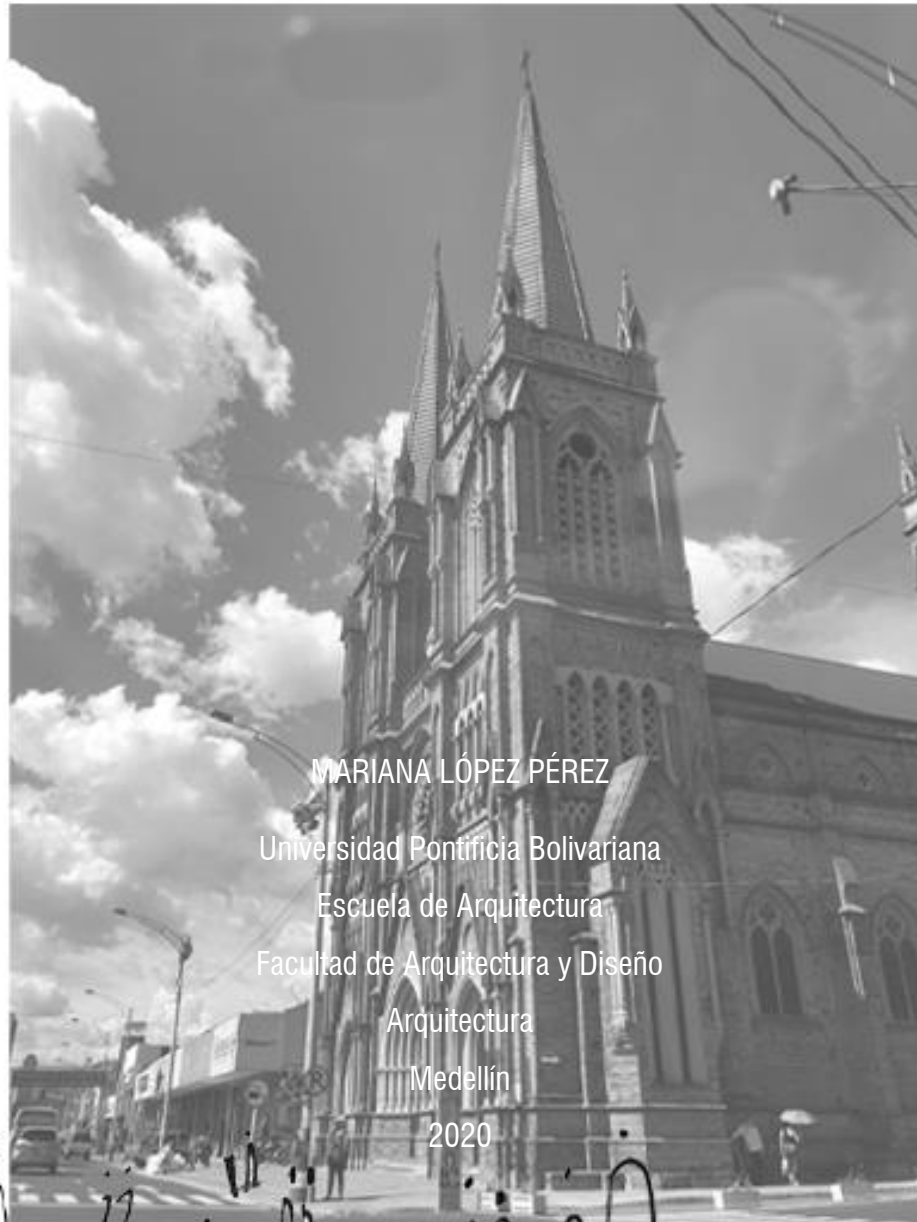


VÍAS QUE CONDUCE A LA MEMORIA



MARIANA LÓPEZ PÉREZ

Universidad Pontificia Bolivariana

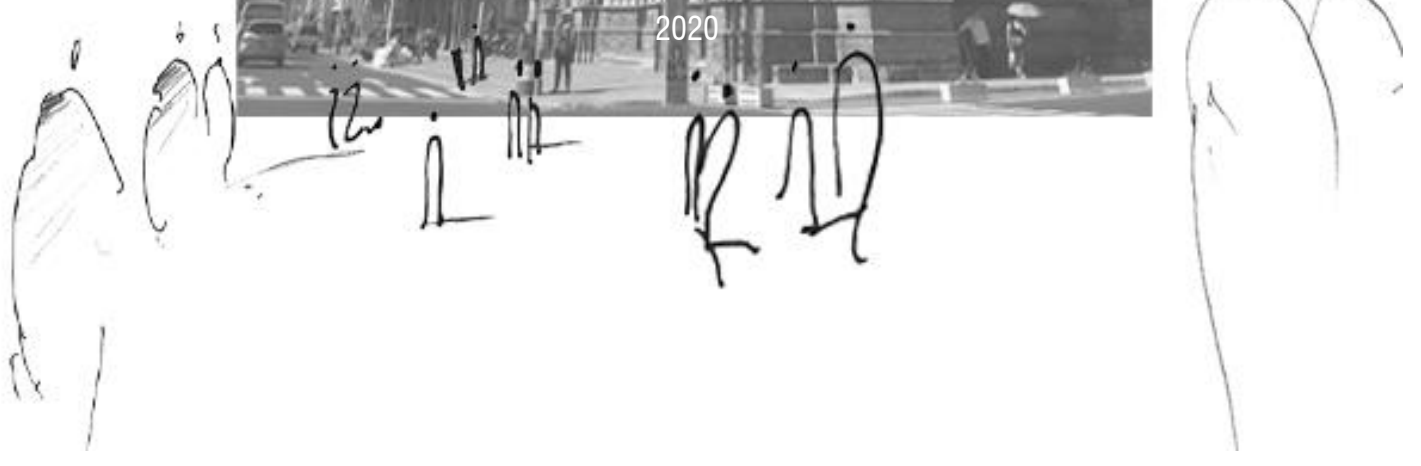
Escuela de Arquitectura

Facultad de Arquitectura y Diseño

Arquitectura

Medellín

2020



VÍAS QUE CONDUCEN A LA MEMORIA

Mariana López Pérez - ID 000342888

Trabajo de grado para optar al título de Arquitecto

Directoras

Arq. Mg. Evelyn Patiño Zuluaga

Arquitecta y Magíster en Restauración de Monumentos Arquitectónicos

Arq. Mg. Ana Cristina Herrera Valencia

Arquitecta y Magíster en Urbanismo

Universidad Pontificia Bolivariana

Escuela de Arquitectura

Facultad de Arquitectura y Diseño

Arquitectura

Medellín

2020



Fundada en 1936

Octubre 15 de 2020

Mariana López Pérez

“Declaro que este trabajo de grado no ha sido presentado con anterioridad para optar a un título, ya sea en igual forma o con variaciones, en esta o en cualquiera otra universidad”. Art. 92, párrafo, Régimen Estudiantil de Formación Avanzada.

Firma del autor

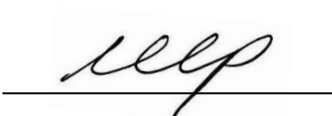
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'mlp', is written over a horizontal line.

TABLA DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN	8
CAPÍTULO 1: Elementos que componen la memoria de un barrio	12
1.1 La Memoria Urbana	13
1.1.1 El concepto de Memoria Urbana.....	13
1.2 Elementos que componen la memoria urbana y sus reflejos espaciales	27
1.2.1 El trazado urbano.....	27
1.2.2 Tipologías edificatorias.....	32
1.2.3 Actividades comerciales.....	34
CAPÍTULO 2: Un recorrido a través del tiempo	36
2.1 Contexto del barrio Perpetuo Socorro	37
2.2 De un barrio industrial a comercial	50
2.2.1 Palacé Automotriz.....	53
2.2.2 De pasaje comercial a centro comercial	57
2.2.3 De industria a comercio	64
2.2.3 Distrito Creativo	73
CAPÍTULO 3: Gestión patrimonial de la memoria urbana en el barrio	77
3.1 Estrategia de divulgación de la memoria urbana del Perpetuo Socorro	78
CONCLUSIONES	94
BIBLIOGRAFÍA	101

LISTA DE REFERENCIAS

- FIGURA 1: Carvajal, (1966). Plano de Medellín. Recuperado del libro Medellín, su origen, progreso y desarrollo.
- FIGURA 2: Carvajal, G. (1972). Foto Aérea del Barrio Industriales-Perpetuo Socorro. Recuperado de: <https://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/sumario.pl?Id=20200915113145>
- FIGURA 3: Sin autor. (s.f). Foto del Centro Comercial San Diego. Recuperado de: <https://www.centropolismedellin.com/sandiego-45-anos-liderazgo/>
- FIGURA 4: Carvajal, G. Foto del Puente de Guayaquil. Recuperado de: <https://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/sumario.pl?Id=20200915113145>
- FIGURA 5: Alcaldía de Medellín. (s.f) Foto del Parque del Perpetuo Socorro con la construcción de la iglesia. Recuperado de: <https://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/sumario.pl?Id=20200915113145>
- FIGURA 6: Sin autor. (s.f). Foto del Parque del Perpetuo Socorro antes de la renovación. Recuperado de: <https://www.centromedellin.com/proyectos/parque-perpetuo-socorro>
- FIGURA 7: Sin autor. (s.f). Parque del Perpetuo Socorro después de la renovación. Recuperado de: <http://www.edu.gov.co/noticias/item/95-perpetuo-socorro-otro-parque-del-centro-que-se-transforma-para-vos>
- FIGURA 8: Alcaldía de Medellín. (1996). Foto de la Estación del metro Exposiciones. Recuperado de: <https://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/sumario.pl?Id=20200915140635>
- FIGURA 9: Elaboración propia. (2019). Foto de la Avenida Bolívar, viaducto del Metro.
- FIGURA 10: Sin autor. (s.f). Foto de la Avenida Bolívar, viaducto del Metro. Recuperado de: <https://mapio.net/pic/p-14670574/>
- FIGURA 11: Ruiz, L. (1971). Foto Aérea de la Fábrica de Pintuco. Recuperado de: <https://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/sumario.pl?Id=20200915140635>
- FIGURA 12: Foto Satelital de Premium Plaza. Recuperado de: Google Earth
- FIGURA 13: Alcaldía de Medellín. (1996). Foto del Centro Comercial San Diego. Recuperada de: <https://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/sumario.pl?Id=20200915140635>
- FIGURA 14: Elaboración propia. (2019). Collage de Momentos Históricos en el Perpetuo Socorro.
- FIGURA 15: Elaboración propia. (2020). Plano de la Ciudad en 1889 (Momento 1). Recuperado del libro Medellín, su origen, progreso y desarrollo.
- FIGURA 16: Elaboración propia. (2019). Collage Puente de Guayaquil.
- FIGURA 17: Elaboración propia. (2019). Collage Ferrocarril de Amagá-Avenida Bolívar.
- FIGURA 18: Elaboración propia. (2020). Plano de la Ciudad en 1944 (Momento 2). Recuperado de: <https://www.centrodemedellin.co/ArticulosView.aspx?id=343>
- FIGURA 19: Elaboración propia. (2019). Collage Ferrocarril de Antioquia-Avenida Carabobo.
- FIGURA 20: Elaboración propia. (2020). Plano de la Ciudad en 1966 (Momento 3). Recuperado del libro Medellín, su origen, progreso y desarrollo.
- FIGURA 21: Elaboración propia. (2019). Collage Metro de Medellín-Avenida Bolívar.
- FIGURA 22: Elaboración propia. (2020). Collage de Industria a Comercio-Avenida Oriental.
- FIGURA 23: Elaboración propia. (2020). Plano del Barrio Actual (Momento 4).
- FIGURA 24: Elaboración propia. (2019). Collage Distrito Creativo.
- FIGURA 25: Elaboración propia. (2020). Plano del barrio Perpetuo Socorro.
- FIGURA 26: Sin autor. (s.f). Foto del primer concesionario de Agenciauto en Palacé. Recuperado de: <https://www.agenciauto.com/historia-de-nuestra-empresa/>

FIGURA 27: Sin autor. (s.f). Foto de Motofrenos en Carabobo. Recuperado de:
<https://metrofrenos.com/sedes/>

FIGURA 28: Sin autor. (s.f). Foto Invasión de vía por vehículos en el Perpetuo Socorro. Recuperada de:
<https://www.centrodemedellin.co/ArticulosView.aspx?id=427&type=A&idArt=470>

FIGURA 29: Elaboración propia. (2020). Collage Flujo Vehicular vs. Peatón.

FIGURA 30: Elaboración propia. (2020). Collage de “Juniniar” a Comerciar en San Diego.

FIGURA 31: Vásquez, H. (1972). Foto de la Avenida Oriental en Construcción. Recuperado de:
<https://www.elcolombiano.com/antioquia/historia-de-la-avenida-oriental-de-medellin-CC11752451#:~:text=La%20avenida%20Oriental%2C%20cuyo%20nombre,en%20el%20coraz%C3%B3n%20de%20Medell%C3%ADn.>

FIGURA 32: Saldarriaga, M. (2019). Foto de la Avenida Oriental en el 2019. Recuperado de:
<https://www.elcolombiano.com/antioquia/historia-de-la-avenida-oriental-de-medellin-CC11752451#:~:text=La%20avenida%20Oriental%2C%20cuyo%20nombre,en%20el%20coraz%C3%B3n%20de%20Medell%C3%ADn.>

FIGURA 33: Elaboración propia. (2020). Collage Industria-Avenida Oriental.

FIGURA 34: Carvajal, G. (1977). Foto de la Avenida Bolívar en 1977. Recuperado de:
<https://www.centrodemedellin.co/ArticulosView.aspx?id=176&type=A&idArt=177>

FIGURA 35: Carvajal, G. (1995). Foto de la Avenida Bolívar, Estación Exposiciones. Recuperado de:
<https://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/sumario.pl?Id=20200915140635>

FIGURA 36: Elaboración propia. (2020). Collage relación Metro-Parque-Iglesia.

FIGURA 37: Elaboración propia. (2020). Collage Medios de Transporte adaptados a las nuevas Infraestructuras.

FIGURA 38: Sin autor. (1959). Foto de la Fábrica de Pintuco. Recuperado de:
<https://www.elcolombiano.com/director-por-un-dia/historia-de-una-transformacion-industria-comercio-y-entretenimiento-CE3556217>

FIGURA 39: Sin autor. (2016). Foto del C.C Premium Plaza. Recuperado de:
<https://www.elcolombiano.com/director-por-un-dia/historia-de-una-transformacion-industria-comercio-y-entretenimiento-CE3556217>

FIGURA 40: Sin autor. (s.f). Foto de Ruta N en el Perpetuo Socorro. Recuperado de:
<https://www.rutanmedellin.org/images/RutaNaranja5.jpg>

FIGURA 41: Sin autor. (s.f). Foto del Festival del Perpetuo Socorro. Recuperado de:
<https://www.instagram.com/p/CDomiK0J-DC/>

FIGURA 42: Elaboración propia. (2020). Imagen de Brochure Perpetuo Socorro-Lado 2

FIGURA 43: Elaboración propia. (2020). Plano de Localización Zona de Talleres

FIGURA 44: Sin autor. (s.f). Foto de Metrofrenos Sede Carabobo. Recuperado de:
<https://www.metrofrenos.com/sedes/>

FIGURA 45: Sin autor. (s.f). Foto de Eurogas Sede Carabobo. Recuperado de:
<https://eurognv.com/galeria/>

FIGURA 46: Elaboración propia. (2020). Plano de Localización Zona de Concesionarios

FIGURA 47: Sin autor. (s.f). Foto de Casa Británica Sede Palacé. Recuperado de:
<https://www.casabritanica.com.co/sedes/>

FIGURA 48: Sin autor. (s.f). Foto de Chevrolet Sede Palacé. Recuperado de:
<https://www.autolarte.com.co/nuestras-sedes>

FIGURA 49: Elaboración propia. (2020). Plano de Localización Zona Tiendas de Repuestos

FIGURA 50: Sin autor. (s.f). Foto de Importadoras Celeste Palacé. Recuperado de:
<https://www.instagram.com/p/B6WZ4NNJ2mg/>

FIGURA 51: Sin autor. (s.f). Foto de Repuestos Toyota Palacé. Recuperado de:
<https://www.yokomotor.com.co/medellin/sedes/>

FIGURA 52: Sin autor. (s.f). Foto de Castro llantas Av. Bolívar. Recuperado de:
<https://castrollantas.negocio.site/>

FIGURA 53: Elaboración propia. (2020). Plano de Localización Zona Viaducto del Metro

FIGURA 54: Elaboración propia. (2019). Fotos de la Avenida Bolívar, Viaducto del Metro.

FIGURA 55: Elaboración propia. (2020). Plano de Localización Zona Centros Comerciales.

FIGURA 56: Sin autor. (s.f). Foto del C.C San Diego. Recuperado de:
<https://www.sandiego.com.co/conocen>

FIGURA 57: Sin autor. (s.f). Foto del C.C Almacentro. Recuperado de: <https://almacentro.com.co/>

FIGURA 58: Correa, T. (s.f). Foto del C.C Premium Plaza. Recuperado de:
<https://www.semana.com/contenidos-editoriales/los-centros-comerciales-evolucionan/articulo/historia-del-centro-comercial-premium-plaza-de-medellin/639945/>

FIGURA 59: Elaboración propia. (2020). Imagen de Brochure Perpetuo Socorro-Lado 1

FIGURA 60: Elaboración propia. (2020). Imagen de Portada de Brochure

FIGURA 61: Elaboración propia. (2020). Imagen de Página Principal Visualización de Brochure Digital

FIGURA 62: Elaboración propia. (2020). Imagen de Indicación para descargar Brochure Digital

FIGURA 63: Elaboración propia. (2020). Imagen de Indicación para descargar Brochure Digital

RESUMEN

Esta investigación se enfoca en entender cómo ha sido la transformación del barrio Perpetuo Socorro de Medellín en relación al comercio, con el fin de identificar los elementos más representativos que configuran la memoria urbana de este. Se estudia el barrio a partir de las cuatro vías más importantes que lo atraviesan, la Avenida Carabobo, la Avenida Bolívar, la Avenida Palacé y la Avenida Oriental. Como punto de partida, se define el concepto de memoria urbana a partir de los elementos que la componen y los reflejos espaciales de esta. Se pasa a un recorrido en el tiempo del barrio en relación al comercio, a través de diferentes momentos que lo marcaron en la historia y, por último, se definen las diferentes tipologías de comercio que se dan en el Perpetuo Socorro, y se identifican aquellos lugares que componen su memoria y que caracterizan la identidad urbana de este sector. Finalmente, se propone una estrategia de divulgación y gestión patrimonial, como una manera de poner en valor los resultados de esta investigación. Se diseña un brochure con un público objetivo de niños o población infantil, como una forma didáctica y a la vez educativa, de dar a conocer esos elementos que hacen parte de la memoria urbana del Perpetuo Socorro y, por ende, de su patrimonio cultural.

PALABRAS CLAVES: Memoria Urbana, Transformación, Comercio, Perpetuo Socorro, Trazado Urbano, Identidad, Gestión Patrimonial, Patrimonio Cultural

INTRODUCCIÓN

El tema a tratar en esta investigación parte de un análisis de la conformación del barrio El Perpetuo Socorro. Uno de los factores más importantes a la hora de analizar una ciudad o en este caso un barrio, es comenzar a entenderlo desde sus trazados originales. El trazado urbano de este, nos indica y permite entender por dónde se empezó a poblar y a edificar el barrio, de qué manera y por qué. Con base en esta idea, se comenzó a estudiar el barrio a través de 4 momentos históricos diferentes que de alguna manera marcaron el desarrollo de este. Estos son: la construcción del Puente de Guayaquil, la Canalización del Río Medellín y las quebradas que limitan el barrio, la construcción de la Parroquia Nuestra Señora del Perpetuo Socorro y finalmente la Actualidad.

El proceso de investigación tuvo sus inicios en un análisis que se realizó del barrio dando cuenta de su transformación física en relación a ciertas vías importantes que se han ido identificando con ciertos usos del suelo; en un principio con la industria, y luego el comercio que se fue potenciando con el tiempo y ha cambiado la forma de habitar el sector. Las vías son las que definen el trazado de un lugar y estas no surgen de manera espontánea, sino que su razón de ser tiene mucho que ver con diferentes acontecimientos históricos en relación a cómo se habita o habitaba la ciudad y cómo las personas se relacionan entre ellas. “Para conocer y entender las modificaciones urbanas en el tiempo y en el espacio, y entender su imagen actual, es necesario analizar los estudios de la forma urbana, comprendiendo la evolución, comprensión y transformación de sus elementos urbanos y sus interrelaciones” (Taracena, 2013). El tejido urbano es el entramado físico producto de la acumulación en el tiempo de las realidades sociales entre grupos y de ellos con el territorio.

El tema del comercio surge como interés ya que ha sido fundamental en el desarrollo del barrio, caracterizando algunas de las vías más importantes que lo atraviesan (Carabobo, Bolívar, Palacé y la Oriental), siendo estas las estructurantes principales en la conformación urbana del lugar. Por ende, el foco de esta búsqueda, está en estudiar ¿cómo ha sido la transformación del barrio a través del comercio? Todo esto con el propósito de entender cómo esa transformación ha configurado y hecho parte de la memoria urbana del lugar.

Entendiendo la jerarquía que tiene el comercio en el Perpetuo Socorro se pasa a indagar sobre cómo este ha transformado el espacio físico en términos urbanísticos, cuál es la relación que tiene el comercio con esas 4 vías tan importantes en el sector y su espacio público y cómo las personas han cambiado la forma de habitarlo, teniendo en cuenta que hoy no hay los mismos usuarios que había hace 30 años. Habiendo una relación directa entre el comercio, el espacio público(vías) y los habitantes, es importante entender hasta qué punto el comercio cambia la forma en que las personas habitan un lugar y que repercusiones tiene esto sobre el espacio público (las vías y su trazado). Se escoge estudiar cómo variables de la investigación el espacio urbano, los habitantes y las vías (trazado y movilidad). Por un lado, las vías y sus usos vocacionales, para saber cómo estos han transformado el espacio físico (espacio público) y cómo han servido de escenario para el comercio y, por otro lado, el espacio urbano para entender cómo la configuración de este en relación al comercio cambia la forma en la que las personas habitan el lugar.

Esta investigación tiene como objetivo principal, identificar los elementos de la memoria urbana que se encuentran en relación al comercio y a las vías principales en el barrio Perpetuo Socorro. Para dar respuesta a la pregunta de investigación y cumplir con el objetivo de la misma, se estructura el documento a través de tres capítulos. En el primer capítulo, se define el concepto de memoria urbana a partir de los elementos que la componen y los reflejos espaciales de esta. Se trata el tema del trazado urbano y su importancia en la configuración de un barrio y su memoria, al igual que algunos elementos que se derivan de este como el sistema de movilidad y el espacio público. A su vez, se relaciona el tema de las tipologías edificatorias y las actividades comerciales con la memoria urbana, siendo estos algunos reflejos espaciales y componentes de la misma.

