes provenientes de las zonas rurales del departamento e incluso de otras regiones del país. Se ha señalado como una de las causas de esta migración a la guerra de Los Mil Días: se asegura que quienes llegaban eran personas que escapaban de la violencia desatada en el país. Esa violencia pareció afectar muy poco a esta ciudad, y aun cuando esta argumentación es válida, también existían razones de tipo económico para atraer a los campesinos, como la recesión en las zonas mineras del departamento de Antioquia y la crisis cafetera que afectó a los agricultores en la primera década del siglo.

Sin embargo, ésto no explica porqué el movimiento se dio desde el campo hacia esta ciudad en particular. La razón más fuerte señala el impulso que algunos hombres le estaban dando a la economía manufacturera e industrial de Medellín. Fueron muchas las fábricas que nacie-

ron en este período de tiempo, fábricas de productos alimenticios como galletas y chocolates; fábricas de fósforos, de vidrio, de textiles, marroquinerías, etc., que ofrecían trabajo a hombres y mujeres con jornales muy atractivos, si se comparan con los resultados económicos un tanto inciertos de la actividad agrícola de los pequeños campesinos.

Un grupo de industriales, de urbanistas y de comerciantes emprendieron en Medellín, bajo el concepto decimonónico del **progreso**, una campaña que buscaba convertir esta pequeña aldea en una verdadera ciudad y, durante los primeros cuarenta años de este siglo, se dedicaron a la inversión y a la construcción de lo que uno de ellos, Don Ricardo Olano, llamaría 'la ciudad del futuro'.

Nuestra población era una pequeña aldea construida alrededor de la quebrada de Santa Elena, sobre la que está la que hoy conocemos como la avenida La Playa; y desde allí hasta el parque de Bolívar o Villa Nueva. Y desde la misma quebrada, hasta más o menos Niquitao con los Huesos. Casi toda la población estaba concentrada en la banda oriental. Hacia la occidental, llamada Otrabanda, encontrábamos muy alejados, para la época, los distritos de Robledo, Belén y la América, que daban la impresión de ser pueblos independientes, tanto que, hasta hace poco, se podían encontrar personas de estos barrios que para referirse al centro de la ciudad, lo hacían llamándolo Medellín. Entre ellas existía la costumbre de que cuando se iban a desplazar hacia el centro, dijeran: "voy a bajar a Medellín", como si Robledo, por ejemplo, estuviera por fuera del perímetro urbano de la ciudad.

Hay que tener en cuenta que el río no sólo dividía el valle, sino que se convertía para ciertos sectores en un obstáculo físico que dificultaba el desplazarse entre una y otra banda, especialmente porque sólo se contaba con un puente de material, el de Guayaquil, construido por Enri-

que Hausler en el año de 1867. Los otros dos puentes que estaban a la altura de lo que conocemos como San Juan y Colombia, eran puentes de madera que frecuentemente se caían en pedazos porque se pudrían o porque en épocas de invierno eran arrastrados por el aumento del caudal del río.

Medellín se convirtió, en los primeros treinta años del siglo XX, en un imán que atrajo a campesinos que buscaban una mejor forma de vida y es en este proceso donde intervinieron los nacientes industriales, los comerciantes y urbanistas que comenzaron a ofrecer trabajo y vivienda en la ciudad. Estos personajes, quienes participaban activamente en diferentes frentes de la economía privada, lo hacían también desde lo público, ya que muchos de ellos ocuparon puestos en la administración municipal y algunos otros fueron parte de la departamental. Empezaron obras de mejoramiento de la ciudad, como la corrección y canalización del río Medellín, obra que consideraban necesaria para el progreso urbano de la ciudad, pues les permitiría adecuar nuevos terrenos para la construcción, terrenos que hasta el momento sólo eran meandros del río; ésto permitiría, además, una mejor planeación urbana.

