

LAS HUELLAS DE LA MOVILIDAD EN LA CONFORMACIÓN DE MEDELLÍN: EL CASO DE LA CALLE 30

SANTIAGO GRISALES LÓPEZ

UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA

ESCUELA DE ARQUITECTURA Y DISEÑO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

MAESTRÍA EN URBANISMO

MEDELLÍN – 2020



LAS HUELLAS DE LA MOVILIDAD EN LA CONFORMACIÓN DE MEDELLÍN: EL CASO DE LA CALLE 30

SANTIAGO GRISALES LÓPEZ

Trabajo de grado para optar al título de magíster en Urbanismo

Director:

LUIS GUILLERMO SAÑUDO VÉLEZ

Doctor en Ciencias Sociales

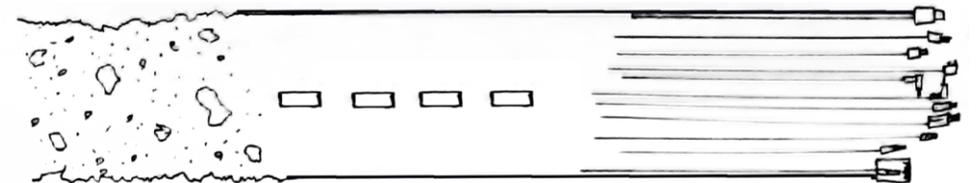
UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA

ESCUELA DE ARQUITECTURA Y DISEÑO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

MAESTRÍA EN URBANISMO

MEDELLÍN - 2020



Santiago Grisales López

Agosto 2020

Declaro que esta tesis (o trabajo de grado) no ha sido presentada para optar a un título, ya sea en igual forma o con variaciones, en esta o cualquier otra universidad” Art 82 Régimen Discente de Formación Avanzada.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Santiago', is written over three horizontal lines. The signature is stylized and somewhat cursive.

Edgar Huertas Lozano, *In Memoriam*

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN.....	1
PALABRAS CLAVE.....	1
INTRODUCCIÓN.....	2
CAPÍTULO 1: FORMULACIÓN	10
ESTADO DEL ARTE	10
OBJETIVOS	18
METODOLOGÍA	19
UNIDAD DE ANÁLISIS.....	23
CAPÍTULO 2: ENTORNO NATURAL	27
RECONSTRUCCIÓN DIACRÓNICA DEL TRAZADO URBANÍSTICO.....	27
Período prehispánico.....	27
Período Premoderno	44
TEXTO SÍNTESIS ENTORNO NATURAL.....	56
ESQUEMA ENTORNO NATURAL.....	58
CAPÍTULO 3: ENTORNO URBANO	59
ANÁLISIS PLANIMÉTRICO.....	59
Período de consolidación urbana.....	59
Período moderno	74
TEXTO SÍNTESIS ENTORNO URBANO.....	87
ESQUEMA ENTORNO URBANO	89
CAPÍTULO 4: ENTORNO DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y TELECOMUNICACIONES	90
TRANSURBANCA.....	90
Camino de Guaca, tramo rural (Heliconia – San Antonio de Prado).....	94

Camino de Guaca, tramo urbano (San Antonio de Prado – Altavista).....	107
Calle 30 A: Universidad de Medellín – Puente de Guayaquil	125
Calle 30: Puente de Guayaquil – Universidad de Medellín.....	138
TEXTO SÍNTESIS ENTORNO DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y TELECOMUNICACIONES	149
ESQUEMA ENTORNO NUEVAS TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y TELECOMUNICACIONES	152
CAPÍTULO 5: CONCLUSIONES	153
ANEXO 1	157
ANEXO 2	158
ANEXO 3	159
BIBLIOGRAFÍA GENERAL	160
LISTADO DE IMÁGENES	164
LISTADO DE FOTOGRAFÍAS	165
LISTADO DE PLANOS.....	167
LISTADO DE SECCIONES.....	168

RESUMEN

Una de las grandes problemáticas de la ciudad contemporánea es la manera en que la movilidad ha leído factores sociales, culturales, morfológicos y técnicos para implementar sus continuos desarrollos; puesto que el objetivo perseguido en estos casos generalmente es la eficiencia vehicular, lo cual implica constantes alteraciones en la percepción urbana. Tal es el caso de Medellín, en donde la movilidad cotidiana, mediante continuos cambios a través de la historia urbana, ha dejado inscripciones a manera de huellas en ámbitos materiales e inmateriales. Por lo tanto, el presente estudio pretende interpretar la superposición de las huellas de la movilidad cotidiana en la Calle 30, eje propicio por su amplia trayectoria histórica y diversos desarrollos técnicos de movilidad. Para lograr este objetivo se recurre a las herramientas de reconstrucción diacrónica del trazado urbanístico, análisis de cartografía histórica y transurbancia. Este análisis permite encontrar el surgimiento de la zona entendida como Calle 30 en un pasado precolombino, un constante fortalecimiento de esta calle como eje urbano y una marcada diferencia de velocidades entre las calles 30 y 30 A que se ha mantenido en el tiempo.

PALABRAS CLAVE

Transporte urbano, diseño urbano, tecnología de la información, transporte público, espacio urbano.

ABSTRACT

One of the grates problems of the contemporary cities is the way in which mobility has read social, cultural, morphologic and technic factors for make his new developments, because the objective in this cases are generally the vehicular efficiency, it implicates a constant variation in the urban perception. That's the Medellín's case, where the daily mobility, with constant changes between the urban histories, has left inscriptions like footprints in material and immaterial contexts. For that reason, this study tries to interpret the overlap of the footprints of the daily mobility in the Calle 30, important street for his great historic path, and his different mobility developments. To make this goal it's going to be used the academic tools of diachronic reconstruction of the urban layout, analysis of urban cartography, and transurbance. This analysis allows finding the beginning of the studied area understood as Calle 30 into a precolombian past, a continued strengthening of this street like an urban axis, and a visible difference of speeds between the 30 and 30 A streets, that has been maintained over time.

INTRODUCCIÓN

Una de las principales características de las ciudades en la actualidad es la intensidad del movimiento, con desplazamientos continuos, sistemas de transporte complejos, y complicados itinerarios; en el ámbito de la movilidad cotidiana, este factor ha implicado grandes alteraciones en la percepción de la ciudad, llevando a tener la eficiencia en los desplazamientos como el principal factor a tener en cuenta al momento de pensar la movilidad. Sin embargo, el presente esfuerzo investigativo rescata la función de la calle en el ámbito urbano, y propone que esta trasciende los mencionados contextos de eficiencia como único principio rector, en ese sentido es propicio preguntar en un ámbito local, ¿De qué manera se han superpuesto las huellas de la movilidad cotidiana en la ciudad de Medellín? El objetivo general de responder este cuestionamiento es interpretar las mencionadas huellas de movilidad en un caso de estudio específico, con el fin de demostrar que las calles representan una importancia urbana que trasciende la eficiencia del desplazamiento, y que por ende se hace oportuno adecuar las velocidades que en ellas se aplican, con el fin de potenciar su participación en la vida urbana.

Si bien desde el inicio de las civilizaciones ha existido la necesidad de comunicarse físicamente con otros territorios, y de llegar desde un punto a otro dentro de las ciudades de una forma eficiente; actualmente las nuevas tecnologías de la información y telecomunicaciones sustituyen muchos de los requerimientos de comunicación humana pero, pese a lo pronosticado

por algunos autores que predicen la muerte de las ciudades y sus componentes como consecuencia de la virtualización, el aumento de los desplazamientos continúa; aunque lo hacen también el aumento de las distancias; sin embargo, los propósitos de la movilidad actualmente se enfocan en no utilizar mayor cantidad de tiempo en los desplazamientos, lo cual deriva generalmente en el mencionado aumento de velocidad, sacrificando como resultado grandes extensiones de suelo urbano en donde se privilegia la eficiencia en los desplazamientos a la vida urbana que se puede realizar en esos lugares.

“Así como nuestro universo tecnológico en expansión aparta cada vez más nuestra existencia diaria de su centro humano, el universo urbano en expansión también aleja cada vez más sus fragmentos separados de la ciudad, dejando al individuo probablemente más disociado, solitario y desvalido que nunca.” (Mumford, 2014, pág. 838).

Este incremento en la movilidad ha traído consigo una perspectiva individualista en muchos casos contraria al propósito urbano de vida en comunidad. En este sentido, es la geografía, como ciencia que estudia un lugar habitado por sociedades humanas, la que proporciona las herramientas necesarias para identificar, describir y analizar este tipo de variables en un contexto espacial. Una de estas herramientas es la movilidad espacial, dentro de la cual se enmarca el término movilidad cotidiana, que se encarga de analizar los desplazamientos realizados de

forma habitual y en un contexto entendido como próximo, permitiendo un análisis de la vida diaria de las ciudades, ámbito que además resulta una variable central en el presente esfuerzo investigativo.

La infraestructura que se requiere para este incremento de movilidad individualista, y las velocidades que estas permiten van además en contravía de una detallada percepción de los elementos que conforman la ciudad, puesto que se han convertido en un ideal las espacialidades homogéneas y genéricas con la menor afectación posible por su contexto. “El espacio se ha convertido así en un medio para el fin del movimiento puro, ahora clasificamos los espacios urbanos en función de lo fácil que sea atravesarlos o salir de ellos” (Sennett, 1994, pág. 20). Esta mirada particular implica una concepción estética, entendiendo este campo de estudio como una relación de percepciones y sensaciones por parte de sujetos.

Ambas perspectivas, la geográfica y la estética, pueden verse articuladas mediante la historia urbana, puesto que una revisión histórica de las variables que han llevado a optar por diferentes sistemas, es una herramienta fundamental para entender en un primer momento las condiciones actuales de dichas infraestructuras; y permiten posteriormente obtener lineamientos en la articulación de nuevos desarrollos que cumplan con los requerimientos de eficiencia del mundo contemporáneo, cuyas decisiones se sustenten en las oportunidades que han permitido ideas

anteriores, y cuyos riesgos de desdibujar la ciudad en favor de la eficiencia, se reduzcan al tener en cuenta dichos ejemplos.

Dicha revisión histórica es abordada en la presente investigación mediante los planteamientos de Javier Echeverría¹ (1999) en cuanto a los tres entornos de la humanidad; entendidos como espacios para la interrelación humana en los cuales se ha venido complejizando la interacción social entre personas, pues en los escenarios naturales (entorno 1) y urbanos (entorno 2) los seres humanos están presentes y próximos físicamente, mientras que los escenarios del tercer entorno se basan en la tele-voz, el tele-sonido, la televisión, el tele-dinero y las tele-comunicaciones (Echeverría, 1999); lo cual genera unas formas de movilidad cotidiana particulares en cada entorno, cuyo estudio refleja una concepción espacio-temporal diferenciadora de ellos.

Si bien el planteamiento original de los tres entornos de la humanidad deriva de cambios en la forma de sociabilizar de las personas, esta investigación retoma dicha metodología con el paradigma de velocidad como principal variable. De esta manera, el entorno natural es aquél en el cual las máximas velocidades posibles son alcanzadas por medios naturales, en los cuales la caminata y el caballo son las formas de

¹ Catedrático español, licenciado en filosofía y matemáticas cuyos intereses investigativos se han centrado principalmente en los efectos de internet en la sociedad contemporánea. Son especialmente aportantes a la presente investigación sus planteamientos plasmados en el texto: Los señores del aire, Telépolis y el tercer entorno (2000).

movilidad más representativas. El entorno urbano tiene la velocidad del sonido como máxima frontera, y en él se incluyen todas las tecnologías de desplazamiento urbano autopropulsadas, con carácter tanto público como privado.

El entorno de las nuevas tecnologías de información y telecomunicaciones tiene la velocidad de la luz como límite; si bien hasta el momento no se han desarrollado tecnologías que alcancen estas velocidades, si existen medios de transporte que requieren conexión a internet, localización de GPS, y una infraestructura virtual para funcionar. Este contexto aborda unas velocidades que sobrepasan el ámbito físico tangible y se entienden como instantáneas; por lo que se miden en bytes/segundo; por tal motivo sistemas presentes en la ciudad de Medellín como el Metro o Metroplús se incluyen en este entorno.

Si bien es posible ubicar los tres entornos en el ámbito contemporáneo, pues podemos encontrar interactuando elementos naturales, urbanos y pertenecientes a las nuevas tecnologías de información y telecomunicaciones (NTIT), este hipotético análisis implicaría un papel secundario de la historia urbana, utilizándola como elemento de apoyo y no como campo de estudio principal, lo cual no es el objetivo de la presente investigación. Por tal motivo se acogen los entornos de la humanidad como momentos históricos en los cuales se pretende revisar la configuración estética de la ciudad, entendida como la forma en la cual una población adecúa un territorio a sus necesidades, a partir de la movilidad cotidiana.

Con el fin de delimitar el alcance de cada entorno, se establecen las tecnologías que representan de mejor manera cada una de estas temporalidades según sus características; como ejemplo puede mencionarse a los desplazamientos en caballo o la caminata como propios del primer entorno; el tren, el automóvil y el avión como representantes del segundo; y la movilidad electrónica, la transmisión de información y bits (y los medios de transporte que requieren de estos elementos para funcionar) como elementos del tercero (Echeverría, 1999, pág. 91).

Queda al descubierto entonces una relación entre los entornos que no permite determinar a forma de línea una separación entre uno y otro, debido a que “los límites entre E1 y E2 y los interfaces entre E3 y los otros dos entornos son porosos, difusos” (Echeverría, 1999, pág. 47), los bordes entre los entornos se ejemplifican mejor como un degradado entre colores, en el cual no es posible determinar exactamente los límites entre uno y otro (Ilustración 1: esquema representativo de los entornos de la humanidad), por tal motivo no se establecen fechas precisas de delimitación temporal, además porque la intención investigativa no es hacer un recuento de fechas sino estudiar los procesos. Sin embargo, metodológicamente puede presentarse el caso de formas de movilidad cotidiana que puedan incluirse en varios entornos al mismo tiempo, en esta situación se optará por ubicar dicho desplazamiento en el entorno en que sea más representativo.

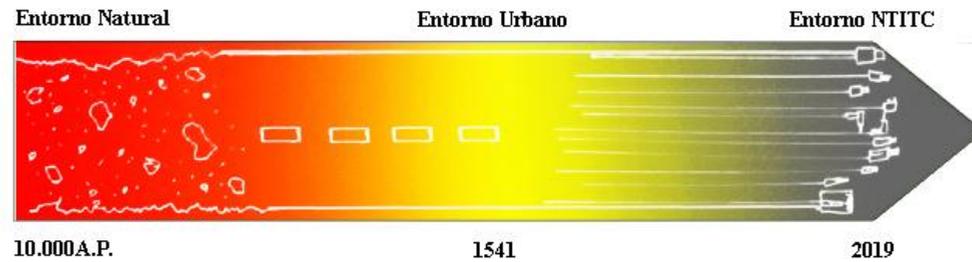


Ilustración 1: esquema representativo de los entornos de la humanidad. No es posible establecer un límite temporal preciso entre un entorno y otro.

Se deduce entonces que es el paradigma de velocidad lo que diferencia los entornos entre sí; en el primero se entiende como límite la velocidad alcanzada por un caballo, mientras que en el segundo es la velocidad del sonido la que se establece como barrera por ser este el máximo referente que pueden alcanzar las tecnologías propias de este entorno. El tercer entorno (todavía en construcción en la sociedad contemporánea), tiene la velocidad de la luz como frontera, lo cual implica un cambio total de modelo, pues son los bits los que se desplazan para transmitir información (Echeverría, 1999, pág. 91). En este caso se determinan los desplazamientos de movilidad cotidiana propios del tercer entorno como aquellos que requieren de este flujo de información para funcionar (como el sistema BRT de buses articulados, los sistemas de metro, o todos aquellos que requieran ubicación por GPS). Se genera así una concepción particular del tiempo en cada uno de los entornos, debido a los alcances que permite la evolución tecnológica; hasta el momento contemporáneo de establecer como próximos dos elementos, no por la distancia que los separa, sino por el tiempo que lleva llegar a ellos.

En cuanto al análisis entre espacio y relaciones sociales se aborda el trabajo de Manuel Castells² como referente teórico base, pues genera destacadas reflexiones sobre la importancia de la historia urbana, la circulación y la concepción del tiempo. En el primer caso, sus planteamientos proponen que las intenciones investigativas vayan dirigidas a considerar variables sociales y entender los momentos más que las fechas para llegar a resultados efectivos. Por tal motivo, no es suficiente situar un acontecimiento urbano en un momento temporal para explicar un proceso social.

“Una problemática sociológica de la urbanización debe considerarse como proceso de organización y desarrollo y, en consecuencia, partir de la relación entre fuerzas productivas, clases sociales y formas culturales (el espacio, entre ellas). Tal investigación no puede tan sólo actuar en abstracto. Tiene qué, con ayuda de útiles conceptuales, explicar situaciones históricas particulares, suficientemente ricas como para hacer aparecer las líneas de fuerza del fenómeno estudiado” (Castells, La cuestión urbana, 1972, pág. 14)

² Sociólogo y economista español, cuyos planteamientos son referentes básicos en los temas relacionados con la era de la información. Son especialmente aportantes para la presente investigación sus planteamientos plasmados en el texto: La cuestión urbana (1974)

En cuanto a la movilidad, Castells establece la circulación como expresión de la estructura urbana, cuyo contexto espacial determina su evolución; por tanto, mientras mayor dimensión y complejidad presenta un contexto urbano, mayor importancia cobran también sus conexiones, debido a que el intercambio urbano es un elemento fundamental si se parte de la imposibilidad de autosuficiencia de las ciudades. Por tal motivo la evolución técnica de los transportes ha propiciado cambios en las estructuras urbanas y su continua evolución.

“Efectivamente, el análisis de la circulación urbana debe entenderse como una especificación de una teoría más general del intercambio entre los componentes del sistema urbano, lo que quiere decir concretamente, que se debe establecer el contenido de lo que circula para poder explicar el modo de circulación” (Castells, 1972, pág. 230).

El sustento teórico de Castells es igualmente efectivo para la presente investigación en cuanto a la concepción de tiempo que ofrece, entendiendo la interpretación de este concepto como cambiante conforme transcurre la historia urbana, pasando de ser absoluto en el primer entorno de la humanidad a ser relativo en el segundo y simultáneo en el tercero. En el caso del entorno natural la percepción del tiempo siempre es igual porque la velocidad de desplazamiento tiene como límite la corporeidad. Cuando se aborda el entorno urbano evoluciona la noción de lejanía de dos lugares presentes en el espacio geográfico, de la distancia que los separa al tiempo

que implica llegar de uno al otro, lo cual varía según el sistema de transporte analizado. Mientras que en el tercer entorno es entendido el tiempo como simultáneo, por permitir las nuevas tecnologías la omnipresencia.

“Este tiempo lineal, irreversible, medible y predecible se está haciendo pedazos en la sociedad red, en un movimiento de significado histórico extraordinario. Pero no sólo estamos siendo testigos de una relativización del tiempo según contextos sociales o, de forma alternativa, del regreso al carácter reversible del tiempo, como si la realidad pudiera capturarse enteramente en mitos cíclicos. La transformación es más profunda: es la mezcla de tiempos para crear un universo eterno, no autoexpansivo, sino autosostenido, no cíclico sino aleatorio, no recurrente sino incurrente: el tiempo atemporal, utilizando la tecnología para escapar de los contextos de su existencia y apropiarse selectivamente de cualquier valor que cada contexto pueda ofrecer al presente eterno.” (Castells, 2006, pág. 467)

Estos cambios en la concepción del tiempo en la ciudad, derivados de los avances en movilidad conforme avanza la historia urbana, dejan como resultado lo que puede definirse como una huella; es decir, una relación entre dos cuerpos con la particularidad de que el hecho que produce esta marca afecta a ambos (Fotografía 1). Por tal motivo, la movilidad ha dejado

una marca (huella) en el contexto urbano, al mismo tiempo que el proceso histórico de la ciudad se encuentra plasmado en la movilidad de la misma. Una huella en la arena, por ejemplo, no contiene pie ni contiene arena, pero evoca la presencia de ambos sujetos.



Fotografía 1: Huellas de herradura en el Camino de Guaca tramo urbano, en los límites entre los corregimientos de San Antonio de Prado y Altavista.³

Lo anterior puede entenderse también como una relación entre territorio y sociedad, con la característica particular de permitir una inscripción en

³ No hay caballo ni camino en estas huellas, sin embargo, evocan la presencia de ambos, al igual que las huellas de la movilidad no contienen sistemas de transporte ni historia urbana, pero evocan la presencia de ambos.

ambos sujetos (el territorio y la sociedad), permitiendo de esta forma realizar una lectura cronológica sobre dichas inscripciones (huellas), que indican diferentes formas de pensamiento de épocas en particular, y diferentes variables que generan intervenciones urbanas diversas. Por tal motivo las condiciones actuales son producto de las relaciones mencionadas, y las futuras dependen de la forma de pensar contemporánea.

Estas mutaciones espacio temporales, que podrían ser llamadas también ruinas, fragmentos, trazas, e incluso estetogramas, entendidos como un “fragmento expresivo que individúa al ser capaz de vivir en él” (Pardo, 1992, pág. 19); son elementos espaciales que han quedado como registro de la evolución urbana de la ciudad, y que instauran espacio al ser elementos referentes de la relación territorio-sociedad. Por tanto, su análisis implica también el estudio de la evolución de la ciudad.

“En este sentido, podría decirse que toda ciudad porta un monstruo en su seno, en su fondo, fuerza que se trata de ocultar y que sin embargo aparece de tanto en tanto y que termina por hacerse evidente cuando arriba a la metrópolis. Fuerza, en todo caso, que señala que esos cambios en la superficie son múltiples combinaciones espaciales que abren múltiples temporalidades y que, por tanto, no existe una historia de la ciudad (de todas en general y de cada una, en particular), sino una arqueohistoria, si acaso se nos permite esta expresión.” (Parra, Bernardo Rojas, & Acosta, 2017, pág. 30)

Debido a la existencia de diferentes formas de transporte que producen diferentes huellas, y a las mencionadas variaciones en la concepción del tiempo que se agrupan una sobre otra, se entiende la ciudad como una superposición de capas o palimpsesto, con la característica de ser éstas ilegibles en conjunto y a primera vista, pero cuyo análisis detallado con las herramientas adecuadas permite incluso leer las primeras capas, dado que estas nunca desaparecen (incluso si la intención de la ciudad es eliminarlas), solo se hacen más difíciles de analizar mientras más capas superiores tengan.

Las mencionadas herramientas de las cuales se vale esta investigación para develar las capas que conforman los diferentes entornos de la humanidad en la ciudad de Medellín parten de la percepción, y por tanto de los sentidos. Debido a esto se toman los planteamientos de José Luis Pardo⁴ como referentes teóricos pertenecientes al campo de la estética, entendida ésta como cosas sentidas (vistas, olidas, saboreadas, tocadas...). Se indica entonces la naturaleza como la sensibilidad, y el entendimiento como aquello que pone orden a la naturaleza, haciendo de la tierra (caos) un mundo (cosmos). En este sentido la sinestesia (síntesis estética) es la experiencia ordenada en el espacio; y una huella la relación entre un sujeto (experiencias posibles) y un espacio (experiencias reales) (Pardo, 1992).