En el segundo capítulo, se hace un recorrido del barrio a través de diferentes momentos históricos, para entender cómo fue la configuración de este en relación al comercio y las vías principales que lo atraviesan. Finalmente, en el tercer capítulo, con base en la información recopilada en los primeros dos capítulos, se hace una caracterización de las vías según su vocación a través del tiempo en relación a las tipologías de comercio que han definido lo que en un momento fueron y siguen siendo o son. Según esa caracterización de las vías, se definen las diferentes tipologías de comercio que se dan en el barrio, para ver espacialmente cómo estas se han configurado en el espacio urbano. Por último, se determinan los elementos claves de la

memoria urbana en relación a esas tipologías de comercio y las vías principales estudiadas en el barrio Perpetuo Socorro a lo largo de la investigación. Esto se desarrolla a través de un brochure con unos mapas gráficos, uno para colorear y otro mostrando esos elementos o lugares claves, contrastando las diferentes vías con sus elementos más representativos en cuanto al comercio, que componen la memoria urbana del barrio. El público objetivo serán los niños entre los años de 5-10 años, ya que es importante que las nuevas generaciones conozcan el patrimonio cultural de la ciudad, y en este caso particular, del barrio Perpetuo Socorro. Las generaciones mayores deberían ser las encargadas de conservar, transmitir y difundir la memoria, para que los más pequeños, la reciban, la interioricen y en un futuro puedan hacer lo mismo.



ELEMENTOS QUE COMPONEN LA **MEMORIA** DE UN BARRIO

CAPÍTULO 1

1.1 LA MEMORIA URBANA

1.1.1 EL CONCEPTO DE MEMORIA URBANA

El concepto de memoria desde el punto de vista de la sociología fue introducido por el francés Maurice Halbwachs en sus textos, “La memoria colectiva” y “Los marcos sociales de la memoria”. La memoria es entendida como una manifestación colectiva, es decir, un proceso de construcción social, cargada de significado, en el que se hace una reinterpretación del pasado en un ahora (Delgado, 2013). Como menciona la autora Denise Jodelet en su ponencia Memorias de un lugar urbano, “La memoria colectiva, corresponde a las formas de vida social (actividades profesionales, *comerciales*, festividades, etcétera) que en el pasado marcaron los lugares urbanos y que sobreviven en la organización específica de la forma de los lugares. El eco del pasado sigue animando las formas que pueden ser resignificadas por los usos actuales.” Por otro lado, y desde el punto de vista de otro autor, “La memoria es la facultad de recordar, es lo que queda después de que algo sucede y no deja completamente de suceder. En términos culturales, es la posibilidad de dejar huellas, rastros, obras, ideas, de la presencia humana en un mundo en el que “todo” lo sólido se desvanece en el aire” (Roa, sf). Tampoco se trata únicamente del simple ejercicio de recordar situaciones que pasaron en un determinado tiempo, sino que se trata también de poder encontrar en esas situaciones, fragmentos del pasado que dotan de significado al presente (Acosta, 2018).

Habitar un espacio, genera una huella, tanto en quienes lo habitan, como en el lugar mismo que es habitado. El espacio urbano, es decir, el espacio de convivencia, se constituye como un texto, como un signifiicante signo simbólico y la memoria urbana es la lectura que, de dicho texto, hacen cotidianamente los habitantes de este (Góngora, s.f.). Uno de los elementos más importantes en el concepto de la memoria urbana, es el arraigo o apropiación de ese espacio en particular por parte de la gente. “Los sujetos portadores de esta memoria son individuos o grupos detectados generalmente a escala micro –vecindarios, barrios, colonias–, que se caracterizan por su arraigo y su fuerte sentido de pertenencia local” (Gimenéz, 2009). Sin un sentido de pertenencia, no hay memoria y sin memoria no hay identidad urbana.

Ayala y Rodríguez (2015) en su artículo *Ciudad: La importancia de la memoria urbana en el desarrollo de la territorialidad* mencionan que la evocación de la historia y memoria son procesos claves a la hora de promulgar la identidad y el sentido de pertenencia de los habitantes en relación a los espacios que hacen parte de su cotidianidad. Para ellos, es a través del recuerdo, las experiencias y el reconocimiento de acontecimientos o espacios, como se forjan los imaginarios que soportan la memoria urbana y le otorgan un valor a la territorialidad. Muchas de las transformaciones urbanas por las que atraviesa una ciudad o un barrio, por diferentes causas como lo puede ser la globalización o la densidad urbana, generan impactos socio-espaciales, que modifican la relación que existe entre las personas y esos espacios que albergan sus actividades cotidianas. Esas transformaciones, por lo tanto, no son sólo en la estructura urbana de la ciudad sino también en los modos de vida de las personas. Los cambios en los modos de vida, generan a su vez, cambios culturales y costumbres, los cuales pueden llevar a la pérdida de algún hito o espacio significativo que haga referencia o permita recordar algún acontecimiento importante (Ayala y Rodríguez, 2015). Las “ausencias” de lugares o elementos de valor, en un futuro se pueden traducir en olvido, dando a entender la importancia de promover la memoria urbana y cultural dentro del desarrollo de la ciudad, pues la pérdida de esta, representaría la pérdida de identidad.

Por otro lado, las transformaciones de un lugar, también identifican y caracterizan a ese lugar específico; lo hacen diferente y particular a través del tiempo. “Al observar o estudiar un lugar, se pueden identificar los procesos y las dinámicas que han intervenido en su construcción y configuración en particular” (Bernal, 2006). Esto es importante también en el proceso de configuración de la memoria de un lugar o en el caso de esta monografía, de un barrio, porque permite tener unos indicios de cómo intervenir o repotenciar ciertos espacios que han tenido una gran importancia, con el fin de lograr su permanencia en el tiempo y actuales procesos de transformación. “La memoria conecta el pasado con el presente a pesar de las múltiples transformaciones que suceden en la ciudad” (Pérez S. B., 2017).

En el concepto de memoria, es importante también tener en cuenta la dimensión del espacio, la memoria siempre tendrá un marco espacial, que sirvió o sirve como escenario de algún evento

o suceso importante. La noción de un lugar de memoria, cómo lo introduce el historiador Pierre Nora, remite a sitios, espacios y edificios, que nos dan acceso a esos sucesos pasados (Jodelet, 2010). Por otro lado, si bien la dimensión espacial es fundamental en la configuración de la memoria, como postula Alberto Saldarriaga Roa en su texto *Imagen y memoria en la construcción cultural de la ciudad*, no se trata únicamente de la construcción de los espacios urbanos, sino también la construcción mental del ciudadano que reconoce su ciudad a través de imágenes y encuentra en ellas los rastros del pasado, es decir, la memoria misma.

La memoria urbana, no es necesariamente inherente a todas las personas, por lo que esta se aprende y necesita reactivarse constantemente. Es por esto, que no se trata sólo de un registro y una representación de lo que fue sino una construcción de ello, a través de la tradición oral y escrita, que va pasando de generación en generación, o de las imágenes y obras materiales, que dan cuenta de lo que algo fue o es. En un barrio como lo es el Perpetuo Socorro, donde prácticamente no hay “familias” sino mecánicos, trabajadores, y comerciantes, puede ser importante la resignificación de los espacios a través de lo que llaman procesos de lugarización. Estos procesos de lugarización son los “que articulan las categorías de espacio urbano y memoria colectiva con un indeterminado conmemorar, el cual establece los vínculos nuevamente significados por los que los sujetos atraviesan y son atravesados en ese espacio construido como lugar de memoria” (Fabri, 2010). Según Francisco González Cruz, en su texto *La lugarización y los desafíos de la gestión urbana*, la palabra lugarización, evoca un proceso que va mucho más allá del ámbito administrativo y que envuelve una nueva dimensión de lo local, una revalorización de la naturaleza de la localidad. Este siendo tan sólo uno de los tantos mecanismos productores de memoria.

“La memoria cultural es un inmenso repertorio de imágenes, costumbres, valores, objetos y espacios. El efecto de su desaparición es amplio y extenso y repercute en la estructura cultural de una comunidad, en su presente y su futuro” (Roa, sf). La importancia de la imagen en la construcción cultural de la ciudad y su memoria, se da porque gracias a esta, se documenta y relata aquello que fue y aquello que es. Es precisamente a través de la imagen de la ciudad, como por ejemplo el plano ilustrado en la figura 1, que se registran sus transformaciones en el tiempo,

dando cuenta de algunas “presencias” que se han convertido en “ausencias”. ¿Pero por qué es tan importante dar cuenta de esas transformaciones? Pues son estas las que de alguna manera borran o conservan esas huellas del pasado, y para la construcción de la identidad de un lugar, es importante saber qué hubo que marcó ese lugar en particular, que queda todavía de ello y de qué manera se puede conservar. Si bien el espacio físico sufre cambios importantes, hay otros aspectos que también configuran el espíritu de la ciudad con el tiempo.

El pasado es un residente permanente en la ciudad, su presencia no es siempre evidente, desaparece y reaparece cada día, unas veces como huellas y vestigios, otras como edificaciones y espacios cuya presencia material es de por sí memoria, otras como hábitos y costumbres arraigados en el inconsciente ciudadano. (Roa, sf)



Figura 1. Plano de Medellín de 1966

La ciudad como menciona Alberto Saldarriaga Roa, se construye y reconstruye sobre las capas superpuestas de su memoria, pues la ciudad misma es una construcción de su memoria a

través de mensajes y signos ordenadores de la vida cotidiana en medio de las transformaciones que esa construcción también implica. Recopilando las diferentes ideas que tienen los autores sobre el concepto de memoria urbana, se puede decir que esta, se compone de dos dimensiones: una material (espacios, objetos, características de un lugar, imágenes) y una inmaterial (valores, costumbres, hábitos). Cuando la construcción de la ciudad se da en términos físicos, se da a través de edificios, espacios públicos, vías, y objetos, pero, por otro lado, la construcción mental/inmaterial que cada individuo hace en su interior respecto a la ciudad, se da a través de la significación de esa dimensión espacial, que permite que el individuo se apropie de esos espacios físicos.

“La memoria urbana formada con la materia de sus espacios y edificios y con el espíritu de sus costumbres y saberes es entonces, el **patrimonio de una ciudad**” (Roa, sf). El presente para Roa se construye a través del fluir de las acciones y actividades de la cotidianidad, las cuales encuentran apoyo en la memoria acumulada en lugares, documentos y en el inconsciente colectivo. Se han mencionado diferentes maneras en las que la memoria no sólo se registra, sino que también, se construye; las huellas del pasado que se han borrado, quedan sujetas al olvido, sin embargo, existen diversos documentos que registran parte de la memoria y permiten identificar

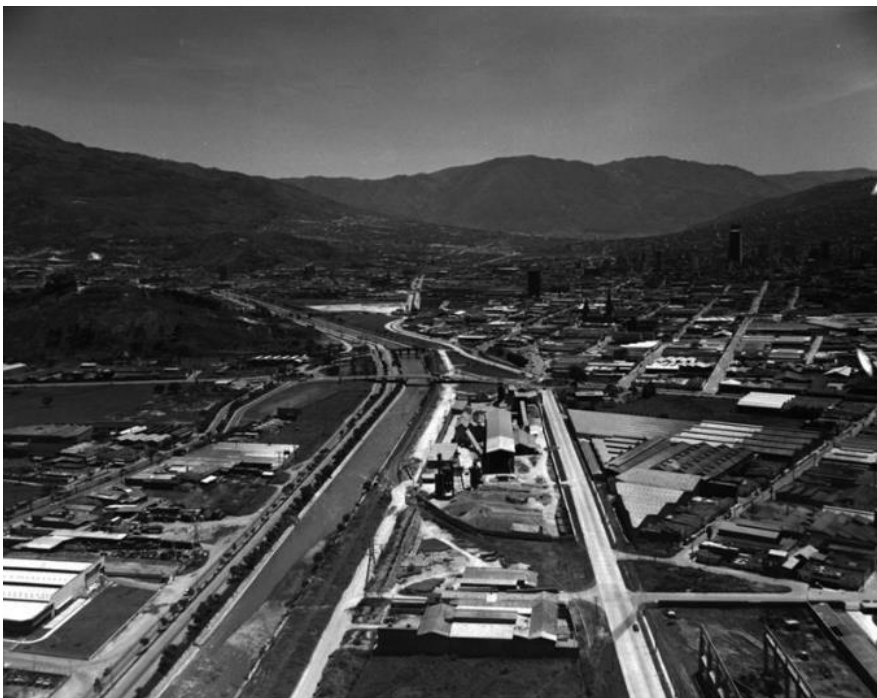


Figura 2. Foto Aérea del Barrio Industriales-Perpetuo Socorro

sucesos, elementos físicos y características de un lugar que pueden ayudar a recuperar fragmentos importantes de su memoria urbana.

Para Alberto Saldarriaga Roa, la posibilidad de volver a la ciudad del pasado a través de las imágenes es una de las ofertas de la memoria urbana. Existen dos tipos de imágenes o dos dimensiones del concepto de imagen, al igual que existen dos dimensiones en el concepto de memoria urbana, conservándose una relación intrínseca entre ambas. La imagen, puede ser tanto una representación física de un lugar, a través de fotografías, planos o dibujos que han sido documentados, pero a su vez, la imagen física pasa a ser esa

construcción mental que un ciudadano elabora con base en sus percepciones y en sus experiencias vividas. Es un “plano” de referencias en el que se localizan los lugares conocidos y los puntos focales de su cotidianidad. En ese plano y en esa memoria cohabitan infinidad de imágenes, unas de orden espacial, otras de orden auditivo, otras de orden visual, entre otras. (Roa, sf)

De todo esto, se puede decir que la memoria urbana es una construcción mental y física, que se da a través de la construcción de la ciudad misma, configurando la identidad de esta. Si bien se le pueden dar diversos significados al concepto de la memoria, algo se puede resumir de los diferentes autores como Denise Jodelet, Alberto Saldarriaga Noa y Maurice Halbwachs, y es que la memoria es una construcción social, que se puede dar a través de tradiciones, festividades, eventos culturales, e inclusive actividades cotidianas que le otorgan un significado especial a los lugares que marcaron y en algunos casos, continúan marcando esos acontecimientos en la vida de las personas. La significación o en algunos casos, resignificación de esos espacios, es la que permite que los individuos mismos se apropien de ellos, por lo que siempre conlleva una connotación espacial y socio-cultural. La memoria urbana, por ende, se puede reflejar tanto en los diferentes lugares/espacios, objetos, y características, de un barrio/ciudad en particular, como en sus costumbres, valores y hábitos.

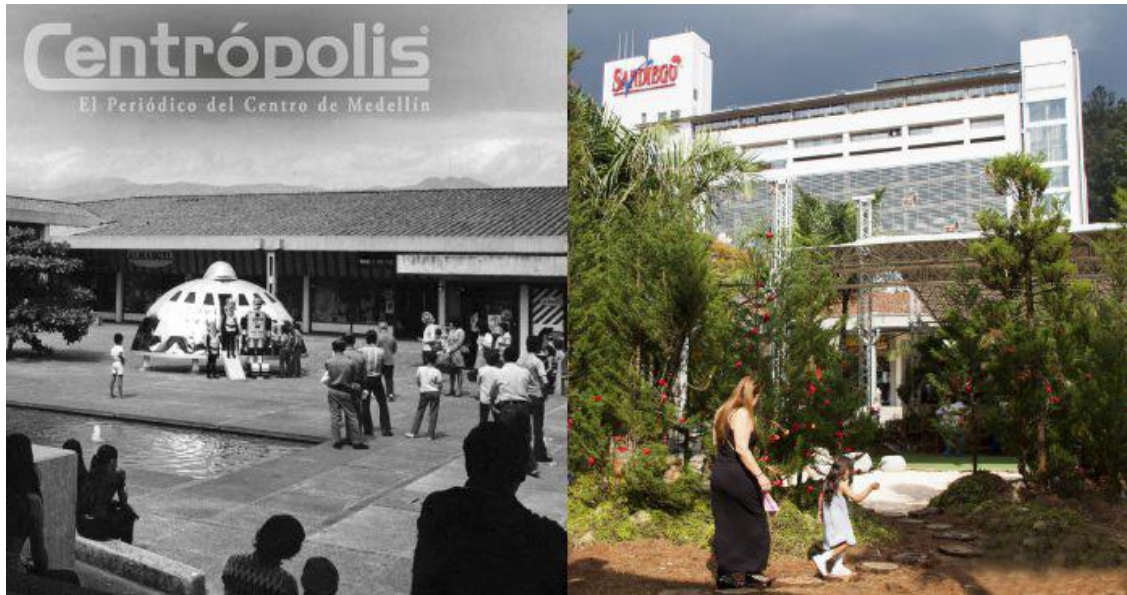


Figura 3. C.C. San Diego como espacio de encuentro social

Algo importante a resaltar también que menciona Pablo Sztulwark en su artículo *Ciudad Memoria: monumento, lugar y situación urbana* es que los diferentes mecanismos productores de memoria o formas de memoria no se limitan a los de un esquema más institucional, como, por ejemplo, los monumentos, documentos históricos, archivos y plazas oficiales. Para él, la memoria concebida más allá de los objetos, es una marcación colectiva y no es una construcción terminada sino una configuración en construcción. Menciona también que la memoria es por otro lado, un conjunto de fuerzas heterogéneas, y hasta contradictorias, que afectan, alteran, suplementan un objeto o un espacio y lo transforman en lugar y el lugar en otras palabras, es el sitio donde el acontecimiento adviene y configura, marca y afecta. Las situaciones urbanas, también son generadoras y transmisoras de memoria, pues como se ha mencionado, los mismos acontecimientos que marcan los lugares, son los que configuran la memoria de estos. El autor presenta algunos ejemplos de formas en las que la memoria se inscribe, en relación a situaciones pasadas, como lo son: El Museo Judío en Berlín, la Plaza del Alma en París y el Puente Pueyrredón en Buenos Aires.

De estos ejemplos que presenta el autor, resalta que no hay una sólo manera de generar o transmitir la memoria de un suceso y un lugar. Estos gestores o transmisores de memoria que se ejemplifican son tanto intervenciones hechas con la intención de recordar algo, o debido a algún suceso importante que marcó a las personas y por ende el lugar donde aconteció, volviéndolo un lugar de memoria. A partir de estos se pueden concluir dos cosas importantes a considerar: la primera es que la ciudad es por cierto una construcción continua de la memoria, pues los espacios mismos, pueden en cualquier momento, accidentalmente convertirse en grandes lugares de memoria, por ende, la importancia de no sólo construirla a partir de lo que algo fue, sino también de lo que es; por otro lado, la construcción de la memoria tiene infinidad de mecanismos, por lo que, no importa la manera en la que esta se construya, con tal de que se siga divulgando y permanezca en el tiempo. Mientras que la memoria es una construcción mental, la representación física de esta a través de huellas, como se ha mencionado, se puede materializar tanto en monumentos, archivos, documentos, y fotografías, cómo en los espacios físicos mismos de los hechos.

Algunos ejemplos del barrio objeto de estudio, el Perpetuo Socorro que se pueden considerar lugares de memoria, teniendo en cuenta lo encontrado como base conceptual del trabajo son:

1. El Puente de Guayaquil

El Puente de Guayaquil, ilustrado en la figura 4, es uno de los puentes más antiguos de Medellín, sino el más antiguo que se ha conservado hasta la actualidad. Sirvió en su momento para conectar ambos lados de la ciudad (Otrabanda con el Centro de la Villa), que anteriormente estaban separados por el río, considerándolo un eje de poblamiento muy importante que remataba con lo que hoy en día se conoce como la Avenida Carabobo, a nivel del barrio Perpetuo Socorro. A pesar de que ya no se utiliza, este fue restaurado, después de años de que fue olvidado, y declarado un bien de interés cultural y monumento histórico de la ciudad de Medellín. Lo consideraría un lugar de memoria ya que en su momento, si bien era un puente peatonal, era importante en la infraestructura vial de la ciudad, posibilitando el encuentro entre personas (de ambos lados del valle), el intercambio de bienes y servicios y el desarrollo de la ciudad en general. Como se mencionará más adelante, el sistema vial y de transportes es importante también a considerar

cuando se trata de un lugar de memoria. La ciudad ha tenido la intención de que las personas hagan uso otra vez de este puente, es decir, que se **apropien** de él, y aunque en las navidades este se convierte en un punto turístico para ver los alumbrados, no ha sido suficiente para que lo consideren un referente urbano, y un punto de encuentro en la ciudad. En su momento, el puente, era una **parte muy importante de la trama urbana de la ciudad**, sin embargo, actualmente, no se ha logrado volver a incorporar. Igualmente se ha tenido la intención de **conservar** este lugar histórico, resaltando su importancia en la memoria urbana de la ciudad y en lo que podría llegar a significar para esta si los mismos ciudadanos se reapropiaran de él de una nueva manera.



Figura 4. Puente de Guayaquil

“La importancia y desempeño de los puentes sobre el río Medellín es cada vez más marcada; es especialmente notoria, la carencia de puentes peatonales, que integren en forma adecuada el costado oriental y occidental de la ciudad, especialmente, la zona de influencia directa del río Medellín. Llegan a ser, si se lo proponen, elementos embellecedores de estos espacios públicos, además de interrelacionar áreas muy importantes de la ciudad” (Bravo, 2008).

2. El Parque del Perpetuo Socorro

El parque del Perpetuo Socorro que es el que se encuentra al frente de la Iglesia que lleva su mismo nombre, se dice fue creado en la misma época que se construyó esta. Gracias a las fotografías históricas, como se muestran en las figuras 5, 6 y 7, se puede evidenciar que este parque o más bien zona verde era únicamente un pedazo de manga, sin senderos, sin mobiliario y más aún sin conexión a la iglesia misma. Con el tiempo se delimitaron unas zonas verdes y un

piso duro creando nuevos senderos pero no era el más adecuado por lo que no atraía a los habitantes del barrio ni a las personas que pasaban por él. En el año 2019, se decidió renovar por completo el parque, por lo que ahora cuenta con jardineras, bancas, andenes y una estación Encicla. Hace parte de las obras de transformación de 40 parques públicos en el centro de la ciudad. Se conservaron los 23 árboles que se encontraban ahí y se sembraron nuevas especies para atraer aves y mariposas. “El parque tiene conexión por primera vez con la iglesia de la zona, se cambiaron las losas del pavimento para generar una vía comercial y cuenta con una estación Encicla para unir la ciclorruta de Palacé” (Marulanda, 2019).