Estos emprendedores ciudadanos llevaron a cabo concursos para elaborar planos futuros de Medellín, cedieron terrenos para la construcción de vías, parques y escuelas, participaron en sociedades como la de Mejoras Públicas, invirtieron en empresas de servicios públicos como la electricadora y el acueducto, y en empresas de transporte, lo que les permitió tomar parte en el diseño y el trazado de las líneas del tranvía eléctrico. Ellos se encargaron de vender la idea del progreso como una necesidad prioritaria y como una muestra del espíritu paisa.

El desarrollo urbano de Medellín se concentró, en estas primeras décadas, en la parte oriental,

donde los urbanistas ofrecían a la población barrios a precios asequibles, con ventajas tales como: los buenos y sanos aires, una vista espectacular del valle, buenos vecinos, facilidades para el transporte entre el centro de la ciudad y el barrio, o entre éste y el lugar de trabajo, escuelas, dispensarios e iglesia, luz eléctrica y buenas y abundantes aguas. Es necesario aclarar que estos urbanizadores eran también comerciantes o industriales; en realidad, no eran constructores.

El concepto de barrio para la época era el de terrenos adecuados, los cuales estaban limpios de maleza, medidos y distribuidos de acuerdo al modelo de la cuadrícula urbana legada desde la colonia, fraccionados en lotes de diferentes áreas que conformaban las cuadras, con espacios señalados para las calles y las acequias y en los cuales se indicaba cuál debía ser el frente de las casas. Se planeaba el barrio pero no se construía, cada comprador se encargaba de levantar su propia vivienda.

Las formas de promoción de estos barrios son las que nos permiten decir que lo público no estaba separado de lo privado en aquella primera parte del siglo, ya que los urbanistas para vender sus barrios emplearon tácticas como ceder lotes en buena ubicación y darle dinero a la iglesia para que se construyera allí el templo; hacían lo mismo con el municipio, le regalaban terrenos con la condición de que se construyeran escuelas y dispensarios; hacían y adecuaban las calles y se las cedían al municipio con el compromiso de velar por su mantenimiento, realizaban alianzas comerciales para extender las vías del tranvía hasta sus barrios y se encargaban de proveer a los vecinos de electricidad y de agua. Las alianzas parecían fáciles y es por ello que el terreno de lo público era el terreno de lo privado, los intereses económicos, sociales y políticos eran los mismos

y todos jalonados por la misma idea del progreso.

Pero es precisamente la idea de progreso y esta alianza entre los dos sectores, lo que nos va a permitir hablar de ciertos problemas, como el de la memoria urbana. Medellín no tiene una memoria urbana, puesto que la vieja aldea debía abrirle espacio a la ciudad del futuro; por ello en nuestra ciudad no hay un sector que podamos llamar “Medellín antiguo” o el “Medellín viejo”. Don Ricardo Olano, por ejemplo, nos cuenta en sus memorias cómo ciertos incendios ocurridos en el centro de la ciudad fueron bienvenidos, pues ellos permitieron construir de nuevo ciertas edificaciones con un carácter moderno. En los años de 1917, 1919 y 1921 se incendiaron algunas de las construcciones de los costados del Parque Berrío y, según dice el señor Olano, ni la élite social y comercial o la administración pública, consideraron dichos incendios como verdaderas tragedias, más bien da la impresión de que hubieran sido consideradas como unas maravillosas oportunidades que el azar les proporcionaba para cambiar la distribución y fachada de este sector de Medellín y para ampliar las vías que no eran adecuadas para el flujo vehicular que la ciudad tendría, de acuerdo con sus espe-





culaciones, en un futuro próximo.

Pero sólo es un ejemplo. La población de Medellín, durante gran parte de este siglo, parece aplaudir la demolición de la ciudad vieja, “porque esto es abrir la puerta al progreso y al desarrollo. Algo que se tumba cede su espacio a algo moderno y, por ende, será algo mejor”. Se creó así una cultura que en ciertos aspectos aún hoy se conserva, la de destruir los espacios viejos porque se considera que no permiten un desarrollo adecuado a las necesidades de la ciudad y de sus habitantes. Se puede decir que parte del desarrollo urbano de Medellín ha estado marca-

do, desde principios del siglo, por esta característica constante y que, por ello, no contamos con un patrimonio arquitectónico que nos permita hablar de una memoria urbana.