⁴ Filósofo español cuyos esfuerzos investigativos se han volcado principalmente al estudio de la cultura contemporánea. son especialmente aportantes a la presente investigación sus planteamientos plasmados en el texto: *Las formas de la exterioridad* (1992).

“Hemos comprendido que la experiencia está pre-ordenada en esas preocupaciones que son los espacios, las síntesis estéticas o, como también podemos decir para abreviar, las sinestesias, los modos de las afecciones o las afecciones mismas, huellas de las fuerzas de un cuerpo-imagen que, a diferencia del cuerpo vivido, no está unificado en la forma de identidad del yo y, a diferencia del cuerpo erógeno, no está cartografiado por las articulaciones de la Estructura del significante.” (Pardo, 1992).

Según lo anterior, podría entenderse que en el contexto urbano actual, la velocidad, las responsabilidades, el modelo económico, los referentes sociales y la mentalidad de progreso han devenido en una falta de vida urbana en los espacios destinados a la movilidad, a cambio de una especie de locura social en la cual todos deben llegar en el menor tiempo posible desde el punto “A” hasta el punto “B”, dedicando un alto porcentaje de vida a una actividad cada vez más propensa a la homogeneización y el anonimato. “Pero los mapas no son el territorio, ni las imágenes son las cosas, así que los movimientos programados, no sentidos por el caminante, impiden un recuerdo sensible con las superficies de contacto” (Parra, Bernardo Rojas, & Acosta, 2017, pág. 105).

La forma de recorrer la ciudad ha implicado entonces una constante alteración en la percepción urbana, al punto en que los criterios de eficiencia y aumento constante de velocidad han privilegiado vías homogéneas, rectas y simples, por encima de lugares que tiendan a la

estancia de personas, que ofrezcan variables en el paisaje y que propicien recuerdos sensibles. De esta forma pareciera ser más importante en la ciudad contemporánea llegar de un lugar a otro que tener experiencias en las espacialidades públicas, lo cual avala el hecho de tener dentro de los contextos urbanos grandes extensiones de terreno en donde solo es posible ejercer la circulación (generalmente con predominio de medios de transporte privados), y no otras actividades urbanas.

Esta constante alteración en la forma de percibir la ciudad, derivada de la forma de recorrerla; sumado a la relación entre el espacio y las relaciones sociales, y los tres entornos de la humanidad delimitados por la concepción del tiempo; se encuentran articulados en una de las problemáticas de la ciudad contemporánea: la forma en la cual la movilidad ha leído factores sociales, culturales y morfológicos. Este problema plantea un interrogante en el contexto local, cuya respuesta permitiría develar lineamientos base para los constantes desarrollos en movilidad, por tal motivo adquiere relevancia la pregunta en un ámbito local: ¿De qué manera se han superpuesto las huellas de la movilidad en la ciudad de Medellín?

CAPÍTULO 1: FORMULACIÓN

Este capítulo tiene como propósito establecer todo el contenido teórico en el cual se sustenta la investigación. Inicia con un estado del arte en el cual se revisan las tendencias actuales en cuanto a la temática de movilidad, logrando identificar corrientes de carácter cualitativo y cuantitativo, para posteriormente plantear el objetivo general del planteamiento investigativo, alcanzado después de resolver 3 objetivos específicos. Adicionalmente se explica la metodología para conseguir cada objetivo y se sustenta la elección de la unidad de análisis a estudiar, dejando pendiente el desarrollo de cada objetivo específico y las conclusiones para los posteriores capítulos.

ESTADO DEL ARTE

La temática de la movilidad ha sido constantemente debatida en el ámbito científico, desde las perspectivas multidisciplinarias de la movilidad espacial, como rama de la geografía del transporte, o mediante la sociología de la movilidad; y con las características propias de poseer aproximaciones tanto desde el ámbito cualitativo como desde los puntos de vista cuantitativos. Ambos casos presentan constantes aumentos de estudios en las últimas décadas, concordando de esta forma con el incremento permanente de la preocupación en la sociedad humana por la relación entre espacio y el tiempo.

Con el fin de revisar la información presente en los mencionados estudios, para esta investigación en particular, se buscaron artículos científicos indexados en bases de datos, específicamente Science Direct, Scielo, Web of Science y Scopus; a partir de diversas relaciones con las palabras clave movilidad urbana, transporte público, Medellín, movimiento, infraestructura de movilidad, calle e historia urbana. Posteriormente se consultó la bibliografía considerada más relevante de estos artículos con el fin de rastrear los conceptos abordados. La búsqueda se realizó en español y en inglés, y se descartaron artículos fuera de estos idiomas por limitantes del autor.

Posteriormente los artículos científicos fueron separados en aquellos que abordan el tema mediante una metodología de carácter cualitativo, y los que lo hacen desde una perspectiva cuantitativa, con el fin de evaluar las posibles maneras de acercarse a este campo del conocimiento. Acto seguido se realizó una cronología de los textos con el fin de evaluar cómo ha sido la evolución de los conceptos a través del tiempo, dando como resultado un visible cambio de enfoques.

Desde el punto de vista cuantitativo los análisis se aplican en mayor medida sobre el punto de vista tangible de la ciudad, comparando entornos contruidos generalmente mediante encuestas de origen-destino; tal es el caso de la bahía de San Francisco, en la cual se revela que la configuración compacta de uso mixto con un mínimo de obstáculos propician caminar y

el uso de la bicicleta (Cervero, 2001); en el caso de los accesos a las estaciones de tren sub-urbano, análisis que es posible establecer mediante la comparación con las demás ciudades estadounidenses. Del mismo modo sucede con el modelo urbano y la eficiencia de los medios de transporte, mientras más disperso y menos estructurado es el desarrollo, más bajo es el nivel de eficiencia y competitividad (Camagnia, Gibelli, & Rigamonti, 2002).

Como ejemplo puede observarse la ciudad de Madrid, en la cual es apreciable un rasgo común de las ciudades occidentales de inicio del siglo XXI, en esta ciudad española la expansión y fragmentación creciente del área metropolitana con una tendencia hacia áreas residenciales más bajas, explica el incremento del uso del vehículo particular (Gutierrez & García Palomares, 2005), con el fin de equilibrar esta tendencia se hace propicia una mirada holística mediante un sistema de información integrando intereses diversos de diferentes disciplinas que permita establecer el estado del transporte y la movilidad (Hernández & Witter, 2011). De esta forma surgen conceptos que complejizan la movilidad del siglo XXI, como la motilidad, que puede ser definida como “la potencialidad de ser móvil con independencia de si un desplazamiento físico es llevado a cabo o no” (Hernández & Witter, 2011, pág. 33).

Este aumento de oportunidades, vinculado con un aumento de movilidad cotidiana, entendida como los desplazamientos diarios y periódicos de los

individuos, trae consigo efectos secundarios en el territorio, específicamente en pequeñas ciudades cercanas a grandes centros de población, en los cuales se presenta una movilidad impuesta, que podría ser subsanada mejorando la oferta local de oportunidades para facilitar el arraigo de los habitantes a su lugar de residencia (Dureau & Gouëset, 2011). Es apreciable entonces que la movilidad puede ser una herramienta de enorme utilidad para reconocer, caracterizar, sistematizar y evaluar tanto prácticas como estrategias sociales en el ámbito territorial (Blanco, Bosoer, & Apaolaza, 2014).

Es por este motivo que Sales Oliveira en su estudio de ciudades portuguesas, específicamente Lisboa y Porto; y relacionando la sociología y la movilidad como ramas del conocimiento, puede establecer el término auto-movilidad para referirse a los desplazamientos en vehículo particular, y afirmar que esta forma de moverse ofrece las mejores condiciones para el desplazamiento desde el punto de vista individual, pero impactos negativos desde el punto de vista colectivo (2015, pág. 139). Lo anterior entendiendo la movilidad como expresión de modernidad, y la estratificación como un dilema clásico de la sociología.

Estos patrones de movilidad individual pueden entenderse también desde el punto de vista del riesgo de exclusión social, que en ciudades como Cali se expresan en la inseguridad y la falta de recursos para acceder al sistema de transporte masivo de la ciudad, lo que explica la salida de usuarios del

sistema y el auge del transporte informal, con la posterior fuga de estos hacia sistemas más económicos como la motocicleta (Mosquera Abadía, 2015, pág. 115). Estas variables no permitirían entonces considerar aglomeraciones urbanas con esas características como ciudades inteligentes, si se define el término como un sinónimo de crecimiento, sostenibilidad ambiental e inclusión (Garau, Masala, & Pinna, 2016, pág. 35).

La problemática enunciada se complejiza si se tiene en cuenta el actual enfoque de desarrollo de las ciudades basado en el crecimiento económico, que llega a desdibujar perspectivas más humanas. Por tal motivo los incidentes viales, entendidos como la transferencia de energía cinética entre superficies inertes y vivas en corredores de movilidad, en ciudades como Brasilia reducen la expectativa de vida en 0,8 en hombres y 0,2 años en mujeres; y en ciudades como Medellín se agudizan por las crecientes facilidades de comercialización de autos y motos que aumentan la exposición de riesgos y efectos de dichos incidentes, dejando un promedio de 45.000 al año con un costo de 1,2 billones de pesos, (Espinosa López, Cabrera Arana, & Velásquez Osorio, 2016).

Este tema resulta adicionalmente preocupante si se considera que el AMVA⁵ (que incluye la ciudad de Medellín) realiza 5,6 millones de viajes

⁵ Área metropolitana del Valle de Aburrá: entidad administrativa que asocia a los 10 municipios del Valle de Aburrá, con el fin de fomentar estrategias conjuntas.

diarios que producen 3.545.633 Kg de CO₂, en este caso las comunas de menor densidad y los trabajadores de clase alta que poseen vehículo son los que más contaminación producen (Ríos Bedoya, Marquet, & Miralles-Guasch, 2016, pág. 317). Adicionalmente los viajes de corta distancia, entendiendo la proximidad no desde el punto de vista de distancia euclidiana, sino desde las posibles variables de viajes y modos de transporte (Marquet & Miralles-Guasch, 2017, pág. 186), solo representan el 14%, porcentaje muy bajo si se compara con otras latitudes como Barcelona, que llega al 24% en este tema (pág. 193).

Parece claro entonces lo planteado por Hernández en su estudio sobre Montevideo cuando aclara que el transporte público es clave para garantizar el acceso de las personas a las oportunidades que ofrece la ciudad, por ser el que menos peso monetario recarga sobre los usuarios, por lo cual se convierte en el medio que más desmercantiliza la movilidad (2017, pág. 165), este factor sumado a las formas de desplazamiento en medios alternativos como caminar, usar la bicicleta, e incluso el *carpool*, que se da cuando diferentes personas que realizan el mismo recorrido diariamente comparten el vehículo (Cebollada & Miralles-Guasch, 2008, pág. 75); se presentan como las recomendaciones urbanas desde el punto de vista de la movilidad en una perspectiva cualitativa.

Movilidad puede entenderse entonces como la red de relaciones sociales que se establecen a partir del flujo de personas, bienes y servicios, sobre la

base de una infraestructura determinada, y que tiene la capacidad de dar tanto forma como sentido al espacio, de acuerdo con las singularidades de cada entorno urbano. Esta intervención se da mediante factores que inducen determinados resultados, como la composición etaria, el nivel adquisitivo, el nivel educativo y la composición familiar de una sociedad (López, Nieto, & Arias, 2010, pág. 27).

Ya desde un punto de vista cualitativo, puede definirse la movilidad como un concepto que supera el ámbito técnico de desplazarse, pues incluye las causalidades y consecuencias del desplazamiento; por lo que es un comportamiento humano igual a los demás regidos por las motivaciones del individuo, cuya razón es la decisión, basada en un enfoque de estímulos y respuestas que explican el comportamiento del ser (Escalona Orcao, 1989, pág. 84). Por este motivo los análisis de este tipo deben centrarse más en la demanda que en la oferta de movilidad, o lo que es lo mismo, enfocarse más en las personas que en los medios de transporte.

Según esto la planificación espacial, el desarrollo inmobiliario, la planificación de infraestructuras y las políticas de transporte deben estar dentro de los organismos públicos (Priemus, Nijkamp, & Banister, 2001, pág. 167). De lo contrario suceden casos apreciables de territorios que privilegian la movilidad vehicular individual, generando desigualdades sociales entre los grupos que no tienen acceso a vehículo particular, restringiendo el uso de la ciudad para ellos, y afectando las esferas centrales

de la vida personal, como la plena participación en el mercado laboral (Cebollada i Frontera, 2006).

La mencionada relación entre territorio y movimiento es entendida por las ciencias sociales como movilidad espacial (Ilustración 2: contexto de la movilidad cotidiana), y está compuesta por cuatro (4) tipos: movilidad cotidiana (alta frecuencia, espacio cotidiano), movilidad residencial (baja frecuencia, espacio cotidiano), viaje (alta frecuencia, larga distancia), migración (baja frecuencia, larga distancia). Sin embargo, la facilidad técnica del desplazamiento esboza nuevas formas como la multirresidencia, la pendularidad de muy larga distancia o el turismo recurrente de corta distancia. En estos casos los conceptos primigenios se entremezclan (Módenes, 2007, pág. 4). Es el caso de Tijuana, donde según García se combinan flujos binacionales, metropolitanos y locales, que para funcionar correctamente deberían realizar un arreglo urbano (2006, pág. 8) eficiente para todos los agentes y actores involucrados.

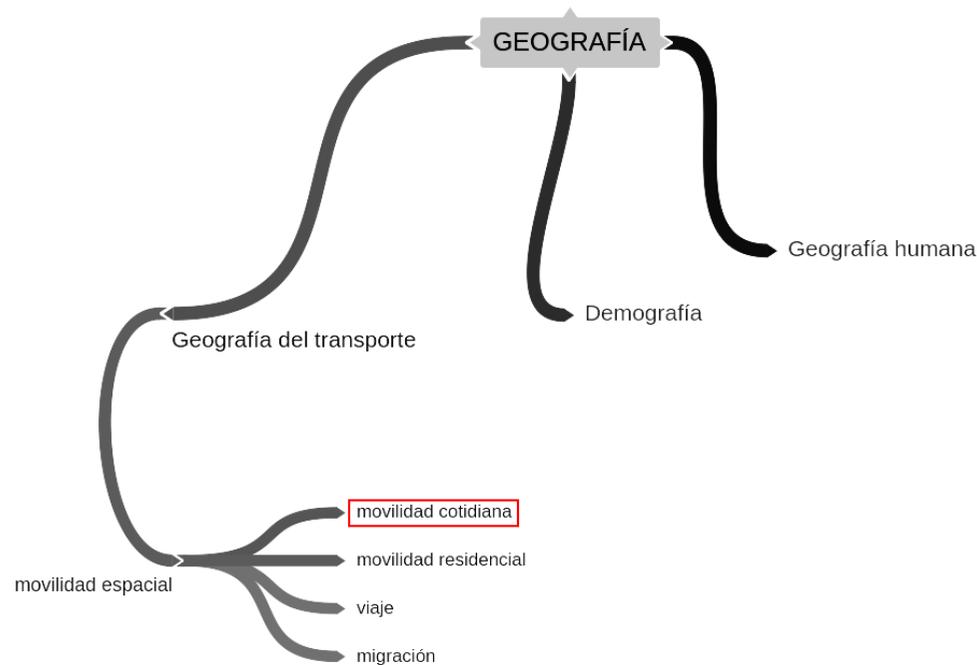


Ilustración 2: contexto de la movilidad cotidiana

Al respecto Módenes (2008, pág. 170) en su artículo sobre movilidad espacial, habitantes y lugares, aclara que la movilidad espacial interesa porque es un fenómeno dinámico, sensible a las características y circunstancias demográficas, porque afecta directamente las poblaciones de estudio, y porque es un acontecimiento que se encuentra en el núcleo de la relación entre territorio y población. Ésta desde inicios del siglo XX se complejiza al presenciar un cambio de modelo productivo, incluir variables medio ambientales, y enfocarse en las personas que se desplazan más que en los medios de transporte (Cebollada & Miralles-Guasch , 2009).

Se ponen al descubierto entonces factores como el nuevo modelo productivo, el desarrollo de las nuevas tecnologías de la información y telecomunicaciones, y los cambios sociodemográficos y culturales; con un efecto directo sobre la movilidad e indirecto sobre el modelo territorial que inducen. Aunque dichos efectos sobre la movilidad son complejos, las tendencias apuntan a un incremento de desplazamientos, distancias y tiempo, con un consecuente incremento en el uso del automóvil (García Palomares, 2008).

Como respuesta las pautas de movilidad deberían modificarse a favor de los modos menos agresivos ambientalmente y justos socialmente (Cebollada & Miralles-Guasch, 2010, pág. 34), que por el momento conservan un énfasis en variables espaciales. “Transporte y movilidad reenvían siempre al espacio. Si bien moverse implica tiempo, nada ni nadie viaja en el tiempo. Se viaja en el espacio, durante el tiempo. El espacio, pues, es la categoría fundamental del análisis” (Gutierrez A. , 2010, pág. 9).

Como casos particulares, pero todavía sin los resultados esperados en cuanto a dichas intervenciones se encuentran las ciudades latinoamericanas. En Bogotá, por ejemplo, el plan maestro de movilidad se presenta más como un collage de intenciones que pretenden abarcar el mayor número de variables posibles con el fin de atender a futuras necesidades, pero que no logran articularse como eje de desarrollo humano (Dangond Gibsone, Jolly, Monteoliva Vilches, & Rojas Parra, 2011, pág. 502). En el caso de Lima la

presencia de transporte informal para ejercer la movilidad es una variable ampliamente aceptada por sus habitantes e incluso considerada efectiva; mientras que en Santiago de Chile la adaptación de los pobladores a los nuevos sistemas de transporte los lleva a considerarlos ineficientes (Avellaneda & Lazo, 2011, pág. 47).

También se encuentra el caso de Medellín, que para 1920 estaba iniciando su proceso de movilidad urbana a base de tranvías, los cuales permitieron acelerar la densificación de las zonas pobladas (Márquez Estrada, 2011, pág. 161); y que en 2004 inauguró el primer cable aéreo urbano utilizado como transporte público masivo, pretendiendo conectar los barrios populares de la zona nororiental al resto de la ciudad; intervenciones que además de los aspectos técnicos intentan potenciar la imagen estatal, pero que pierden su encanto al considerar como tela de fondo una pobreza casi intocada (Brand & Leibler, 2013).

Los casos anteriores concuerdan con el modelo de grandes centros urbanos orientados bajo el modelo posfordista de producción⁶, lo cual conlleva importantes transformaciones políticas, económicas y socioculturales. Esto implica una nueva forma de entender lo urbano, la cual incorpora todas las variables que tienen relación con los modos de vida de los habitantes, puesto que promueve nuevas formas de sociabilidad y transforma las

⁶ Entendido como aquél que trasciende la producción de elementos en una línea de trabajadores cada uno con una única tarea, para enfatizar en las nuevas tecnologías de información, los diferentes tipos de consumidores, y la oferta de servicios.

experiencias culturales y relaciones sociales, tendientes más a lo transitorio y circunstancial, pero propias de habitar la ciudad en el contexto actual (Lange Valdés, 2011, pág. 104).

Es también en el contexto actual que puede entenderse la diferencia entre movilidad (performance en el territorio) y transporte (medio para realizar la movilidad); si bien ambos tienen en común el desplazamiento de personas y bienes en el territorio como objeto de estudio, el transporte es necesario pero insuficiente para conocer la movilidad, por no mediar entre sociedad y territorio. Tampoco representan lo mismo movimiento y movilidad, la segunda es una acción de desplazamiento que involucra el libre albedrío o el deseo, el primero es el acto de desplazamiento en sí (Gutiérrez, 2012).

Se hace notorio entonces un progresivo aumento de las preocupaciones académicas por la movilidad relacionada con los individuos más que con los transportes, con el consecuente desafío de pensar las formas de concretización de estas ideas de alto nivel de abstracción (Salerno, 2012, pág. 227). Como lo intentan hacer Cortes y Figueroa (2014, pág. 31) en su estudio sobre la Plaza de Maipú (Santiago de Chile), en donde tienen como objetivo caracterizar las prácticas de movilidad de las personas en un espacio de uso mixto, considerando las limitantes que vienen desde las contracciones sociales y desde la familia.

También enfocado en los individuos se encuentra el estudio de Flores (2015, pág. 122) en México, en el que se exploran las relaciones existentes

entre la construcción de infraestructura carretera y los procesos de resistencia social; o la investigación de Huiliñir (2015, pág. 47) en Chile, que compara senderos de comunidades indígenas reconociendo la existencia de una geografía indígena anclada en el espacio vivido o la experiencia en torno a las vías de comunicación desde una perspectiva teórica de geografía cultural, y una metodología de enfoque etnográfico.

Estos nuevos enfoques permiten relacionar el concepto de movilidad con otros campos como la sostenibilidad o la seguridad, arrojando como resultado implicaciones en la salud física y mental de las personas y poblaciones, que son determinantes de bienestar y desarrollo (Cabrera Arana, Velásquez Osorio, & Orozco Arbeláez, 2015, pág. 429). Siguiendo estas mismas líneas es posible articular conceptos como la gentrificación a estos análisis, lo cual ofrece como resultado un desplazamiento de los desplazamientos, es decir una reconfiguración deteriorada de la movilidad a partir del desplazamiento generado por la expulsión de personas en entornos urbanos (Blanco, Apalaoza, Bosoer, & Gonzáles, 2015, pág. 11).

Esta relación movilidad-individuo puede definirse entonces como movilidad socio-espacial, que además de ser considerada una necesidad social e individual es en sí misma un campo constituido por un capital propio estrechamente relacionado a los intereses de actores sociales, en este sentido la motilidad, previamente definida, facilita la adquisición de otros capitales al situar al sujeto en una mejor posición social, al tiempo que le

concede la oportunidad de desplegar sus hábitos de movilidad (García Jerez, 2016, pág. 30).

Como consecuencia puede entenderse el trabajo de Blanco y Apaolaza (2016) sobre políticas y geografías del desplazamiento, en el cual se entienden siete grandes constelaciones que enmarcan la movilidad en el término desplazamiento, asociado a la movilidad urbana y el transporte: la movilidad residencial, las migraciones, los fenómenos naturales, los conflictos y tensiones político-militares, los proyectos e intervenciones de infraestructura y ordenamiento territorial, y los procesos de gentrificación y renovación urbana. Estos elementos son comunes a todas las sociedades y se presentan en todos los territorios; por lo que las estrategias que tiendan a intervenirlos deben responder por los mismos elementos, pero adaptados a cada lugar en específico.

Por tal motivo los documentos y declaraciones de Naciones Unidas estudiados por Tapia Gómez en su estudio sobre los desafíos de la movilidad a la planificación urbana, marcan compromisos para los estados miembros en los próximos 20 años, analizando la movilidad desde los derechos de las personas, las actuales reivindicaciones ciudadanas y los efectos del tráfico rodado en la salud y el medio ambiente. La definición de variables para una movilidad sostenible requiere un marco político, legal y económico que asegure a las personas la satisfacción de sus necesidades básicas, centrándose en los derechos humanos; pero este marco solo puede

ser aplicado a la realidad de cada territorio según sus condiciones particulares (Tapia Gómez, 2018).