La renovación de este parque no se hizo sólo para conectarlo con la iglesia que tiene una gran importancia dentro del barrio sino también para que las personas se **apropien** de él. Se pensó para ser un espacio de integración de la comunidad, inclusive, se construyó un “teatrino” para **desarrollar actividades culturales** alrededor de la iglesia. El parque anteriormente, si bien fue creado a la par con la iglesia, nunca se le dio mayor importancia, pudiendo tenerla, pudiendo posibilitar más conexiones en el barrio, generar espacios para las actividades comunitarias, entre otras. En un barrio en dónde el automóvil se ha tomado tanto el espacio, la resignificación de este tipo de espacios públicos, le devuelve la importancia al peatón, para generar nuevas relaciones y mayor apropiación por parte de las personas. En una entrevista que se le hizo a varios habitantes (trabajadores) del barrio, se pudo evidenciar, el cambio de perspectiva que se tiene sobre el parque y lo que este genera para los usuarios de la iglesia y del barrio en general. Muchos mencionaron que la renovación de éste ha sido de gran importancia para el Perpetuo Socorro, incluso los de empresas varias cuentan que todas las mañanas se reúnen los compañeros un rato a desayunar dentro del parque mismo. Esta obra de renovación, le ha dado el sentido que siempre debió haber tenido, incentivando el uso de este. Anteriormente, no hubiera considerado este un lugar de memoria, pero con la transformación que ha tenido, se ha vuelto claramente uno, creando espacios que tienen valor para sus usuarios.



Figura 5. Parque del Perpetuo Socorro con la construcción de la Iglesia



Figura 6. Parque del Perpetuo Socorro antes de la renovación



Figura 7. Parque del Perpetuo Socorro después de la renovación

3. La Estación del Metro: Exposiciones

La estación del metro, Exposiciones, situada justo en los límites del barrio Perpetuo Socorro, se ha convertido en un lugar de mucha importancia para las personas que trabajan en el barrio. En las entrevistas realizadas a varios de ellos, mencionaron que una de las cosas que más les gustaba del barrio era la cercanía del metro. Este ha servido para conectar a las personas con sus trabajos de una manera más fácil y efectiva. El metro como medio de transporte masivo no sólo se ha vuelto importante por la conexiones que permite entre diferentes partes de la ciudad sino porque por un lado, se vuelve un lugar de encuentro entre personas y de interacción, y por otro lado, al crearse un corredor peatonal debajo del viaducto, también propicia diferentes actividades cotidianas, como se da en el Perpetuo Socorro con el comercio y los talleres.

La misma estación del metro se vuelve en espacio público, porque este, como se define más adelante, es aquel que sirve de **escenario de las relaciones sociales**. Para las personas que lo utilizan diariamente, el metro y las dinámicas que se generan en torno a él, **hacen parte de su identidad individual y colectiva**, dándole sentido a sus vidas y actividades cotidianas. El metro,

o más bien sus estaciones, y en este caso, la estación Exposiciones (ver figura 8), se vuelve parte importante de la memoria urbana del barrio, por el significado colectivo que los que lo habitan le han dado a esta.



Figura 8. Estación del Metro-Exposiciones

Si bien la memoria se puede encontrar en el espacio físico de un barrio o una ciudad, a través de huellas del pasado en el presente como se ha mencionado, existen también señaladores de memoria, que son intervenciones en la trama de la ciudad, los espacios públicos, las calles, entre otros que marcan ese lugar para dar a conocer y resaltar la importancia de algo pasado. Estas marcas pueden ser monumentos que se instituyen en espacios públicos, la creación de nuevos espacios públicos en memoria a algo en particular, la nomenclatura de alguna calle haciendo referencia a algún lugar, persona o hecho importante, entre otras (Decesari, 2011). En general son intervenciones, para recordar algo de lo que posiblemente no quedan rastros en la misma estructura urbana de la ciudad. A diferencia de darle valor y encontrar las huellas o vestigios de lo que algo fue, estas intervenciones dan por “obvio” que si están ahí es porque tienen valor y es importante recordarlas, y si bien estos “señaladores de memoria” son una de las maneras de

conservar la memoria de algo, primero se deben identificar esos rastros del pasado para luego buscar esas diversas maneras de transmitirlo.

Permanentemente estamos guardando en nuestro subconsciente recuerdos, lugares, y personas que no solo han marcado y dado sentido a nuestras vidas sino que también han marcado nuestro contexto cultural, un contexto compuesto por tradiciones, edificios, calles, parques y plazas que nos dan una identidad colectiva a través de la cual construimos ciudad. Si bien es importante la evolución para construir cada vez una mejor ciudad, es fundamental que se le otorgue un valor colectivo a todos esos elementos que hacen parte de nuestra cotidianidad, para mantener viva esa memoria y esa identidad que nos caracteriza en medio de los cambios y transformaciones.

La memoria urbana es entonces, una marcación colectiva tanto en los modos de vida de las personas o un grupo social cómo en los lugares que promueven y posibilitan esos modos de vida. Es la constante construcción de ciudad y de identidad a partir de los elementos del pasado y del presente que mayor valor tienen para el colectivo y que por ende, les dan un sentido a sus vidas. A veces esos elementos del pasado, sobreviven en el presente a través de huellas, sin embargo, hay muchos de los cuales no quedan rastros, por lo que es importante promulgar esa memoria en la estructura urbana actual a través de la resignificación de espacios, por ejemplo, mediante la creación de nuevas infraestructuras, nuevos usos o también, mediante las diferentes formas de representación que se han mencionado a lo largo del texto, archivos, monumentos, etc. El fin de lograr transmitir la memoria urbana a través de los diferentes mecanismos, es que las personas se apropien de ella, y de esta manera, su identidad permanezca en el tiempo.

Ahora bien, es importante identificar y definir esos elementos urbanos, hitos y huellas en los cuales, efectivamente se puede reflejar la memoria urbana, y de esta manera, conservar la identidad de la ciudad o en este caso de un barrio, evitando que esas “permanencias” se conviertan en “ausencias”. Si no identificamos esas huellas, no hay manera de construir memoria, y finalmente sin memoria no hay manera de que esta sea transmitida y conservada.

1.2 ELEMENTOS QUE COMPONEN LA MEMORIA URBANA Y SUS REFLEJOS ESPACIALES

1.2.1 EI TRAZADO URBANO

La traza urbana es uno de los elementos fundamentales de la morfología urbana, ya que toma en cuenta las vías y redes de circulación de los centros y ciudades. Por medio de esta es posible notar los procesos de crecimiento de las ciudades, ordenamiento territorial, trazado de calles, desarrollo de la demografía y diferencias en cuanto a la planificación. A través de la traza urbana es posible conocer el desarrollo de las ciudades a través del tiempo y proporcionar características únicas a cada una de estas. (Ayala A. M., s.f.)

Anteriormente, se hablaba de la imagen de la ciudad documentada a través de fotografías, planos y dibujos; pues es precisamente el plano urbano, el que se considera la imagen oficial de la ciudad por excelencia, ya que este representa de una manera muy precisa el trazado de un lugar.

En él se deben registrar, de la manera más exacta posible, la topografía, las corrientes de agua, la orientación, los espacios públicos, los predios individuales, los límites de lo construido, y, en fin, todo aquello que sirve para el manejo contable del espacio urbano. El plano es un instrumento de trabajo, el conjunto de planos registra la transformación de la ciudad a través del tiempo, desde un origen, a veces desconocido, hasta un estado actual más o menos precisos. (Roa, sf)

Por otro lado, Aldo Rossi, en su libro la arquitectura de la ciudad, menciona que “el pasado es en parte experimentado ahora por que, desde el punto de vista de la ciencia urbana, puede ser éste el significado que hay que dar a las permanencias; éstas son un pasado que aún experimentamos.” Señala que, la memoria de la ciudad entendida como una arquitectura se inicia desde los primeros trazos de la ciudad y define como la arquitectura es congénita con la civilización y un hecho permanente, universal y necesario. El tiempo forma la memoria de la ciudad y esta a su vez crece y se modifica, pero es solo las permanencias de ese lugar, que perpetúan la imagen y memoria de los hechos urbanos. Según él, las permanencias se advierten no solo a través de los monumentos, sino también a través los signos físicos del pasado y de la persistencia de los trazados y del plano.

Como se menciona en el texto *Del tejido urbano al tejido social* de Mariano Ferretti Ramos y Mariano Arreola Calleros, existen dos tipos de tejidos en la ciudad, el físico/urbano y el tejido social. Por un lado, el tejido físico hace referencia a la geometría del trazado mientras que el tejido social a las relaciones sociales. El primero que es el que conforma la ciudad, “es un organismo en constante transformación, mutante y tendiente a la diversificación por el origen y destino natural que es el usuario, corresponde abarcar sus comportamientos” (Ferretti y Arreola, 2007), y existen dos tipos: tejidos abiertos y tejidos cerrados. Por otro lado, el tejido social es la capacidad que tiene una ciudad para producir relaciones, mediaciones o conflictos. “Esto último, en otras palabras, no es más que la necesaria correlatividad de fuerzas que producen el tejido social y que construyen identidad y sentido de apropiación” (Ferretti y Arreola, 2007).

La idea de memoria urbana está estrechamente relacionada con el arraigo que tienen las personas a un lugar.

La idea de apropiación significativa del territorio o, más en general, del espacio, se conecta con la reflexión desarrollada en torno a la noción de "lugar". El espacio puesto a disposición por las condiciones de configuración y transformación de la ciudad, es apropiado por los sujetos a través de estrategias de delimitación, construcción y evaluación, que realizan individual y colectivamente. (Campos & Loreto López, 2004)

Siendo así, se puede relacionar el concepto de memoria con el trazado urbano de la ciudad ya que el trazado (tejido urbano) de una ciudad es el que sirve como escenario para las relaciones sociales (tejido social) que finalmente son las que al crear un sentido de identidad y apropiación en un lugar configuran la memoria de este. También, el trazado de un lugar y la superposición de planos que muestren la evolución de este en el tiempo, nos permite identificar fácilmente, cómo fue la conformación de este, que existe todavía de lo que fue, y qué es lo que hay actualmente.

Del trazado urbano, se derivan algunos componentes como el sistema de espacio público y la infraestructura vial, que son fundamentales en la configuración del mismo, por lo que es importante también entender el territorio a partir de estos elementos y su relación con la conformación de un lugar y su memoria. “Existen en la ciudad elementos con cargas simbólicas

que hacen referencia a nuestra historia como colectivo: edificios históricos, espacios públicos preeminentes, calles que recorrimos de forma reiterada en el pasado o en donde se desarrollan tradicionalmente actos cívicos entre otros” (Terra, 2014).

El trazado urbano es la configuración de la ciudad o un fragmento de ella, que permite estudiarla y entenderla, desde su origen. Se compone como ya se mencionó de varios elementos, como las vías, los espacios públicos y la morfología de las manzanas de ese lugar en particular. Este a veces se planifica, por lo que se encuentran tramas más ordenadas, permitiendo mejores conexiones, sin embargo, a veces por diferentes sucesos, la trama misma, se va configurando a partir de estos. Por ejemplo, se puede decir que, si bien el trazado que corresponde al barrio Perpetuo Socorro, parece más o menos ordenado, por su ubicación, este se fue conformado por diferentes acontecimientos. La creación del Ferrocarril de Amagá, es uno de ellos, ya que atravesaba el barrio completo, y por su cercanía al río, y las quebradas que lo delimitan, que anteriormente no estaban canalizadas, sus tierras inestables por otro lado, no permitían que este se desarrollara hacia el norte y oriente de la ciudad. El trazado urbano, por ende, marcado por diferentes sucesos, ya sean planificados o no, crea, esas relaciones o conexiones, que con el paso del tiempo van estableciendo los diferentes modos de vida de un grupo de personas, es decir, las formas de vida social.

- Sistema de Espacio Público

El espacio público es uno de los componentes más importantes en el tejido urbano y social de la ciudad. Jodi Borja y Zaida Muxí (2003) en su libro *El espacio público, ciudad y ciudadanía* mencionan:

La historia de la ciudad es la de su espacio público. Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos. La ciudad entendida como sistema, de redes o de conjunto de elementos-tanto si son calles y plazas como si son infraestructura de comunicación (estaciones de trenes/ autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales es decir espacios de uso colectivos debido a la

apropiación colectiva de la gente-que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. (p.9)

De esto se puede entender el espacio público cómo el escenario de todas las relaciones sociales, acontecimientos culturales y en general de las actividades cotidianas de las personas dentro de una ciudad. El espacio público se vuelve entonces, en un componente importante, cómo reflejo de la memoria de un lugar, no sólo por configurar el espacio físico de diferentes dinámicas sociales sino precisamente, por esas dinámicas que se desarrollan en él, que construyen la identidad colectiva y que le dan sentido a la vida de las personas que lo habitan.

“Qué es un puente? Preguntaba el falsamente ingenuo Julio Cortázar. Y se respondía: una persona atravesando el puente. ¿Qué es una ciudad? Un lugar con mucha gente. Un espacio público, abierto y protegido. Un lugar, es decir, un hecho material productor de sentido. Una concentración de puntos de encuentros” (Borja & Muxí, El espacio público: ciudad y ciudadanía, 2003). Se entiende la importancia del espacio público en la construcción de la ciudad no sólo en términos urbanos sino también sociales.

- Infraestructura vial y de transportes

Es importante también el componente de infraestructura vial y de transportes ya que este es el que permite la articulación de un lugar con otro, es decir, las conexiones entre diferentes partes de la ciudad y por ende sus relaciones. A través del tiempo y en las transformaciones que se han dado en la ciudad, se pueden evidenciar diferentes infraestructuras viales y de transportes como el ferrocarril, el tranvía eléctrico y el metro que según la época han permitido el desarrollo de la misma. Estas infraestructuras han ido evolucionando, pero desde los principios de la ciudad, si bien no había transportes y vías cómo las hay hoy en día, existían carreteras que conectaban un lado de la ciudad con otro. Esas conexiones que se han dado, no sólo han favorecido el desarrollo de la ciudad en términos económicos sino también sociales y culturales.

Según la arquitecta María Angélica Bernal Granados, en su texto Análisis y Diagnóstico Urbano-Regional, las vías se pueden caracterizar por: el trazado vial vehicular, las líneas férreas,

el sentido vial, la dimensión de la vía y el tipo de vía. Esta caracterización de las vías influye mucho en esas relaciones que se pueden dar entre personas y la vocación (usos del suelo) que se puede dar alrededor de ellas. Uno ejemplo de esto en el Perpetuo Socorro, puede ser la Avenida Bolívar, con el Metro. Con la llegada de esta infraestructura de transporte masivo, se ha creado un tipo de pasaje comercial; en términos urbanísticos, esta obra, le devolvió en parte el protagonismo al peatón, potenciando diferentes dinámicas comerciales en torno a esta.



Figura 9. Av. Bolívar, Viaducto del Metro



Figura 10. Av. Bolívar, Viaducto del Metro

La infraestructura vial y la movilidad urbana tiene una relación directa con el sistema de espacio público, pues las diferentes características de las vías pueden tanto articular como desarticular esos espacios de uso colectivo. Esas características afectan tanto las dinámicas que se pueden dar en el espacio público y la calle(vía) misma como espacio público.

El espacio público es un lugar donde se desarrolla la vida urbana, de relación y de identificación, de manifestaciones políticas, culturales y de expresión comunitaria, por lo tanto, la movilidad urbana es una forma de experimentar ese espacio urbano, generando espacio público, nuevos usos y significación. El espacio público como espacio de inclusión social, intenta dar respuesta a la movilidad, accesibilidad y a la conectividad, a través de un diseño integral, que minimice la ruptura espacial, dando cobertura territorial, con mobiliario urbano y vegetación propia. (Velásquez, 2015, p. 9)

La infraestructura vial, por ende, es importante ya que permite a diferentes escalas de la ciudad, conexiones y dinámicas sociales que promueven la identidad cultural de ese lugar.

1.2.2 TIPOLOGÍAS EDIFICATORIAS

La caracterización de las diferentes tipologías edificatorias es importante también en la configuración de la memoria de un lugar. Las edificaciones tienen diferentes rasgos que la identifican tanto con su época como con los usos y actividades que se daban en ellas y en torno a ellas. Si bien algunas edificaciones se conservan para darles nuevos usos, en ellas se pueden encontrar elementos (técnica constructiva, materialidad, estilo arquitectónico) que dan cuenta de otro momento de la historia. También puede pasar que algunas tipologías propias de otra época ya no se encuentren, sin embargo, estas pudieron haber dejado una huella en la estructura morfológica de ese lugar. De esta manera se puede entender su relación con la estructura urbana en un momento dado, a pesar de que no queden rastros materiales de ella, como se da, por ejemplo, con la fábrica de Pintuco que quedaba en el Perpetuo Socorro (ver figuras 11 y 12). El centro Comercial Premium Plaza, prácticamente conserva la misma morfolología que dejó la huella de esta fábrica en el barrio.



Figura 11. Foto Aérea de la Fábrica de Pintuco



Figura 12. Foto Satelital de Premium Plaza

Se pueden encontrar tipologías tanto de uso residencial cómo de uso industrial, comercial, religioso, institucional, empresarial, logístico, entre otros. Un estudio tipológico permite distinguir

persistencias formales, su relación con otros edificios o con el trazado de las vías. En definitiva, un estudio de la relación entre los tipos construidos y la forma urbana es “el medio de comprender la estructura de la ciudad como continuidad histórica de un proceso y como fenómeno parcial de tal continuidad” (Como se cita en Fernández, 2012).

1.2.3 ACTIVIDADES COMERCIALES

Las actividades comerciales, no desde el punto de vista arquitectónico de los establecimientos comerciales sino desde el uso del suelo mismo, también son importantes en la construcción de la memoria de un lugar. Según el artículo de Jodi Borja *Comercio, ciudad y cultura*, el comercio se entiende no solo como un intercambio de bienes y servicios, sino también de ideas, y el ámbito que facilita ese intercambio es la ciudad, por lo que esta, en correlación con la cultura y el comercio forman una sola unidad. Se vuelven interdependientes, ya que no hay ciudad sin comercio, siendo el comercio la base de la cultura ciudadana. Como base de la cultura ciudadana, se reitera la importancia de la población residente, ya que tampoco hay ciudad sin personas que garanticen la presencia permanente del comercio. Jodi, define la ciudad como espacio público, como mercado o ágora, y la “plaza” como espacio público principal, se vuelve no solo un lugar de intercambio sino también de encuentro y socialización.

El comercio como uno de los fundamentos de la ciudadanía no es simplemente el aprovisionamiento de bienes de consumo cotidiano, es también animación del espacio público, creación de momentos y lugares relacionales y securizantes y una forma significativa de marcar diferencialmente el territorio. El comercio ciudadano está vinculado a las calles y plazas, a los mercados abiertos y a los centros comerciales integrados en el tejido urbano, a las galerías y al uso de lugares efímeros para comercios o intercambios informales. (Borja, Jordi Borja, 2014)



Figura 13. Centro Comercial San Diego

La relación que se encuentra entre las actividades comerciales y la memoria urbana es que son estas actividades, las que propician las bases de las relaciones culturales y sociales en una ciudad. Las personas y el comercio son indispensables en la construcción de ciudad y de identidad, pues son las personas mismas en relación a sus actividades cotidianas y en este caso, comerciales, las que se apropian de un espacio y lo vuelven un lugar de pertenencia y, por ende, de memoria.



UN RECORRIDO A TRAVÉS DEL **TIEMPO**

CAPÍTULO 2

2.1 CONTEXTO DEL BARRIO: PERPETUO SOCORRO

Para estudiar un barrio, lo primero que se debe hacer es entender cómo este se ha ido conformando a través del tiempo, especialmente uno como el Perpetuo Socorro, que ha tenido tantas transformaciones a nivel urbano, cultural y económico desde sus inicios hasta la actualidad. Como se menciona en la publicación de la Alcaldía de Medellín, el Ser es Nuestro Centro, este barrio se considera haber surgido con la tecnificación de la ciudad (canalización del río Medellín y las quebradas), y mientras para otros fue con la construcción de la Iglesia del Perpetuo Socorro, el sector del cual hace parte, había sido clave para el desarrollo demográfico, económico, industrial y vial de la ciudad desde años antes. De alguna manera, su ubicación estratégica hizo que este atravesara diversos cambios que hacen parte de lo que fue y es hoy el Perpetuo Socorro. Los 4 momentos históricos estudiados (ver figura 14) dan a entender porque fue y es tan importante este barrio en la ciudad.

El Perpetuo Socorro, está ubicado en la comuna 10 de Medellín, La Candelaria. Limita con los barrios Calle Nueva, San Diego, Colón, Colombia y la canalización del río Medellín. La conformación de estos barrios ha hecho parte también de lo que el Perpetuo Socorro se ha convertido, estando sus procesos de desarrollo muy relacionados los unos con los otros. Cómo se menciona en el texto El Ser es nuestro Centro, las personas identifican este sector principalmente por la monumental iglesia de estilo gótico, más no por el contexto del barrio, el cual ha estado ligado desde sus principios a las industrias y talleres. Si bien hoy en día, la mayor parte del barrio está compuesta por talleres de mecánica, y el sector automotriz en general, detrás de todo esto, hay muchísima historia que no muchos conocen, pero que es importante recordar y no dejar perder en todo el proceso de transformación que está atravesando el Perpetuo Socorro con el Distrito Creativo.



Figura 14. Collage de Momentos Históricos en el Perpetuo Socorro

El primer momento histórico de este barrio, se marca con la construcción del Puente de Guayaquil. Este fue inaugurado en 1894, siendo el puente más antiguo construido sobre el río Medellín. Permitió conectar ambos lados de la ciudad, rematando en el camellón de guayaquil, hoy conocido como la Avenida Carabobo. Cabe resaltar que este puente sirvió como un eje de poblamiento entre lo que en ese entonces se llamaba Otrabanda (Belén) y el centro de la villa. Inicialmente las tierras de lo que hoy en día son el barrio, no estaban pobladas porque estas eran inundadas e insalubres, pues sus límites estaban dados por el río Medellín, las quebradas La Loreto y El Indio. Ninguna de estas fuentes hídricas estaba canalizada por lo que no era una tierra apta para construir ni mucho menos habitar, como se puede ver en la figura 15.



Figura 16. Collage Puente de Guayaquil

En un segundo momento histórico se caracteriza el desarrollo del barrio por la canalización del río Medellín y las quebradas que lo delimitan (la Loreto y el Indio). Esto se da a mediados del siglo XX. En esta época,

“Medellín se convirtió en un centro de poder político y económico, se contaba con el paso del ferrocarril, existía la proximidad a fuentes de agua para la generación de electricidad, y tal vez lo más importante, se tenía el espíritu emprendedor del pueblo antioqueño que convirtió a Medellín en un eje industrial, económico y financiero” (Gómez, 2020).