Otro asunto que podemos señalar como problema, derivado de la alianza entre los sectores público y privado, es la sectorización de la ciudad de acuerdo a una estratificación social, lo que va a dar pie a una situación que se agudizará con el transcurrir de los años. Medellín se convirtió en múltiples ciudades alejadas entre sí por intereses económicos y sociales. Se estableció que de acuerdo con la capacidad económica y el rol social desempeñado, la po-

blación se repartiría en el espacio, marcando en ocasiones barreras muy rígidas e impermeables entre uno y otro sector. En estos primeros cuarenta años, la élite de Medellín habitó en la zona exclusiva de las riberas de la quebrada Santa Elena, pero como se confundían las casas de vivienda con los edificios administrativos, este sector fue lugar de tránsito de la población creciente de la ciudad, lo que le quitó ese aire de exclusividad y, por ello, decidió trasladarse a otro lugar, al barrio Prado, donde se empezaron a construir verdaderos palacetes de los más variados estilos arquitectónicos y donde todo hablaba de poder y riqueza.

Pero así como se aumentaba el prestigio y se valorizaba un sector, por discusiones de carácter comercial se depreciaban otros lugares de la ciudad, como los que crecían a gran velocidad en el norte de la banda oriental del río.

Es el caso de barrios que, como el de Sevilla, estaban condenados, casi desde su origen, a no valorizarse. La disputa entre algunos urbanistas que se peleaban la compra de los terrenos de la sucesión de la familia Lalinde, los llevó a desarrollar campañas muy agresivas en las que se les aseguraba a los potenciales compradores que estos terrenos eran malsanos por su vecindad con el cementerio. Se le preguntaba a la gente si “les gustaría que las moscas que se paraban en la mesa del comedor fueran las mismas moscas que rondaban las lápidas del campo santo”. Se aseguraba que los terrenos eran pantanosos y albergaban alimañas y zancudos que transmitían peligrosas enfermedades a los niños, y se aseguraba que un barrio tan cercano del Bosque de la Independencia (hoy Jardín Botánico) sólo podía tener problemas, ya que el parque que era visitado los fines de semana por las familias de Medellín en sus paseos, atraía en semana a malvivientes que rondaban la zona y generaban constantes escándalos que atentaban contra las buenas y sanas costumbres de la socie-

dad medellinense. El proceso de urbanización de ese sector no se pudo llevar a cabo como estaba planeado; por eso los propietarios tuvieron que llegar a ciertos acuerdos con la municipalidad y el departamento para construir allí una ciudadela universitaria (la Universidad de Antioquia) y el Hospital San Vicente de Paúl.

La década de los treinta fue difícil para los urbanistas de la ciudad. Las condiciones económicas no eran las mejores y se sentían los ecos de la recesión mundial. Se empezó a evidenciar un movimiento de población inverso al de principios de siglo, lo que resentiría aún más la situación. Lo que, entre otras cosas, provocaría que los empresarios privados dejaran de participar tan activamente en las finanzas del municipio. Se presentaron muchas disputas que se agudizaron en los años cuarenta, generando una división entre lo público y lo privado, que con el paso del tiempo se hizo más profunda e irreconciliable.

Para los años cuarenta, la administración pública tomó algunas decisiones sobre la planeación de la ciudad que no fueron aceptadas de buena gana por muchos de los que conformaban la élite social y económica de Medellín que, hasta hacía muy poco tiempo, era la que tomaba las decisiones con respecto a la transformación urbana. Durante esta década, visitaron a Medellín los arquitectos y urbanistas Karl Brunner, en 1940, y Paul Lester Wiener y José Luis Sert, en 1948. Ellos trabajaron en la elaboración del Plan de Desarrollo Futuro de la ciudad (el plan que finalmente se aprobó fue el realizado por Wiener y Sert, en 1950). Sin embargo, las decisiones que se tomaban estaban dominadas por intereses económicos privados que no aceptaron los intentos de la administración pública de regular en forma integral el desarrollo urbano de la ciudad. También los intentos de la administración para reglamentar el uso de los suelos iba en contra de los intereses de los urbanistas, de los industriales y co-

merciantes, quienes los combatieron. Esta es una de las razones por las cuales el crecimiento de la ciudad se hizo cada vez más desordenado. En este momento se puede afirmar que Medellín comenzaba a dejar de ser una aldea; se convertía en una urbe que crecía a un ritmo vertiginoso con numerosos problemas.