Queda al descubierto de esta manera, y en una primera instancia que en el ámbito local de la ciudad de Medellín apenas inician los estudios que abordan la movilidad desde la perspectiva humana, aunque se ha avanzado en el tema relacionando territorialmente el concepto con la gentrificación o las diferencias de ocupación del territorio, están todavía pendientes investigaciones que relacionen otros factores como el uso del suelo, o que incursionen en el campo de la psicología, o introduzcan factores culturales.

Adicionalmente, aún no se han realizado estudios de movilidad en donde el tiempo sea el factor central de análisis; hasta el momento las investigaciones realizadas se centran en el espacio, por considerarlo el elemento central de la existencia humana. Sin embargo, ya la ciencia mediante la teoría de la relatividad ha logrado demostrar que la categoría fundamental de la existencia es el concepto entendido como espacio-tiempo en lugar del espacio, por lo que teóricamente es factible este tipo de investigación. Si bien la movilidad entendida en el contexto actual implica desplazamientos espacio-temporales, las posibilidades de no localidad derivadas de la mecánica cuántica permitirían teóricamente desvincular estos conceptos, como lo expresa la paradoja EPR⁷.

⁷ La paradoja Einstein-Podolsky-Rosen pone de manifiesto un problema de la mecánica cuántica, según el cual dos partículas pertenecientes a un sistema pueden variar sus

“En la teoría de la relatividad general la ciencia del espacio y el tiempo, o cinemática, ya no se presenta como fundamento independiente del resto de la física. El comportamiento geométrico de los cuerpos y la marcha de los relojes dependen de los campos gravitatorios, que a su vez son producidos por la materia” (Einstein, 1920).

Finalmente se evidencia que en el contexto latinoamericano puede ser profundizado el estudio de la movilidad cotidiana, con el fin de determinar sus variaciones en los nuevos contextos de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones, y de estudiar los nuevos patrones que surgen con las modificaciones sociales que estas implican, y sus repercusiones en los contextos urbanos, con el fin de proponer soluciones a las problemáticas en la materia que se presentan actualmente. Por tal motivo, la presente investigación se enmarca en este contexto.

propiedades de forma instantánea sin importar la distancia a la que se encuentren, lo cual implicaría que la información que se transmiten viaja más rápido que la luz, o que el concepto espacio entre dichas partículas no es aplicable.

OBJETIVOS

El objetivo general del presente esfuerzo investigativo es interpretar la superposición de las huellas de la movilidad cotidiana en la calle 30; entendiendo el concepto de huella como una inscripción realizada por los modos de desplazamiento en el contexto urbano. La movilidad cotidiana corresponde en este sentido a los desplazamientos realizados de forma habitual en un espacio próximo. La calle 30 representa la unidad de análisis por poseer los nodos que comunica dentro del actual perímetro urbano de Medellín, y por presentar en su historia diversos modos de desplazamiento.

Para lograr este objetivo general se divide la historia urbana de la mencionada senda en tres momentos, concordantes con los entornos de la humanidad; cada uno de los cuales se inserta en un objetivo específico (Tabla 2: Diseño metodológico de la investigación). De esta forma el primero de estos objetivos es identificar las huellas de la movilidad cotidiana en el entorno natural de la Calle 30. Para este entorno en particular se toma una concepción del tiempo absoluta, puesto que la percepción de distancia que separa dos puntos geográficos no varía según el modo de transporte utilizado, dada la tecnología propia del primer entorno. El alcance de este objetivo no supera la identificación debido a la dificultad que supone la obtención de datos anteriores al siglo XIX, tiempo en el cual transcurre gran parte de este primer entorno.

El objetivo específico dos es más ambicioso, y consiste en describir las huellas de la movilidad cotidiana en el entorno urbano de la Calle 30. En este caso la concepción del tiempo se presenta como relativa, puesto que se entiende un lugar como lejano dependiendo de la velocidad con la cual se pueda llegar a él, lo cual implica que las diferentes alternativas tecnológicas de desplazamiento propias del segundo entorno, alteran la percepción de distancia.

El tercer objetivo específico busca analizar las huellas de la movilidad cotidiana en el entorno de las nuevas tecnologías de la información y telecomunicaciones de la Calle 30. En este sentido se opta por una concepción de simultaneidad temporal, debido a que la tecnología contemporánea permite la omnipresencia. Por esta razón este objetivo tiene un mayor grado de complejidad, y se basa en la percepción del contexto urbano actual para obtener información.

METODOLOGÍA

La presente investigación se enmarca en el ámbito de la geografía del transporte y no de la accesibilidad, es decir, busca más los elementos relacionados con la oferta que con la demanda (por tanto, se centra más en los agregados que en los individuos), mediante el concepto de movilidad cotidiana en una escala local. Para tal fin son más prácticos los elementos de corte cualitativo, y por tal motivo se establece mayor relación con el campo de conocimiento de las ciencias sociales que con la ingeniería del transporte.

Con el fin de abordar adecuadamente el tema de estudio, es entonces pertinente establecer una serie de delimitaciones. En primer lugar, en términos espaciales, y según el estado del arte, se hace necesario revisar una ciudad latinoamericana enmarcada en el contexto de la producción posfordista y sus variaciones, entre las cuales Medellín ofrece grandes ventajas por su acelerado ritmo de cambio de imaginarios, y por su exponencial interés por establecerse en el sector terciario de la economía. Posteriormente, se requiere seleccionar una senda, por ser estas fajas de desplazamiento las que engloban gran cantidad de variables determinadas por la movilidad y sus implicaciones, y porque encontrar los factores determinantes de análisis en uno de estos elementos entendido como unidad, permite establecer variables generales para el resto de la ciudad.

En este sentido es ideal que los nodos conectados por la senda desde su origen⁸ se encuentren actualmente dentro del entorno urbano de la ciudad, con el fin de evaluar correctamente la escala de las intervenciones; y adicionalmente se hace importante la presencia de infraestructuras e imaginarios con sus respectivos cambios en diferentes períodos de tiempo, incluyendo el actual. Según lo anterior, la antigua carretera a Belén (actualmente conocida como Calle 30A, y su paralela Calle 30) cumple con los requisitos enunciados al contar entre sus intervenciones a través del tiempo con caminos de herradura, movilidad peatonal, sistemas de tranvías, movilidad vehicular, sistemas de buses y sistemas de buses de tránsito rápido (BRT).

En cuanto a la delimitación temporal, un estudio ideal debería analizar las modificaciones en la movilidad desde el inicio de los asentamientos humanos en la ciudad, incluyendo el pasado indígena; factor a favor de la senda escogida por su cercanía al Cerro Nutibara, con evidencia de actividades precolombinas. Se opta entonces por tres momentos en la evolución socio-espacial de Medellín, concordantes con los planteamientos de Javier Echeverría sobre los entornos de la humanidad, un primer momento alrededor del medio ambiente natural al ser humano, un segundo

⁸ Entendiendo el origen de esta calle en la visión occidental de la misma, dado que en el transcurso de la investigación se pudo corroborar que en el momento prehispánico este eje conectaba el Valle de Aburrá con lo que actualmente corresponde al municipio de Heliconia (llamado anteriormente Murgia o Guaca). Este camino recibió el nombre de Camino de Guaca, Camino de Murgia o Ruta de la sal.

alrededor del ambiente social de la ciudad, y uno tercero como espacio social en construcción que gira alrededor de las nuevas tecnologías de información y telecomunicaciones (Echeverría, 1999).

Para cumplir con el objetivo general de la investigación se pretende utilizar herramientas propias para cada objetivo específico (Tabla 2: Diseño metodológico de la investigación), de esta forma, en el primer objetivo en el cual el tiempo es considerado como absoluto se opta por la técnica de reconstrucción diacrónica del trazado urbanístico para recolectar la información necesaria, la cual permite la “prospección de áreas urbanas consolidadas, con el objetivo básico de registrar información actual mediante la observación de los indicadores de potencia arqueológica visibles” (Pérez, Hornos, & Alcázar, 1995, pág. 165); dicha herramienta se implementa mediante la “observación de las alineaciones actuales de calles y evidencias de su evolución (retranqueos, invasiones de espacios públicos por inmuebles, etc.)” (Pérez, Hornos, & Alcázar, 1995, pág. 165).

Este recurso proveniente de la arqueología urbana, se lleva a cabo recolectando la mayor cantidad de información posible de un lugar con el fin de reconocer como ha sido su conformación a través del tiempo; por lo que se realizaron búsquedas de archivo que posteriormente fueron sistematizadas en una base de datos propia (Tabla 1: Fragmento de base de datos para reconstrucción diacrónica del trazado urbanístico), con los datos de fecha, cita, página y texto que permitieran tener la información accesible en

todo momento. Estos resultados fueron organizados en orden cronológico, convirtiéndose de esta forma en el insumo principal de esta herramienta.

FECHA	CITA	PÁGINA	TÉXTO	AUTOR
-8000	Llegada de cazadores recolectores al Valle de Aburrá hace 10.000 años ap.	29	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros	Pablo Aristizabal Espinosa
-8000	sociedades de cazadores recolectores (10.000-5.000 A.P.)	30	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros	Pablo Aristizabal Espinosa
-3000	Horticultores y alfareros tempranos. Estilo cerámico de La Concana (5.000-2.500 A.P.)	30	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros ancestros	Pablo Aristizabal Espinosa
-700	periodo precerámico entre los siglos VIII y Vap, representado por herramientas de piedra	38	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros ancestros	Pablo Aristizabal Espinosa
-500	salinas de El Retiro y la vereda Mazo van a influir en el patrón de asentamiento de la ladera oriental	100	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros ancestros	Pablo Aristizabal Espinosa
-500	Periodo temprano, estilo cerámico Marrón Inciso (0-800 D.C.)	30	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros	Pablo Aristizabal Espinosa
-400	ocupaciones de sociedades agrícolas y alfareras hasta la conquista, se divide en temprano y tardío	38	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros	Pablo Aristizabal Espinosa
800	poblada con mayor densidad la ladera occidental, rutas hacia las salinas de Guaca	100	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros	Pablo Aristizabal Espinosa
800	aumento demográfico (reportado por cronistas)	115	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros	Pablo Aristizabal Espinosa
800	Periodo tardío, estilo cerámico tardío (800-1541 D.C.). Hasta la primera llegada de españoles al Valle de Aburrá	30	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros	Pablo Aristizabal Espinosa
800	durante el periodo tardío, el cerro La Colinita era el cementerio más importante	61	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros	Pablo Aristizabal Espinosa
1000	hasta 1650 se realizaron entierros en tumbas de pozo con cámara lateral (tradición teotihuacana p.102)	110	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros ancestros	Pablo Aristizabal Espinosa
1070	tumba el la colinita, posiblemente era un antiguo camino. Permanece sellada casi un milenio	66	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros ancestros	Pablo Aristizabal Espinosa
1380	grupos humanos agricultores sedentarios, bien adaptados al medio, con diversidad biológica durante 40 años en la actual Colombia, los Europeos fueron engarzando a sus conquistas un rosario de pueblos, esparcidos por las llanuras, los valles interandinos y los Andes septentrionales	51	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros ancestros	Pablo Aristizabal Espinosa
1500	relación de Sardella, hasta 1542. Visión etnográfica	18	Relaciones y visitas a los Andes S. XVI tom	Hermes Tovar Pinzón
1541	el 24 de agosto se de el descubrimiento del valle por parte de Jernimo Luis Tejero, enviado por	22	Relaciones y visitas a los Andes S. XVI tom	Hermes Tovar Pinzón
1541	los asentamientos de aburraes se localizaban en el occidente del valle, hacia el sur	10	330 años de la historia de Medellín	
1541	redes comerciales a gran escala de mantas de algonón y minerales	62	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros	Pablo Aristizabal Espinosa
1541	enfrentamiento con 3.000 indios, se quedan 15 días por la cantidad de comida que encontraron	107	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros	Pablo Aristizabal Espinosa
1541	valle de Aburrá centro de producción agrícola y textil para abastecer centro minero de Buritica	115	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros ancestros	Pablo Aristizabal Espinosa
1541	los caminos de la cordillera occidental facilitaron intercambio de sal con Murgía	120	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros	Pablo Aristizabal Espinosa
1541	extensa red de caminos desde el Cauca hasta el valle de Aburrá	120	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros	Pablo Aristizabal Espinosa
1541	edificios y caminos más anchos que los de Cuzco destruidos	124	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros	Pablo Aristizabal Espinosa
1541	saliendo del valle, caminos muy anchos y muchos despoblados	125	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros	Pablo Aristizabal Espinosa
1541	Periodo de contacto y colonial (1541-1810 D.C.)	30	Los Aburraes, tras los tastos de nuestros	Pablo Aristizabal Espinosa
1541	estando en Pícara el capitán Robledo envió un capitán a que pasara las sierras nevadas, a ver si encontraba el camino al Valle de Arví	24	La búsqueda del Valle de Arví	Sofía Botero Páez
1541	los conquistadores recurrían a las corrientes de agua y cuchillas de montañas para orientarse, en ausencia de caminos	26	La búsqueda del Valle de Arví	Sofía Botero Páez
1541	Robledo envió a Jerónimo Luis Tejero, quien durmió sobre el Valle de Aburrá (relato de Sardella)	43	La búsqueda del Valle de Arví	Sofía Botero Páez
1541	lugares más probables asentamiento Aburráes: entre Itagui, pueblo viejo, La Estrella y Prado. Menos probable: entre Itagui y Altavista	54	La búsqueda del Valle de Arví	Sofía Botero Páez
1541	lugar más probable para la llegada de Tejero: Romeral, entre sn. Antonio de Prado, La Estrella, Pueblo Viejo e Itagui	55	La búsqueda del Valle de Arví	Sofía Botero Páez
1541	La red vial prehispánica comunicaba todos los rincones para el establecimiento humano alcanzando grandes distancias. El mayor esfuerzo de los colonizadores debió ser su destrucción, para permitir el paso de mulas y caballos	217	Caminos ásperos y fangosos para los caballos	Sofía Botero Páez
1541	las águilas de oro, producto de la orfebrería prehispánica solía servir de medio de pago en una vasta extensión que alcanzaba, por lo menos, hasta Nicaragua (szasdi, 1938: 62)	217	Caminos ásperos y fangosos para los caballos	Sofía Botero Páez
1541	los viajes en amética no eran el grand tour, sino la gran aventura	10	de viejeros y visitantes	Angélica Morales Pamplona
1541	relato de Sardella	20	de viejeros y visitantes	Angélica Morales Pamplona
1541	Suicidio de indígenas por aborrecimiento a los españoles. Muchas llanadas, tierras muy fértiles, algunos ríos, camino antiguo muy grande y otros hacia oriente	55	Crónica del Perú	Pedro Cieza de León
1541	En Murgía y Cenufara había gran cantidad de sal, la cual era comerciada en el valle de Aburrá con sus llanos a las provincias del oriente no descubiertas. Con esta sal son ricos en extremo estos indios	110	Crónica del Perú	Pedro Cieza de León

Tabla 1: Fragmento de base de datos para reconstrucción diacrónica del trazado urbanístico

Posteriormente, la información seleccionada fue articulada mediante un relato escrito que pretende dar cuenta de los orígenes del hábitat humano actual de la ciudad de Medellín, específicamente de la zona entendida como calle 30 (Plano 1: localización unidad de anál), así como de las variaciones que se fueron presentando a través del tiempo en las variables de movilidad, como la materialidad de las calles, los nodos más representativos y los tipos de conexiones propios de cada momento, variables que además fueron dejando inscripciones a manera de huellas tanto en las tecnologías de movilidad como en la sociedad.

Las fuentes de información más recurrentes en este capítulo fueron las crónicas de los primeros conquistadores y colonizadores del Valle de Aburrá, así como los textos de arqueología e historia urbana de Medellín, bases sobre las cuales se sustentan los planteamientos teóricos de esta parte de la investigación. Una vez finalizado este relato, se procede a realizar un texto síntesis que condense la información obtenida en unos cuantos párrafos, con el fin de resaltar los hallazgos más relevantes y plasmarlos en una planimetría que pretende recrear el entorno natural de la zona de estudio, llamada esquema de entorno natural.

Este esfuerzo planimétrico intenta reconstruir la topografía original de la zona, así como el curso natural de los afluentes hídricos, según la información obtenida de la reconstrucción diacrónica; información sobre la que se superpone lo que correspondería al prehispánico Camino de Guaca, antecesor del eje de la calle 30; información que sirve como una de las

primeras capas o huellas de movilidad de este entorno en específico, y sobre la cual se pretende literalmente superponer las capas de los demás entornos, en una planimetría similar, con el fin de percibir físicamente los cambios propiciados por la movilidad en el desarrollo histórico de esta parte de la ciudad.

Para el objetivo específico dos (Tabla 2: Diseño metodológico de la investigación) se pretende realizar un análisis de cartografía histórica, herramienta que no es posible utilizar en el objetivo anterior debido a la ausencia de información planimétrica de la ciudad antes del siglo XVI, especialmente en el período indígena que pretende ser estudiado en ese entorno en particular. Para lograrlo se recurre al archivo histórico de Medellín y a los fondos documentales de la Biblioteca Pública Piloto como principales insumos. De estos recursos se obtienen planimetrías, documentos y fotografías que son complementados con textos de la historia urbana de Medellín.

Posteriormente se arma un relato ordenado cronológicamente, el cual pretende plasmar los cambios en la movilidad conforme avanza el proceso urbano de la ciudad. Dicho proceso es complementado con la cartografía seleccionada y editada para gráficamente ilustrar la zona de estudio en el momento específico al cual pertenece cada plano o fotografía. Posteriormente se sintetiza la información en unos cuantos párrafos y se genera el esquema de entorno urbano, que se superpone al entorno natural.

Para el objetivo tres la herramienta a utilizar será la transurbancia, propuesta por Francesco Careri en su texto Walkscapes, el andar como práctica estética (2002), y explicada a profundidad en el desarrollo del capítulo 4; pero que consiste básicamente en reconocer el lugar mediante un recorrido con especial énfasis en la percepción que tenga el caminante. Para tal fin se realiza este recorrido de percepción en varias etapas desde Heliconia (municipio donde iniciaba el Camino de Guaca en tiempos prehispánicos) hasta el puente de Guayaquil (donde la antigua carretera a Belén se comunicaba con la ciudad de Medellín). Estos recorridos serán plasmados en relatos en un tono más perceptual que técnico, y posteriormente sintetizados y plasmados en el esquema de entorno de NTITC.

Las herramientas descritas serán utilizadas para recolectar información, posteriormente cada momento será procesado mediante un texto síntesis que permita condensar los hallazgos, para finalmente obtener un esquema de la huella de movilidad espacial de cada entorno, que articulados conforman el esquema de la movilidad espacial de la calle 30. Se presenta entonces la matriz de diseño metodológico de la presente investigación con las herramientas descritas y los objetivos específicos a alcanzar:

MATRIZ DE DISEÑO INVESTIGATIVO: LAS HUELLAS DE LA MOVILIDAD EN MEDELLÍN, EL CASO DE LA CALLE 30							
Preguntas de investigación	Objetivo general	Objetivos específicos	Variable	Instrumento de recolección	Instrumentos de procesamiento	Producto	Fuente
¿de qué manera se han superpuesto las huellas de movilidad cotidiana en Medellín?	interpretar la superposición de las huellas de movilidad cotidiana en la calle 30	identificar las huellas de la movilidad cotidiana en el entorno natural de la calle 30	tiempo absoluto	reconstrucción diacrónica del trazado urbanístico	texto síntesis sobre la movilidad cotidiana en el entorno natural	esquema huella de movilidad cotidiana en el entorno natural	fotografías, planos históricos, archivos históricos, textos de historia urbana de Medellín
		describir las huellas de la movilidad cotidiana en el entorno urbano de la calle 30	tiempo relativo	análisis de cartografía histórica	texto síntesis sobre la movilidad cotidiana en el entorno urbano	esquema huella de movilidad cotidiana en el entorno urbano	planimetría histórica
		analizar las huellas de la movilidad cotidiana en el entorno de las NTIT de la calle 30	tiempo simultáneo	transurbancia (stalker on)	texto síntesis sobre la movilidad cotidiana en el entorno NTIT	esquema huella de movilidad cotidiana en el entorno NTIT	información obtenida del Metro de Medellín Ltda, recorridos de percepción

Tabla 2: Diseño metodológico de la investigación

UNIDAD DE ANÁLISIS

La elección de la Calle 30, en la ciudad de Medellín, se da por cuatro factores determinantes. El primero, las constantes pretensiones de Medellín de pertenecer a las dinámicas propias de una ciudad global, lo cual implica gran cantidad de variaciones en la historia de la movilidad. La segunda variable es la necesidad de seleccionar una calle, por ser estos elementos urbanos los que mayor cantidad de alternativas de movilidad contienen; y posteriormente el análisis de relación de nodos respecto al perímetro urbano actual de la ciudad. Finalmente, la existencia de nuevas tecnologías de información y telecomunicaciones en los sistemas de transportes presentes en la unidad de análisis. El proceso enunciado se lleva a cabo de lo general a lo particular con el fin de seleccionar un espacio de ciudad adecuado para realizar una evaluación de las dinámicas de la movilidad a través del tiempo; lo cual no implica que otras zonas de la ciudad puedan ser propicias también para este tipo de estudios.

La movilidad cotidiana en las ciudades ha sido constante objeto de reflexión en los análisis urbanos, sin embargo, es mediante la conformación de lo entendido como ciudades globales que dicha movilidad pone en cuestión incluso la definición de lo que es urbano (Lange Valdés, 2011, pág. 87). Una ciudad global hace referencia entonces a aquellas inmersas en las dinámicas de globalización, presentes desde la segunda mitad del siglo XX; y que son responsables de una alta influencia mundial en economía, política y cultura.

Para encajar en la clasificación de ciudad global se deben cumplir algunas características específicas. En primer lugar, el reconocimiento internacional de dicha ciudad, es decir, debe ser una especie de marca reconocida en todas las latitudes del planeta, por lo que la comunicación con otras ciudades de diferentes naciones se convierte en un punto clave. Por otro lado, los desplazamientos locales son también factor importante para este tipo de asentamientos humanos, por tanto, la existencia de un sistema complejo, eficiente y avanzado de transporte refleja la posibilidad que dicha ciudad brinda a sus integrantes de desplazar información de forma presencial; adicionalmente la existencia de una desarrollada infraestructura de telecomunicaciones debe permitir dicho flujo de información de manera virtual.

La posibilidad que las variables de análisis anteriores ofrecen a distintas culturas de asentarse en la ciudad en mención constituye un agregado más; por lo que ser cosmopolita representa otra de las características principales de una ciudad global. Derivado de este punto se encuentra la posibilidad de una agenda cultural enmarcada en diferentes y amplios espacios dedicados a dichos temas. Por último, la economía de una ciudad global debe acoger diversas empresas de carácter internacional en su configuración urbana, permitiendo el intercambio económico con el mundo, e influenciando el incremento constante de la primera variable mencionada, el nombre internacional de la ciudad.