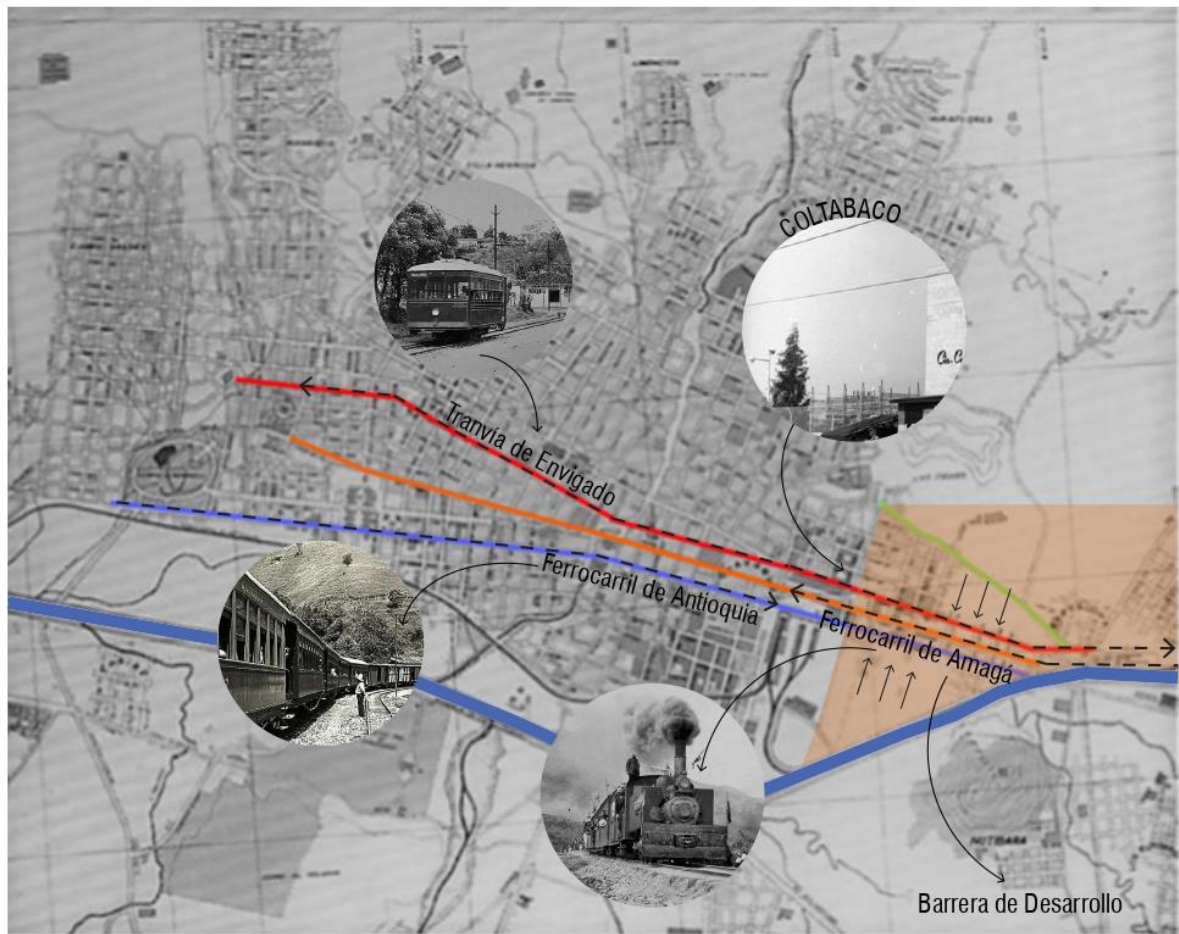
Por un lado, estaba el Ferrocarril de Amaga, el cual, en 1911, inició con su primer riel de trayecto, conectando la ciudad desde la Avenida Bolívar con San Juan hasta el Sur. Fue un proyecto estratégico para Medellín, por su eficiencia, economía y rapidez en cuanto al abastecimiento de carbón a la industria que producía buen parte de energía con máquinas de vapor. Por donde pasaba este ferrocarril, se le dio continuidad a la hoy llamada Avenida Bolívar, la cual fue el eje estructurante del barrio. El ferrocarril de Antioquia por otro lado, llega al barrio Guayaquil en 1914, en Carabobo con San Juan y conectaba la ciudad con el Nor-Oriente. Este no

pasaba exactamente por donde es el Perpetuo Socorro, sin embargo, impulsó la agricultura, el sector industrial y posibilitó la comercialización del café a nivel internacional. Era un medio de transporte no sólo para mercancía sino también turistas, comerciantes y viajeros que llegaban a la plaza de mercado de Cisneros donde se impulsó el desarrollo comercial de la ciudad.

Los trazos de ambos ferrocarriles eran básicamente los límites de la ciudad en ese entonces, por lo que, en el Perpetuo Socorro, como en el resto de la ciudad había una barrera de desarrollo hacía el norte y el oriente del territorio (ver figura 18) (Arredondo, Tobon, Velásquez, & Álvarez, s.f.). También en ese entonces, apareció el Plan Piloto de Weiner y Sert y con este según Hernán Gómez, ingeniero y urbanista, la idea de ubicar la industria cerca al río, porque, por un lado, los habitantes ocupaban otras zonas de la ciudad, y las industrias vertían sus procesos al agua y la necesitaban para las maquinarias industriales. Por esta razón, estos sectores cercanos al río se comenzaron a poblar de talleres e industrias. El tranvía de Envigado, que pasaba por Palacé también permitió lo que hoy en día es un corredor vial de desarrollo urbano, comunicando otro sector de la ciudad (La Aguacatala y Envigado) con el centro. Algunas industrias que surgieron son: Argos, Dulces Colombina, Coltabaco, Pintuco y Almagrario.



Figura 17. Collage Ferrocarril de Amagá- Avenida Bolívar



- Av. Carabobo
- Av. Bolívar
- Av. Palacé
- Av. Oriental

Figura 18. Plano de la Ciudad (Momento 2)



Figura 19. Collage Ferrocarril de Antioquia-Avenida Carabobo

El tercer momento histórico se marca con la construcción de la Parroquia Nuestra Señora del Perpetuo Socorro. Su construcción se da en el año 1951 gracias a la señora Paulina Uribe viuda de Mejía quién por su devoción donó estas tierras a la Arquidiócesis de Medellín, además de otro pedazo de tierra comprado a la firma Mora Hermanos y Cía. Con la llegada de la Parroquia, se incentiva el poblamiento en el sector, ya que se prestarían sus servicios religiosos no sólo a los trabajadores de los talleres y empresas sino también a la comunidad del barrio Colon. Se incentiva a su vez la construcción hacía la zona oriental del barrio sobre Palacé ya que esta avenida era la salida para el sur de la ciudad, no solo por la nueva parroquia, sino también por la construcción de la Clínica Luz Castro.

Aparecen empresas como Líster y nuevos bares, restaurantes, cantinas y cafeterías. En la avenida Bolívar, con la clausura del tren de Amagá, se le da continuidad a este eje vial de desarrollo urbano y se incentiva también la construcción para industrias y talleres. Llegan nuevas industrias también a poblar el sur-oriental del barrio como Leonisa y Chocolates Luker y al noroccidente, talleres y bodegas. A pesar de la gran cantidad de industrias y talleres, el comercio seguía predominando. Según la publicación, El Ser es Nuestro Centro, se daba la comercialización de repuestos y talleres automotores, la compra y venta de carros, además de las empresas prestadoras de servicios de salud cómo la Clínica y la Cruz Blanca.

Llega al barrio el centro comercial San Diego en 1972, justo donde quedaba la fábrica de tejas, El Tejar. Abrió con 54 almacenes de los 84 construidos. Fue el primer centro comercial que entró a operar en el país y “a partir de él se creó una nueva cultura comercial que cambió los hábitos de comerciantes y compradores” (San Diego, 2020). Impusieron conceptos como la variedad, calidad, seguridad y comodidad lo cual produjo un cambio en el estilo de vida de las personas. También promovió un gran desarrollo urbanístico en el sur de la ciudad lo cual impulsó mucho más el crecimiento económico de esta. Con el tiempo, San Diego, se volvió un espacio turístico y recreativo, experiencia que promovió no sólo el comercio en Medellín, sino en todo el país.

Unos años después, se comienza a notar el cambio en el uso del suelo por grandes centros comerciales (ver figura 20). En 1982, abre Almacentro, donde anteriormente quedaban las bodegas generales de depósito llamadas, Almagrario. En él, se encuentran servicios relacionados con el turismo, la belleza, la salud y finanzas y durante 25 años han optado por el desarrollo económico en estos sectores. Tiempo después, donde quedaba la fábrica de Pintuco, en el 2005, se crea el centro comercial Premium Plaza. Abrió sus puertas en el 2007 y ha sido uno de los centros comerciales de la ciudad con mayor desarrollo por su ubicación estratégica. Cuenta con plazoletas de comida, restaurantes, bares, cines, canchas de fútbol y más de 260 marcas. Estos tres grandes centros comerciales se encuentran en la Avenida Oriental, una vía que en un momento histórico partió el centro de la ciudad en dos, pero que, sin embargo, permitió el desarrollo económico de esta enormemente.

Otro hito muy importante en este tercer momento histórico, es el Metro de Medellín, el cual surgió en el año 1979, pero no fue hasta 1995 que se abrió con su primer tramo. Ubicado sobre la Avenida Bolívar, se instalan dos estaciones: Industriales y Exposiciones que reactivan aún más el uso del suelo en el barrio. Con este se crea un eje comercial, como se ilustra en la figura 21, volviéndose una vía muy transitada por su fácil acceso a este nuevo medio de transporte masivo.

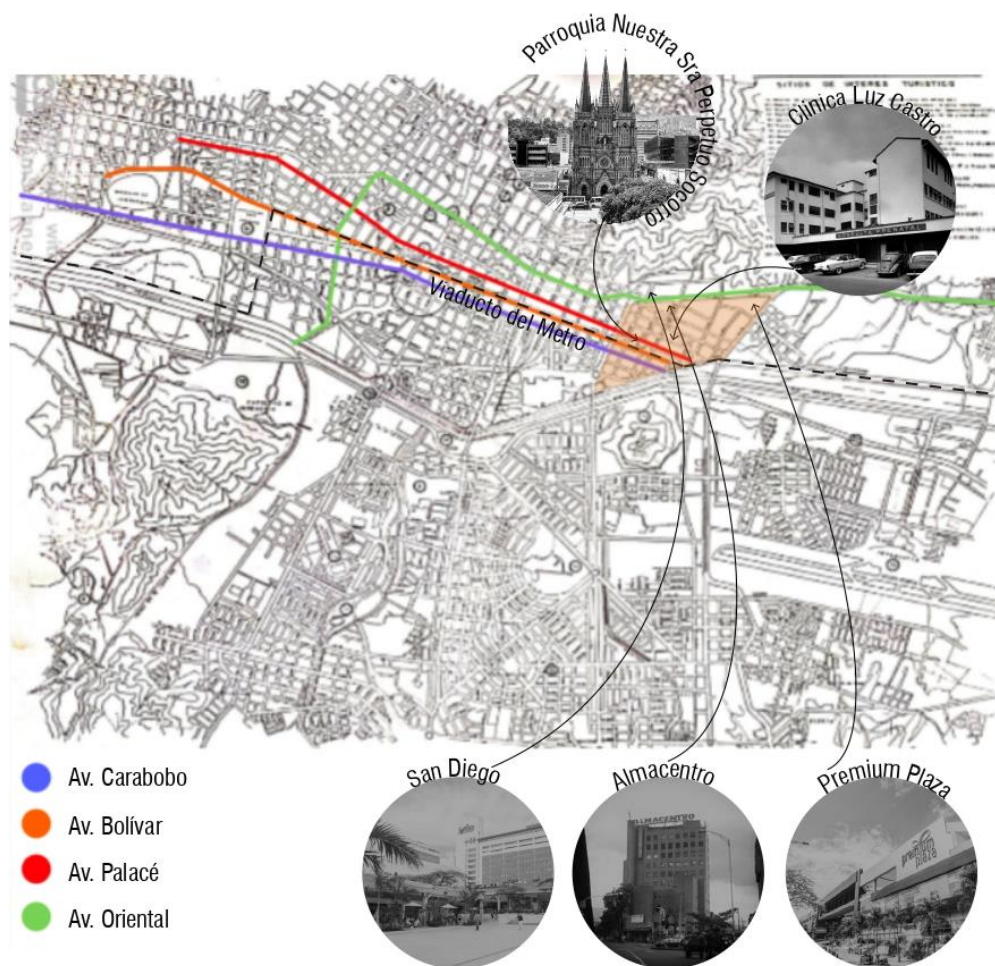


Figura 20. Plano de la (Ciudad Momento 3)



Figura 21. Collage Metro de Medellín-Avenida Bolívar



Figura 22. Collage De Industria a Comercio-Avenida Oriental

El cuarto y último momento histórico tiene que ver con la Actualidad. El barrio Perpetuo Socorro ha estado sometido a un cambio relacionado con el desarrollo económico a través de la creatividad y el arte. Según el Ministerio de Cultura, en su artículo *¿Qué es la Economía Naranja?* es una herramienta de desarrollo cultural, social y económico que se diferencia de otras economías por el hecho de fundamentarse en la creación, producción y distribución de bienes y servicios. En el camino por convertirse en el Distrito Creativo de la ciudad, han llegado diferentes empresas que han estado trabajando para potenciar el sector cultural y creativo, cómo Mattelsa, la bodega de Comfama y Ruta Naranja (ver figura 23).

Para esta investigación, se tomaron como punto de partida 4 vías principales para estos 4 momentos históricos, que no sólo son importantes para el Perpetuo Socorro, sino que con el tiempo se han ido extendiendo a lo largo de la ciudad y han servido como ejes conectores de la industria, el comercio y de la población. Estas son: la Avenida Carabobo, la Avenida Bolívar, la Avenida Palacé y la Avenida Oriental. Carabobo, Bolívar y Palacé, fueron en un principio unos ejes de movilidad importantes, Carabobo por el Puente de Guayaquil y el Ferrocarril de Antioquia, Bolívar por el Ferrocarril de Amagá y Palacé por el Tranvía Eléctrico. Permitieron conectar la ciudad de norte a sur posibilitando el intercambio comercial y social, la llegada de materia primera, entre otros. Con la clausura de estos se fueron asentando más industrias y talleres sobre estas vías, cómo Coltabaco y Discos Fuentes en Palacé, y cómo Pintuco, Almagrario y una fábrica de tejas en la Oriental. Según una publicación de Camilo Jaramillo en la página web Centro de Medellín, Bolívar por su cercanía al Ferrocarril de Antioquia, la Plaza de Cisneros, Guayaquil, las terminales de buses municipales y el mercado El Pedrero, marcaron en especial su vocación comercial. Este se convirtió en un pasaje comercial, que se potenció aún más con la llegada del Metro. La Oriental por otro lado siendo la vía más reciente pasó de ser una con vocación industrial, a una comercial con la llegada de tres centros comerciales. Hoy en día en Carabobo y Palacé también se encuentra comercio en relación al sector automotriz, sin embargo, siguen teniendo una vocación mixta, de servicios y comercio.



Figura 23. Plano de la (Ciudad Momento 4)



Figura 24. Collage Distrito Creativo

2.2 DE UN BARRIO INDUSTRIAL A COMERCIAL

El Perpetuo Socorro, un barrio ubicado en todo el corazón de Medellín, ha hecho parte de la historia de la ciudad desde hace varios siglos cuando se construyó el Puente de Guayaquil como se relató anteriormente, en parte por su ubicación estratégica como punto de conexión entre el centro y el resto de la ciudad. Desde un principio, su trazado permitió que estas tierras fueran un lugar no sólo de paso sino también un escenario para el desarrollo vial, industrial y económico de la ciudad.

Algunas vías muy importantes como lo son la Avenida Carabobo, la Avenida Bolívar, la Avenida Palacé y la Avenida Oriental atraviesan lo que hoy hace parte del barrio, y son estas las que han permitido la conexión del sur con el centro a través de los diferentes sistemas de transporte que se fueron desarrollando en la historia de la ciudad como el Ferrocarril de Amagá, el Tranvía de Envigado, El Ferrocarril de Antioquia y actualmente el Metro de Medellín.

El autor Luis Fernando González, en su texto *Medellín, los Orígenes y la Transición a la Modernidad, Crecimiento y Modelos Urbanos 1775-1932*, relata “como la parte vial jugó un importante papel en el desarrollo de la ciudad, 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” (Como se cita en Castañeda & Pulgarín Silva, 2009). Esta expansión urbana hizo cada vez más necesaria la creación de nuevas formas de transporte y con éstos, el desarrollo de la ciudad.

Las Avenidas Carabobo y Bolívar a principios del siglo XX, comenzaron a tener una caracterización comercial por su cercanía a la Plaza de Mercado de Cisneros, un punto clave de desarrollo para el comercio en la ciudad, ya que ese era el punto de llegada de ambos ferrocarriles que venían no sólo con materia prima sino también con nueva mercancía. A pesar de que estas vías comenzaron a tener una connotación comercial, hacía el barrio Perpetuo Socorro, se impulsó la llegada de nuevas industrias y talleres. “Cómo lo atestigua Álvaro Jaramillo, un residente del

barrio San Diego, el sector del Perpetuo Socorro se genera por las industrias. “Esa zona se mostró, desde el inicio, como la zona industrial de la ciudad, allí se fundan las empresas de Dulces Colombina, Pintuco, Coltabaco, Chocolates Luker y disquera Fuentes, entre otras.” (Medellín, 2007).

Siendo los talleres de mecánica tan sustanciales, a mediados del siglo XX, se comenzó a ver un nuevo tipo de comercio en el barrio, el del sector automotriz, es decir la compra y venta de carros. Hoy en día el barrio es reconocido principalmente en Carabobo y Palacé por todo lo relacionado con los talleres, comercialización de repuestos y compra y venta de carros, y es quizá esto lo que introdujo una presencia más definitiva del comercio en el sector. El barrio ha asumido muchas transformaciones físico-espaciales con la llegada del comercio, pues con los años la construcción de los centros comerciales, la llegada del Metro de Medellín, entre otros hechos a nivel nacional cómo la instauración de políticas de apertura económica fue progresivamente cambiando la manera de habitar el sector pasando de ser uno dedicado a la industria a uno con un enfoque mucho más comercial, adaptándose a las necesidades de la nueva sociedad consumista. Como menciona el sociólogo Jhon Muñoz Echavarría (2016) en su tesis *Los centros comerciales en la reconfiguración territorial de la ciudad de Medellín y los nuevos imaginarios urbanos*, “La desindustrialización no simplemente dejó un hueco en la ciudad, sino que dio lugar a una nueva forma de ocupación del espacio urbano, en una contundente demostración urbana de la transición de la sociedad de trabajo a la sociedad de consumo.”

Se continuará a relatar la historia del comercio en el contexto del barrio Perpetuo Socorro en relación a las diferentes vías importantes mencionadas previamente, ya que el desarrollo de ambas (comercio-vías) está estrechamente relacionado, uno como consecuencia del otro. La transformación del espacio urbano se ve afectado por los diferentes tipos de comercio que se han dado en el barrio, cambiando la manera en la que las personas recorren y se apropian de este.

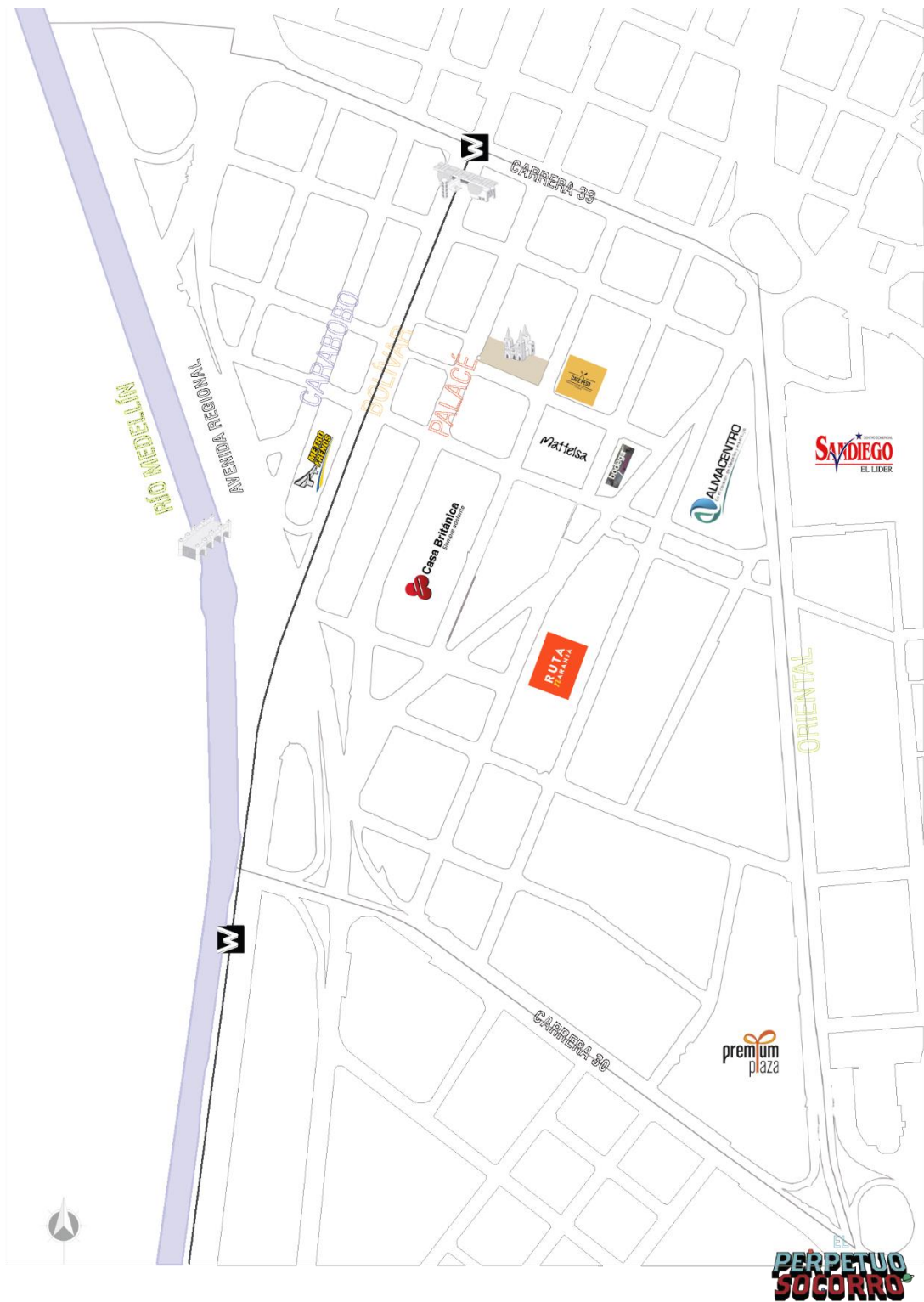


Figura 25. Plano del barrio Perpetuo Socorro

2.2.1 PALACÉ AUTOMOTRIZ

El barrio Perpetuo Socorro como lo conocemos hoy en día y cómo se mencionó previamente, se dice fue el resultado de la canalización del río de Medellín, las quebradas la Loreto y el Indio, y la construcción de la Iglesia de Nuestra Señora del Perpetuo Socorro en la década de los 50. Estos dos hechos impulsaron aún más el poblamiento del sector, sin embargo, el barrio ya se había comenzado a consolidar desde algunos años antes. El sector o la industria automotriz estuvo instituida desde antes de la construcción de la Iglesia, pues uno de los concesionarios de la época Mora Hermanos Cía. vendió parte del terreno que tenía para la construcción de esta. En la página de Facebook de Palacé Automotriz cuentan que “Hace aproximadamente 70 años se construyó en la carrera Palacé, entre las calles 32 y 33 del centro de Medellín, el primer concesionario automotriz de este sector en la capital antioqueña; años después llegaron dos más que ya tienen varias décadas de actividad en la misma zona.”