El crecimiento de la urbe entre los años cuarenta y cincuenta estuvo acompañado de situaciones problemáticas, que aún se mantienen y que se pueden resumir de esta manera: las zonas de vivienda se empezaron a convertir en dormitorios anónimos; la zona central, en un sector de difícil acceso, congestionado durante el día y solitario y bastante peligroso en la noche y la madrugada; y las zonas de trabajo se transformaron en sectores ruidosos y desorganizados que obligaban a viajes masivos de los trabajadores, en lo que se ha denominado “horas pico”, con el consabido problema del transporte en un sistema vial inadecuado.

Por todo esto, en este período de tiempo, podemos señalar que lo privado se separó de lo público. Se comenzó a pensar que cierto tipo de trabajos y responsabilidades eran del Estado, representado en la administración municipal, y no de ciertos ciudadanos. Los intereses privados estaban por encima de los intereses de la comunidad, lo que generó disputas, que cada vez separaron más a los dos sectores y que afectaron el desarrollo urbano, imprimiéndole un carácter desordenado y caótico, y en donde las medidas tomadas por los representantes del municipio parecían todas de carácter transitorio: los planes de Medellín futuro fueron olvidados y se inició una competencia agresiva por el suelo, sus usos y su distribución.

En el mismo período, se empezó a dar el desarrollo en la banda occidental del río Medellín. La élite de la ciudad se sintió cercada en sus barrios exclusivos por una población de clase

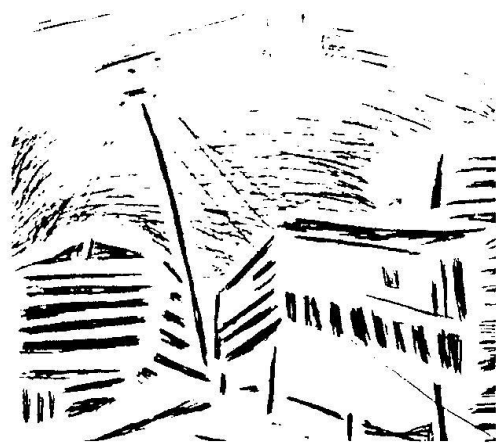
media y baja creciente, por lo que decidió trasladarse a Otrabanda y empezar a construir allí sus barrios, como Laureles, Lorena, Estadio I y Estadio II, agudizándose así un fenómeno que ya se venía dando, el de la ocupación segregativa del espacio, lo que amplió dramáticamente las diferencias sociales. Hay que aclarar, sin embargo, que fue a través de múltiples decisiones de carácter municipal que se crearon las condiciones para que ciertas áreas de la ciudad continuaran siendo sectores de bajos ingresos y otras, por el contrario, se valorizaran cada día más, permitiendo establecer límites claros y definidos entre la población, pudiendo decirse que Medellín era una colección de ciudades aisladas las unas de las otras. Este fenómeno produjo muchos problemas que se mantuvieron con el paso del tiempo. Dos importantes de señalar son el de la marginalidad y el de la población itinerante sin una identidad urbana.

El que se refiere a la marginalidad se puede resumir de una forma muy particular, el desconocimiento de la ciudad. Cada sector de la población se aisló y se marginó de aquella parte de la ciudad que consideraba no le competía, porque no tenía relación con ella, no había ningún tipo de comunicación pues no era necesario transitar por estas zonas, porque no era el espacio donde realizaban sus labores cotidianas, su estudio, o donde acostumbran divertirse; entonces eran lugares que parecían no existir, como si fueran otras ciudades, imaginarias e invisibles, que a veces sólo aparecían reseñadas en los medios de comunicación.