En el caso concreto de la ciudad de Medellín, no podríamos hablar estrictamente de una ciudad global, empezando por el reconocimiento internacional, tal vez el campo en el cual se presenta mayor avance, y en el cual se han enfocado las administraciones municipales en los últimos tiempos, pero lejano todavía de referentes internacionales indiscutidos. Por el mismo camino se encuentran los eventos internacionales celebrados en esta ciudad. En cuanto a conexiones internacionales y locales, no puede compararse el nivel de alcance de Medellín con las 65 ciudades globales de la GaWC⁹. No es posible entonces entender a la ciudad de Medellín como global, pero si demuestra intenciones de serlo, de hecho, el listado GaWC actualizado del año 2012 la ubica en el renglón suficiencia¹⁰, por encontrarse en este camino. Se entiende entonces que la ciudad de Medellín presenta las condiciones de globalización necesarias para realizar el análisis planteado.

Una vez establecida la ciudad, se hace necesario seleccionar una calle, debido a que estas “adquieren su valor ambiental, formal, visualmente enriquecido y es capaz de albergar y acoger a un conjunto heterogéneo de funciones, sin renunciar a la circulatoria. Todo lo cual es lo que le confiere su irremplazable cualidad de escenario vital por excelencia.” (Terán,

⁹ En 1999 el Grupo de Estudios sobre Globalización y Ciudades Mundiales de la universidad de Loughborough realizó un estudio definiendo las ciudades mundiales y las que lo serían en el futuro

¹⁰ En este listado se encuentran ciudades con la categoría de Alfa++, Alfa+, Alfa, Alfa-, Beta+, Beta, Beta-, Gamma+, Gamma, Gamma-, alta suficiencia y suficiencia.

1996). Esta combinación de elementos fundamentales de infraestructura urbana y vida urbana, es lo que configura a las calles en los elementos de análisis propicios para evaluar la movilidad y sus consecuencias.

Dentro de la ciudad de Medellín se encuentran varias calles que cumplen con el requisito de contar en su infraestructura con sistemas de transporte que requieren de las nuevas tecnologías de información y telecomunicaciones para su funcionamiento, los cuales se encuentran articulados al sistema metro. Algunas de las más tradicionales son la Calle Ayacucho, la cual cuenta con el sistema de tranvía, y la Carrera Bolívar, por la cual transcurre el metro elevado de la ciudad. En la Calle 30, conocida anteriormente como la calle del tranvía, se encuentra el sistema de BRT conocido con el nombre de Metroplús.

El elemento diferenciador de la Calle 30 con las demás calles que contienen sistemas dependientes de las NTITC, es la ubicación de los nodos que conecta respecto al perímetro urbano actual de la ciudad. Puesto que la Calle Carabobo y la Carrera Bolívar, por ejemplo, hacían parte en su origen de sendas que conectaban lo que en ese momento era la ciudad de Medellín con minas y demás territorio poblados, trazado que en gran parte se mantiene. Por tanto, el análisis de la influencia de la movilidad en ellas implicaría una complejidad que se acerca más a la escala de región que a la de ciudad.

Como caso contrario, la Calle 30 tiene muy delimitados los nodos que conecta en el actual perímetro urbano de la ciudad, estando delimitada por el río Medellín en el oriente, y por la Universidad de Medellín en el occidente, cerca de la cual finaliza el borde urbano e inician pronunciadas montañas cuya pendiente no posibilita la urbanización (Plano 1: localización unidad de anál). Por este motivo pueden establecerse aproximadamente 4 Kilómetros en los cuales delimitar el análisis urbano de movilidad, con elementos naturales que marcan el recorrido, lo cual permite cierta estabilidad de las variables en el tiempo.

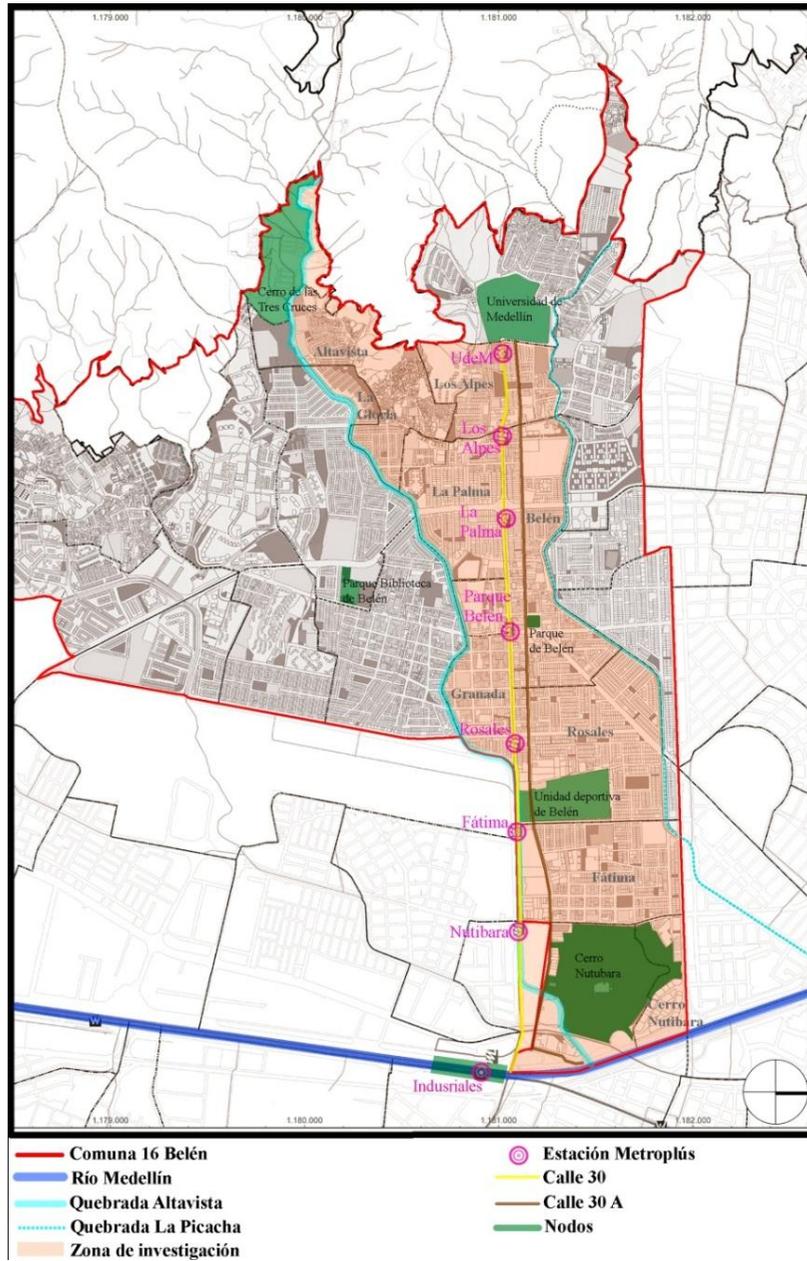
Cabe aclarar que en el transcurso de la investigación, pudo corroborarse que la calle 30 A parte de un camino prehispánico, y ampliamente usado en tiempos de la colonia conocido como Camino de Guaca, camino de Murgia o ruta de la sal; cuyo recorrido posiblemente se superpuso al actual tramo de la calle 30 A entre el río Medellín y la carrera 83, en la cual el trazado prehispánico se desviaría hacia el sur, para posteriormente retomar su camino hacia el occidente, dirigiéndose a la actual población de Altavista, siguiendo al margen de la quebrada que lleva el mismo nombre. En la parte final del presente estudio, se retoma dicho camino desde la actual población de Heliconia, con el fin de apreciar las huellas que pudo haber dejado la movilidad en él.

Se enmarca por lo tanto la unidad de análisis, conformada por la Calle 30 y la Calle 30 A, en la actual conformación de la ciudad de Medellín, en la cual se encuentra la Universidad de Medellín como borde del análisis al

occidente, el Río Medellín con el contiguo Cerro el Volador al oriente, y como bordes al norte y al sur las quebradas La Picacha y Altavista respectivamente. Toda la unidad de análisis está comprendida en la comuna 16 Belén¹¹, según la división político administrativa de la ciudad; y en su interior se encuentran destacados elementos urbanos como el parque de Belén y la unidad deportiva de Belén (Plano 1: localización unidad de anál). Cabe aclarar que cuando se hable de la unidad de análisis de la calle 30, la intención es mencionar toda el área descrita, y no únicamente el eje vial de esta calle.

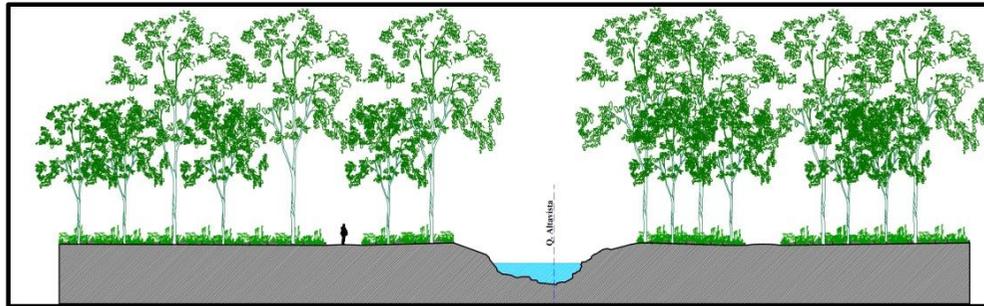
Finalmente, la pertinencia de la Calle 30 como elemento determinante de la unidad de análisis se ratifica por los sistemas de transporte que han transcurrido por esta zona. Conectando, posiblemente, lo que fueron territorios indígenas en los cuales la movilidad peatonal era la base de los desplazamientos, situación enriquecida posteriormente con la presencia de animales de carga, sustituidos con la llegada de la modernidad mediante el tranvía, la posterior entrada en escena del vehículo particular y los sistemas de transporte a base de buses; hasta la incursión del sistema Metroplús, integrado al metro, factor que permite gran cantidad de huellas que enriquecen el estudio de este sector de la ciudad.

¹¹ La ciudad de Medellín se divide político-administrativamente en 16 comunas (presentes en el suelo urbano) y 5 corregimientos (con un carácter más rural). Las comunas están a su vez conformadas por barrios, estando la comuna 16 (Belén) conformada por 22 barrios, de los cuales 9 pertenecen a la zona de investigación (Plano 1: localización unidad de anál).



Plano 1: localización unidad de análisis

arquitectura, al hacer emerger la necesidad de una construcción simbólica del paisaje” (Careri, 2002, pág. 36). Por tanto, los espacios cotidianos recorridos en este período tenderían a ser bastante más extensos que los clasificados como tal en la actualidad, y estarían delimitados justamente por esas intervenciones paisajísticas necesarias para distinguir un lugar de otro.



Sección 1: Calle 30 en el Entorno Natural

Puede entenderse entonces una primera huella de movilidad cotidiana en el entorno natural caracterizada por un recorrido constante del territorio, en el cual la velocidad prácticamente es nula, debido a que el objetivo no es en ningún momento llegar, sino recorrer. Esto además implica un nivel de percepción total, debido a la agudeza que se requiere en los sentidos para estar dispuesto a los más sutiles cambios en la naturaleza, con el fin de ubicarse espacialmente, encontrar los recursos necesarios, o defenderse de los peligros que implica un mundo agreste.

Los grupos de cazadores recolectores evolucionaron en horticultores y alfareros tempranos, lo cual indicaría el comienzo del sedentarismo de dicha sociedad, este tipo de población se presentó durante los años 5.000 a

2.500 A.P., tiempo en el cual empiezan a ser notables los trabajos artesanales en cerámica, característica que seguirá siendo común en los demás períodos indígenas, y que en este punto es conocido como estilo cerámico de la concana (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 30).

Es muy posible que para este momento, ya se hayan complejizado los primeros monumentos en el paisaje a forma de menhires, siendo estas primeras huellas referentes espaciales seguramente destinados a diversos propósitos (tanto rituales como de ubicación geográfica). El sedentarismo trae consigo una mirada diferente del territorio, un primer traslape de huellas de movilidad que inician un proceso de individualización de las experiencias estéticas que surgen como resultado de la relación hombre-territorio, en lo que posteriormente será considerado la ciudad.

“los menhires aparecen por vez primera en la era neolítica, y constituyen los objetos más sencillos y más densos de significado de la edad de piedra. Su levantamiento constituye la primera acción humana de transformación física del paisaje: una gran piedra tendida horizontalmente en el suelo y, sin ninguna connotación simbólica. Pero su rotación de noventa grados y el hincarla en la tierra transforman dicha piedra en una nueva presencia que detiene el tiempo y el espacio. Instituye un tiempo cero que se prolonga hasta la eternidad, así como un nuevo sistema de relaciones con los elementos del paisaje circundante” (Careri, 2002, pág. 52)

Posteriormente se presenta el denominado período Precerámico entre los años 700 A.C a 400 A.C., en el que son característicos los instrumentos de piedra (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 38). Cabe aclarar en este punto, que un elemento que resulta fundamental para los indígenas es la sal, bien tan trascendente que puede incluso haber llevado a condicionar el poblamiento de ciertas partes del Valle, e incrementado el intercambio entre diferentes sociedades indígenas de la zona, aclarando que todo el Valle de Aburrá fue densamente ocupado durante el período prehispánico, y que los vestigios arqueológicos reflejan variaciones en la densidad de ocupación de ciertos lugares según transcurre el tiempo.

“De manera hipotética, podemos considerar el hecho de que las salinas del oriente del valle, ubicadas en El Retiro (Santos, 1986) y en la vereda Mazo del corregimiento de Santa Elena (Botero y Velez, 1997), van a influir en el patrón de asentamiento hacia la ladera oriental durante el período Temprano, desde donde se podía practicar el intercambio más fácilmente, luego, durante el período tardío, se va a poblar con mayor densidad la ladera occidental, donde existían rutas hacia las salinas de Guaca o Murgia” (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 100).

Este proceso de poblamiento implica también una alteración en la frecuencia de los desplazamientos, puesto que, en un primer momento menos sedentario, los recorridos seguramente fueron determinados por las necesidades básicas de supervivencia como la búsqueda de alimentos y

agua, en lo que podríamos determinar como un recorrido constante del territorio o errabundeo. Mientras que, a medida que se conforma una civilización más estática; los requerimientos de viajes con motivo de intercambios y actividades rituales seguramente fueron en aumento.

Esta condición, implica también un constante aumento de huellas derivadas de la mencionada movilidad cotidiana, que en su momento fueron referentes espaciales claves; y algunas de las cuales han sido posibles retomar a manera de ruina, mayormente representadas en vestigios arqueológicos pertenecientes a lugares funerarios de los antiguos pobladores del Valle, según los cuales se intuye una especial importancia de estos sitios desde el punto de vista ritual; como parece indicarlo su diseño con una concepción cosmogónica (Imagen 2: Dibujo de tumba de cámara lateral descubierta en el barrio La Colinita.), y el hecho de presentar enterramientos funerarios con joyas, artilugios, y diferentes espacialidades.

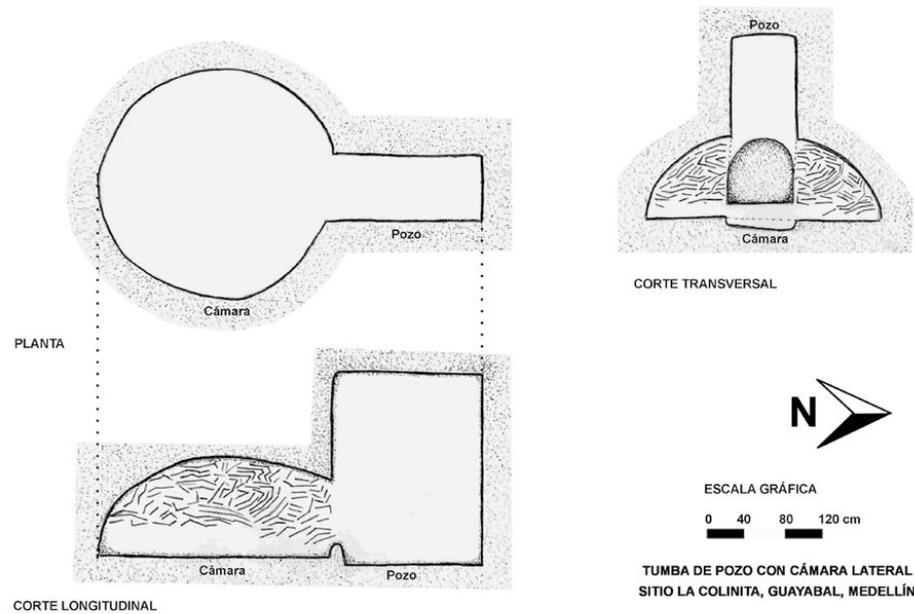


Imagen 2: Dibujo de tumba de cámara lateral descubierta en el barrio La Colinita.¹²

Entre los años 500 A.C. y 700 D.C. se presenta el denominado período temprano, o estilo cerámico marrón inciso, relacionado con la orfebrería Quimbaya clásica, este período coincide además con una segunda época de ocupación de sociedades agrícolas y alfareras, que se extiende hasta los tiempos de la conquista. En esta época se utilizaron ambas laderas del valle por parte de los Aburraes, tanto para vivienda como para enterramientos funerarios; sin embargo, la mayoría de vestigios arqueológicos de este período han sido encontrados en la ladera oriental, específicamente en el

¹² Ilustración tomada del texto Los Aburraes: tras los pasos de nuestros ancestros, página 75.

espacio ocupado actualmente por el barrio El Poblado, el corregimiento de Santa Elena y el municipio de Envigado (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 100).

Pueden en este punto interpretarse tres tipos de huellas que pueden ser entendidas dentro de la movilidad cotidiana. Una con un carácter más ritual representada por los lugares funerarios (especialmente representadas por las tumbas), otra con un carácter más doméstico y de manutención plasmada en los lugares de asentamiento de las viviendas, y finalmente unas con un carácter más contemplativo de la naturaleza, que correspondería a uno de los primeros traslapes de huellas entre la época de errabundeo y el período sedentario indígena, estas mismas seguramente correspondientes a monumentos que marcaron espacialmente el territorio.

Posteriormente se presenta el denominado período tardío, el cual finaliza con la llegada de los españoles. Ambos períodos (temprano y tardío) se diferencian por variaciones en los sistemas funerarios de enterramiento y los estilos cerámicos. En el período tardío, por ejemplo, se utilizaron las cimas de los cerros como cementerios, apartándolos de las zonas de viviendas, desarrolladas en terrazas. Los hallazgos arqueológicos pertenecientes a este período han sido encontrados en la ladera occidental, en la zona que llegaría a conocerse como Otra Banda; en donde hipotéticamente se encontraban asentados los indígenas en el momento en el cual se produjo el encuentro con los conquistadores españoles (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 100). Durante este período pudo haberse

dado un aumento poblacional importante, relatado por los cronistas europeos, los cuales describen pueblos de 2.000 y 3.000 indios; esta alteración podría verse justificada en un cambio de estructura social, pasando de un poder centralizado a cacicazgos más jerarquizados (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 114).

Durante este período, según dejan entrever los hallazgos arqueológicos, la ladera occidental del río Medellín, especialmente entre el centro y el sur del valle; específicamente el barrio La Colinita, en la actual comuna de Guayabal, parece tener una relevancia especial en aspectos relacionados con enterramientos, rituales que representan una cosmovisión indígena particular; lo cual convertiría esta zona en el cementerio más importante de los Aburraes en el período tardío. En este lugar se han encontrado tumbas subterráneas en forma de bohíos, que serían el equivalente a las antiguas residencias indígenas, a las cuales se accede por una cámara lateral, y que se estima fueron implementadas desde el año 1.000 d.c. hasta 1.650 d.c., más de 100 años después de la llegada de los españoles, lo cual indica una resistencia cultural a las nuevas costumbres (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 111).

“Dicha colina o cuchilla alargada es una intrusión sobre el valle que domina de manera estratégica los predios del actual barrio de Guayabal, de Cristo Rey, del Club El Rodeo, del Cementerio Campos de Paz y del aeropuerto Enrique Olaya Herrera, terrenos

donde se estima que se emplazó el antiguo pueblo de los Aburraes en el siglo XVI” (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 61).

El más reciente hallazgo de una tumba indígena en La Colinita fue encontrado fortuitamente en el año 2003, permaneciendo casi un siglo oculto y protegido de los ojos contemporáneos. Su ubicación concuerda con lo que probablemente fue un antiguo camino (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 66), lo cual conlleva a reflexionar sobre la infraestructura indígena que soportaba los desplazamientos necesarios para el comercio y actividades rituales de los cuales se tiene evidencia, como los intercambios de algodón con las poblaciones cercanas al río Cauca, el flujo de sal con lo que actualmente es Heliconia, y las actividades rituales realizadas en lo que actualmente es el corregimiento de Santa Elena. Dichas redes de comunicación se extendían por vastos territorios de la actual Latinoamérica, como parece demostrarlo el hallazgo de objetos propios de una cultura indígena lejos de su territorio.

“Las aguilillas de oro producto de la orfebrería prehispánica de Colombia, solía servir de medio de pago en una vasta extensión que alcanzaba por lo menos hasta la costa caribeña de Nicaragua. Su persistencia hasta 1595 en el área de la Guyana es notable. Igualmente, las figuras de hombres que circulaban, pudieron ser los tunjos de los muiscas” (Szaszdi, 1983)

Se hacen visibles entonces esas marcas en el territorio surgidas por el constante desplazamiento peatonal, y que según los relatos de conquistadores, y algunas ruinas que se conservan, dan a entender una infraestructura adaptada a las condiciones geográficas y los materiales de la zona; es decir, una técnica desarrollada para permitir tanto un orden artificial como político entre este y otros territorios. Estas marcas, surgidas inicialmente de la relación pie-tierra, y continuamente complejizadas según avanza el saber técnico de la sociedad indígena, representan los antecedentes de posteriores superposiciones que pasarían a entenderse como caminos y calles; pero cuyo objetivo de comunicación sociedad-territorio se mantiene en el tiempo.

“De este modo, la ciudad tiene una vis prometeica, es fruto del hacer técnico de los hombres, y de la polis a la metrópolis a lo que hemos asistido es al despliegue de ese potencial técnico; o mejor aún, hemos asistido a una mayor complejidad en lo que toca a las relaciones entre esas tejnais y las formas de gobierno.” (Parra, Bernardo Rojas, & Acosta, 2017, pág. 17)

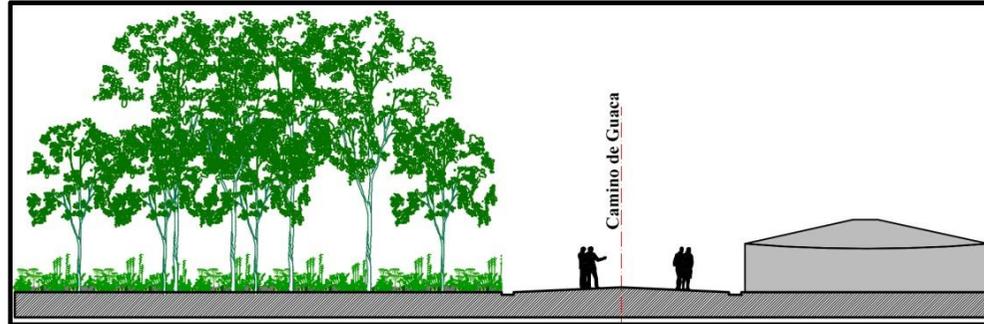
Estos grupos humanos sedentarios lograron además una alta adaptación al medio mediante agricultura caracterizada por la diversidad biológica; rama en la cual aportaron importantes recursos para la cultura occidental como el fríjol y el maíz (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 51), elementos fundamentales para la alimentación planetaria actualmente, y presentes en la gastronomía de muchas partes del mundo. Estos productos agrícolas

demandaron siglos de domesticación vegetal para lograr productos de alto grado de eficiencia de producción y elevado aporte alimenticio.