Figura 26. Primer concesionario Agenciauto en Palacé

En 1932, “Julio Toro, Enrique Toro y Carlos Calle fundan Agenciauto como concesionario Ford (ver figura 26), inauguran la sede principal en la Avenida Palacé y el primer taller propio de la compañía” (Agenciauto, s.f.). Con el tiempo, Agenciauto se convierte en el primer concesionario autorizado para Renault, quien inicia sus exportaciones, y llega a Colombia para la producción industrializada del famoso Renault 4. En el año 1967 llega al barrio uno de los concesionarios más importantes llamado Casa Británica ubicado sobre la Avenida Palacé. Este inicia sus labores comerciales como importadora de repuestos de vehículos Land Rover y Austin. Luego de unos años este se convierte en el concesionario de la marca de Renault que hasta el día de hoy sigue operando en el barrio. En 1992 también instala Autoamérica su sede principal en Palacé, después de que se le confiere la concesión para distribuir y comercializar los vehículos Toyota.

Hay empresas que, si bien no eran concesionarios, encontraron la oportunidad en el barrio para montar su negocio dedicado a repuestos para carros, motos, talleres de mecánica, llantas, entre otros, es decir, casi todo lo relacionado con el sector automotriz. Estos se encuentran más que todo sobre la Avenida Carabobo, mientras que los concesionarios están ubicados casi todos sobre Palacé, sin embargo, son negocios que se complementan y que por diferentes circunstancias han logrado aprovechar la ubicación estratégica del barrio para atraer muchos clientes a lo largo del tiempo. Sobre Carabobo existen muchísimos negocios, unos más recientes que otros, y unos que desde sus inicios han estado presentes, como lo es el caso de Metrofrenos.

En una entrevista realizada por la Cámara FM a su socio y fundador Juan Carlos García, cuenta como nace esta empresa y cómo él y su padre, ven su tipo de negocio como una gran oportunidad para todo lo que estaba ocurriendo en la ciudad en su momento (aumento en el uso de motos y carros y los procesos industriales). La empresa la funda inicialmente su padre en el año 1978, quien la llama Motofrenos. Empiezan abriendo un pequeño local en la Clínica Luz Castro, hoy en día, el Hospital General, ubicado también en el Perpetuo Socorro, vendiendo frenos para motos, ya que estas se estaban convirtiendo muy populares en la ciudad de Medellín. Con el tiempo, vieron una oportunidad para expandir su negocio, por un lado, porque el automóvil también se comienza a poner de moda, y así como a todo carro o moto se le acaba la gasolina, lo mismo ocurre con los frenos decía Juan Carlos, y, por otro, porque se dan cuenta de que diferentes

industrias como las textiles (de las industrias más grandes que había en la ciudad), requerían de frenos también para sus telares. La fábrica dónde las industrias colombianas compraban sus frenos quedaba ubicada en Lyon, Francia. Vieron esto como otra oportunidad para una nueva unidad de negocios por lo que ellos mismos van a Lyon y ofrecen vender sus frenos hechos en Medellín, lógicamente a un costo más barato, por lo cual empresas como Coltejer y Fabricato se ven obligadas a comprarle a Motofrenos. Encontraron la manera de posicionarse como una gran empresa, exportando también sus productos a 23 países diferentes. Hoy en día tienen varias sedes en la ciudad, dos de ellas siguen permaneciendo en el barrio Perpetuo Socorro, una como se ve en la figura 27, la sede actual de Carabobo y otra ubicada en la Avenida 33, dónde esta empresa originalmente se fundó.



Figura 27. Foto de Metrofrenos en Carabobo

Con el transcurso de los años fueron llegando también más concesionarios, pues Palacé se dice es la mejor vitrina de vehículos en Medellín. En el 2014, se hizo una alianza entre los 10 concesionarios más importantes de la ciudad en la Avenida Palacé para impulsar el sector automotriz en el centro, siendo este un lugar de fácil acceso y muy transitado. El tipo de comercio que se ha venido dando en esta vía arteria ha facilitado la entrada y salida de carros en el barrio,

pero la invasión de estos tanto en la vía como en los andenes (ver figura 28), no permiten que un peatón pueda transitar tranquilamente por esta. Los concesionarios inclusive han convertido los andenes en parqueaderos exclusivos para clientes, lo que también ha borrado la posibilidad de sembrar árboles para devolverle al peatón el espacio público que le pertenece.



Figura 28. Invasión de vía por vehículos en el Perpetuo Socorro



Figura 29. Collage Flujo Vehicular vs Peatón

2.2.2 DE PASAJE COMERCIAL A CENTRO COMERCIAL

Los centros comerciales han sido reconocidos por ser componentes de la ciudad globalizada, pues el intercambio de bienes y servicios y el consumo han hecho parte de diferentes épocas en la historia, sin embargo, estos han cambiado la forma de ocupar el espacio según cada época (Echavarría, 2016). Las distintas formas de comercio que se han dado a través del tiempo, no

solo generaron transformaciones en el espacio urbano, sino también en las relaciones y dinámicas sociales que se daban en torno a estos.

“El comercio tradicionalmente en las ciudades estaba ligado a la plaza y a la calle. La plaza era el paradigma del espacio público, era el núcleo de las actividades urbanas y configuraba la imagen del centro de la ciudad” (Medina Cano, 1998). En el paso de las ciudades antiguas a las ciudades contemporáneas se ve una clara relación del comercio con el paso de la calle-tienda, al pasaje comercial, finalmente al centro comercial.

Con la llegada de los ferrocarriles a principios del siglo XX, la Plaza de Mercado Cisneros se convierte en un punto de referencia para el comercio. Para los años 70, la dinámica del comercio aún se concentraba en el centro de la ciudad porque es allí donde había más flujo de personas y se sentía más vida urbana. El concepto de pasaje comercial ya se venía desarrollando desde la década de los 60; en 1961 con la inauguración del pasaje Junín-Maracaibo y en 1962 con el pasaje comercial Astoria.

“Los pasajes comerciales (donde usualmente la gente iba a encontrarse, de compras, a caminar y a divertirse) crearon nuevas calles peatonales cubiertas que se integraron a la trama de las ciudades, desviaron el tránsito de peatones de las calles y en un área mínima reunían para uso del público un gran número de almacenes y de espacios para la recreación y para el descanso” (Medina Cano, 1998).

En el año 1972 se inaugura el primer centro comercial en Medellín, San Diego. Con la llegada de este se introduce el concepto de centro comercial no sólo en la ciudad sino a nivel nacional. Las ventajas que traía esta nueva forma de comercio incluían poder efectuar todas las compras en un mismo lugar con supermercados, cafeterías, restaurantes, servicios bancarios, auditorio y almacén de departamentos. Se promovía la comodidad del comprador siendo este centro comercial un espacio sin congestión peatonal como se podía dar en los pasajes, siendo estos en callejones más estrechos. También se promovía la seguridad en relación al peligro que se podía tener con el tráfico vehicular en cuanto al comercio que se daba cerca de la calle. Las personas

ya podían tener la facilidad de ir a un solo lugar, cubierto, sin carros y mucho más amplio para realizar sus compras.

Desde este momento, el comercio se comienza a desplazar del centro a otros sectores de la ciudad como el barrio Perpetuo Socorro. Poco a poco las personas empezaron a preferir los nuevos espacios comerciales a los tradicionales como lo era Junín. Este sufre una transformación con la llegada del centro comercial, por un lado, porque a partir de ese momento se deja de considerar el epicentro social para la clase alta, y por otro, por la falta de seguridad y el mal manejo de algunas administraciones municipales, perdiéndose la tradición de “juniniar” (ver figura 30) (!Junín, eternamente Viva!, 2017).



Figura 30. De “Juniníar” a Comerciar en San Diego Collage

San Diego se convirtió en un referente y promovió un gran desarrollo urbanístico en la ciudad, impulsando la creación de nuevos centros comerciales y áreas residenciales. Se convirtió también en un lugar turístico y de recreación, un importante atractivo en Medellín para personas con alta capacidad de consumo y para turistas. Fue concebido como un lugar de encuentro y socialización porque los habitantes de Medellín encontraron en él un nuevo lugar en donde el entretenimiento y el comercio estaban en un mismo punto.

En el artículo de Federico Medina (1998) en la Revista de la Universidad Pontificia Bolivariana, *El Centro Comercial: Una burbuja de Cristal* se habla de cómo los centros comerciales no son una continuación de las formas tradicionales de comercio, ni del pasaje comercial ya que no es un espacio abierto al uso sino más bien un recinto cerrado, aislado y segregado de la estructura participativa de la ciudad. Medina (1998) afirma en cuanto a los centros comerciales que: “no corresponden a la idea de la calle urbana, ni a su fluir, ni a la concentración vital y social de la plaza por su alejamiento de la trama y del centro de la ciudad.” Si bien lo que dice el autor de que el centro comercial se aleja e independiza de las tradiciones urbanas, y que el centro comercial no se adapta a la ciudad sino la ciudad a él, hay otro punto que él recalca y es que el centro comercial se concibe como un nuevo espacio social, que cambia también la manera en la que las personas se relacionan con el espacio público. “Este no es solamente una nueva modalidad del consumo, es además el espejo que refleja las transformaciones actuales en la disposición de la trama urbana” (Medina Cano, 1998). San Diego, por ejemplo, en su diseño arquitectónico ha buscado conservar espacios al aire libre y gran cantidad de vegetación que acerquen al usuario a la calle como escenario urbano en relación a los tradicionales hábitos comerciales.

Los centros comerciales como base de la actividad comercial en la ciudad tienen a su vez una relación directa con la reconfiguración de la movilidad de esta, orientando las nuevas vías y medios de transporte a estas nuevas infraestructuras. Estas vías tienden a cambiar la experiencia que tiene el peatón en el espacio urbano, ya que se acomodan a medios más exclusivos de transporte como el automóvil.

Esto se puede evidenciar en el año 1979, cuando finaliza la construcción de la Avenida Oriental, con 3 carriles a ambos costados, permitiendo un flujo vehicular mucho más alto y rápido (ver figuras 31 y 32). “Es el nuevo tejido urbano que está más dispuesto para el vehículo y el consumo que para la relación” (Salazar B. G., 1996). En esta vía que anteriormente se llamaba la Carrera Unión, para poder construir lo que hoy en día es esta gran avenida, fueron desalojadas y demolidas muchas viviendas del centro. La construcción de esta avenida prácticamente partió el centro en dos, pues otras avenidas como La Playa y las calles Bolivia y Perú perdieron su continuidad, sin embargo, fue la primera vía de alta capacidad en Medellín, con 6 carriles, que ayudaron a

descongestionar la ciudad que estaba cada vez creciendo más y más. El fin de esta era unir a Medellín desde el centro comercial San Diego con la calle Barranquilla.

La Avenida Oriental atrajo la llegada de nuevos centros comerciales, pues según el autor Federico Medina, los centros comerciales comienzan a aparecer al lado de las grandes vías o cerca de las autopistas. Esto se puede ver con la llegada de un nuevo centro comercial en el año 1982, Almacentro en el barrio Perpetuo Socorro. La idea de Almacentro era transformar unas bodegas de depósitos llamado Almagrario, en el primer y único centro de la ciudad que ofreciera servicios para el bienestar de las personas. Este se ha diferenciado de otros por su oferta de servicios de salud, turismo y de actividades financieras atrayendo otro tipo de usuarios al sector, es decir personas que van y vienen a lo que es y no a un espacio cómo lo fue San Diego desde un principio que se convirtió en un lugar de esparcimiento para la comunidad. Precisamente por ser un lugar donde iba y venía mucha gente, se comenzaron a ubicar vendedores ambulantes que hasta el día de hoy siguen parqueados en las orillas de la transición entre la Avenida Oriental y la Avenida del Poblado.



Figura 31. Avenida Oriental en construcción 1972



Figura 32. Avenida Oriental 2019

2.2.3 DE INDSTUTRIA A COMERCIO

Medellín en la segunda década del siglo XX inició su desarrollo industrial con la llegada de mercancía y materia prima a las estaciones del ferrocarril de Amagá y Antioquia cerca de la Plaza de Mercado cómo se había mencionado previamente. La ciudad de Medellín era el principal centro industrial del país y la economía antioqueña estaba liderada por la industria textil, sin embargo, en el año 1990 se comenzaron a instaurar unas políticas de apertura económica a nivel nacional que desfavorecieron a este sector.

En la ciudad se comenzó un proceso de desindustrialización y tercerización, por lo que o se importaban nuevas mercancías que competían con las industrias existentes o se llevaban al exterior los procesos de producción y manufactura. Este fue el detonante para las principales industrias en Medellín, y por esto comienzan a decaer, dándole paso a una ciudad que quería ser cada vez más globalizada y competitiva. “Colombia entre 1990 y 1996 mostró la consolidación del cambio productivo hacia la terciarización de la economía, sustentado en el declive del valor agregado de la agricultura, la minería y la manufactura” (Salazar B. G.).



Figura 33. Collage Industria- Avenida Oriental

Como se menciona en el texto *Los centros comerciales en la reconfiguración territorial de la ciudad de Medellín*, con estas nuevas políticas de apertura económica, ya no es el estado el que fija el rumbo urbano de las ciudades sino el mercado, por lo que están creciendo ya en un contexto globalizado. Esta apertura económica hizo necesaria la reestructuración de la economía urbana, es decir, los centros urbanos y las actividades económicas que se dan en ellos que tienen una relación directa. “El hecho de que sus procesos de producción abarquen un área geográfica limitada (el área urbana) conlleva intercambios. Asimismo, algunos sectores ya están relacionados entre sí desde el punto de vista técnico (por ejemplo, los servicios públicos, la infraestructura, la construcción y los residuos)” (Organización Internacional de Trabajo, s.f.).

La competitividad surgió como la estrategia principal para la reestructuración de la economía urbana, incluyendo la creación de nuevas infraestructuras físicas. En el Plan de Desarrollo del año 1985 se habían fijan las bases de competitividad para la ciudad mediante obras cómo la construcción y operación del Metro de Medellín. Desde el año 1979 ya se había creado la empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, pero no fue sino hasta el año 1995 que se finalizan las obras de la Línea A del metro y este inicia sus operaciones.

El Metro de Medellín surge como el primer sistema de transporte masivo construido en Colombia. Este se crea con el fin de poder conectar a los habitantes, en especial a los de escasos recursos económicos de un lado a otro de la ciudad, brindando calidad de vida a todos y a su vez potenciando y orientando el desarrollo de la ciudad. El Metro se convierte en un escenario urbano esencial para la ciudad, articulando no sólo diferentes sectores de esta sino también, lugares históricos, plazas y parques.

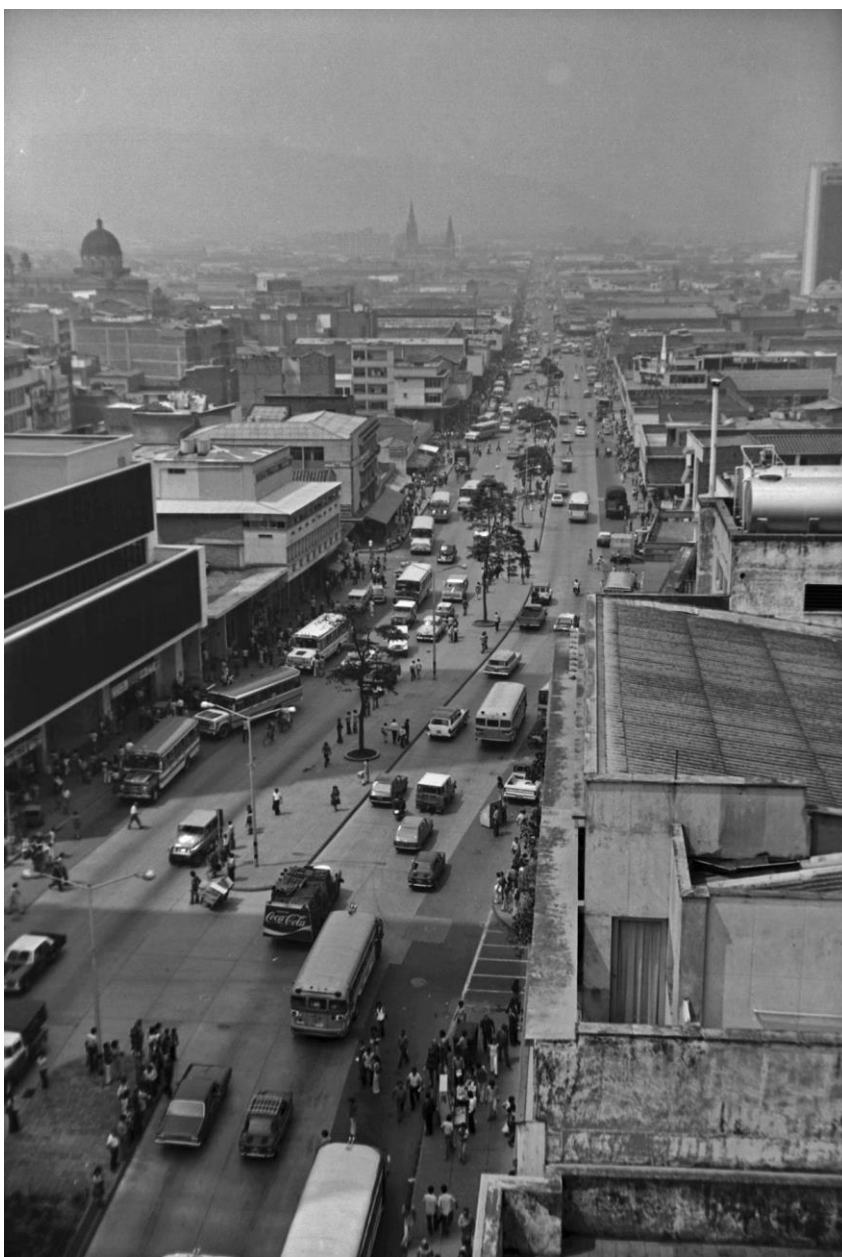


Figura 34. Avenida Bolívar 1977

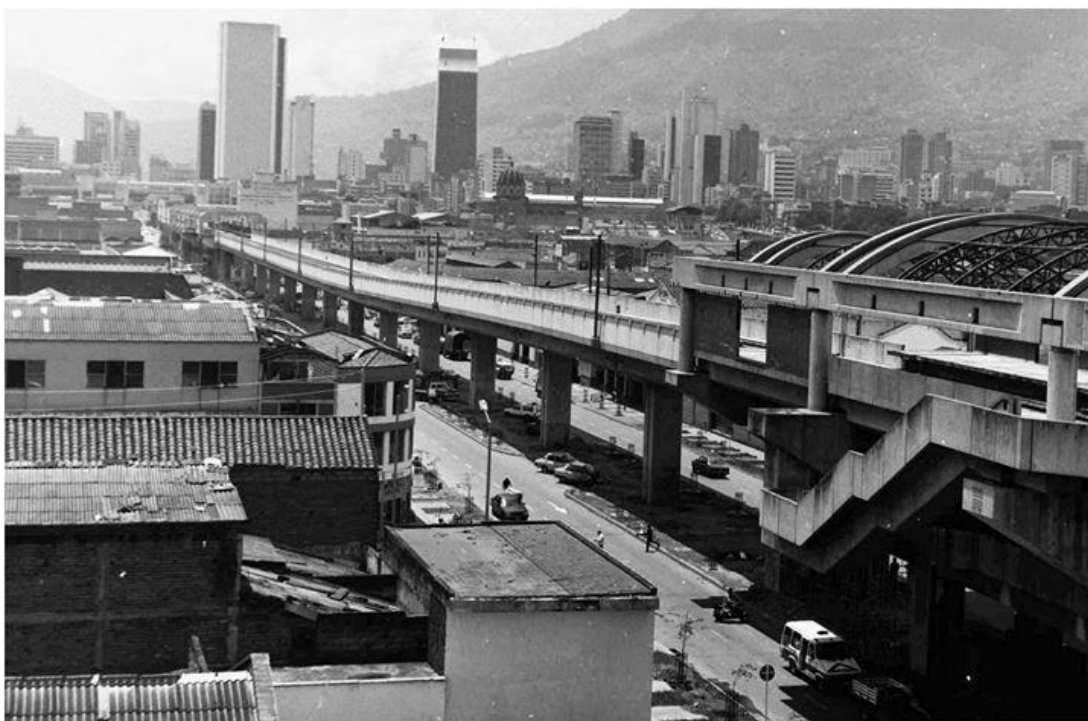


Figura 35. Avenida Bolívar, Estación Exposiciones 1995

La construcción de este sistema de transporte masivo transformó la carrera Bolívar completamente como se evidencia en las figuras 34 y 35. Esta había tenido ya varios cambios, en un principio por ser el escenario del Ferrocarril de Amagá, en algunos tramos también hizo parte de la ruta del tranvía eléctrico y antes de la construcción del Metro seguía conectando la ciudad de norte a sur con varios carriles a ambos costados. Bolívar se estaba adaptando a las nuevas necesidades de la ciudad globalizada priorizando el tráfico del automóvil y no el peatonal, pero con la llegada del Metro esto cambió por completo. A lo largo del viaducto del Metro se adecuaron largos corredores para el desplazamiento de los peatones, recuperando así el espacio público para estos. Bolívar igual sigue teniendo dos carriles en ambos sentidos, pero las obras del Metro, permitieron potenciar estancias y espacios transitables para los transeúntes, convirtiéndose este en un escenario de encuentro y convivencia.