El problema de la población itinerante se puede explicar como el de una ciudad en constante movimiento: se construye un barrio, se habita y delimita por un periodo de tiempo y después se traslada a otro sector donde se hace lo mismo. Los habitantes de Medellín parecen soñar constantemente con los prados más verdes que siem-

pre parecen estar del “otro lado”, constantemente en la búsqueda de un mejor sector, que ofrezca un nivel social más alto y mejor calidad de vida. Cuando ésto comenzó a ocurrir se aumentaron los movimientos urbanos, porque lentamente fueron desplazadas las familias que por tradición ocupaban un sector. Este es el caso de la banda occidental, en donde grupos de familias dedicadas a la agricultura y a trabajos artesanales, como el de los tejares, en los sectores de Belén y la América, fueron desalojados lentamente gracias a las disposiciones municipales sobre el uso de los suelos y a las campañas agresivas de urbanización desarrolladas por los urbanistas, quienes elevaron los costos de la tierra a niveles altísimos, lo que llevaría, entre otras cosas, al aumento de los impuestos de acuerdo con las normas de la Oficina de Valorización Municipal. Estas familias desplazadas se retrajeron a las zonas más marginales de la banda occidental y hacia el norte del valle (tanto en la franja occidental como en la oriental), se convirtieron así en desplazados en su misma ciudad.

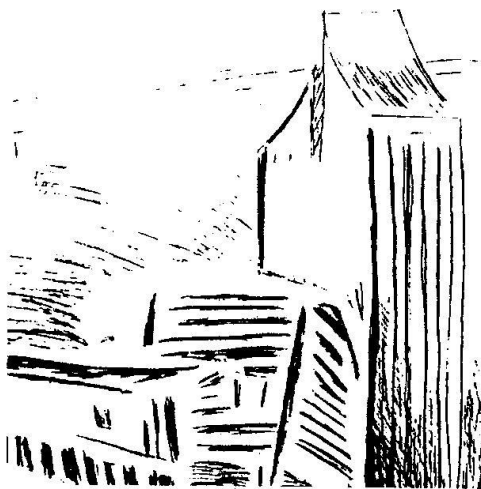
Una población como ésta, en constante movimiento, no puede construir una identidad urbana, pues se considera que sólo se está de paso,



que en unos años podrá estar en otro lugar y por ello los referentes espaciales toman un carácter transitorio y no representan estructuras que posibiliten una identidad urbana en el sentido más amplio de la palabra.

Para los años cincuenta, se puede decir que empezó a desaparecer el concepto de progreso que había motivado a los industriales, urbanistas y comerciantes de principios del siglo XX. Ese mito de Progreso (denominado por el doctor Fabio Botero Gómez (1996) como la gran creación del siglo XIX, además de mito ilustrado e idealista) empezó a ser reemplazado por la idea del desarrollo, de carácter pragmático y positivista (no menos mitológico como dirá el mismo doctor Botero), que le imprimirá otra dirección a las preocupaciones de la élite de Medellín. Los intereses se concentraron cada vez más en lo privado y menos en lo público, y en lo económico más que en lo social.

Para la década de los años cincuenta se presentó otra gran ola migratoria hacia la ciudad de Medellín. La causa de este movimiento de población era la violencia partidista que se había acrecentado en las zonas rurales desde el 9 de abril de 1948; pero ésta no fue la única razón. El estímulo a la industrialización y a los procesos de urbanización, que caracterizaron a la Teoría para el Desarrollo de América Latina, aceleraron las migraciones hacia las ciudades, a un ritmo que terminaría descontrolándose en la década siguiente. Este fenómeno agudizó los problemas del desarrollo urbano, ya de por sí caóticos. Los cinturones de miseria fueron cada vez más amplios, la administración pública no tenía la capacidad para atender a la población con servicios públicos, salud y educación; la delincuencia común se convirtió en uno de los problemas más acuciantes de una ciudad que no contaba con la infraestructura adecuada para dar cabida a una población creciente, y donde el sector privado sólo parecía señalarle



a las autoridades municipales los problemas, pero no parecía dispuesta a colaborar en la construcción de una urbe moderna, la cual se sumergía más y más en situaciones inmanejables por un crecimiento sin planeación.