Nuevamente la técnica permite una domesticación de la naturaleza que repercute en la densidad poblacional y las relaciones políticas y comerciales con territorios distantes, siendo de esta manera una huella de la movilidad cotidiana que implica tanto desplazamientos cortos para esta implementación técnica, como recorridos más largos que permitan el comercio. La agricultura de productos autóctonos y sus derivados (así como su gusto particular por parte de las sociedades andinas), y las relaciones comerciales derivadas de éste y otros adelantos, representan en este punto uno de los primeros vestigios de la ciudad contemporánea.

La sociedad indígena del Valle de Aburrá ofrece entonces una huella de movilidad caracterizada por intercambios de grandes distancias, en los cuales el contexto de espacio cotidiano podría establecerse en la conformación natural denominada Valle de Aburrá; debido a las evidencias arqueológicas que indican un poblamiento total del valle con diferentes períodos de mayores densidades en algunas zonas, y la existencia de lugares rituales que implicarían constantes desplazamientos. Así como evidencias de agricultura que requiere extensiones territoriales suficientes como para deducir esta concepción espacial. En cuanto a la velocidad, básicamente el andar humano se convierte en único referente (Sección 2: Calle 30 A en el Entorno Natural), lo cual implicaría una percepción muy

detallada del entorno artificial y natural, complementada por caminos e infraestructuras construidas que seguramente representaron un entendimiento del territorio muy integral.



Sección 2: Calle 30 A en el Entorno Natural

Como final del período tardío se presenta un punto de quiebre en la historia del Valle de Aburrá, Latinoamérica y el mundo entero cuando se produce el encuentro de la cultura europea y prehispánica, formula que dio como resultado una conquista identitaria que, después de cruentos episodios de subyugación, prácticamente arrasó con una forma alternativa de apreciar el mundo, con el agravante de dejar muy pocas pistas de dichas concepciones. Sin embargo, al entender el territorio humano como un palimpsesto, es imposible borrar completamente las huellas de lo ocurrido en tiempos pasados.

“La riqueza del Nuevo Mundo era proporcional a las culturas descubiertas y, durante 40 años (1500-50), en la actual Colombia, los europeos fueron engarzando a sus conquistas un rosario de

pueblos, esparcidos por las llanuras, los valles interandinos y los Andes septentrionales” (Tovar Pinzón, 1993).

En el caso particular del Valle de Aburrá, el encuentro con la cultura europea se produce por primera vez el 24 de agosto de 1541, acontecimiento que ha quedado registrado por tres cronistas diferentes, presentes todos en el lugar de los acontecimientos. De los relatos mencionados se entiende que el capitán Jorge Robledo se encontraba recorriendo por segunda vez (un año antes había realizado el primer recorrido en esta zona) la provincia de Antioquia, y estando en Murgía (actualmente Heliconia), decide encomendar a uno de sus generales llamado Jerónimo Luis Tejelo, la búsqueda de un valle pasando la cordillera, el cual había sido descrito por los habitantes de la zona. En un día de camino, Tejelo y sus hombres descubren dicho valle y sus residentes, con los cuales se enfrentan bélicamente en dos ocasiones. Como producto del enfrentamiento los españoles toman el pueblo indígena y se resguardan en él algunas semanas, aprovechando la abundancia de comida que encuentran; para posteriormente continuar su camino hacia lo que actualmente es Santa Fe de Antioquia.

“Desde aquí el capitán envió a Geronimo Luis Texuelo con cierta gente de pie y de caballo a que por un abra que la cordillera de las sierras nevadas hacía las pasase que parecía(n) aver abaxado algo, el qual fue pasó y aquel día fue a dormir sobre un valle que en lo baxo dél parecía aver cierta poblazón...y como los viero(n) tocaron sus

atambores e bozinas e juntáronse hasta myll indios y los españoles serían hasta XX de a pie e doze de a caballo...e toviero(n) con ellos su guazabara que les turaría tres oras, donde fue bien reñida de am(b)as partes...rompieron(n) a los indios e los metiero(n) en el pueblo e se metían en los boyos e otros se subia(n) en la cumbre dellos como si allí no los pudiera(n) tomar...se partió luego con todo el real para allá por amor de los heridos y porque allí avía comida de mayz para más de dos meses e se aposentó en él...esta provincia se llama en nombre de indios Aburra y le pusimos por nombre el valle de San Bartolomé, aquí estuvimos quinze días...”¹³ (Tovar Pinzón, 1993, pág. 287).

Cabe resaltar que en este momento no se fundó en el Valle de Aburrá ninguna población por parte de los españoles, durante el tiempo de estadía de los conquistadores en la zona, se presentaron esporádicos encuentros con indígenas, los cuales solían terminar en el suicidio de los aborígenes por el pánico que les causaba la imagen de los españoles, específicamente sus barbas y el hecho de la presencia de caballos, animal desconocido en América hasta ese momento. También se realizaron durante esa estadía exploraciones en los lugares cercanos, pasando el río Medellín y la ladera oriental, descubriendo lo que correspondería al Valle de San Nicolás, el

¹³ Este fragmento se transcribe tal cual aparece en el texto citado, correspondiendo su ortografía y sintaxis al castellano antiguo. Las letras entre paréntesis son agregadas por el autor del texto citado para brindar mayor claridad al lector.

cual fue descrito como una zona con “todo llano como la palma” (Tovar Pinzón, 1993, pág. 289).

De igual forma se realizó la búsqueda del Valle de Arví, la cual fue encomendada a Diego de Mendoza, quién no pudo encontrar población en él, pese a la existencia de bohíos dispersos con zonas de cultivo, aparentemente destinadas a alguna actividad comercial; además de “grandes azequyas de agua hechas a mano” (Tovar Pinzón, 1993, pág. 289). Pese a este primer informe, Robledo en persona emprende la búsqueda de Arví, la cual suspende por temor a un enfrentamiento con poblaciones técnicamente avanzadas. Los relatos de los colonizadores dejan claridad sobre la existencia de asentamientos humanos en el valle, con una habitabilidad lo suficientemente densa como para entablar relaciones comerciales con otras poblaciones; también numerosas y cercanas, un desarrollo cultural que implica una cosmovisión diferente a la del mundo occidental y un desarrollo político basado en jerarquías.

“...y el capitán tomó ciertos naturales de aquella porovincia a cada uno por sí e les preguntó con las lenguas por el Valle de Arví o por otra alguna gran poblazón del Valle nunca le supiero(n) decir cosa cierta más de que le diero(n) por memoria más de cinquenta pueblos y entrellos muchas provincias e grandes...e nunca pudo hallar poblado puesto q(ue) halló muy grandes hedificios antiguos destruidos e los camynos de peña tajada hechos a mano más anchos q(ue) los del Cuzco e otros bohíos como a man(er)a de depósitos y

el capitá(n) no se atrevió a seguir aquellos camynos porque quien los avia fecho debía de ser mucha posibilidad de gente e ansy se volvió al real e se partió de aquella provincia de Aburrá...”¹⁴ (Tovar Pinzón, 1993, pág. 290).

Cabe destacar que no es la sociedad europea la que instaura la ruina como símbolo en la sociedad prehispánica; por el contrario, los indígenas del Valle de Aburrá contaban para el momento de este encuentro con un trasegar urbano lo suficientemente complejo como para haber atravesado diferentes momentos políticos y técnicos que generaron (como en el resto de sociedades del mundo) destrucción de antiguos modelos y preceptos, dando como resultado ruinas o huellas que marcaron espacialmente el territorio por parte de sociedades humanas con cierto propósito de modernidad, entendida como órdenes considerados más avanzados, ya sea por conflictos bélicos o cualquier otro factor.

“La ruina es la primera manifestación no del acto de las masas rebeldes o atrincheradas en las calles, sino del que a nombre del reformador de turno emprende la labor de demolición de viejas construcciones para edificar nuevos espacios más amplios o para construir edificios acordes al espíritu prometeico, progresista del siglo XIX. Modernidad triunfante que, bajo la férula del nuevo

¹⁴ Fragmento citado como aparece en el texto de referencia. Los paréntesis fueron agregados por el autor del mismo.

Prometeo, adquiere ribetes fáusticos y terriblemente trágicos.” (Parra, Bernardo Rojas, & Acosta, 2017, pág. 27)

El panorama que se crea es entonces de una presencia aborígen en todo el Valle de Aburrá, con especial énfasis en la ladera occidental, en la cual la agricultura, la alfarería y el trabajo textil eran el fundamento de la sociedad. En el caso de la alfarería, justamente la ubicación de los Aburraes en la ladera occidental es la que “seguramente favoreció la explotación de arcillas de buena composición mineral para la alfarería, cuyos depósitos abundan sobre toda la ladera y son explotados por ladrilleras y tejares hasta la actualidad en los sectores de Itagüí y Belén Altavista (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 124).

Puede intuirse entonces una memoria colectiva en esta zona de Latinoamérica, basada en una predisposición a actividades derivadas de la alfarería, actividades textiles, y una amplia vocación mercantil. Actividades que surgen debido a las variables territoriales a las que se enfrentaron los Aburraes, y que conforman nada menos que una profunda huella que se transmite más allá del ámbito individual, como mecanismo para burlar la muerte, el exterminio o el olvido. Estos constantes aprendizajes son además potenciadores y fundadores de la movilidad y sus tecnologías, con todas las variables que esta actividad debe suplir.

“Prometeo otorga el conocimiento parcial de sí al hombre que se sabe mortal, pero no conoce su final, y por tanto debe encontrar centro de gravedad en la búsqueda del sí-mismo que le falta, y es justo allí donde la comprensión inicial, que equilibra el olvido originario, funciona como una técnica de sí. Precisamente, lo que exterioriza al sí mismo, determinando el autorreconocimiento, es decir la técnica (si adherimos, como el propio Stiegler, la idea de Leroi-Gourhan sobre la técnica como un programa de exteriorización funcional), es lo que posibilita la integración de un nosotros no condicionado por el tiempo de la muerte propia.” (Parra, Bernardo Rojas, & Acosta, 2017, pág. 68)

En cuanto a la actividad textil, información obtenida mediante los hallazgos arqueológicos de tumbas, muestran la alta importancia que tenían las herramientas para tejer, como los volantes de huso (Imagen 3: volante de huso.), los cuales podrían incluso tener una connotación cosmológica. Para esta actividad se utilizó el algodón proveniente de la cuenca del río Cauca, con el cual se realizaban mantas y demás tipos de textiles por parte de los Aburraes, estas junto al oro y la sal eran intercambiadas a través de vastas redes comerciales, abarcando grandes distancias (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 106).



Imagen 3: volante de huso.¹⁵

“Algunos autores, como el historiador Roberto Luis Jaramillo, consideran, de acuerdo con las crónicas de la Conquista y títulos de mercaderes de tierras, que los asentamientos de los indios Aburráes

¹⁵ Dibujo a lápiz del elemento encontrado en la tumba La Colinita en 2003. Tomado de (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 81)

se localizaban en el occidente del valle y hacia el sur, en la cuenca alta del río Medellín.” (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 62).

Específicamente, algunas zonas de este sector parecen tener una relevancia importante, debido a su ubicación y condiciones geográficas, que permiten un dominio visual del valle, y un acceso a recursos fundamentales para el desarrollo de la vida en comunidad, además de estar enmarcada por referentes naturales, que siguen siendo elementos básicos en la ciudad de Medellín, como los cerros, las quebradas y el río. Elementos que muy posiblemente tomaban un carácter ritual debido a su importancia para el sustento de la vida precolombina; lo cual, posiblemente, convirtió al valle de Aburrá en un centro de producción agrícola y textil para abastecer las regiones del centro minero de Buriticá (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 120).

“Hipotéticamente planteamos que algunos asentamientos de las sociedades tempranas y tardías se localizan sobre las terrazas aluviales bajas aledañas al río Medellín, tales como la terraza aluvial donde se localiza el Club El Rodeo y el Cementerio Campos de Paz, en contraste con los cerros y laderas del valle. Dicha área del delta de la quebrada La Guayabala en el río Aburrá o Medellín representa acceso a recursos importantes como el agua y la pesca, así como corredores de movilidad de carácter regional. En las partes más altas, hemos localizado sitios de carácter ritual por ser un área con una visual privilegiada” (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 62).

Se infiere entonces que el tipo de movilidad propio del entorno natural era muy frecuente en el período prehispánico, dada la existencia de caminos en el valle de Aburrá, que lo comunicaban con, por ejemplo, las regiones del occidente y el oriente, y por los cuales era posible el comercio de sal, algodón, textiles, oro y productos agrícolas. Específicamente en los alrededores de la zona de investigación, se encuentran hallazgos arqueológicos, elementos naturales representativos y crónicas de los primeros conquistadores (ruinas y trazas) que permiten inferir una alta presencia humana, por tanto existencia de caminos que, posteriormente y a manera de huella pudieron haberse convertido en las calles que conforman la morfología urbana contemporánea.

“Es muy factible, según los relatos de las crónicas y el análisis de los pisos térmicos, que el algodón fuera cultivado en los poblados del río Cauca y luego fuera traído al valle de Aburrá donde existía un centro de producción textil. Los caminos que atravesaban la ladera occidental favorecieron el intercambio de sal con el pueblo de Murgía y otras tierras donde se producía el algodón, como lo corroboran las crónicas” (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 122).

De estos caminos puede decirse que permitían el comercio entre diferentes pisos térmicos, el cual era realizado por mercaderes que se desplazaban entre diferentes provincias, y que conformaban una extensa red que permitió a los expedicionarios el acceso, la ubicación y delimitación de las tierras conquistadas. Como dato adicional, las “características técnicas

fueron diseñadas para portadores y no para animales de carga” (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 125); inexistentes hasta ese momento en América. Algunos de estos caminos fueron encontrados ya en ruinas por los españoles, como se relata en lo que es conocido como la relación de Anzerma:

“Desde la provincia de Arma hasta la de Çenufaná habrá XX leguas y desde Çenufaná a Aburrá puede aver seys, en todo ese camino hay grandes asientos de pueblos antiguos e muy grandes edificios de caminos hechos a mano e grandes por las syerras e medias laderas que en el Cuzco no los ay mayores y todo esto perdydo e destruydo e no ay yndio que sepa decir cómo ha sido ni de que se a despoblado por lo que se puede pensar que los a pespoblado las grandes guerras que avido entre los naturales”¹⁶ (Tovar Pinzón, 1993, pág. 350).

No se tiene certeza del autor de dicho relato, sin embargo, es fechado en el siglo XVI y atribuido a Jorge Robledo, puesto que relata sus expediciones de una forma un tanto más imparcial que otros escritos de la época, no se lee en la crónica una intención de presentar un personaje heroico, sino de describir las poblaciones encontradas con detalle. De esta forma se encuentra una imagen del valle de Aburrá, en la que nuevamente son la actividad textil y la agricultura los elementos más representativos. De igual

¹⁶ Ortografía y sintaxis citadas como aparece en el texto referenciado

forma se ratifica el camino de entrada por parte de la expedición conquistadora por el occidente del valle; y se corrobora la existencia de ruinas que sustentan un complejo proceso de urbanización.

“De allí se pasa a un puerto para yr a la provincia de Arma que atraviesa la cordillera de la Syerra Nevada y pasasa se hace un valle e un buen río grande que corre por él en el qual está aquella provincia de Aburrá la queal es diferente de todas estotras ensy en el traje como en la manera de las casas, como en todo lo demás porque los ombres traen en lugar de çinchos una madexa de hilo colorado o blanco // y su natura cogida arriba asyda por el capillo de aquel ancho. No comen carne umana y son indios pobres que tienen poco oro y son grandes labradores y tienen muncha ropa e mucho de comer ansy de carne como de frutas porque tienen grandes arboledas y están en aquel valle ques muy ancho e viçioso. Son belicosos en la guerra y pelean con diferentes armas questotros porque tienen estóricas con que tyran sus (t)yraderas que son unos dardos delgados que los echan con tanta furia como una xara. Salidos de aquel valle por la syerra delante ay muchos despoblados y caminos muy anchos y acequias a mano e asientos de pueblos todo ya destruido de grandes pueblos...”¹⁷ (Tovar Pinzón, 1993, pág. 351).

¹⁷ Forma de escritura propia del español antiguo.

Se infiere entonces un cambio en la velocidad de los desplazamientos a la llegada de los colonizadores españoles, debido a la posibilidad que permiten los caballos de realizar largos recorridos en un mismo día, permitiéndole de esta forma a la cultura recién llegada tener un panorama preciso del Valle de Aburrá en poco tiempo. Sin embargo, el espacio cotidiano bien podría verse disminuido en extensión territorial, debido a los indicios que ofrecen las crónicas prehispánicas, de tener una especie de cuartel base de operaciones dentro del valle, posiblemente en la zona sur de la ladera occidental, donde se encontraría el asentamiento principal de los Aburraes; desde el cual se dirigirían las mencionadas expediciones.

En cuanto a la percepción, pareciera que el desplazamiento en caballos permite apreciar menos elementos que las caminatas acostumbradas por los indígenas, sin dejar de ofrecer un alto porcentaje de información para el análisis. Este fenómeno puede apreciarse en las crónicas prehispánicas, las cuales ofrecen detalladas descripciones de elementos construidos, fenómenos culturales y aspectos curiosos para los españoles, pero sin entrar en mayores detalles del paisaje o conformación natural de los territorios que recorren; que seguramente también se presentaban como ajenos a sus elementos de referencia, pero que posiblemente no fueron totalmente percibidos por causa de la velocidad que implicaban las exploraciones.

Se aprecia entonces una superposición de huellas de movilidad propiciada por un cambio tecnológico en los desplazamientos, al permitir el uso de caballos un aumento de velocidades y así mismo abarcar unas mayores

distancias en menor tiempo; para lo cual se hacen necesarias alteraciones en las condiciones físicas de las franjas de terreno dedicadas a la movilidad, con el fin de favorecer la nueva tecnología. Este cambio igualmente genera variaciones en las formas de apropiación territorial, como lo es el entendimiento geográfico de lo que es considerado espacio cotidiano.

El encuentro entre culturas relatado supone al mismo tiempo el final del período tardío en la línea cronológica de los primeros habitantes del valle de Aburrá (Imagen 1: Línea de tiempo de los Aburraes. Tomado de , dando origen a lo que es conocido como el período de contacto y colonial, que se enmarca entre 1541, año en el cual llegan los conquistadores por primera vez al valle, hasta 1810, año de la independencia de la República de Colombia. Esta mezcla cultural es corroborada por hallazgos arqueológicos de carácter funerario, en los cuales se han encontrado objetos procedentes de Europa.

En cuanto a la ubicación del pueblo indígena relatado por los españoles, y el camino seguido por estos para encontrarlo, lo más probable es que se optara por seguir el que es conocido como Camino de Guaca, el cual conecta Murgía (actualmente Heliconia) con el valle de Aburrá, pasando por San Antonio de Prado y el corregimiento de Altavista. Este recorrido permite, en el sitio conocido como El Barcino, una visual completa de la ladera sur-occidental del valle, donde es más probable el asentamiento indígena en el período tardío, según los hallazgos arqueológicos.

“No obstante la confluencia de hitos a favor de la ubicación del pueblo Aburrá en Ancón Sur, el poblado divisado bien pudo estar situado en algún lugar, entre las tierras del pie de monte desde Pueblo Viejo en La Estrella hasta la cuenca baja de la quebrada Aguasfrías en Medellín; esta última nace en el cerro El Barcino, situado ligeramente al noreste de El Chuscal, y corre igualmente en dirección noreste atravesando la banda occidental del valle para desembocar al norte y cerca del cerro Nutibara” (Vélez Escobar & Botero Páez, 2000, pág. 52).

Como evidencia del lugar de donde salieron los conquistadores antes de llegar al valle de Aburrá, y de la presencia de caminos y abundantes operaciones comerciales por parte de los indígenas, se tiene además el relato de Pedro Cieza de León, escribano que participó en diversas campañas conquistadoras con diferentes capitanes, entre ellos Robledo. Es conocido por escribir la que es conocida como crónica del Perú en 1553, en la cual describe diversos pueblos indígenas de una forma certera e imparcial, entre los que se encuentran los Aburraes y otros pueblos de Antioquia.

“Desviado de este pueblo está otro que se llama Murgia, donde hay muy grande cantidad de sal, y muchos mercaderes que la llevan pasada la cordillera, por la cual traen muchas sumas de oro, y ropa de algodón, y otras cosas de las que ellos han menester. De esta sal, y dónde la sacan, y cómo la llevan adelante se tratará. Pasando de

este pueblo hacia el Oriente está el valle de Aburrá, para ir a él se pasa la serranía de los Andes muy fácilmente y con poca montaña y aun sin tardar más que un día, la cual descubrimos con el capitán Jorge Robledo, y no vimos más de algunos pueblos pequeños, y diferentes a los que habíamos pasado, y no tan ricos. Cuando entramos en este valle de Aburrá, fue tanto el aborrecimiento que nos tomaron los naturales de él, que ellos y sus mujeres se ahorcaban de sus cabellos o de los maures de los árboles, y aullando con gemidos lastimeros dejaban allí los cuerpos, y bajaban las ánimas a los infiernos. Hay en este valle de Aburrá muchas llanadas, la tierra es muy fértil, y algunos ríos pasan por ella. Adelante se vio un camino antiguo muy grande, y otros con los que contratan con las naciones que están al oriente, las cuales sabemos que las hay más por fama que por haberlo visto”¹⁸ (García Yrigoyen, 2005, pág. 55).

El relato de Cieza de León nuevamente ratifica la importancia comercial que representaba el valle de Aburrá para la región, con especial énfasis en los intercambios llevados a cabo con las regiones de Murgia (actual municipio de Heliconia) y Cenufara (actual cuenca de la quebrada Sinifaná, entre los municipios de Titiribí y Venecia). De igual forma permite trazar el recorrido de los conquistadores europeos antes del arribo de estos por primera vez al valle. Cabe aclarar que concuerda de igual forma con los

¹⁸ Fragmento transcrito como se encuentra en el texto citado

relatos anteriores en la ausencia de información sobre los pueblos del oriente, hacia los cuales se conservan algunos vestigios de caminos.