El Metro ha venido acompañado de la creación de nuevos espacios para el esparcimiento, zonas deportivas, mejores andenes, plazas públicas, zonas verdes entre otros equipamientos que se han desarrollado gracias a este. A nivel del barrio Perpetuo Socorro, se encuentra sobre la

Avenida Bolívar, la estación Exposiciones y uno de los cambios más significativos en el sector debido a su configuración, ha sido que se ha impulsado mucho más el comercio a lo largo de este.



Figura 36. Collage relación Metro-Parque-Iglesia

Anteriormente en el Perpetuo Socorro, “cerca al barrio había unas flotas de transporte de buses que fueron reubicadas en la Terminal del Norte lo cual dejó al barrio con talleres, empresas y el

Hospital General, porque la Iglesia ya ni fieles tenía” (Medellín, 2007). En la Avenida Bolívar siempre han existido tiendas y locales para el comercio de repuestos y todo lo relacionado con la mecánica, pero con el Metro, al ser más transitada y al propiciar un recorrido peatonal, se reactiva el uso del suelo de esta.

A lo largo y debajo del viaducto del metro también se instalaron unos módulos de venta para generar nuevas oportunidades de negocio formal y una nueva imagen para personas con pocos recursos, sin necesidad de tener que recurrir a las ventas informales. Estos se instalan para atender a nuevos visitantes atraídos por la nueva forma de transporte, incluyendo turistas y personas que en su día a día circulan cerca a este (Castañeda & Pulgarín Silva, 2009). El tipo de comercio que se da sobre esta Avenida es muy diferente al que hemos evidenciado con el sector automotriz en Palacé y los centros comerciales sobre la Avenida Oriental, pues en Bolívar está mucho más pensado para el peatón y si bien no dejan de circular carros, se aprovecha el flujo peatonal del Metro para generar un comercio más similar al tradicional, cerca de la calle, cómo un estilo de pasaje comercial.

Cómo se menciona en el texto de *Transformaciones Socio-Espaciales Generadas por el Metro de Medellín en el Valle de Aburrá*

Las obras ejecutadas a lo largo de la vía han contribuido a cambiar su entorno, ayudando a elevar el nivel de vida de sus usuarios y de las comunidades asentadas a lo largo de su área de influencia. Se destaca la siembra y el mantenimiento preventivo y correctivo de los 7000 árboles de diferentes especies que contribuyen al embellecimiento del espacio, y el proyecto de la denominada red caminera. (Castañeda & Pulgarín Silva, 2009)

Esta gran infraestructura que se construye es pensada dentro del nuevo contexto globalizado que se estaba desarrollando, sin embargo, no deja a un lado la importancia del espacio urbano cómo escenario social.

Por otro lado, luego de la caída de la industria textil, se comienza a dar un fenómeno que crea

un nuevo paisaje de ciudad en el cual dónde se encontraban las fábricas de diferentes industrias se fundan grandes centros comerciales.

Para el caso de la ciudad de Medellín, se observa claramente a partir de la década de 1990 un proceso que al lado de la apertura económica colombiana genera la transformación de una ciudad industrial a una ciudad de servicios. Esta transformación se genera desde los diferentes planes de la ciudad tales como el plan estratégico al 2015, el plan de ordenamiento territorial y los planes de desarrollo. (Echavarría, 2016)

Como menciona el autor John Muñoz Echavarría (2016), en esta tendencia que surgen los nuevos centros comerciales sobre las ruinas de las viejas industrias, se modifica su entorno y se crean nuevos usos del suelo complementarios al uso comercial. También se adaptan los sistemas de transporte a sus necesidades y crea nuevas relaciones con las infraestructuras, como surgió la Avenida Oriental y en Bolívar con el Metro, por ejemplo.

En el Perpetuo Socorro, siendo este desde sus inicios un barrio industrial, también se comenzó a ver este fenómeno inclusive desde el centro comercial San Diego el cual era anteriormente un tejero. Luego Almacentro que era anteriormente una bodega de depósitos llamada Almagrario y finalmente con el surgimiento de un nuevo centro comercial llamado Premium Plaza.

Premium Plaza fue inaugurado en el año 2007 y se ubica donde anteriormente se encontraban las fábricas de Pintuco en el cruce de la Avenida del Poblado con la 30 como se ilustra en las figuras 38 y 39. Este centro comercial a diferencia de los otros se quiso caracterizar no sólo por ofrecer grandes marcas y comidas, sino también servicios de entretenimiento, entre los cuales están los cines, gimnasios, canchas de fútbol, y un parque de diversiones, consolidándose como uno de los centros comerciales con mayor oferta de entretenimiento en la ciudad.

Lo interesante de este barrio es el hecho de que sus grandes centros comerciales están articulados por una misma vía, la Avenida del Poblado/Oriental, sin embargo, como esta se ha convertido en una principalmente de alto tráfico, a pesar de tener un sistema de andenes que permiten recorrerla desde una esquina del barrio a la otra, no es adecuada como escenario urbano para un peatón como sí lo es Bolívar, desde la llegada del Metro.

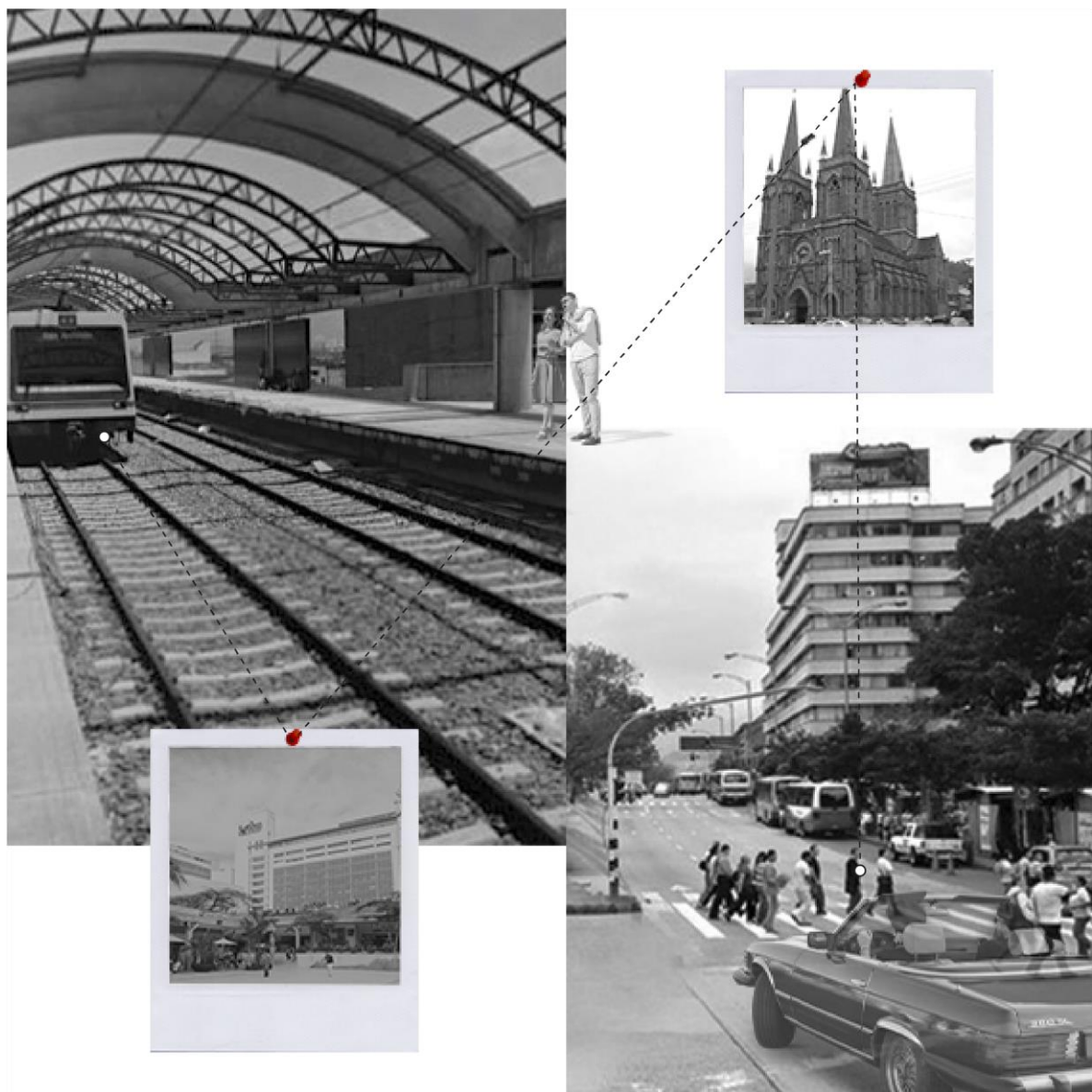


Figura 37. Collage Medios de Transporte adaptados a las nuevas Infraestructuras



Figura 38. Fábrica de Pintuco en 1959



Figura 39. C.C Premium Plaza en el 2016

Como se puede evidenciar, el Perpetuo Socorro ha sido escenario de muchas transformaciones físico-espaciales a lo largo del tiempo, pues este ha sido un punto estratégico en la ciudad para su desarrollo desde su trazado, que ha permitido el paso de vías que han logrado conectar la ciudad de norte a sur.

La llegada de nuevos medios de transporte a la ciudad y la influencia del comercio en el barrio han sido los principales factores de transformación urbana dentro de este, porque con estos se comienzan a dar nuevas dinámicas y nuevas formas de apropiación. Esto implica cambios en el espacio físico como en las vías, los andenes y los espacios públicos.

Aunque en cada sector del barrio o en cada vía se viva el comercio de una manera muy diferente, muchos de los acontecimientos que han surgido tienen relación entre sí, como, por ejemplo, la llegada del Metro que atiende también a la conexión de los centros comerciales con otros sectores de la ciudad. Si bien algunos tipos de comercio han favorecido más al peatón permitiéndolo habitar el espacio urbano, todos han surgido pensando en formas de facilitar y/o mejorar la calidad de vida de las personas a su manera.

2.2.4 DISTRITO CREATIVO

En los últimos años, como se mencionó anteriormente, el barrio ha estado emprendiendo un proceso de transformación para convertirse en el distrito creativo de la ciudad de Medellín. Diferentes empresas como Comfama, que llega en el 2017 y Ruta N en el 2019 (ver figura 40), se han insertado en el barrio, por un lado, en diferentes bodegas para darles un uso urbano, promoviendo diferentes actividades culturales. Diferentes entidades como la EDU y un conjunto de urbanistas y arquitectos, le han visto mucho potencial a un barrio que como dicen, “parece no pertenecerle a nadie”. Se quiere fomentar el desarrollo a través de la cultura y el arte, con el fin de atraer a más personas a un barrio que muchos ni si quiera saben que este existe. Siendo el Perpetuo Socorro un lugar tan estratégico en la ciudad, una de los propósitos del distrito creativo, es lograr su reincorporación a las dinámicas de la ciudad.



Figura 40. Foto de Ruta N en el Perpetuo Socorro

Los Distritos Creativos “son proyectos de renovación urbana conscientes que buscan promover mejoras en la relación que tienen los residentes y visitantes de una zona específica con la misma. Esto lo realizan mediante la articulación de las economías creativas, el ambiente cultural, la unión de la comunidad y la resignificación urbana” (Centrópolis: El Periódico del Centro de Medellín, 2020). Esa renovación urbana, va mucho más allá de cambios en fachadas e infraestructuras, es decir que, le ponen mucho más énfasis al impacto que generan las actividades de la comunidad.

Como mencionan en el artículo de El Colombiano *El Perpetuo Socorro, de talleres y bodegas a espacio para el arte*, este es un barrio con tanta historia como relatos por contar. Si bien es importante el progreso y desarrollo de la ciudad, esta se debe hacer de una manera sensata. En el barrio no hay muchas familias, sin embargo, hay muchísimos trabajadores que sí tienen un sentido de pertenencia por él y que llevan años ahí. “La premisa es que el éxito de la renovación urbana depende de respetar los arraigos y propiciar esas permanencias” (Álvarez, 2019). No se

puede pretender sacar a todos esos trabajadores del barrio para lograr configurar el distrito creativo, porque ellos y sus talleres hacen parte también de la misma identidad del barrio. La idea no es desplazar a estas personas, sino incluirlos y que sean parte del mismo proceso y estrategia de transformación. Por esto mismo, la EDU, ha estado haciendo una caracterización del barrio para saber quiénes son esas personas, quiénes son los dueños de los comercios, de dónde vienen y cuáles son sus expectativas (Álvarez, 2019). De esta manera se puede empezar un proceso de fusión entre diferentes sectores, por ejemplo, que los mismos talleres de carros y motos empiecen a pensar en incluir alternativas como bicicletas, de las cuales ya hay muchas en el barrio y en un futuro aún más. No es echarlos del barrio, sino ayudarlos a que se adapten según esos cambios que se vienen.

La primera empresa que vio el potencial del barrio fue Mattelsa, una compañía textil antioqueña. Esta llegó al Perpetuo Socorro en el año 2016 con el propósito de construir un barrio para juntar a la gente de las industrias creativas de la ciudad. También llega Café Peso en el 2018 (Cafetería Central del Perpetuo Socorro) con una nueva oferta gastronómica para el sector y nuevo lugar de encuentro, pensando en el tipo de personas que se espera comenzarán a llegar al barrio. La cultura como apuesta de transformación del Perpetuo Socorro se dice puede traer muchísimas oportunidades económicas para la ciudad, crear nuevas formas de trabajo y generar muchísimo empleo en torno a estas industrias creativas. Es abrirle la oportunidad a un barrio que podría impulsar la ciudad como capital del Diseño en Colombia.

No solo se trata de apropiarse de las edificaciones que ya están sino también del espacio público. Desde la llegada de Mattelsa y la bodega de Comfama, se puede ver como la vegetación se está tomando las calles, a través de corredores verdes que se esperan potenciar también en el sector. Se quiere crear más y mejor espacio público para que a través de diferentes actividades como el cine en la calle, teatros al aire libre, festivales y diferentes eventos, se propicie el encuentro entre personas y se siga atrayendo a más industrias creativas para que hagan parte del distrito creativo. Se le apuesta a una movilidad sostenible (bicicletas, carros eléctricos, transporte público), e inclusive a que las personas puedan recorrer el barrio a pie (quitarles espacio a los

carros para dárselo al peatón), como una manera diferente de conectar a la gente sin importar el nivel socio-económico, educativo, etc.



Figura 41. Festival del Perpetuo Socorro



GESTIÓN PATRIMONIAL DE LA MEMORIA URBANA DEL PERPETUO SOCORRO

CAPÍTULO 3

3.1 ESTRATEGIA DE GESTIÓN PATRIMONIAL DE LA MEMORIA URBANA DEL PERPETUO SOCORRO

El interés y la apropiación por el patrimonio cultural no es algo que se le debe imponer a los ciudadanos, pero sí algo que se puede comenzar a inculcar en la educación a través de diferentes estrategias que permitan a las personas, o en este caso a los estudiantes tener un acercamiento y conocimiento sobre elementos de valor que hacen parte de la identidad de su ciudad, o un pedazo de ella. Según el texto *¿Cómo acercar los bienes patrimoniales a los ciudadanos? Educación Patrimonial, un campo emergente en la gestión del patrimonio cultural* de Zaida García Valecillo, se conoce la Educación Patrimonial como un proceso pedagógico centrado en las percepciones, conocimientos y valores que subyacen en una sociedad. De esta manera, el bien patrimonial se convierte en un recurso para el aprendizaje, capaz de conectar al ciudadano con su diversidad cultural y su entorno social.

Se propone una estrategia de divulgación y gestión patrimonial que sirva como parte de un proceso de aprendizaje que permita, en especial a los niños, el acceso al conocimiento de su entorno o marco social, vinculado con el patrimonio cultural y también como una manera de poner en valor y compartir esos elementos representativos del Perpetuo Socorro identificados a lo largo de esta investigación. García (2009) afirma:

Para el proceso de gestión patrimonial es importante poder involucrar a los niños y jóvenes en la protección y difusión de sus patrimonios culturales. Desde las escuelas se deben propiciar en las nuevas generaciones el conocimiento, valoración y disfrute de la herencia del pasado como parte de su presente y su futuro.

Se puede considerar incorporar en los niveles de preescolar, estrategias didácticas como un recurso para el aprendizaje cultural. Para Zaida García, en esos primeros niveles de educación (preescolar), se debe buscar que haya un contacto de los niños con los bienes culturales más próximos a su familia, escuela y comunidad. Teniendo esto en cuenta, se crea un brochure/folleto del barrio Perpetuo Socorro que permite a los niños comprender el barrio desde sus características y valores más importantes. Se puede comenzar por enfocar en los niños que estudien en escuelas cercanas al barrio, o ubicadas dentro de la misma comuna (Comuna-10, La Candelaria) que

tengan más cercanía al barrio. El brochure se estructura en dos partes mediante los siguientes elementos:

1. **Un mapa del barrio** en el cual se ubican los elementos de valor en relación al comercio encontrados, de acuerdo a los conceptos definidos en el primer capítulo como reflejos de la memoria urbana de un lugar. Estos conceptos incluyen el espacio público, el sistema de transporte, las actividades comerciales, las tipologías edificatorias y el trazado urbano.



Figura 42. Brochure Perpetuo Socorro-Lado 1

Adicionalmente, se divide el barrio por zonas en relación a cada una de las vías importantes en las cuales se enfoca esta investigación y las actividades comerciales que las caracterizan. Se señalan estas zonas en el plano indicado y también de manera gráfica en la parte inferior. Se divide en 5 zonas con las 5 actividades comerciales más representativas del barrio; en algunas vías predominan más unas que otras e inclusive, se encuentran varias en una misma.

-IDENTIFICACIÓN DE TIPOLOGÍAS DE COMERCIO QUE SE DAN EN EL BARRIO

En el transcurso de los años, el barrio Perpetuo Socorro se ha caracterizado por sus principales usos del suelo, en un inicio por el sector industrial/mecánico y hoy en día por el comercio. A lo largo de esta investigación se han ido mencionando algunas de las vías más importantes, que han hecho parte de esas transformaciones que ha tenido el barrio en relación al comercio. Estas vías son la Avenida Carabobo, la Avenida Bolívar, la Avenida Palacé y la Avenida Oriental. Cada vía ha caracterizado de alguna manera el trazado urbano de este barrio o sector de la ciudad, y urbanamente ha cambiado la forma de habitar los espacios que tienen una relación directa con ella (calle), más precisamente los espacios destinados al comercio que se han desarrollado por esas transformaciones viales y viceversa, vías que han cambiado por el tipo de comercio que se ha dado en relación a ellas.

Se identificaron diferentes tipologías de comercio según las diferentes vías que se mencionaron anteriormente y la razón por la cual es importante identificarlas es porque las actividades comerciales tienen una relación estrecha con la memoria urbana, y en este caso con la memoria del barrio Perpetuo Socorro. En el primer capítulo, se logró establecer un vínculo entre ambos conceptos, entendiendo el comercio como la base de la cultura ciudadana, sin la cual no habría ciudad. Unas de las bases de la memoria urbana son las relaciones culturales y sociales las cuales se propician por medio de las actividades comerciales, que finalmente establecidas dentro de un marco espacial, permiten que haya una apropiación por parte de las personas, convirtiéndose un lugar que les da sentido de pertenencia y hace parte de su identidad tanto colectiva como individual. Por otro lado, también se había definido la importancia del tipo de vía, sus dimensiones y el tipo de transporte para el cual está diseñado esa vía, ya que de esas características dependen el tipo de conexiones y relaciones que se establecen entre personas y lugares. Las diferentes tipologías que se identificaron son las siguientes:

-Talleres de Mecánica: Esta se consideró una tipología de comercio, ya que los talleres mecánicos ofrecen diferentes servicios para el sector automotriz e industrial, entendiéndose el concepto de comercio como un intercambio no solo de bienes sino también servicios. Los talleres

de mecánica surgen en el barrio en simultáneo con las industrias, marcando esa vocación de industria y comercio que siempre ha diferenciado al barrio. Inicialmente, los talleres de mecánica al igual que las industrias, estuvieron esparcidos en diferentes partes del barrio, sin embargo, hoy en día permanecen principalmente sobre la Avenida Carabobo (ver figuras 44 y 45) , algunos sobre Bolívar y otros sobre Palacé. Urbanamente, esto ha convertido las vías y sus andenes en parqueaderos, es decir, los talleres se han apropiado del exterior de sus negocios como continuación de ellos. Esto causa en ocasiones que las vías se obstruyan y que los peatones eviten transitar por ahí.