En los sesenta, se dieron transformaciones radicales en el desarrollo urbano. Para aquella época se empieza a configurar el concepto de Área Metropolitana (al menos en lo teórico), lo que haría que el concepto de la identidad urbana fuera más una utopía. La memoria de Medellín no tenía soporte en un patrimonio arquitectónico, pues éste desaparecía rápidamente. El desarrollo acelerado y las transformaciones de la ciudad fueron dejando en ruinas lo que alguna vez caracterizó a la ciudad. Pero uno de los aspectos más importantes en este sentido fue el que produjo El Reglamento de Urbanizaciones de Planeación Municipal, que apareció en 1968 y que permitió una mayor segregación social de la población, con lo que se perdió el concepto de ciudad orgánica e integral y con el que se cambiaron los ritmos vitales de ella.

Con este reglamento se posibilitó la aparición de las urbanizaciones cerradas. La población

con recursos económicos se aisló tras la malla de protección de su unidad residencial. Lo que ocurriera por fuera de las rejas no era asunto de ella, lo único que les competía eran los asuntos de su propia isla urbana, como el aseo, la vigilancia, los jardines y los servicios públicos que abastecían sus viviendas, el resto de la ciudad no era su asunto.

Esta marginalidad física se vio reflejada claramente en el comportamiento de los individuos, que cada vez fueron más indiferentes ante las situaciones que vivían los otros y en una apatía hacia lo que tenía que ver con la participación ciudadana y el desarrollo mismo de la ciudad. Aquí se construyó en forma efectiva una ciudad de ciudades, inorgánica, en donde el diálogo fue casi que imposible, a no ser que se realizara tras las rejas que los protegían de un mundo que no parecía interesarles o agradecerles.

Las unidades cerradas empezaron a significar, por un lado, seguridad y estatus, pero por el otro, la construcción de una anticuidad donde el encuentro se niega o se realiza tras las rejas (como diría la socióloga y planificadora urbana Françoise Coupé. 1996.).

Los años setenta traen consigo cambios políticos y económicos, que se ven reflejados en el desarrollo urbano. Estos se pueden sintetizar en forma general bajo los postulados de las teorías de Lauchlin Currie sobre planificación económica que se impusieron en Colombia y que generaron nuevos movimientos migratorios del campo a las ciudades, a ciudades sin la infraestructura adecuada para asimilar esta población que buscaba trabajo y vivienda. La solución a estas dos necesidades parecía simple, invertir en el sector de la construcción, especialmente en viviendas populares, seriadas, estandarizadas y de bajos precios. Esto implicaba la transformación del espacio público y del ordenamiento espacial y una acentuación

en la pérdida de identidad urbana de los habitantes de Medellín.

También en este mismo período, se dio otro cambio y fue que la élite económica y social de la ciudad se empezó a trasladar a otro sector, el de El Poblado, en el suroriente, donde proliferaron las unidades cerradas y los altos edificios de apartamentos. Esta circunstancia produjo nuevos desplazamientos de población, el de aquellos que tradicionalmente habían habitado la zona, propietarios de unas casas que tenían pequeños huertos familiares. También desaparecen las grandes casa fincas, que en décadas anteriores habían sido los sitios de recreo de la sociedad medellinense. En El Poblado no sólo se construyeron casas de habitación, también se levantaron edificios para oficinas y consultorios, lo que marcó unos ritmos urbanos completamente diferentes a los acostumbrados.

Para la década de los ochenta las transformaciones físicas de la ciudad continuaron, fundamentalmente por el boom de la construcción. Ésta estuvo dedicada de manera especial a lo suntuoso y fue financiada con el dinero del narcotráfico. También fue una causa de la transformación, la construcción del Tren Metropolitano. Además de éstos, otro factor que se debe sumar para explicar el cambio de la fachada de la ciudad, con el agravante de haber afectado profundamente la mentalidad colectiva de los habitantes, fue el narcoterrorismo.