“Pasando el río grande que corre cerca de la ciudad de Cali, y junto a la de Popayán más debajo de la villa de Arma hacia el Norte descubrimos un pueblo con el capitán Jorge Robledo, que se llama Mungia, desde donde atravesamos la cordillera o montaña de los Andes, y descubrimos el valle de Aburrá, y sus llanos. En este pueblo de Mungia, y en otro que ha por nombre Cenufara hallamos otras fuentes que nacían junto a unas sierras cerca de los ríos, y del agua de aquellas fuentes hacían tanta cantidad de sal, que vimos las casas casi llenas, hechas muchas formas de sal, ni más ni menos que panes de azúcar. Y esta sal la llevaban por el valle de Aburrá, a las provincias que están al oriente, las cuales no han sido vistas ni descubiertas por los españoles hasta ahora” (García Yrigoyen, 2005, pág. 101).

Puede afirmarse entonces que los habitantes precolombinos del valle de Aburrá poseían caminos lo suficientemente adecuados a las necesidades del territorio como para entablar relaciones comerciales dinámicas y constantes con los pueblos de la región; e incluso se han encontrado evidencias de intercambios que superarían los actuales límites nacionales, por lo que no podría descartarse una comunicación entre todas las culturas americanas antes de la incursión europea (Imagen 4: Red vial Inca.). Al respecto algunos

autores afirman que la falta de conservación de dichas redes se debe a la necesidad occidental de destruirlas o modificarlas para implementar su tecnología de movilidad; es decir, la necesidad prometeica de generar ruinas y superponer nuevos ideales, lo cual puede además ser visto como una característica bastante propia de nuestra sociedad.

“La red vial prehispánica no sólo atravesaba y comunicaba todos los rincones y nichos de interés para el establecimiento humano, alcanzando grandes distancias, si no que estaba tan sólidamente construida que el mayor esfuerzo de los colonizadores se debió concentrar en su destrucción, se debieron picar – literalmente – para permitir el paso de mulas y caballos” (Botero Páez, 2005, pág. 217).

Estos caminos pueden haber sido el origen de los ejes principales de la ciudad de Medellín, puesto que su lógica de implantación responde a las necesidades de intercambio con otros territorios, factor que se conservó en el período de la colonia, durante la modernidad, y que sigue vigente el día de hoy. Este caso es corroborado con el camino de Cieza, todavía visible en lo que es conocido como la laguna de guarne; el cual, según evidencias cartográficas, desciende al valle de Aburrá convirtiéndose en lo que actualmente es el eje estructurante de algunos barrios, y que incluso pudo haber llegado al río, en el punto del actual puente de Guayaquil, esbozando interacción entre ambas orillas del río Medellín.

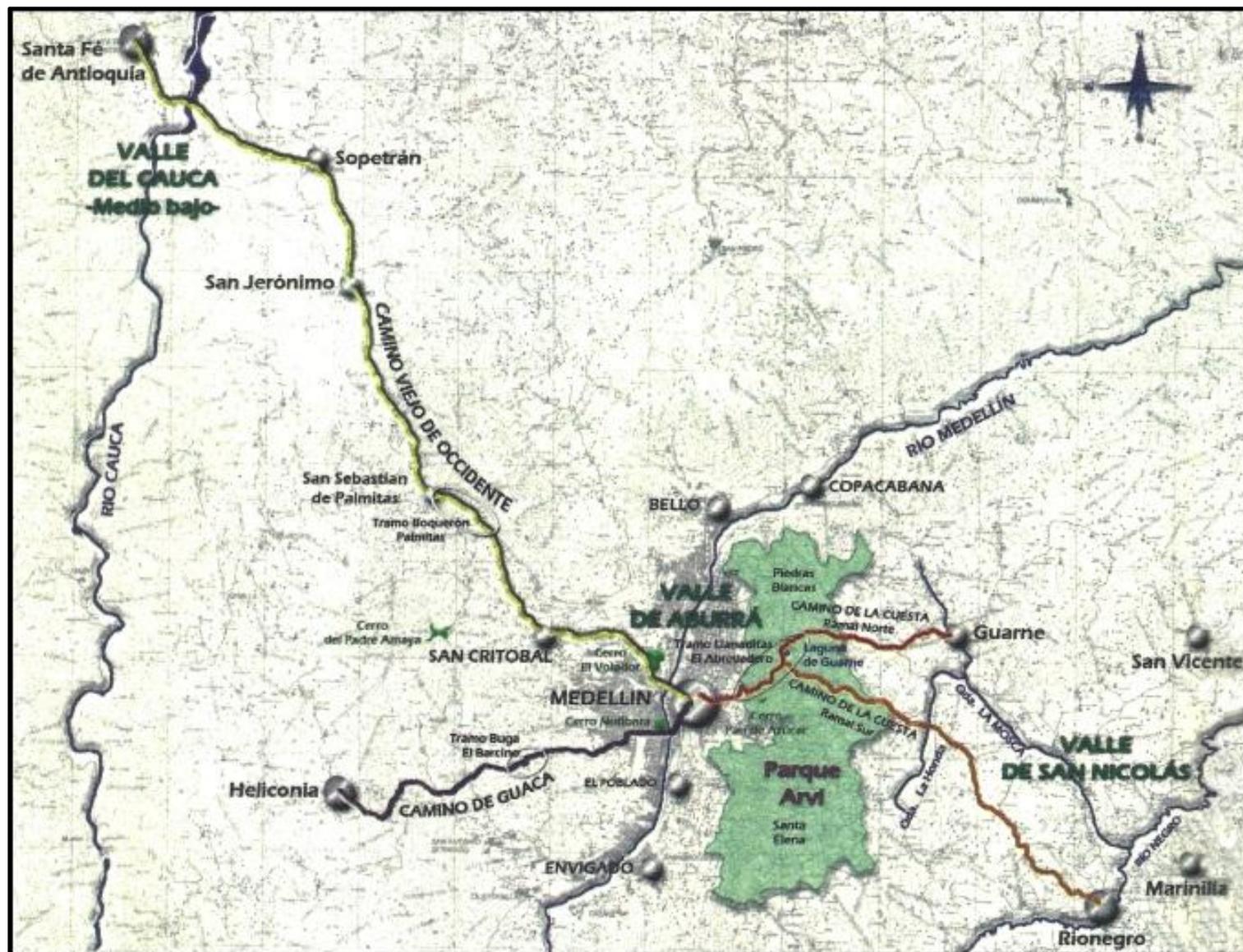


Imagen 4: Red vial Inca.¹⁹

¹⁹ Tomado de: (Lezcano García, Gutiérrez Calderón, Castro, & Aguirre Bedoya, 2010, pág. 45)

“Fotografías aéreas que incluyen el área, tomadas por el IGAC en 1959 en escala 1:50.000 señalan que el camino descendía por las calles que actualmente son eje de estructuración de los barrios Ilanaditas, Los Mangos y Enciso, IGAC / USAF, 1959, 547AST -5, foto. 6732 – 35.” (Vélez Escobar & Botero Páez, 2000, pág. 81).

La calle 30 A pudo haber sido uno de estos casos, siendo la prolongación del Camino de Guaca (Plano 2: Plano de los caminos ancestrales.), que conectaba el valle de Aburrá con lo que actualmente es el municipio de Heliconia, de alta importancia precolombina por su alta producción de sal. Este pudo haber sido uno de los ejes principales de los Aburraes, debido a su cercanía al sitio arqueológico de La Colinita en el barrio Guayabal, que pareciera haber sido el sitio del pueblo indígena relatado por los españoles; y por su posición estratégica entre el cerro Nutibara (también lugar de hallazgos arqueológicos), las quebradas la Guayabala, la quebrada Altavista, y el río Medellín. Dicho eje pudo incluso haber cruzado el río y conectarse con los otros caminos denominados ancestrales, seguramente bordeando el recorrido de la quebrada Altavista.



Plano 2: Plano de los caminos ancestrales.²⁰

²⁰ Tomado de (Lezcano García, Gutiérrez Calderón, Castro, & Aguirre Bedoya, 2010, pág. 18)

Período Premoderno

Esta fase del entorno natural hace referencia al momento en el cual se presenta un amalgamamiento entre las culturas europeas y prehispánicas, dando como resultado unas nuevas condiciones sociales, fenómeno muy visible en Latinoamérica. Como delimitación temporal inicial, puede establecerse un punto de quiebre con el período anterior en 1541, año en el cual fue descubierto el valle por parte de los españoles, sin embargo no puede tomarse este punto de la historia como una línea divisoria a partir de la cual cambian inmediatamente las formas de apropiación del territorio por las sociedades humanas del valle, sino que indica más el inicio de un proceso, situación ratificada por el hecho de que, según los relatos de la época, no se realizó acto de fundación en este primer encuentro entre culturas.

No se presentó tampoco un poblamiento extranjero del Valle de Aburrá de forma inmediata, solo a partir de 1574, año en que es asesinado el gobernador Andrés de Valdivia por los indígenas, debido a sus exagerados y constantes castigos; empieza a notarse la presencia de europeos y africanos junto a los indígenas en esta zona, esto como consecuencia de la adquisición de terrenos por parte de Gaspar de Rodas (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 130), nuevo gobernador en remplazo de Valdivia, quién tenía como objetivo el poblamiento de la región de Antioquia.

“Las tierras del valle fueron muy apetecidas por diferentes conquistadores. Poco a poco se fueron valorizando y poblando de haciendas ganaderas de españoles y sus descendientes, quienes se ubicaron en el norte del valle en los actuales municipios de Bello (Hato Viejo) y Girardota (Hato Grande), mientras que la población indígena disminuía cada vez más” (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 130).

Inicia entonces una drástica transformación territorial que sustituye bohíos por casas de tapia, y caminos de piedra tajada por senderos de herradura en piedra de canto rodado; superposición de huellas de movilidad cotidiana que a manera de esfinge genera caos, destrucción y dolor; casi como sacrificio urbano necesario para instaurar nuevos ordenes, nuevas ideas y nuevos preceptos espaciales. Inicia en este punto seguramente el saqueo de tumbas indígenas, la destrucción de monumentos religiosos prehispánicos, y la férrea intención de una superposición cultural con ideas occidentales.

“La esfinge, por el contrario, vigilante en la entrada de la urbe, plantea enigmas imposibles cuya irresolución conduce a la fatalidad de los habitantes de la polis; la esfinge al contrario del ángel no contempla las ruinas, ya que ella misma las produce, y asolando los campos, ahorcando a los que no resuelven su enigma es, no tanto un vigilante que preserva, sino uno que garantiza el castigo y la venganza.” (Parra, Bernardo Rojas, & Acosta, 2017, pág. 31)

Como evidencia de esta interacción, y al mismo tiempo de resistencia por parte de los indígenas hacia la imposición cultural europea, se encuentran los vestigios arqueológicos foráneos hallados en las tumbas del cerro El Volador, entre las que se encuentran restos óseos de equinos y bovinos (no presentes en América hasta la llegada de los españoles), y fragmentos de cerámica europea; lo cual implica tanto una incorporación de nuevos elementos a la cultura indígena, como la intención de continuar los rituales ancestrales como los enterramientos. Sin embargo, una vez se potencia la colonización española, la cultura indígena es disminuida a su mínima expresión y prácticamente erradicada del valle de Aburrá.

“Por un lado, los documentos coloniales, como las relaciones de visitas, presentan una población indígena en decrecimiento; pero, por otro lado, el registro arqueológico y las dataciones de radiocarbono dan cuenta de una persistencia de las prácticas funerarias de origen prehispánico hasta bien entrada la Colonia. Es posible que como el valle no tuvo interés para los españoles hasta décadas después de la Conquista, los indígenas ya disminuidos y disgregados siguieran habitándolo y practicando sus rituales hasta el siglo XVII cuando son sometidos y asimilados por completo por la cultura invasora.” (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 131).

Podría entenderse esta situación además como un conflicto de movi- lidades cotidianas. La cultura indígena implicaba unas velocidades muy bajas de desplazamiento (soportadas en el andar humano) y una apropiación cultural

de territorios muy extensos; además el espacio cotidiano y las frecuencias de desplazamiento podrían incluso estar basados en una concepción cíclica de la vida, como parece indicarlo la presencia de elementos representativos del difunto en los hallazgos arqueológicos de carácter funerario. La cultura europea, por el contrario, pareciera partir del hecho de unidades territoriales más acotadas, y de un carácter de productividad económica de la tierra y de la vida en general (concepción más lineal que cíclica); lo cual derivaría en un aumento de las velocidades en los desplazamientos por la necesidad de eficiencia, con una constante reducción territorial de lo que fuese considerado como espacio cotidiano.

La interacción entre culturas trajo, además de abusos y constantes conflictos por el uso del territorio, una imposición cultural que, seguramente sumada a las enfermedades traídas por los españoles, y contra las que los aborígenes no podían defenderse; desencadenó una drástica disminución de población indígena, al punto en que fue necesario formar un pueblo de indios en 1616, llamado San Lorenzo de Aburrá en el cual se ubicaron 80 indios de diferentes tribus, pero que sobrevivió solo hasta 1674. La ubicación de este poblado bien pudo haber coincidido con la población de los Aburraes en el período tardío, es decir entre “la quebrada de Aná (Santa Elena) por el norte, hasta aproximadamente la zona actual de Belén por el occidente; Guayabal y Envigado por el sur y los cerros orientales de Las Palmas y Santa Elena por el oriente” (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 130).

El panorama en este momento es de exterminio, debido a que en 60 años se pasa de relatos de pueblos de miles de indígenas en el valle de Aburrá a menos de 80 individuos, entre los cuales se encontraban miembros de otras poblaciones. Probablemente, y pese a la existencia de un poblado para resguardar los aborígenes, su disminución se siguió presentando debido al afán de ocupación de sus tierras para producción agrícola o ganadera, pues un año después del final del poblado de san Lorenzo de Aburrá, ya se encontraban censadas 72 familias en lo que era conocido como El Guayabal (Botero Herrera, 1996, pág. 12); lo cual indicaría un aprovechamiento agrícola y ganadero importante por parte de los nuevos pobladores en las antiguas tierras de resguardo indígena.

Este mismo año de 1675 se hace la declaratoria de villa para Medellín, mediante la real cédula emitida por la monarquía española, inicia de esta forma lo que puede considerarse como los antecedentes de la ciudad contemporánea, que basó su desarrollo y expansión en la franja oriental de río, lo cual no implicaba una total desconexión con lo que era conocido como la otra banda o las fracciones rurales, que funcionaban a manera de poblados cercanos a la villa principal, y con los cuales se sostenían diversos intercambios.

Es notorio en este punto la superposición de varias huellas derivadas directamente de la movilidad, y enmarcadas en la concepción territorial de espacio cotidiano; iniciando con un primer momento en el cual el errabundeo podría englobar la totalidad del valle con esta característica,

posteriormente, un momento indígena en el cual periódicamente se alteró entre ambos márgenes del río como principal lugar de habitación, hasta llegar al momento considerado como un inicio urbano, en el cual la cotidianidad estaba limitada a una pequeña porción centro-oriental del Valle de Aburrá (actual centro de la ciudad), pero que; siguiendo el principio de superposición de las mencionadas huellas, rememora las dinámicas pasadas al requerir constantes intercambios con las demás zonas del valle (la ladera occidental incluida), en las cuales se presenta una movilidad cotidiana propia.

Seguramente por esa necesidad de intercambios es ordenado por Francisco Silvestre, gobernador de la provincia de Antioquia, se construya un puente sobre el río; además de otras peticiones como la apertura y empedrado de calles (González Escobar, 2007, pág. 21). Posiblemente antes de puentes en piedra o argamasa, la comunicación entre ambas orillas del río se realizaba nadando, mediante puentes de madera o troncos de árboles a manera de puentes; como era acostumbrado por lo aborígenes según los primeros relatos de la época; métodos con los que estos lograron incluso flanquear el río Cauca, por lo que son muy probables estas tecnologías en la villa del siglo XV.

“e proseguiendo su viaje, a cavo de ocho días que del real avían salido diero(n) en un río que la hondura del era tan grande que apenas se devisava lo que avía abaxo de peñascos y era tan grande el agua que llevaba por aquellas peñas e saltaderos q(ue) ponía

temor oyrlo que parecía que bramaba, e para pasar de la una vanda a la otra avía hecha una puente de arte que aquí diré que a la orilla del río de la vanda por donde los españoles yban los indios avían cortado un árbol que se llama zeyva que (la) hoja dél quiere tirar a fresno de España, salvo que la de ze(i)va es más ancho y es más grueso árbol que se halla en todas las yndias ny en toda España...y avía caído sobre una peña q(ue) (e)staba a la mitad del río y hasta a(lí) aquél árbol servía de puente y de allí adelante avía unos bejucos tejidos que son como mymbres de España, tejidas de tres palmos de ancho con unas barandillas de lo mismo en que llevan las manos asidas”²¹ (Tovar Pinzón, 1993, pág. 292).

Empieza a ratificarse entonces un aumento en las velocidades de la movilidad cotidiana, plasmado en los cambios de materialidad de los espacios para el desplazamiento (tanto calles como puentes), adecuados a las tecnologías de tracción animal, y necesario para poder constituir un aglomerado urbano de mentalidad occidental. Estas circunstancias, sumadas primero a la presencia de fincas con vocación de producción agrícola, y posteriormente a la presencia de centros urbanos, comienza a variar tanto los niveles de percepción, como el entorno percibido en sí, con una paulatina disminución de la naturaleza, que empieza a ser desplazada y/o domesticada.

²¹ Ortografía y sintaxis propias del español antiguo, paréntesis agregados por el autor citado.

La solicitud de infraestructuras para aumentar las velocidades en los desplazamientos continuó por otros dirigentes, pues para 1787 es el visitador Mon y Velarde quién ordena construir uno o dos puentes sobre el río para el tráfico y comercio con los vecinos de la otra banda. Estas solicitudes llevan a pensar en estos poblados incluso como parte de una ocupación suburbana, según lo demuestra el nombramiento de alcaldes pedáneos, la presencia de iglesias y la densidad habitacional. La fracción de Guayabal (que limita con la zona de estudio de la Calle 30), por ejemplo, para 1798 contaba con una veintena de casas bajas y una iglesia (Botero Herrera, 1996, pág. 26). En general la franja occidental del río conocida como Otrabanda, se llegó a convertir en el poblado más habitado de la villa con lo que correspondía en ese momento al 32% de su población (González Escobar, 2007, pág. 25).

“De las 309 cabezas de familia censadas en la Villa en 1808, había en Otrabanda 109, es decir, el 35.2%, sin incluir la Iguana que formaba parte en el censo del partido de San Cristóbal. Superaba a Hatoviejo (Bello), Hato Grande (Copacabana), Envigado o el mismo barrio San Benito, que tenían 27, 64, 48 y 26 cabezas de familia, respectivamente.” (González Escobar, 2007, pág. 25) .

La construcción de dichos puentes ha quedado registrada en los documentos históricos de la ciudad, como el titulado como informe sobre puente fechado en 1792 (Imagen 5: fragmento del documento informe sobre

pueblo San Benito.²²), en cuya descripción se especifica corresponde al informe enviado al gobernador sobre la construcción del puente sobre el río a la altura de San Benito, y que reposa en el archivo histórico de Medellín²³. Este documento posiblemente haga referencia a la iglesia de San Benito, por lo que dicho puente pudo haber sido el antecesor al actual puente de la Calle Colombia, e indicaría un permanente flujo entre las fracciones de Otra Banda y la villa constituida, a manera de centro y periferia, relación en la cual los ejes como la actual Calle 30 resultarían fundamentales.

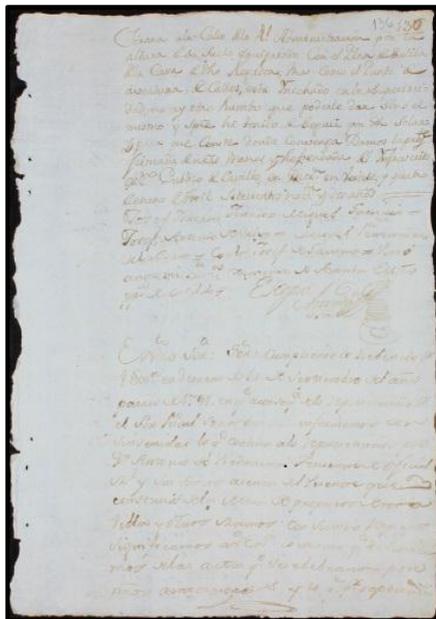


Imagen 5: fragmento del documento informe sobre puente San Benito.

²² Disponible en: https://ahmedellin.janium.net/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Documents/AP/Periodo_Colonial_2/Tomo_047/395803.jzd&fn=395803

²³ Folio 135r-140r

“No había estrictamente unidades de producción sino de habitación donde se ubicaron muchos de los artesanos y la mano de obra necesaria para el posterior desarrollo económico incentivado desde la Villa. De esta manera, estos sitios o partidos aceleraron su crecimiento y su propia dinámica urbana, haciendo que el fenómeno fuera de doble vía: del marco de la Villa hacia los arrabales y suburbios y desde estos hacia el centro, y no únicamente en un sentido como se ha visto generalmente. Por eso, y con el discurrir del tiempo, estos sitios se irán consolidando hasta formar parroquias, barrios o municipios independientes de Medellín, pero con dinámicas indisociables entre sí, como lo demuestran las conexiones viales, la infraestructura, las propuestas urbanas y el desarrollo arquitectónico” (González Escobar, 2007, pág. 27).

Posiblemente la tecnología de los mencionados puentes, y el alto flujo que soportaban, no los hacían muy durables, sin embargo, una vez deteriorados era menester fundamental solucionar la comunicación con la otra banda, como lo expresa el gobernador de Antioquia Francisco de Ayala, en la visita a la villa que realizó en 1808, en la cual expresa la “vigente necesidad que tiene esta Villa de abrirse las calles que van al río para facilitar la comunicación con las gentes de la otra banda, tener expeditas las entradas y salidas, y aumentar la Población por cuya parte se halla estrecha y sin terreno donde edificar. Debiéndose este gobierno principalmente en la presente visita” (Morales Pamplona, 2003, pág. 28). Posiblemente el punto

de cruce de Medellín con Otra banda era más al norte del actual puente de Guayaquil; lo cual implicaría una relación más directa con la zona de la Iguaná; si bien esta pareciera más relacionada a San Cristobal según el mencionado censo de 1808. Pese a esto la urgencia de comunicación es mencionada para Otrabanda y no para San Cristobal.

“Remitiendo a los autos de visita la urgente necesidad de construir un puente en el río de esta Villa, que facilite la comunicación con los campos que llaman la otra banda. Acreditando así la experiencia, y ya habiéndose arruinado el que había en el paso que llaman San Benito: se comisionan para que sin pérdida de tiempo se procese esta construcción a Don Felipe Barrientos, y Don Miguel de Restrepo” (Morales Pamplona, 2003, pág. 30).

La presencia de estas infraestructuras viales, llevan a deducir la existencia de dos núcleos urbanos (en el caso específico de la Villa y Otrabanda, si bien existieron otros núcleos urbanos cercanos), cada uno con una movilidad cotidiana y una forma de percepción particular. El caso de la villa, con un núcleo urbano de mayor extensión y complejidad debido al cruce de caminos prehispánicos convertidos en caminos reales (Plano 2: Plano de los caminos ancestrales.), lo cual implica velocidades mayores y una percepción más urbana con influencias provenientes de Europa. Mientras Otrabanda continúa caracterizándose por la presencia de fincas productivas y dinámicas de sub-urbanización, lo cual reflejaría una percepción de

ambientes con mayor presencia de naturaleza al servicio de las necesidades humanas y unas velocidades más tranquilas.