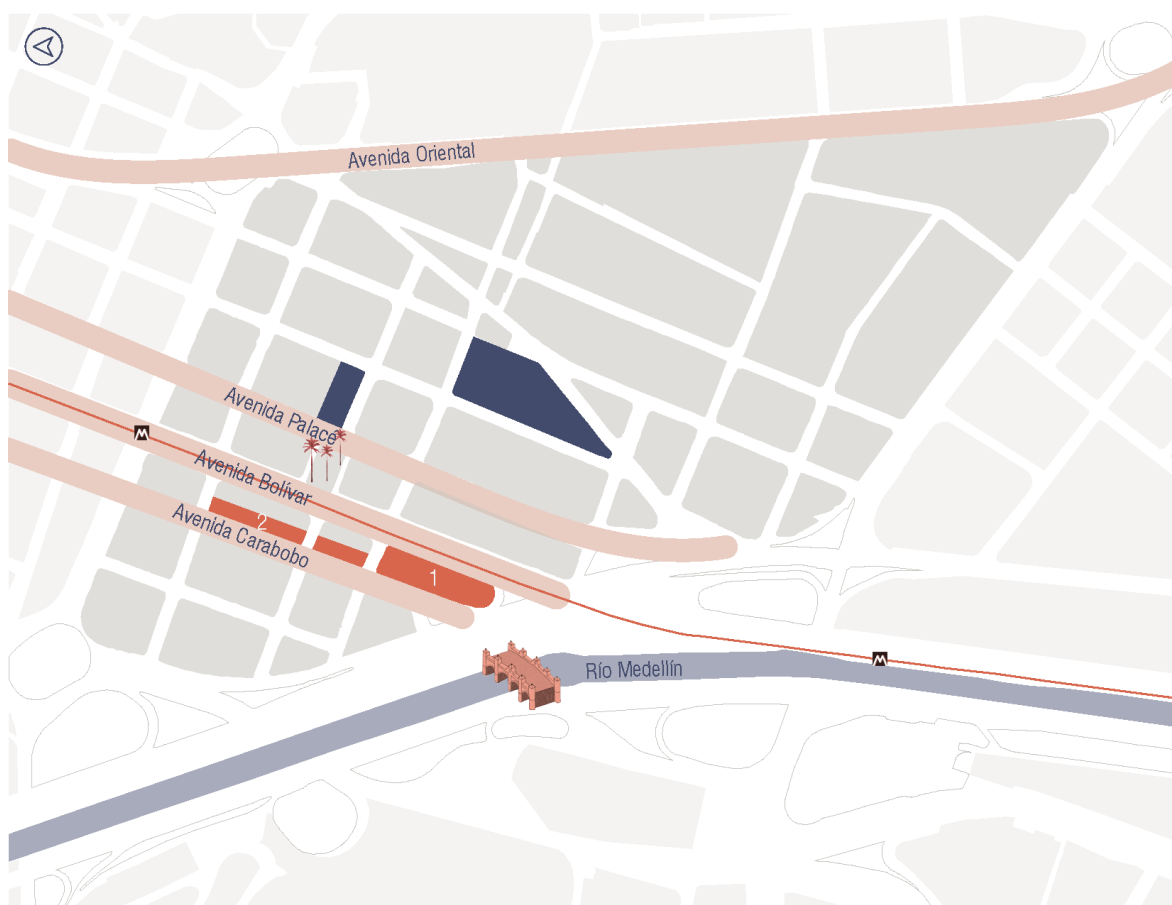


Figura 43. Plano de Localización Zona Talleres



Figura 44. Metrofrenos Av. Carabobo (1)



Figura 45. Eurogas Av. Carabobo (2)

-Concesionarios: Se dice que, a mediados del siglo XX, e inclusive desde un tiempo antes, se comienza a dar la compra y venta de carros en el barrio sobre la Avenida Palacé. Esta se vuelve cada vez más predominante y con ella llegan una variedad de grandes concesionarios, muchos de los cuales están en el barrio desde que se comenzó a ver este tipo de comercio y que hasta el día de hoy siguen allá. Algunos concesionarios se encuentran sobre la Avenida Oriental, pero Palacé es conocida y descrita como la mejor vitrina de vehículos en Medellín, por lo que se han hecho alianzas entre los concesionarios más importantes para seguir impulsándose como sector automotriz (ver figuras 47 y 48). Los concesionarios al igual que los talleres de mecánica se han apoderado de los andenes como parqueadores exclusivos para sus clientes, y si bien es importante que se potencien los negocios en el barrio aprovechando su fácil acceso, es importante también pensar en los peatones e inclusive en los que se transportan en bicicleta que hacen uso de la ciclorruta la cual se está volviendo cada vez más importante para los nuevos usuarios del barrio.

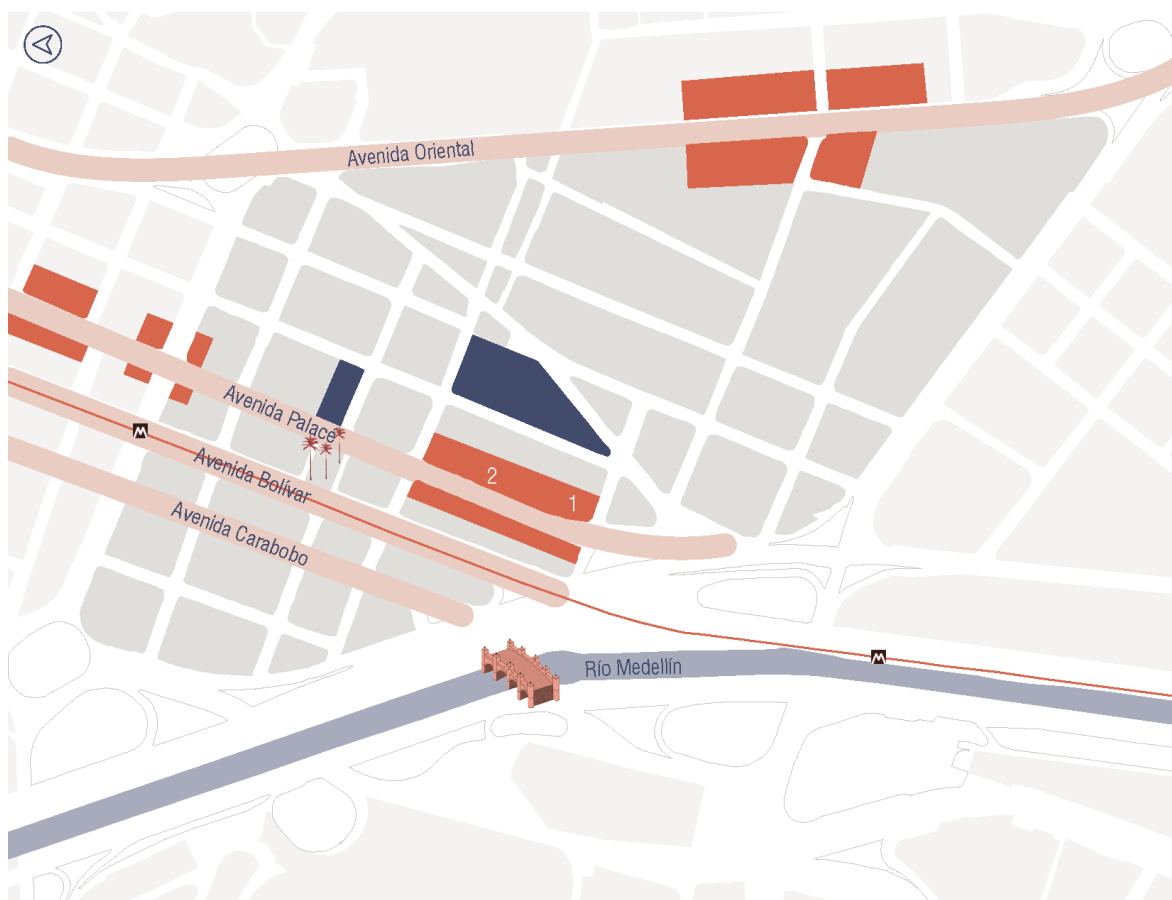


Figura 46. Plano de Localización Zona Concesionarios



Figura 47. Casa Británica Av. Palacé (2)



Figura 48. Chevrolet Av. Palacé (1)

-Tiendas de Repuestos: Estas tiendas de repuestos, misceláneas automotriz o ferreterías se encuentran mucho en el barrio, especialmente sobre la Avenida Bolívar y la Avenida Carabobo e inclusive algunas en Palacé. Son locales que complementan la vocación automotriz del barrio, viéndolo como una oportunidad en la cual las personas no sólo pueden ir a comprar un nuevo carro o moto, sino también donde lo pueden arreglar y conseguir los repuestos necesarios. Con

estas también surgen locales estilo cantinas y puestos pequeños de comida, no solo para que los trabajadores del barrio encuentran un lugar de descanso o reunión después de su jornada sino también para las personas que simplemente van de paso por el barrio. La mayoría de estas tiendas se encuentran sobre la Avenida Bolívar, asemejándose a un tipo de pasaje comercial como consecuencia del viaducto del metro.



Figura 49. Plano de Localización Zona Tiendas de Repuestos



Figura 50. Importadoras Celeste (1)



Figura 51. Repuestos Toyota (2)



Figura 52. Castrollantas (3)

-Viaducto del Metro: Se considera el viaducto del metro no necesariamente como una tipología de comercio sino más bien como parte del espacio público que configura la ciudad y que sirve como escenario para el encuentro entre los ciudadanos. En la conceptualización de la memoria urbana, se definía el espacio público no solo como parques y plazas sino como todos esos lugares en los cuales las relaciones entre los habitantes, el poder y la ciudadanía se materializan, es decir, los lugares de encuentro ciudadano y de uso colectivo como las calles, las infraestructuras de comunicación (estaciones de metro/autobuses), las áreas comerciales y los equipamientos culturales. El espacio público se vuelve no solo un lugar de encuentro y socialización sino también de intercambio (comercio-bienes, servicios, ideas), y ese intercambio en términos de actividades comerciales, se vuelve fundamental en la animación del mismo. Esto se ve claramente con el viaducto del metro, el cual por su configuración urbana forma a lo largo de la Avenida Bolívar un “pasaje comercial”. Se encuentran módulos de venta como un tipo de comercio más vinculados a la calle que fortalecen ese “espacio público” y lo convierten en un lugar de intercambio comercial, social e inclusive cultural (ver figura 45). La estación del metro Exposiciones también se vuelve un escenario cotidiano de encuentro e interacción social.



Figura 53. Plano de Localización Zona Viaducto del Metro



Figura 54. Viaducto del Metro

-Centros Comerciales: Los centros comerciales son una de las tipologías de comercio que se ha dado más reciente en el barrio, pero que ha tenido un impacto muy grande por su infraestructura y configuración dentro de la trama de la ciudad. A diferencia de las otras tipologías que se han mencionado que son más de una escala “barrial”, los centros comerciales, se volvieron

prácticamente de escala de ciudad. Revolucionaron completamente la manera de habitar los espacios comerciales alejándose un poco de las tradiciones urbanas, en las cuales el comercio estaba más relacionado con la calle. Los centros comerciales no solo han cambiado esos hábitos en relación a las actividades comerciales, sino que también han traído muchos cambios en las infraestructuras urbanas, e inclusive en la misma traza urbana de la ciudad, orientando las nuevas vías y medios de transporte a ellos, por lo que por un lado aparecen infraestructuras como el Metro, pero también vías como la Oriental que está más dispuesta para el vehículo que para el peatón. A pesar de que estos se independizan un poco de las tradiciones urbanas, se conciben como nuevos espacios sociales, que si bien cambian la manera en la que los habitantes se relacionan con la idea de espacio público como una calle o plaza, el centro comercial como un “área comercial” se concibe igualmente como espacio público, al ser un lugar de encuentro y de uso colectivo por el cual los ciudadanos tienen un sentido de pertenencia. Esta nueva modalidad de consumo cambia la manera en la cual percibimos la idea de espacio público, sin embargo, esta no deja de potenciar las relaciones sociales y ese intercambio comercial y cultural, que finalmente permite que haya una apropiación colectiva de estas infraestructuras o áreas comerciales.



Figura 55. Plano de Localización Zona Centros Comerciales



Figura 56. C.C. San Diego (1)



Figura 57. C.C Almacentro (2)



Figura 58. C.C Premium Plaza (3)

2. Mapa para colorear

Por otro lado, y como implementación de una estrategia de aprendizaje más didáctica, se hace un mapa para colorear del Perpetuo Socorro en el otro lado del brochure como complemento al plano que señala esos lugares importantes en relación a la memoria urbana del barrio. La idea es que en la medida en que se va coloreando el mapa, se van descubriendo esos elementos que se están poniendo en valor, y que hacen parte de la identidad del barrio. Si se quiere conservar y proteger el patrimonio cultural de un lugar, lo primero que se debe hacer es buscar maneras de darlo a conocer. En la gestión de este, es importante saber llegarle a la gente, educarla, y difundir el patrimonio, para crear conciencia e interés por el valor que tiene en nuestra cultura y sociedad.

MaguaRed, un portal que hace parte de la Estrategia Digital de Cultura y Primera Infancia (EDCPI) del Ministerio de Cultura, menciona en el artículo *Juguemos al patrimonio: derechos culturales y primera infancia*, que entre los derechos culturales de los niños y las niñas se incluye el reconocimiento del patrimonio por lo que es precisamente a través de este que identifican los sistemas de valores sociales a los que pertenecen y desde los cuales construyen sus representaciones del mundo. Tienen talleres y socializaciones presenciales además de la circulación de materiales didácticos con el objetivo de alentar la participación de los niños y niñas y sus cuidadores a partir de actividades relacionadas con la expresión en distintos lenguajes artísticos. En ManguaRed y Manguaré, ambos portales de la EDCPI, se encuentran actividades, información y recursos complementarios, útiles para acompañar el desarrollo de los niños a través del uso y disfrute de la cultura. Se tienen como referentes estas plataformas como un incentivo a inculcar esos valores culturales que hacen parte de nuestra identidad colectiva e individual, de una manera didáctica a la población infantil.

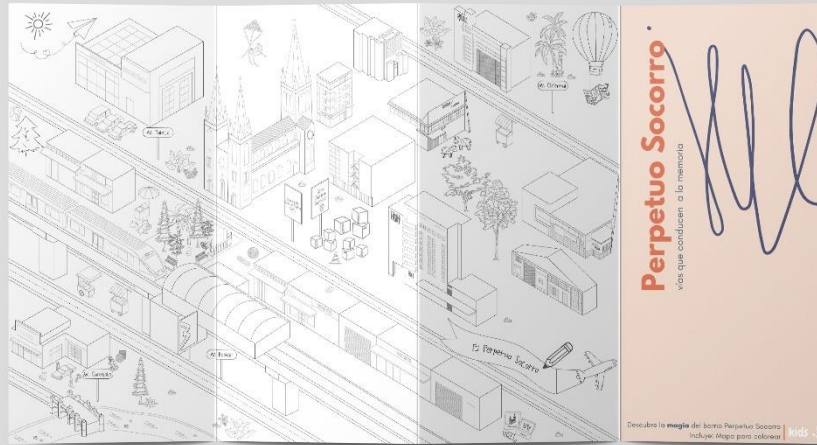


Figura 59. Brochure Perpetuo Socorro-Lado 2



Figura 60. Portada Brochure Perpetuo Socorro

La idea de este brochure es que sea tangible y que los niños lo puedan manipular e intervenir, pero igualmente es importante también dar a conocer el patrimonio cultural de este barrio por otros medios, por ejemplo digitales, y que como se ve con MaguaRed, sea un material que cualquier persona pueda descargar desde su casa e imprimirlo. Como dicen en MaguaRed, este tipo de material es una herramienta para compartir un tiempo de juego o recreación con los niños, potenciar su creatividad, imaginación y en especial su conocimiento de una forma lúdica y educativa. Se crea una página web para visualizar el brochure de manera digital y a su vez poder descargar desde la facilidad de cualquier lugar, el Mapa para Colorear al igual que el Mapa por Zonas del Perpetuo Socorro y Lugares de Interés.

Para ingresar solo se debe:

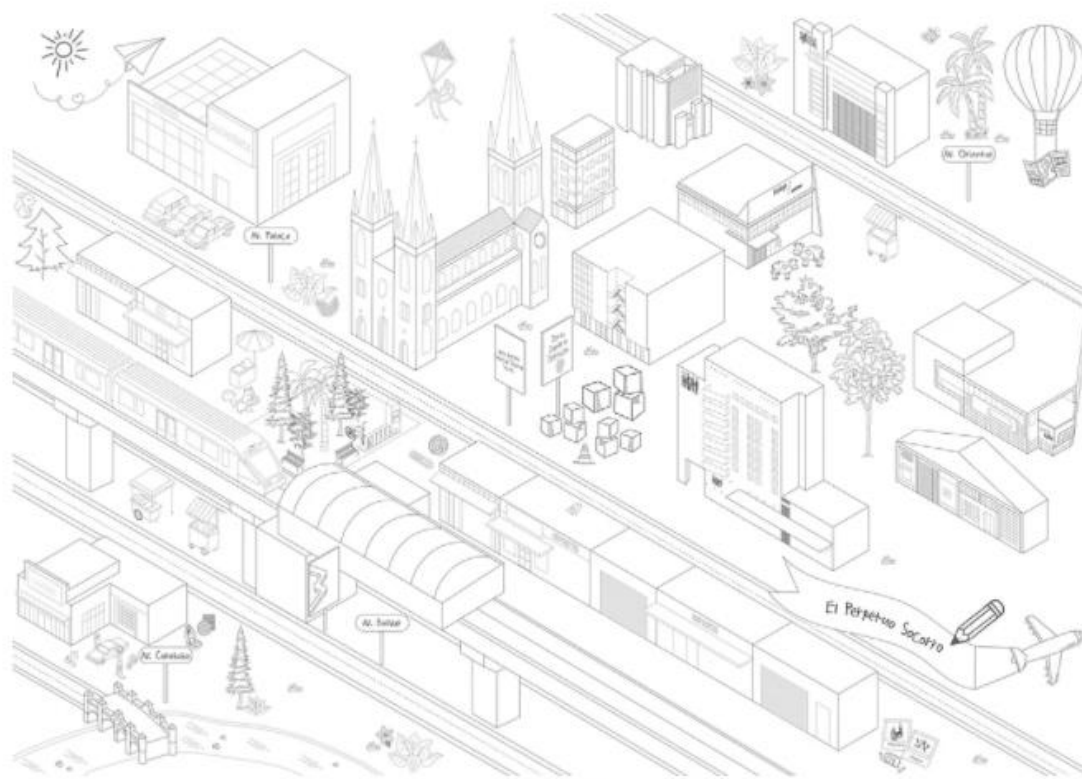
1. Dirigir al siguiente link: <https://perpetuosocorromed.wixsite.com/memoriaurbana>

2. En el menú principal, poner el cursor sobre “Descargables” y ahí se tendrá la opción de redireccionarse al Mapa para Colorear y al Mapa por Zonas del barrio.

BROCHURE PARA NIÑOS - Descubre El Perpetuo Socorro por Zonas **Historia** del Perpetuo Socorro

3. Finalmente, cuando se escoja cual de los dos se quiere visualizar, se tiene la opción de descarga en la parte inferior de cada una de las páginas.

MAPA PARA COLOREAR



Descargar

Figura 63. Indicación para descargar Brochure Digital

CONCLUSIONES

A lo largo de esta investigación se tenía un propósito claro y era, por un lado, entender, analizar y estudiar cómo ha sido la transformación del barrio a través del comercio. El comercio ha sido clave en el desarrollo del Perpetuo Socorro, pero con el desarrollo siempre vienen cambios. Pero, ¿por qué es importante dar cuenta de esos cambios? Cuando se definía el concepto de memoria urbana en el primer capítulo, se hablaba de la importancia de entender esas transformaciones en el tiempo porque era precisamente a través de ellas, que se borraban o conservaban esas huellas del pasado, que marcaron o marcan un lugar en particular.

El fin de esto era poder identificar esas huellas o vestigios tanto del pasado como del presente, que hacen parte de la memoria urbana del barrio y por ende de su patrimonio cultural. Es importante resaltar que la memoria no sólo se ve reflejada en términos materiales como espacios, edificios, y objetos sino también en los hábitos, costumbres y valores que le dan identidad a ese lugar y a las personas que lo ocupan. La memoria urbana es una construcción continua de lugares y acontecimientos que permiten que la sociedad haga una construcción mental tanto colectiva como individual de la significación de esos lugares y acontecimientos, creando un sentido de pertenencia, apropiándose e identificándose con ellos.

Entender cómo esa transformación ha configurado y hecho parte de la memoria urbana del barrio fue clave para poder lograr identificar esos elementos y lugares de valor. Habiendo identificado esto, se deben crear estrategias de divulgación que busquen transmitir esos valores tanto materiales como inmateriales que son representativos del Perpetuo Socorro, y que por lo tanto hacen parte de su identidad, para que perduren en el tiempo y no se pierdan en esos nuevos cambios y desarrollo que está teniendo el barrio con la llegada del Distrito Creativo.

Se puede decir que a lo largo del tiempo y desde sus inicios con la vocación industrial/mecánica que tuvo el barrio se han evidenciado cambios principalmente en relación a las actividades comerciales, pues esas actividades se refieren al intercambio no solo de bienes y servicios sino también ideas (en términos sociales y culturales), que han estado presente en distintas épocas. Este intercambio y las formas de consumo según cada momento en la historia no solo han cambiado el espacio en términos urbanísticos, sino que también esas transformaciones en el

espacio urbano, han implicado cambios en la manera en la que las personas se relacionan y habitan el barrio, al igual que las dinámicas sociales que se generan en torno a este.

En esta investigación, estos cambios se han enfocado en las cuatro vías principales mencionadas a lo largo del trabajo, la Avenida Carabobo, la Avenida Bolívar, la Avenida Palacé y la Avenida Oriental. Estas vías son muy importantes a la hora de identificar esos lugares y elementos de valor porque como se define en el primer capítulo, la infraestructura vial y de transportes es la que genera y permite conexiones entre diferentes partes de la ciudad, que no solo favorecen el desarrollo de la ciudad en términos económicos sino también sociales y culturales. Según las características que tenga cada vía se determina en menor o mayor medida las relaciones entre personas y la vocación en este caso comercial, que se da en consecuencia a estas. Las vías se consideran un factor importante porque pueden también articular como desarticular los espacios de uso colectivo, afectando tanto las dinámicas que se dan en el espacio público y en la vía misma. Se puede decir que la infraestructura vial, por ende, permite a diferentes escalas de la ciudad, conexiones y dinámicas sociales que son las que marcan y representan la identidad cultural de ese lugar.

En el tiempo, cada una de estas vías ha tenido un impacto muy grande no solo en el barrio sino en toda la ciudad porque precisamente es gracias a ellas que se han logrado dar tantas conexiones entre un lado y otro de la ciudad. Por un lado, la Avenida Carabobo, desde que se construyó el Puente de Guayaquil, logró convertirse en un eje de poblamiento y conexión entre ambos lados de la ciudad anteriormente separados por el Río Medellín. Se logró conectar la población con el centro de la ciudad, en donde más adelante llegaría el Ferrocarril de Antioquia, y se consolidaría la Plaza de Mercado que marca esa tendencia comercial de la ciudad. Por otro lado, con la Avenida Bolívar y Palacé, en la primera, por el Ferrocarril de Amagá y en la segunda por el tranvía de Envigado, logran conectar el Sur de la ciudad con el centro. Al centro llegaba toda la mercancía, la materia prima, y los comerciantes que gracias a esas conexiones con estas vías pudieron instalarse en el barrio transformándolo como un sector industrial/mecánico.

Más adelante, lo que eran las líneas del Ferrocarril de Amagá le dan continuidad a la Avenida Bolívar, en la cual, con la llegada del Metro de Medellín, se potencia el intercambio de bienes y

servicios que se dan en torno a esta. Por otro lado, con la Avenida Palacé, en parte por esa conexión que ya tenía con el centro, se convierte en un corredor vial de desarrollo, de fácil acceso en el cual se comienzan a instalar un gran número de concesionarios, posicionándola como la mejor vitrina de vehículos de la ciudad. Por último, con la Avenida Oriental, si bien en este sector del barrio predominaba la industria, algunos hechos como la globalización y los cambios en las formas de consumo, hacen que el intercambio, especialmente de bienes, se traslade a otros sectores de la ciudad, como el Perpetuo Socorro, reemplazando algunas industrias con una nueva infraestructura comercial, los centros comerciales. Alrededor de las décadas de los 70-80, el centro de la ciudad seguía siendo el epicentro comercial, social y cultural de la ciudad, pero con la llegada de los nuevos centros comerciales, las dinámicas cambiaron por completo, creándose nuevas formas de consumir, comprar, relacionarse con la gente, y en especial nuevas formas de habitar y concebir el espacio público.