Si analizamos por separado cada uno de estos factores, encontraremos lo siguiente: con el primero, se acentuó la construcción en el sector sur de la ciudad. Allí fueron frecuentes los palacetes, las extravagancias arquitectónicas (como un edificio con una piscina en cada uno de los pisos). Se presentó un manejo del espacio público diferente, entró a jugar un papel importante el paisajismo urbano, diseños revolucionarios que jugaban con materiales y sistemas de construcción bastante exclusivos y cos-

tosos. Esto produjo algunas transformaciones ya que fue necesario modificar el trazado vial de ciudad, adecuar los servicios públicos, incluso se cambiaron algunos postulados que manejaba la Oficina de Valorización Municipal y se desarrollaron, entre otras cosas, planes de ordenamiento territorial (en esto la ciudad de Medellín fue pionera en el país).

Para tratar el tema de la construcción del Tren Metropolitano, al menos de forma tangencial, sería necesario tocar un punto ya señalado con anterioridad y es el de la falta de una memoria urbana. La construcción del Metro produjo las más diversas disputas, entre ellas la adelantada por quienes querían defender el muy pobre patrimonio urbano y arquitectónico. El trazado y la construcción del viaducto y de las estaciones implicó la demolición de algunos sectores de la ciudad y transformó otros de una manera radical, perdiéndose gran parte de la estructura de la ciudad. Durante el tiempo que duró dicha construcción se alteraron los ritmos vitales, se acentuó el caos y el desorden, especialmente en el centro de la ciudad. Estos fueron los argumentos de los defensores de la memoria urbana, quienes declaraban que el patrimonio arquitectónico y urbano había sido lesionado en forma grave e irrecuperable, lo que afectaría el proceso de mantenimiento y elaboración de referentes urbanos para los habitantes del Área Metropolitana.

Por el narcoterrorismo, la ciudad se vio sumida en otra problemática grave que tuvo gran influencia en el desarrollo urbano. Si a la delincuencia común, la violencia y agresividad, la intolerancia, la apatía e indiferencia y la falta de identidad urbana se le sumaba el terrorismo (bombas, atentados y masacres), se puede definir a Medellín como una urbe caótica. La inversión privada era cada vez menor, la consigna para algunos sectores parecía ser la de abandonar la ciudad. El crecimiento urbano, que era

jalonado especialmente por la administración pública, daba la impresión de seguir un derrotero marcado aún por el concepto del desarrollo de la década de los cincuenta, un crecimiento urbano con la mirada fija en el futuro, pero que parecía olvidarse de una población conflictiva, pues no encontraba respuestas ni salidas a ese futuro.

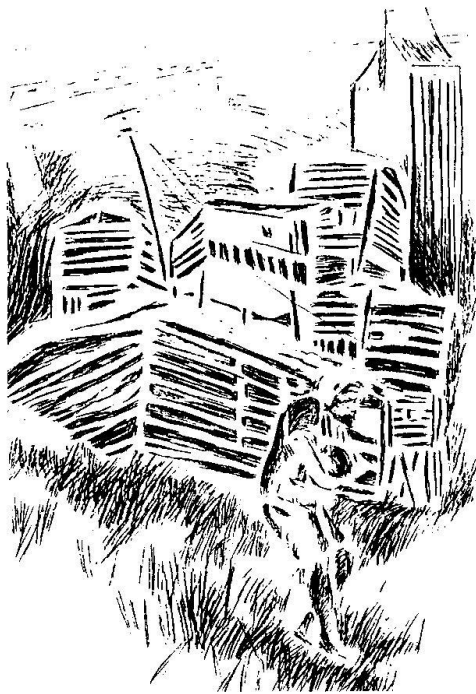
En la década actual, los años noventa, la situación parece haber dado un giro de ciento ochenta grados. Es un proceso muy rápido el que se está dando. Parece que la población despierta de su apatía, empieza a participar en forma activa, se desarrollan campañas con niveles más que aceptables de éxito, que propenden por una identidad urbana, por una cultura ciudadana (ejemplo de ello es la campaña de la Cultura Metro), por una participación de los habitantes de Medellín en el desarrollo urbano de la ciudad, se empieza a invitar a la población para que haga parte de las comisiones de estudio de planes futuros, se buscan y marcan referentes urbanos, que no sólo pretenden crear una cultura de la identidad sino también sentar las bases para un proceso de memoria urbana (casos específicos: las estaciones del Metro, el intercambio vial de Carabineros, el edificio de las Empresas Públicas, las restauraciones de la Estación Cisneros, del puente de Guayaquil y del Parainfo de la Universidad de Antioquia, etc.). Se empieza a dar de nuevo una participación activa del sector privado en lo público, actuando en forma mancomunada en lo que muchos han llamado el rescate de la ciudad.