En cuanto a la población indígena, su desaparición no fue total, pese al fracaso del resguardo asentado en parte en la zona de investigación, para 1825 la población de Medellín “llega a las nueve mil personas que en gran parte son comerciantes. Las clases más pobres están formadas casi en su totalidad por nativos, y negros casi no se ven” (Morales Pamplona, 2003, pág. 43). Al parecer, las expresiones culturales de los aborígenes se ven reemplazadas en su totalidad por la nueva cultura cristiana con descendencia española que pobló el valle, como lo demostraría la falta de hallazgos arqueológicos que confirme dicha continuidad de tradiciones ancestrales indígenas en el siglo XIX. De esta forma, pareciera que la presencia indígena se vio reducida a oficios con carácter de servidumbre.

“Pero el caso grave lo representa un insecto llamado nigua, que se agarra en la planta de los pies, entre los dedos y las uñas...Este fue uno de los motivos por los cuales los españoles en su primera invasión a la provincia fueron perdiendo sus vidas ya que como no conocían las niguas ni sabían cómo tratarlas para su cura, se fueron pudriendo sus huesos...También esta tarea suele dejarse a los nativos, ya que éstos, con habilidad y maestría, descubren y destruyen esos nidos infecciosos. Sus implementos quirúrgicos consisten en un alfiler y un cigarrillo encendido” (Morales Pamplona, 2003, pág. 45) .

Podría mostrarse este punto en la historia urbana de Medellín entonces como el final de las primeras huellas de los habitantes originales del Valle de Aburrá. Pero, una mirada más detallada, puede mostrar así mismo que, como un palimpsesto, estas huellas no desaparecieron, sino que se encuentran incorporadas en la cultura y formas de vivir de la época. Las tradiciones prehispánicas, y en este caso concreto, las formas de conservar la salud aprendidas de una muy detallada percepción del territorio, seguramente heredada de las velocidades propias de los primeros habitantes practicantes del errabundeo; se encuentran todavía presentes, y afloran a manera de huella para afrontar las variables que ofrece este territorio.

Para 1852 parece haber un aumento considerable de población, con especial énfasis en los anexos de la villa central; según el relato de Carlos Segismundo de Greiff, quién expresa que “La provincia de Medellín, se divide en dos cantones: Medellín (39.000h): Amagá (30.472h), i Nordeste (8.348 h.), que conforman en total 78.000 habitantes, residentes en 22 distritos parroquiales i 6 aldeas; algunos caseríos nuevos, tendrán dentro de poco tiempo la suficiente importancia para ser erigidos en distritos” (Morales Pamplona, 2003, pág. 67). No todos estos distritos, según relata Agustín Codazzi este mismo año, se encuentran en el valle, pero todos ellos poseen la particularidad de contar con suficiente población como para considerar intercambios constantes, como seguramente sucedió entre Otrabanda y la villa de Medellín.

“Este valle, que se prolonga por cuatro leguas más allá de Barbosa, encierra 11 distritos parroquiales, cada uno de los cuales está bien poblado, hallándose en ellos, en medio de las flores, árboles frutales y ricas sementeras” (Morales Pamplona, 2003, pág. 77)

Pese a dicha relación, para este momento Otrabanda era considerada un lugar aparte de Medellín, lo cual reforzaría la imagen de sub-urbanización; como puede apreciarse en los escritos de Juan de Dios Restrepo Ramos de 1852, en los cuales expresa que “Al otro lado del río Medellín, cuyo nombre indígena es Aburrá, Belén y Otrabanda ostentan, en medio de huertas y de jardines, las blancas fachadas de sus casas que brillan a la luz del sol; y más lejos la campiña con su rica vegetación y esmerado cultivo, cubierta de ganados, habitaciones y labranzas, se levantan suavemente hasta perderse en la falda de las montañas, que esconden sus picos escarpados en un cielo, por lo común durante el día vestido de azul, y de noche tachado de estrellas” (Morales Pamplona, 2003, pág. 82).

Pareciera entonces que la zona de Otrabanda permaneció algún tiempo con unas velocidades constantes de desplazamiento, que implicaron unas formas de habitar, producir y percibir también constantes y dependientes de la relación con la cercana Villa. Esto hasta la posterior construcción del puente de Guayaquil, que implicó una densificación de la zona de estudio, así como la adopción de dinámicas más urbanas caracterizadas entre otros elementos por un constante requerimiento de aumentar las velocidades;

momento en el cual la Calle 30 seguramente fue el eje principal de conexión entre el caserío de Belén y la villa de Medellín.

“No menos importante fue el crecimiento de los suburbios de la Villa, teniendo en cuenta el desarrollo de Aná, Belén y Salado de Correa, al occidente, y Aguacatala al sur. La relación entre el marco de la Villa y estas áreas de poblamiento se potenció más en estos años, fundamentalmente con la parte occidental y sur occidental, por la construcción de los puentes sobre el río Medellín, primero el de la Alameda –Colombia– en 1848, y después el de Guayaquil en 1864, que agilizaron la comunicación, pero también incentivaron el poblamiento de esta parte del Valle de Aburrá, cumpliéndose muy tardíamente lo que había propuesto Mon y Velarde en 1788. Tal nexos originó que muchas veces se consideraren estas parroquias como barrios y como tales sean referenciadas en muchos documentos” (González Escobar, 2007, pág. 50).

A finales del siglo XIX empieza a ser mencionado en los documentos oficiales de la Villa de Medellín el camino que comunica dichos centros poblados, lo que demostraría el inicio de la construcción de un imaginario completo de ciudad que incluye, específicamente, la fracción de Belén; lo anterior puede notarse en la comunicación para el jefe municipal del distrito, por parte del presidente del cabildo en 1881, en cuyos temas está la

composición del camino que conduce a la fracción de Belén, y que se encuentra en el archivo histórico de Medellín²⁴.

De igual forma, en esta documentación Belén empieza a ser concebido más como un barrio que como una fracción, como es visible en la comunicación de 1882 en la cual el inspector de policía de Belén solicita al presidente de la honorable corporación, la suma de \$50 para terminar la carretera que de Medellín se dirige al barrio²⁵. De los mencionados documentos se intuye la existencia de un eje Medellín-Belén, que seguramente recibió un cambio de materialidad para ser considerado carretera. Lo más probable es que dicho eje corresponda a la actual Calle 30A, por ser esta la que se relaciona de forma directa con el espacio urbano denominado antiguamente como plaza de Belén, y por tener mayor cercanía con el puente de Guayaquil, punto de contacto con la Villa.

Puede encontrarse aquí entonces una superposición de huellas entre un pasado prehispánico y un pasado pre-moderno, puesto que el trazado de la mencionada calle 30 A se superpone a lo que fue en un momento el camino de Murgia, la ruta de la sal, o el Camino de Guaca, cuya finalidad era permitir intercambios entre los contemporáneos municipios de Heliconia y Medellín. La superposición de materiales y características técnicas en los diferentes tiempos de este camino, indican además un aumento de velocidades en los desplazamientos. En un primer momento adecuados a

²⁴ Código de referencia: CO AHM, fondo alcaldía, tomo 36, folios 108r-110r.

²⁵ Código de referencia: CO AHM, fondo alcaldía, tomo 27, folios 509r-511r.

las necesidades humanas, y posteriormente a las necesidades tecnológicas de tracción animal.

La existencia de la Calle 30A en este período se ratifica en registros fotográficos, como el presente en el archivo digital de la Biblioteca Pública Piloto; en esta imagen (Imagen 6: Plaza de Belén década de 1890.) se aprecia la existencia de la mencionada calle, y su ubicación en el costado sur de la iglesia. En la descripción de la fotografía se determina una fecha de origen de la misma perteneciente a la década de 1890, y se explica que se aprecia la iglesia Nuestra Señora de Belén, erigida como parroquia en 1814; por lo cual no sería desacertado pensar en la existencia de la calle 30A para inicios del siglo XIX, debido a que esta da forma a la plaza frente a la iglesia. Se aprecia además que la materialidad de la Calle 30A no presentaba ningún recubrimiento para este período, pero sí una diferencia de nivel con respecto a la plaza y las edificaciones, lo cual llevaría a pensar en adecuaciones técnicas (como cañuelas laterales para la conducción de aguas) para su correcto funcionamiento.

Durante finales del siglo XIX, solamente el 18% de la población del Valle de Aburrá habitaba en lo que era considerado la ciudad, la mayoría de la población se asentaba en lo que empezaban a ser conocidos como barrios, anteriormente entendidos como fracciones; como lo relata Jorge Brisson en 1891.

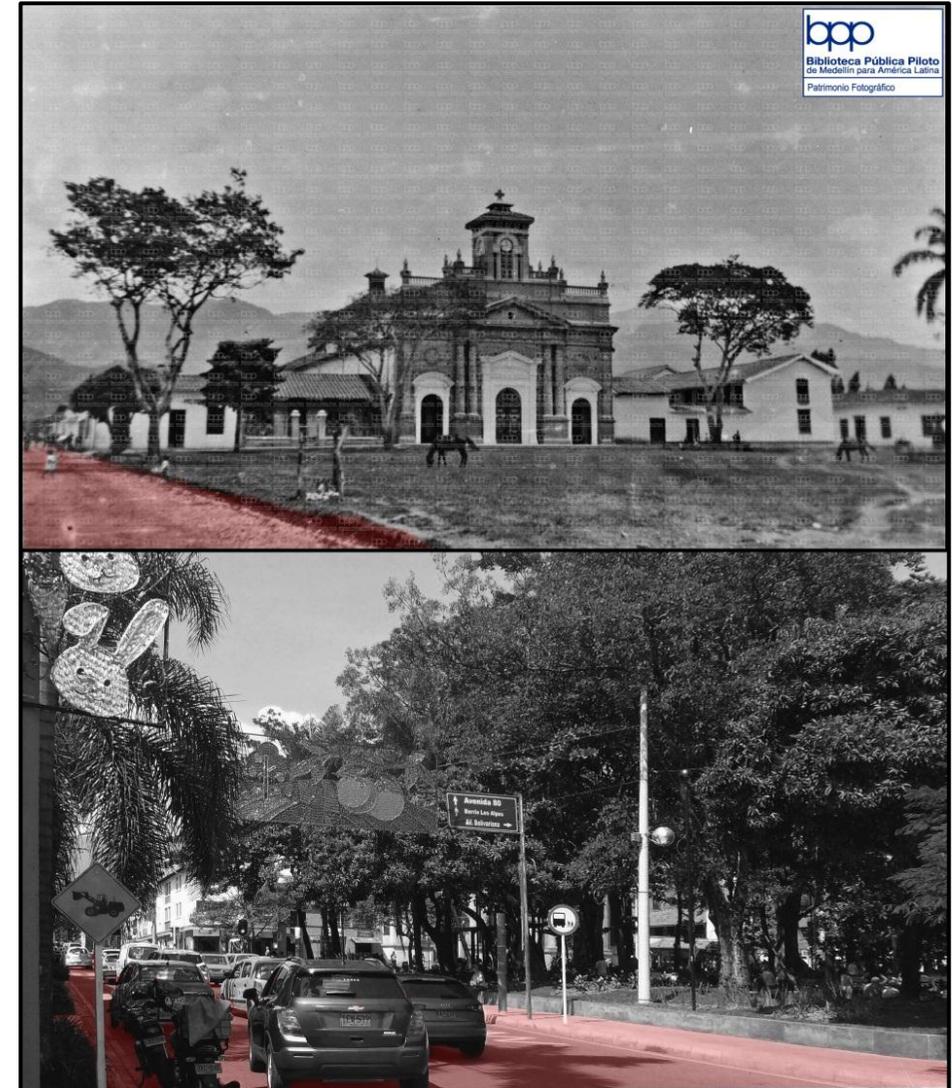


Imagen 6: Plaza de Belén década de 1890.²⁶

²⁶ En la parte superior se aprecia la Plaza de Belén en la década de 1890 (tomado del archivo fotográfico de la Biblioteca Pública Piloto, Código: BPP-F-008-0779), en la parte inferior el Parque de Belén en el año 2019. Resaltado en color rojo se aprecia la calle 30 A.

“El gracioso valle de Aburrá, que apenas tiene 4 leguas de máxima anchura por 10 de longitud, está poblado por 140,000 habitantes, pero la ciudad no contiene más de unos 25,000” (Morales Pamplona, 2003, pág. 105). En este relato también se corrobora la presencia de dos puentes para comunicarse con Otra Banda, que corresponderían al de San Benito o la Alameda (actual puente de Colombia), y el de Guayaquil (en posible relación directa con el eje de la Calle 30A): “El río atraviesa en la parte NO. de la ciudad y dos puentes la ponen en comunicación con el otro lado del valle” (Morales Pamplona, 2003, pág. 106).

Durante este momento es el entorno natural el dominante en cuanto a la forma de desplazamiento, como puede leerse en el relato de Hérmes García en 1907, quién a su paso por la ciudad describe las tecnologías de desplazamiento: “Y volviendo hacia la izquierda sigo dirección Sur y me interno en la carretera, transitada por partidas de bueyes cargadores y por transeúntes de á pie y de á caballo. Muy pronto atravieso El Poblado, pueblito que está casi adherido a la ciudad y que contiene una que otra bonita quinta” (Morales Pamplona, 2003, pág. 141). Igual imagen puede formarse al analizar fotografías de dicha época, en las cuales se muestra la calle 30A sin recubrimiento asfáltico, y no se nota presencia de automotores u otras formas de movilidad diferentes a las propias del entorno natural (Imagen 7: Plaza de Belén, año 1900.).

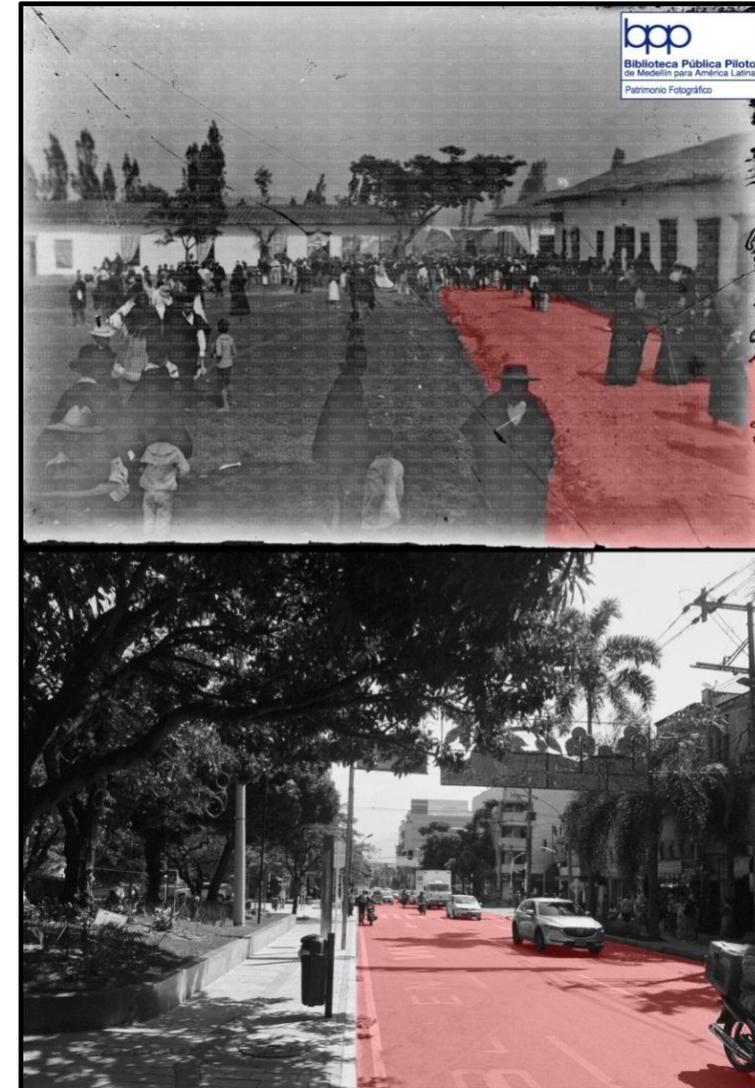


Imagen 7: Plaza de Belén, año 1900.²⁷

²⁷ parte superior plaza de Belén año 1900, se aprecia una ceremonia religiosa (tomado del archivo fotográfico de la Biblioteca Pública Piloto, Código: BPP-F-011-0308), parte inferior parque de Belén año 2019; resaltado en color rojo se aprecia la Calle 30A; la calle perpendicular de la fotografía superior corresponde a la actual Carrera 76.

Para la segunda década del siglo XX, Belén y las demás fracciones adquieren tanta relevancia para la ciudad de Medellín que se crean y fortalecen juntas de fomento para el desarrollo de estas poblaciones, en el caso particular de Belén, temas como los cambios de nombres de calles y carreras (Imagen 8: Fragmento de documento junta de fomento fracción de Belén, 1920), la carretera del puente San Juan- Belén (que correspondería a la actual Avenida Bolivariana), el ensanche de la carretera de Belén-Medellín (actual calle 30A), y el camino de la América a Belén (que correspondería a la actual Avenida 80) son las principales preocupaciones, como se evidencia en el documento de 1920 perteneciente a comunicaciones y asuntos varios del Consejo de Medellín²⁸.

En este punto, se ratifica la absorción de las variables urbanas propias de la villa en lo que era considerado como Otrabanda, adquiriendo muy rápidamente las nociones de velocidad que se habían implementado con el paso del tiempo en el núcleo urbano de lo que actualmente es Medellín. Por tal motivo, la numerosa presencia de infraestructuras que tienden a disminuir el tiempo entre los desplazamientos, haciendo también territorialmente más reducido lo que es considerado como espacio cotidiano y asimismo incrementando la frecuencia de los desplazamientos. Se igualan entonces las variables de movilidad cotidiana de la villa y Otrabanda, lo

cual implicó un proceso de alteración en la percepción urbana en muy poco tiempo para el caso de la zona de estudio.

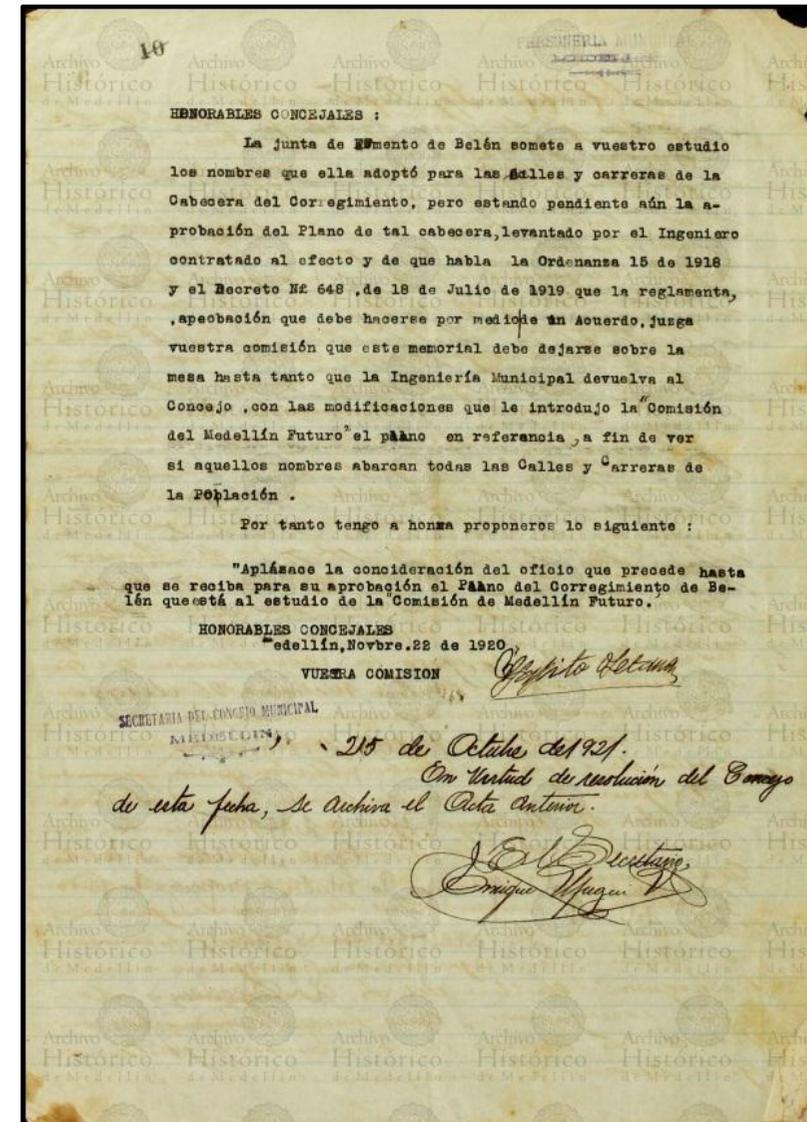


Imagen 8: Fragmento de documento junta de fomento fracción de Belén, 1920

²⁸ Código de barras 765166

La adición de las fracciones al contexto urbano se corrobora mediante la obligatoriedad de incluirlas en el plan Medellín Futuro, proyecto urbano acogido mediante concurso, en el cual se definió el plano para el porvenir de la ciudad. Las fracciones debían entonces contar con la aprobación de las entidades encargadas de la planeación urbana de Medellín a partir de este momento; pese a dicha solicitud, el desarrollo de las fracciones como Belén se siguió dando de una forma más independiente, mediante elaboración y aprobación de planos que intentaban proyectos más puntuales en el territorio y no una mirada más global de este y la ciudad de Medellín como conjunto.

“la propuesta de Medellín futuro se extendió a Belén, El Poblado, Robledo, Prado, San Cristobal y San Sebastián, cuando se ordenó levantar en cada uno de ellos los planos futuros, mediante un contrato celebrado con Vicente Vélez en mayo de 1920, y terminado en agosto del mismo año. ¿Cuál fue su efecto? La información que existe es fragmentaria, pero es factible avizorar que tuvo efecto pues desde entonces también las fracciones debieron recurrir a la Oficina de Ingeniería Municipal para que les fueran aprobados los hilos o perfiles, se autorizaran las construcciones e incluso se diera permiso para la ejecución de proyectos barriales. No fue una acción conjunta, sino planos aislados que actuaron sobre el entorno inmediato, dándole un ordenamiento a la configuración urbana de estos subcentros, como

en el caso de la consulta elevada por la Junta de Fomento de Belén en 1928 para el ensanche y prolongación de la calle La Pola.” (González Escobar, 2007, pág. 173).

A partir de este momento empiezan a incorporarse nuevas tecnologías de movilidad que aumentaron nuevamente las velocidades de desplazamiento. Por tal razón puede determinarse la segunda década del siglo XX como el inicio del entorno urbano de la zona de estudio, recalcando que dicha transición no puede establecerse como inmediata, sino que responde a un proceso de adaptación del territorio y las nuevas tecnologías implementadas. La división realizada en el entorno natural, entre época prehispánica y época pre-moderna, responde también a la incursión de nuevas tecnologías; en este sentido, sería la incursión de caballos traídos por los españoles, los elementos que detonan dicho cambio. Esta versión encaja de igual forma con la periodización planteada.