Cabe resaltar, que muchas de las transformaciones que se han dado en el barrio, no han sido solo a causa de las actividades comerciales, sino que también, algunos cambios en las infraestructuras viales han potenciado y permitido la llegada de varias de esas actividades, como por ejemplo la llegada del Metro. También es importante mencionar que, aunque se enfocó la investigación en esas vías principales, se encontraron diferentes edificaciones como la Iglesia del Perpetuo Socorro y el Hospital General, que desde que llegaron al barrio, han impulsado también esa vocación comercial, atrayendo más personas al sector. Se mencionan esas vías como las más importantes, porque son las que principalmente al propiciar tantas conexiones con otros sectores de la ciudad, han moldeado, y hecho del barrio lo que es hoy en día, sin embargo, el Perpetuo Socorro es mucho más que Carabobo, Bolívar, Palacé y la Oriental. Desde que se empezó a fundar el Distrito Creativo, han llegado nuevas empresas, que, si bien no están propiamente orientadas a los servicios de talleres, y comercio, buscan seguir potenciando este barrio a través de nuevas dinámicas en relación al arte y de la cultura. A pesar de que esto trae consigo nuevos cambios para el barrio, lo más importante es que en esas nuevas formas de apropiación tanto de las edificaciones, del espacio público, como de las dinámicas que se generaran en torno a estos, no se pierda la identidad de este.

Cuando se habla de memoria urbana, es importante entender que no sólo se puede pensar en conservar, y proteger lo que en algún momento fue, sino en lo que es actualmente, porque en unos años, al mirar atrás, se notará que muchos de los cambios por los que está pasando un lugar hoy, en este caso el Perpetuo Socorro, serán fundamentalmente valiosos en lo que este barrio puede llegar a ser en un futuro y en lo que este llegue a significar tanto para la ciudad como para la gente.

En cuanto a los objetivos planteados para esta investigación, se tenía uno principal el cual tenía como fin identificar los elementos de la memoria urbana que se encuentran en relación al comercio y a las vías principales en el barrio Perpetuo Socorro. Para llegar a identificar esos elementos y ponerlos en valor, se llevaron a cabo los siguientes objetivos específicos:

1. *Definir el concepto de memoria urbana a partir de los elementos que la componen y los reflejos espaciales de esta.*

Se puede entender la memoria urbana como el conjunto de huellas tanto materiales (edificios, calles, lugares) como inmateriales (costumbres, valores, hábitos), que marcan o han marcado tanto al espacio mismo como a las personas, y que al estar marcados y tener un sentido de pertenencia por ellas, construyen la identidad tanto colectiva como individual de las mismas. Es una construcción continua, tanto física y mental, que tiene muchos mecanismos productores de la memoria misma y que con el tiempo va configurando el patrimonio cultural de ese barrio o ciudad. Se definieron unos elementos que para el caso de este trabajo tienen una relación directa con la memoria urbana del barrio, a partir de los cuales se tuvo una base para identificar esos elementos importantes a los cuales se querían llegar con el objetivo principal. Estos son: el trazado urbano, el espacio público, la infraestructura vial y de transporte, las tipologías edificatorias, y las actividades comerciales.

2. *Hacer un recorrido del barrio a través de diferentes momentos históricos, para entender cómo fue la configuración del barrio en relación al comercio y las diferentes vías que lo componen.*

Primero, se hizo un recorrido breve del barrio a través de 4 momentos históricos que marcaron su desarrollo, entendiendo que el barrio que comenzó a constituir desde mucho antes de que se construyera la iglesia, como muchos suelen creer. Esos momentos están marcados por la construcción del Puente de Guayaquil, la canalización del Río Medellín y las quebradas que delimitan el barrio (La loreto y el indio), la construcción de la Iglesia Nuestra Señora del Perpetuo Socorro y la Actualidad con el Distrito Creativo. Esto se hizo con el fin de entender como se configuró el barrio, por qué y cuando, para dar cuenta de la importancia que este ha tenido a lo largo del tiempo, estando ubicado en un punto muy estratégico de la ciudad.

Teniendo esto en cuenta, se pasó a hacer un recorrido histórico enfocado en esas transformaciones que ha tenido el barrio en relación al comercio. Este recorrido se divide también en cuatro momentos, el primero llamado *Palacé Automotriz*, que es cuando se comienzan a instalar los concesionarios en Palacé, y se tiene una gran presencia de talleres de mecánica y en general negocios relacionados al sector automotriz. El segundo momento, llamado *de pasaje comercial a centro comercial*, da cuenta de diferentes cambios tanto en las formas que se daban de comercio como en las infraestructuras viales, con la llegada de los centros comerciales, y la “perdida” de las tradiciones comerciales, en términos urbanos. El tercer momento llamado *industria a comercio*, da cuenta de cómo las industrias van perdiendo fuerza no solo en el barrio sino en general en toda la ciudad, y estas se comienzan a reemplazar por los centros comerciales, que claramente cambian las dinámicas del barrio por completo. El cuarto y último momento, llamado *Distrito Creativo*, da cuenta del proceso de transformación que el barrio está emprendiendo en convertirse en el distrito creativo de la ciudad, a través de las economías creativas, enfocadas en la cultura y el arte. Era importante entender también este proceso, porque si bien con él se vienen muchos cambios para el Perpetuo Socorro, se han promovido nuevas dinámicas sociales y culturales que han marcado al barrio positivamente. El cambio no es necesariamente algo malo, sino que es importante no dejar que se pierda la identidad del barrio en medio de este.

3. Hacer una caracterización de las vías según su vocación a través del tiempo en relación a las actividades comerciales, y definir esas tipologías comerciales más representativas del barrio.

A partir de lo encontrado en los primeros dos capítulos, teniendo una base conceptual sobre esos elementos y reflejos espaciales de la memoria urbana y entendiendo la conformación del barrio a partir del comercio se continúa a identificar según cada una de las vías estudiadas, esas actividades comerciales que más las caracterizan. Se encuentran cinco actividades que son las más representativas entre esas vías: los talleres de mecánica, las tiendas de repuestos/ferreterías, los concesionarios, el pasaje comercial que se crea con el viaducto del metro y finalmente los centros comerciales.

Es importante identificar esas actividades comerciales, por que como se definió en el primer capítulo, estas son la base de la cultura ciudadana, es decir, de las relaciones culturales y sociales en la ciudad. Las mismas personas que realizan esas actividades como las actividades mismas son indispensables en la construcción de ciudad y de la identidad de la misma. Aunque estas diferentes tipologías de comercio ocupan y se relacionan con el espacio urbano de una manera muy diferente, todas tienen su manera de propiciar las relaciones sociales y culturales entre las personas que ocupan esos espacios, y aunque las personas se apropien de ellos de una manera muy distinta, todas han hecho parte en la configuración de la memoria urbana del barrio. Cabe mencionar que las nuevas actividades culturales que han estado haciendo parte del barrio con las industrias creativas (Mattelsa, la bodega de Comfama, Ruta N), son y serán también importantes en la configuración de la memoria del barrio y si bien se identificaron como elementos/lugares de valor, al ser actividades que apenas se están consolidando, no se tomaron como las más representativas, según el enfoque de esta investigación y las vías elegidas como objeto de estudio.

4. Determinar los elementos claves de la memoria urbana en relación al comercio y las vías principales estudiadas.

Recopilando lo hallado en cuanto a los otros objetivos específicos de esta investigación, se pasa a definir esos elementos claves que hacen parte de la memoria urbana del barrio en relación

a las vías estudiadas y en relación al comercio. A partir de las tipologías de comercio que se definen y destacan como las más representativas, y los elementos base conceptuales que reflejan la memoria urbana de un lugar, se definen los siguientes:

1.Av. Carabobo	2.Av. Bolívar	3.Av. Palacé	4.Av. Oriental	Otras
5. Talleres de Mecánica	7. Metro de Medellín/Viaducto del Metro (Antiguo Ferrocarril)	10.Iglesia del Perpetuo Socorro	13. San Diego (Anteriormente un Tejar)	16. Hospital General de Medellín
6. Puente de Guayaquil	8. Estación Exposiciones	11. Parque del Perpetuo Socorro	14.Premium Plaza (Anteriormente Pintuco)	17. Mattelsa
	9. Tiendas de Repuesto	12.Concesionarios	15. Almacentro (anteriormente Almagrario)	18. Ruta N
				19.Café Peso
				20. La bodega de Comfama

Actividades Comerciales	Trazado Urbano	Espacio Público	Infraestructura Vial y de Transporte	Tipologías Edificatorias
5,7,8,9,12,13,14,15, 17,18,19,20	1,2,3,4,7,14	6,7,11	1,2,3,4,7	10,18,20

Finalmente, al identificar esto, y como estrategia de divulgación se crea un brochure con el fin de poner en valor estos elementos, lugares, edificios y/o zonas, de una manera que puede ser tanto didáctica como educativa para la población infantil. Es importante poder reconocer esos elementos que configuran la memoria urbana del Perpetuo Socorro, pero también es importante que no se quede en un simple hallazgo, sino que se pueda dar a conocer. Se opta porque sea una estrategia o mecanismo de divulgación tangible, que los niños puedan manipular e intervenir, sin embargo, se monta también a una plataforma digital, con el fin de que cualquier persona desde cualquier lugar pueda visualizarlo, y tenga a su vez la posibilidad de conocerlo, descargarlo, e inclusive compartirlo. De esto también se trata la memoria urbana, de enseñarla, reactivarla, representarla, construirla y reconstruirla. Es poder ofrecer la posibilidad en un futuro de volver a la ciudad del pasado a través de las imágenes, o la representación física de la misma.

BIBLIOGRAFÍA

!Junín, eternamente Viva! (2017). *El Eafitense Edición 106*.

Acosta, J. N. (2018). *Transformación de la memoria a través de la resignificación del espacio público*. Bogotá.

Agenciauto. (s.f.). Obtenido de Renault Agenciauto El Camino a la Excelencia en Medellín:
<https://www.agenciauto.com/blog/novedades/renault-agenciauto-el-camino-a-la-excelencia-en-medellin/>

Alcaldía de Medellín. (s.f.). Obtenido de Reseña Histórica y Caracterización Social Carrera Bolívar:
https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportalDelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/ProgramasyProyectos/Shared%20Content/Documentos/2014/ConcursoCarreraBolivar/ANEXO%2012%20-%20Rese%C3%B1a%20Hist%C3%B3rica%20y%20Caracterizaci%C3%B3n%20Social

Almacentro. (s.f.). Obtenido de Historia: <http://almacentro.com.co/almacentro/#historia>

Álvarez, V. A. (15 de Febrero de 2019). El Perpetuo Socorro, de talleres y bodegas a espacio para el arte. *El Colombiano*.

Arango, N. M. (2001). Implicaciones del Pensar Ciudad. Hacia una Poética de la Ciudad Contemporánea. Transformaciones de la Espacialidad Pública en el Medellín Contemporáneo. Medellín.

Arredondo, N. L., Tobon, A., Velásquez, L. M., & Álvarez, C. (s.f.). *El Ser es Nuestro Centro*. Obtenido de Perpetuo Socorro: Devotos, feligreses, empresas, industrias y talleres:
https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportalDelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/Publicaciones/Shared%20Content/Documentos/2015/EL%20SER%20ES%20NUESTRO%20CENTRO-%20LIBRO%20%20formato%20web-.pdf

Autoamérica. (s.f.). Obtenido de Nuestra Empresa: Así empezó nuestro recorrido:
<https://autoamerica.com.co/nuestra-empresa/historia/>

Ayala, A. M. (s.f.). *Lifeder*. Obtenido de Traza Urbana: Características, Tipos:
<https://www.lifeder.com/traza-urbana/#:~:text=La%20traza%20urbana%20es%20uno,de%20los%20centros%20y%20ciudades.&text=A%20trav%C3%A9s%20de%20la%20traza,a%20cada%20una%20de%20estas.>

Ayala, E. T., & Rubén Darío Rodríguez Angarita. (2015). *El fortalecimiento de la territorialidad a partir de la memoria urbana*. Buenos Aires: XI Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

- BanrepCultural*. (s.f.). Obtenido de El Ferrocarril de Amagá. Desarrollo de la ingeniería Antioqueña: <https://www.banrep cultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-102/el-ferrocarril-de-amaga-desarrollo-de-la-ingenieria>
- Bernal, S. J. (2006). Imagen y memoria de la transformación urbana de San Victorino. *Bitácora Urbano Territorial*, Vol 10, N1, enero-diciembre, 234-247.
- Borja, J. (Mayo de 2014). *Jordi Borja*. Obtenido de Comercio, ciudad y cultura: <https://www.jordiborja.cat/comercio-ciudad-y-cultura/>
- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*.
- Bravo, J. M. (23 de Mayo de 2008). Puentes peatonales sobre el río. *El Mundo*.
- Campos, L., & Loreto López. (2004). Identidad y Memoria Urbana. Recuerdo y Olvido, continuidades y discontinuidades en la ciudad. *Revista Urbanismo*, 24-33.
- Casa Británica*. (s.f.). Obtenido de Historia: <https://www.casabritanica.com.co/nosotros/>
- Castañeda, G. G., & Pulgarín Silva, R. (2009). Transformaciones Socio-Espaciales Generadas por el Metro de Medellín en el Valle de Aburrá. *XII Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Montevideo.
- Centro de Medellín*. (s.f.). Obtenido de Plaza de Cisneros: <https://www.centrodemedellin.co/ArticulosView.aspx?id=120>
- Centrópolis: El Periódico del Centro de Medellín*. (27 de Enero de 2020). Obtenido de De barrio industrial abandonado a espacio para el arte y la cultura: <https://www.centropolismedellin.com/wynwood-medellin/>
- Coltejer. 'El primer nombre en textiles'. (2004). *Dinero*.
- Cruz, F. G. (20 de Marzo de 2013). *La lugarización y los desafíos de la gestión urbana*. Obtenido de <https://lugarizacion.wordpress.com/2013/03/20/la-lugarizacion-y-los-desafios-de-la-gestion-urbana/>
- Decesari, E. C. (2011). La memoria en la trama urbana de las ciudades. *Aletheia 2011 vol2. no.3*.
- Delgado, D. R. (2013). La memoria colectiva como re-construcción: entre lo individual, la historia, el tiempo y el espacio. *Realitas: Revista de Ciencias Sociales, Humanas y Artes*, 37-41.
- Domenech, S. G. (2015). Espacio Público y comercio en la ciudad contemporánea. *dearq17*, 26-39. Obtenido de Espacio público y comercio en la ciudad contemporánea: <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.18389/dearq17.2015.02>
- Echavarría, J. M. (2016). Los centros comerciales en la reconfiguración territorial de la ciudad de Medellín y los nuevos imaginarios urbanos 1990-2011. Medellín.
- El tiempo*. (s.f.). Obtenido de Historias de colonización en "la Oculta": <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15806735>

Fabri, S. (2010). Reflexionar sobre los lugares de memoria. Los emplazamientos de memoria como marcas territoriales. *Geograficando: Revista de Estudios Geográficos*.

Facebook. (2014). Obtenido de Palacé Automotriz:
<https://www.facebook.com/147906635222861/photos/palac%C3%A9-automotriz-la-mejor-vitrina-de-veh%C3%ADculos-de-medell%C3%ADn-comunicado-de-prensa/907068899306627/>

Fernández, M. B. (2012). Evolución de la tipología arquitectónica y caracterización paisajística de los grandes equipamientos urbanos. *Baetica: Estudios de arte, geografía e historia*, 103-125.

Ferrocarril de Antioquia. (s.f.). Obtenido de <https://www.antioquiatic.edu.co/noticias-general/item/199-el-ferrocarril-de-antioquia>

García, J. C. (s.f.). Metrofrenos. (Cámarafm95.5, Entrevistador) Obtenido de Metrofrenos.

Jiménez, G. (2009). Memoria, relatos e identidades urbanas. *UAM-X, Versión 23*, 197-209.

Gómez, H. (15 de Febrero de 2020). *Ciudad del Río*. Obtenido de Inspiración para una nueva Medellín: <http://www.inspiracionciudaddelrio.com/capitulo1.html>

Gomez, H. D. (2015). Estrategias de Competitividad y Transformaciones Urbanas: La incidencia de los cluster en la metamorfosis de Medellín 1995-2013. Medellín.

Góngora, L. Á. (s.f.). La memoria del espacio urbano: una construcción semiótica. *Revista de Arquitectura Vol2. N1/UNIFÉ*, 83-89.

González, D. J. (12 de Octubre de 2019). La Oriental, el trazado que partió en dos el centro de Medellín. *El Colombiano*.

Granados, M. A. (s.f.). *Análisis y Diagnostico Urbano-Regional: Metodología para la caracterización regional*.

Historia de una transformación. Industria, comercio y entretenimiento. (Febrero de 2016). *El Colombiano*.

Jaramillo, C. (s.f.). *Centro de Medellín*. Obtenido de Carrera Bolívar: Vibración y Calma: <https://www.centrodemedellin.co/ArticulosView.aspx?id=416&type=A&idArt=450>

Jodelet, D. (2010). Memorias de un lugar urbano., (págs. 81-89). Mexico.

Juacor. (Septiembre de 2009). SIETE CONCESIONARIOS Y TRES EMPRESAS AUTOMOTRICES IMPULSAN EL SECTOR Uniones de alto nivel en autos. *El Tiempo*.

Las cosas que a todos nos gustan están en el Premium Plaza de Medellín. (2019). *Semana*.

López, J. (Abril de 2020). Mora Hermano & Cia-Concesionario Perpetuo Socorro. (M. López, Entrevistador)

- MaguaRed. (10 de Noviembre de 2019). *MaguaRed: Cultura y primera infancia en la Web*.
Obtenido de Juguemos al patrimonio: derechos culturales y primera infancia:
<https://maguared.gov.co/patrimonio-editorial/>
- MaguaRed. (s.f.). *MaguaRed*. Obtenido de Quiénes Somos: <https://maguared.gov.co/quienes/>
- Marulanda, G. (22 de Julio de 2019). *Noticias Telemedellín*. Obtenido de La nueva cara del parque del Perpetuo Socorro en el centro de Medellín: <https://telemedellin.tv/la-nueva-cara-del-parque-del-perpetuo-socorro/342405/>
- Medellín, A. d. (2007). *El Ser es Nuestro Centro*. Obtenido de https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/Publicaciones/Shared%20Content/Documentos/2015/EL%20SER%20ES%20NUESTRO%20CENTRO-%20LIBRO%20%20formato%20web-.pdf
- Medina Cano, F. (1998). El Centro Comercial: Burbuja de Cristal. *Universidad Pontificia Bolivariana*, 22-49.
- Mercado, D. A. (Agosto de 2014). Avenida Palacé de Medellín será el mejor bulevar vehicular. *El Tiempo*.
- Metro de Medellín*. (s.f.). Obtenido de Historia:
<https://www.metrodemedellin.gov.co/qui%C3%A9nessomos/historia>
- Ministerio de Cultura*. (s.f.). Obtenido de Economía Naranja: ¿Qué es la economía naranja?:
<https://www.economianaranja.gov.co/abc-economia-naranja/#:~:text=La%20Econom%C3%ADa%20Naranja%20es%20un,desarrollo%20cultural%2C%20social%20y%20econ%C3%B3mico.>
- Naranjo, F. V. (2009). Lo Cotidiano y lo Sensacional: Hechos y situaciones que suscitaron asombro en la sociedad medellinense durante la segunda mitad del siglo XX. Medellín.
- Organización Internacional de Trabajo*. (s.f.). Obtenido de Economía Urbana:
<https://www.ilo.org/sector/activities/topics/urban-economy/lang-es/index.htm>
- Pérez, D. A. (19 de Mayo de 2019). El sector gris de medellin que se impregna de economia naranja. *El Tiempo*.
- Pérez, S. B. (2017). *Memoria e identidad urbana: Recuperación de la imagen del Río Guatapurí en Valledupar*. Bogotá.
- Ramos, M. F., & Mariano Arreola Calleros. (2007). Del tejido urbano al tejido social: análisis de las propiedades morfológicas y funcionales . *Revista Electrónica Nova Scientia*, 98-126.
- Restrepo, C. J. (s.f.). Perpetuo Socorro D.C. *Revista Comfama*.
- Roa, A. S. (sf). Imagen y memoria en la construcción cultural de la ciudad. *La ciudad: Hábitat de diversidad y complejidad*, 154-166.

- Rossi, A. (1966). *La arquitectura de la ciudad*.
- Salazar, B. G. (1996). Construcción de las diferentes expresiones evolutivas del barrio en Medellín. Medellín.
- Salazar, B. G. (s.f.). Procesos de Transformación de la ciudad de Medellín. *VII Seminario Nacional de Investigación Urbano Regional*. Medellín.
- San Diego. (18 de 02 de 2020). Obtenido de San Diego: Una Nueva Cultura: <https://sandiego.com.co/conocenos>
- Sztulwark, P. (11 de 1 de 2006). *Arqa*. Obtenido de Ciudad memoria: monumento, lugar y situación urbana: <https://arqa.com/actualidad/colaboraciones/ciudad-memoria-monumento-lugar-y-situacion-urbana.html>
- Taracena, E. (8 de Agosto de 2013). *Arquitectura, Literatura*. Obtenido de LA MORFOLOGÍA URBANA: OTRO CONCEPTO IMPORTANTE EN LA URBANIZACIÓN: <https://conarqket.wordpress.com/2013/08/08/la-morfologia-urbana-otro-concepto-importante-en-la-urbanizacion/>
- TeleMedellín. (Abril de 2016). *Youtube*. Obtenido de Historia de la Av. Oriental [Medellín 400 Años]: <https://www.youtube.com/watch?v=E5hdFIfjoNo>
- Terra, P. (2014). Memorias colectivas del paisaje urbano: Entre la transformación y la preservación. *Bifurcaciones: revista de estudios culturales urbanos*.
- Valecillo, Z. G. (2009). ¿Cómo acercar los bienes patrimoniales a los ciudadanos? Educación Patrimonial, un campo emergente en la gestión del patrimonio cultural. *PASOS: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, Vol. 7 Nº2 págs. 271-280.
- Velásquez, C. V. (2015). *Espacio Público y Movilidad Urbana*. Barcelona.
- Vivir en el Poblado*. (21 de Junio de 2018). Obtenido de El Perpetuo Socorro, un distrito creativo para Medellín: <https://vivirenelpoblado.com/el-perpetuo-socorro-distrito-creativo/>