Así como encontramos que algunos analistas desconfían del actual proceso, por la velocidad que tiene, encontramos otros que aseguran que una vez que tocamos fondo tomamos impulso para salir de nuevo a flote, corrigiendo los errores del pasado. ¿Cuál de estas posiciones es la más acertada?

Para terminar quiero hacer una aclaración: parece como si me hubiese olvidado de los seres humanos que han habitado y habitan a Medellín, pero no es así, el desarrollo urbano es una de las tantas fuentes de la historia que permite rastrear el quehacer de los hombres, sus relaciones con el entorno y con los demás hombres y, fundamentalmente, rastrear la mentalidad colectiva de las poblaciones a través del tiempo.

“La mirada recorre las calles como páginas escritas: la ciudad dice todo lo que debes pensar, te hace repetir su discurso, y mientras crees que visitas Tamara, no haces sino registrar los nombres con los cuales se define a sí misma y a todas sus partes.”

Italo Calvino. **Las Ciudades Invisibles**



BIBLIOGRAFÍA

- ARCHIVO DE LA EMPRESA URBANIZADORA NACIONAL S.A. Documentación de 1919 a 1994.
- BOTERO GÓMEZ, Fabio. “La planificación del desarrollo urbano de Medellín, 1955-1994”. **Historia de Medellín**. T. II. Medellín, Suramericana, 1996.
- -----, Fabio. “Desarrollo vial en el siglo XX: lo que cuentan las calles de Medellín”. Rev. **Antioqueña de Economía y Desarrollo**. Medellín, septiembre-diciembre, 1982.
- BRAVO, José María. **Medellín. Análisis sobre su proceso histórico y desarrollo urbanístico**. Medellín, Concejo de Medellín, 1971.
- CALVINO, Italo. **Las ciudades invisibles**. Barcelona, Minotauro, 1991.
- COUPÉ, Françoise. “Migración y Urbanización. 1930-1980”. **Historia de Medellín**. T. II. Medellín, Suramericana, 1996.
- JARAMILLO, Roberto Luis y Verónica Perfetti. **Cartografía urbana de Medellín, 1970-1950**. Medellín, Concejo de Medellín-Comisión asesora para la cultura, 1993.
- **Historia de Medellín**. Bogotá, Suramericana de Seguros, 1996.
- MEMORIAS DEL SEMINARIO: **Una mirada a Medellín y al Valle de Aburrá**. Medellín, Universidad Nacional de Colombia y otros, 1993.
- OLANO, Ricardo. **Memorias** (seis tomos mecanografiados inéditos). Medellín, Biblioteca Pública Piloto, Sala Antioquia.
- OSPINA, Libardo. **Una vida, una lucha, una victoria: monografía histórica de las Empresas y Servicios Públicos de Medellín**. Medellín, EEPP, 1963.
- URIBE, María Teresa y Alfonso Bustamante. **Los Mecanismos de control urbano y su incidencia en la ocupación del espacio en Medellín**. Medellín, Universidad Nacional de Colombia, 1978.
- TORO B, Constanza. “Medellín: Desarrollo urbano 1880-1950”. **Historia de Antioquia**. Bogotá, Presencia, 1988.