TEXTO SÍNTESIS ENTORNO NATURAL

Durante el entorno natural, la zona de investigación no se configura como una calle, una senda, un eje o un camino, debido a que las dinámicas precolombinas seguramente diferían en la concepción de estos elementos respecto a la perspectiva occidental. Por tal motivo, durante este período, el área de estudio debe abarcar lo que será entendido posteriormente en la historia como el eje de conexión entre las poblaciones de Belén y Medellín. Debido al conocimiento con que contamos actualmente de los Aburraes, primeros pobladores del valle de Aburrá, es necesario establecer, más que un perímetro en el territorio del área a estudiar, una delimitación básica de la zona que será abordada; lo cual concordaría, según evidencias arqueológicas, con su criterio de espacio cotidiano, caracterizado por grandes extensiones territoriales que podrían delimitarse como el actual valle de Aburrá.

El primer elemento en dicho análisis es el lugar de asentamiento más probable de los Aburraes (al menos en su última etapa), correspondiente según las evidencias con las que se cuenta a la fecha, a la ladera occidental del valle, entre la zona intermedia y sur del mismo. Como guías fijas (monumentos) de este sector, se encuentran los elementos naturales presentes durante el dominio de los pueblos aborígenes, y que hacen parte estructurante de la ciudad contemporánea, específicamente las formaciones montañosas que irrumpen en las zonas planas del valle, y las fuentes de agua principales. En el primer caso, el Cerro Nutibara, con su posición

privilegiada en la mitad del valle, y contiguo al río principal, ha sido testigo de la evolución de los asentamientos humanos de este territorio; pasando de ser sitio de rituales y epicentro de actos funerarios, hasta proyecto urbano de espacio público y lugar turístico.

En cuanto a las quebradas, especialmente la Picacha y la Altavista se convierten en referentes elementales, por enmarcar lo que posteriormente será el eje analizado, y por presentar su recorrido, tratamiento y adecuaciones, algunas nociones básicas para analizar las formas de pensar de cierta época, en contraste con la movilidad. El caso de la quebrada Altavista resulta especialmente aportante a la investigación, por encontrarse su nacimiento en proximidades de lo que es conocido actualmente como el Camino de Guaca, en el actual corregimiento de Altavista, el cual muy posiblemente fuese el antecesor del eje Medellín-Belén abordado.

Dicho camino, era el canal de comunicación del asentamiento de los Aburraes con la provincia de Murgía, que corresponde al actual municipio de Heliconia; su trascendencia radica en la posibilidad que ofrecía de comerciar sal con dicha región, y seguramente se comunicaba con la red prehispánica para conectar extensos territorios. El Camino de Guaca transcurre por el actual corregimiento de Altavista, y desciende de la cordillera occidental del valle justamente en la zona de estudio; es muy probable que su recorrido se desarrollara a partir de cierto punto bordeando el transcurrir de la quebrada la Altavista, lo cual permitiría a dicha ruta

acercar la sal al asentamiento principal de los Aburraes, permitiendo intercambios por textiles y elementos agrícolas.

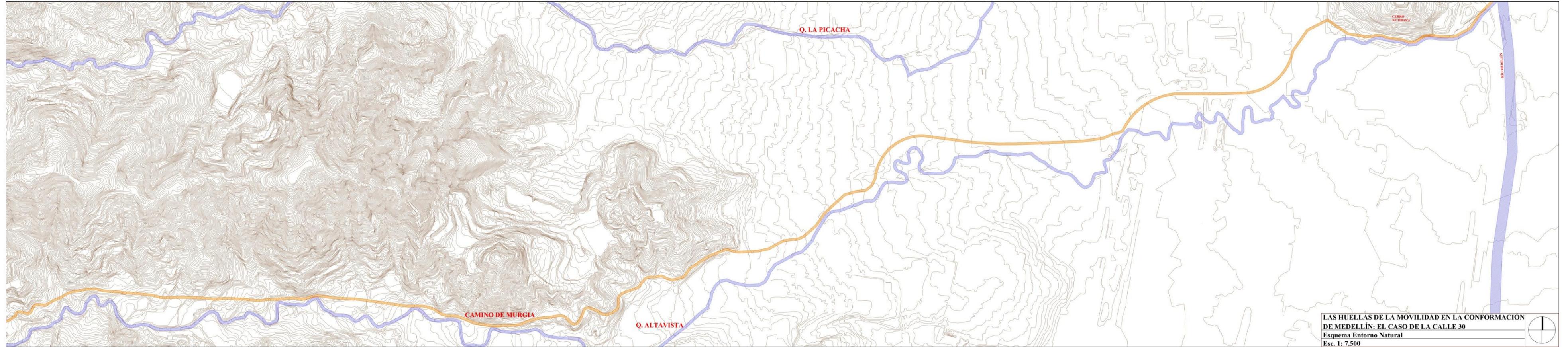
Posiblemente el Camino de Guaca continuaba por el margen de la quebrada la Altavista hasta el río Medellín, en cercanías al cerro Nutibara, lugar muy próximo al posterior puente de Guayaquil, elemento dinamizador de la densificación urbana de la ladera occidental en años posteriores. Después de cruzar el río, es lo más probable se comunicara con los caminos presentes en el valle, cuyo destino en primera instancia eran otras poblaciones del actual departamento de Antioquia. La importancia del mencionado camino, es que ha funcionado desde el inicio de los asentamientos humanos de esta zona como ruta estructurante para la comunicación con otros territorios, al punto de acontecer en su recorrido el que sería el encuentro más decisivo para el devenir del valle de Aburrá, el encuentro entre la cultura precolombina y europea.

Si se entiende el proceso mediante el cual los asentamientos humanos transforman el territorio como huellas en el espacio, es comprensible entonces que en la actualidad se continúen ciertas prácticas propias de las primeras civilizaciones del valle. Prácticas alimenticias basadas en el maíz y el frijol, alta disposición al comercio, actividades relacionadas con la manipulación de arcillas, y una tendencia hacia actividades relacionadas con los textiles, fueron elementos característicos de los Aburraes, y a manera de huella, pueden leerse en la sociedad contemporánea de la ciudad de Medellín, estando presentes en todo su devenir. Estos factores comunes

resultan además de la lógica de implantación que propician las características del territorio; como la geografía, las bondades del suelo y las condiciones climáticas, las cuales llevan a que los seres humanos habiten de particular manera ciertos lugares.

De igual forma, las implicaciones de la movilidad pueden leerse como huella en el territorio, con un constante ritmo de monumento-ruina-monumento. En el caso particular de los Aburraes, el Camino de Guaca se convierte en el antecedente del posterior eje Belén-Medellín, cuya eventual densificación habitacional daría origen a lo que llegaría a ser conocido como Otrabanda; como ocurrió con el camino de Cieza y los barrios de la zona centro de la ciudad de Medellín, en la ladera oriental. El Camino de Guaca continuó siendo fundamental en actividades comerciales desarrolladas en el entorno natural, en el período de tiempo entendido por historiadores como la colonia, y perdería relevancia como eje de conexión con la entrada de formas de movilidad propias del entorno urbano.

ESQUEMA ENTORNO NATURAL



CAPÍTULO 3: ENTORNO URBANO

ANÁLISIS PLANIMÉTRICO

El entorno urbano de la Calle 30, en el cual las velocidades de los dispositivos utilizados para los desplazamientos cotidianos no superan la velocidad del sonido²⁹, como automóviles, trenes y aviones; puede dividirse en dos períodos que, por su homogeneidad de variables, facilitan el análisis. El primero de ellos será denominado período de consolidación urbana, y en este se da el surgimiento de las primeras tecnologías de movilidad autopropulsadas. El segundo será denominado período moderno, e inicia en los mediados del siglo XX, cuando la infraestructura para la movilidad a base de vehículos particulares se convierte en uno de los principales determinantes para los desarrollos urbanos.

Período de consolidación urbana

La historia planimétrica de Medellín, hasta donde se tiene constancia, inicia en 1671. Este primer momento muestra un desarrollo urbano en la margen oriental del río Medellín, con un núcleo delimitado por la quebrada Santa

²⁹ No quiere decir esto que todas las tecnologías descritas en este capítulo deban alcanzar la velocidad del sonido para ser consideradas como parte del entorno urbano; sino que este es el paradigma máximo al cual puede acercarse un dispositivo a base de un motor, combustible y un habitáculo sin estar conectado a un sistema de transmisión de información medible en bites/segundo (situación desarrollada en el capítulo del entorno NTITC). Por tanto, todos los dispositivos que superen la velocidad de un caballo, y no estén conectados a sistemas de cómputo, serán considerados en este capítulo.

Elena en el norte y lo que correspondería actualmente a la avenida San Juan en el sur, con la iglesia de la candelaria como centro. En la margen occidental del río se aprecia además un desarrollo con un carácter suburbano, sin una trama urbana definida, y con una composición predial que corresponde más a espacios amplios con tendencia agrícola.

De igual forma, se aprecian algunos elementos propios de la zona en estudio. En lo que correspondería al sector sur-occidental del mapa, se aprecia una región en la cual no se encuentran edificaciones, y que pareciera corresponder a un elemento natural, que concuerda con la ubicación de lo que es conocido actualmente como el Cerro Nutibara. Bordeando éste por el costado sur, se observa un afluente hídrico que representaría el curso de la quebrada Altavista. En los alrededores de estos elementos naturales, se encuentran numerosas viviendas que, se intuye, continuarían hacia el occidente, conformando lo que actualmente es conocido como la zona de Belén.

En cuanto al eje de conexión Belén-Medellín, en el plano en mención se aprecia un camino que cruza la quebrada Altavista para posteriormente pasar el río Medellín, dirigiéndose hacia el oriente (Plano 3: Villa de Nuestra señora de la Candelaria, 1671.) Dicho camino, nombrado en planimetrías posteriores como carretera a Belén, concuerda con el trazado sugerido en el capítulo anterior como Camino de Guaca, proveniente de Heliconia en épocas indígenas y que, según el análisis del presente plano, servía como

conexión entre la zona de Belén, en ese momento considerada como una fracción rural, y el núcleo urbano de lo que para ese entonces era la Villa de nuestra señora de la Candelaria; presentándose entonces una superposición entre las huellas de movilidad del entorno natural con las del entorno urbano, situación que no es exclusiva del territorio en mención.

“El uso de vías antiguas para la construcción de las modernas no es extraño, en Europa Occidental, las vías modernas de Italia, se emplazaron sobre las antiguas romanas, por lo tanto, la superposición y el paralelismo en el trazado expresa la superposición de tecnologías de épocas diferentes. La ingeniería moderna utiliza estos trazados, no sólo para ahorrar tiempo y dinero, sino para aprovechar la armonía del paisaje y articular los centros poblados con las áreas de producción” (Lezcano García, Gutiérrez Calderón, Castro, & Aguirre Bedoya, 2010, pág. 44).

Esta primer planimetría (Plano 3: Villa de Nuestra señora de la Candelaria, 1671.), además ratifica gráficamente el análisis enunciado en el capítulo anterior, según el cual la movilidad cotidiana del entorno natural (en sus diferentes momentos), se traslapa en un primer asentamiento de tendencia occidental en la parte centro-oriental del Valle, complementado con fracciones caracterizadas por un carácter más disperso, en el cual se aprecia lo que sería una arquitectura a base de viviendas conformadas mediante

construcciones en tierra, que muy posiblemente se superpusieron a las arquitecturas prehispánicas.

Es esta la imagen entonces de una misma conformación urbana entre la Villa de Nuestra señora de la Candelaria y sus fracciones rurales, como otrabanda; aunque con una clara diferencia entre estos núcleos que se refleja en la movilidad cotidiana. En el ámbito de la villa se presentaría un espacio cotidiano ya delimitado por el perímetro urbano, enmarcado en la composición del trazado, en el cual se desarrolla la vida diaria, y la frecuencia de los recorridos es muy alta siendo los mismos muy cortos, por lo que una velocidad basada en los desplazamientos peatonales es característica, dando como resultado una percepción muy detallada en este primer momento de ciudad.



Plano 3: Villa de Nuestra señora de la Candelaria, 1671.³⁰

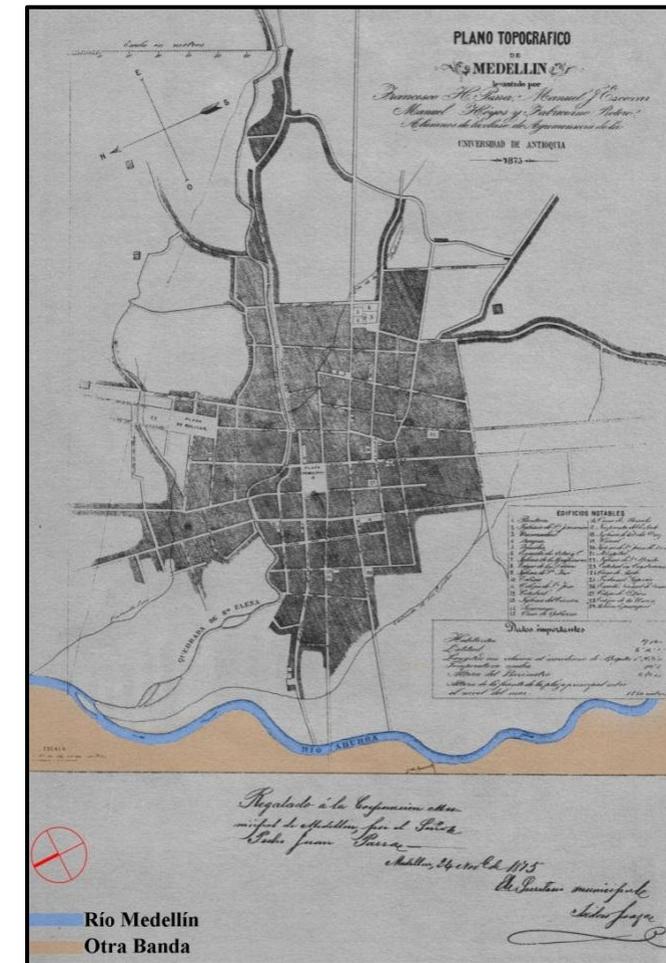
³⁰ Atribuido a José María Giraldo. En color se aprecia análisis del plano. Tomado de la galería de imágenes de la escuela del hábitat (CHEAP) de la Universidad Nacional de Colombia sede Medellín:

https://arquitectura.medellin.unal.edu.co/escuelas/habitat/galeria/displavimage.php?album=77&pid=1890#top_displav_media

Por otro lado, los requerimientos de pertenencia a la vida urbana, como por ejemplo la diversidad en el intercambio comercial, llevan a la zona de Otrabanda a implementar recorridos largos, ya con requisitos de eficiencia hasta ese momento ajenos, por lo que las tecnologías derivadas del caballo serían características, y la presencia de los caminos que funcionen como conexión Otrabanda – Villa (posteriormente Belén – Medellín), fundamentales. Por tanto, la movilidad cotidiana de esta zona estaría caracterizada por un espacio cotidiano más extenso en el cual dichos caminos son los máximos representantes, y las frecuencias de desplazamiento más reducidas que en el ejemplo anterior. Si bien estas fracciones tendrían una presencia más alta de naturaleza, el aumento de la velocidad en los desplazamientos implicaría una posibilidad menor de percibir detalladamente estos mismos.

En esta primera etapa urbana, parece entenderse entonces una simbiosis entre el núcleo urbano de la ciudad, y sus fracciones más rurales, por el hecho de estar representadas ambas en la información planimétrica, relación que al parecer no se mantuvo indefinidamente en las representaciones cartográficas, y que para finales del siglo XIX parecieran mostrar una comprensión individual de estos componentes, centrando la atención de los esfuerzos municipales en el núcleo urbano de la Villa; como se aprecia en el plano topográfico de Medellín de 1875 (Plano 4: Plano

topográfico de Medellín, 1875.³¹) realizado por la universidad de Antioquia, en el cual no se muestra ningún desarrollo urbano en la margen occidental del Río Medellín.



Plano 4: Plano topográfico de Medellín, 1875.

³¹En color se observa análisis del plano. Tomado de la galería de imágenes de la escuela del hábitat (CEHAP) de la Universidad Nacional de Colombia sede Medellín:

https://arquitectura.medellin.unal.edu.co/escuelas/habitat/galeria/displayimage.php?album=77&pid=1888#top_display_media

Dicha ausencia de información en esta zona de la ciudad, también ocurre en el plano elaborado por los alumnos de la Escuela de Minas (Plano 5: Plano de Medellín 1889.), en el cual se centra la atención en la expansión urbana del núcleo fundacional de la ciudad hacia el norte y el oriente; de igual forma ocurre en el plano topográfico elaborado por Isidoro Silva, Joaquín Pinillos A. y Carlos Arturo Longas (Plano 6: Plano topográfico de Medellín 1906), aunque en este último ya se reconoce la existencia del puente de Carabobo, actualmente conocido como puente de Guayaquil, que sería uno de los más importantes puntos de conexión entre las franjas occidentales y orientales del río Medellín durante el siglo XX.

La ausencia de información planimétrica del sector de otrabanda, bien podría obedecer al deseo innato de las ciudades de ocultar, desdibujar o minimizar (intencionalmente o no) lo que fue su pasado, por considerar el mismo perteneciente a formas técnicas inferiores o ya superadas. Proceso que perpetúa la superposición de huellas de un entorno sobre otro (y específicamente el deseo del entorno urbano de inventar su mito de origen desprendido del entorno natural), y que está presente desde el inicio urbano de la ciudad de Medellín, en lo que podría denominarse como una búsqueda constante de originalidad en cada época recorrida.

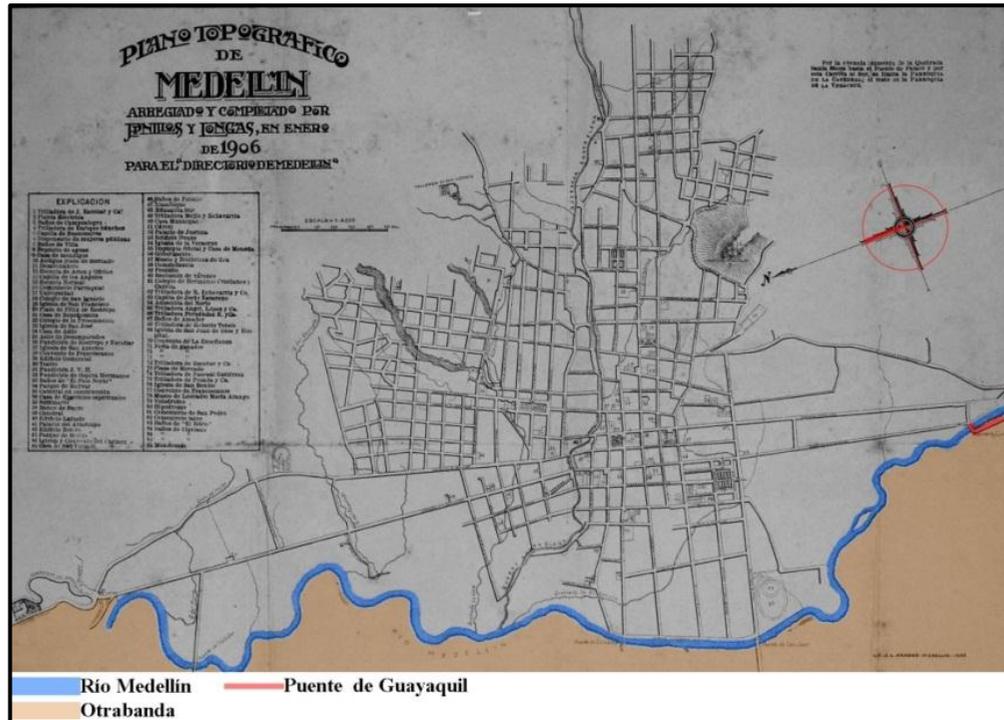
“En otras palabras: la originalidad histórica de una época (su propia auto-producción como presente) consiste en la falsificación de todo su pasado.



Plano 5: Plano de Medellín 1889.³²

Investigar el mecanismo de producción de la banalidad es la única manera de ser originales y, por lo tanto, falsificar el pasado es la única manera de construir el presente.” (Pardo, 1992, pág. 244)

³² En color se observa análisis del plano. Tomado de la galería de imágenes de la escuela del hábitat (CEHAP) de la Universidad Nacional de Colombia sede Medellín: https://arquitectura.medellin.unal.edu.co/escuelas/habitat/galeria/displayimage.php?album=77&pid=1887#top_display_media



Plano 6: Plano topográfico de Medellín 1906.³³

El mencionado puente de Guayaquil (Imagen 9: Fotografías Puente de Guayaquil³⁴), inaugurado en 1864, si bien no fue el primero construido sobre

³³ En color rojo se selecciona lo que es nombrado en el plano como puente de Carabobo, actualmente denominado puente de Guayaquil. Tomado de la galería de imágenes de la página web www.centrodemedellin.co: <https://www.centrodemedellin.co/imagenesView.aspx?id=343>

³⁴ Fotografía superior puente de Guayaquil, 1905. Tomado de la galería de imágenes de la Biblioteca Pública Píoloto: https://bibliotecapiloto.janium.net/janiumbin/janium_zui_print.pl?i=janium/Documentos/AP/63234/DAP-F-04-63234.0001.jpg. Fotografía parte central puente de Guayaquil 1967. Tomado de la galería de imágenes de la Biblioteca Pública Píoloto https://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/janium_zui_print.pl?i=janium/Fotos/BPP-F-006/BPP-F-006-0457.jpg. Fotografía inferior puente de Guayaquil 2019.

el río con materiales duraderos, puesto que primero existió el puente de La Alameda donde se encuentra actualmente el puente de Colombia, si es el único que ha sobrevivido el paso del tiempo y el imaginario de progreso, como sinónimo de destrucción y continua producción de ruinas característico de la ciudad de Medellín. Su presencia indica la necesidad de la época de comunicar lo que en ese momento era la Villa de Medellín con la Fracción de Belén con un paso estable y seguro.

Justamente el sector de Belén, para 1919 se abastecía de las aguas de la quebrada La Picacha, y contaba con acequias, tomas de agua, diferentes barrios, una plaza, sistema de acueducto para 8 fuentes públicas, colegios y diferentes elementos de infraestructura urbana que hacen pensar en una población que ya no puede ser considerada suburbana, sino un núcleo urbano en sí; como consta el documento elaborado por un ingeniero del acueducto municipal al superintendente de dicha empresa (Imagen 10: Informe sobre aguas de Belén, 1919.).

Puede entenderse entonces un cambio de la movilidad cotidiana de la zona de Belén, al estar ya conformada como un núcleo urbano independiente (aunque siempre en constante relación con Medellín), puesto que su espacio cotidiano comienza a reducirse a los alrededores de la plaza, donde se concentra la oferta de servicios. La velocidad de los desplazamientos disminuye, puesto que para ejercer este tipo de movilidad no es necesario ya el uso de medios de transporte diferentes a la locomoción humana.

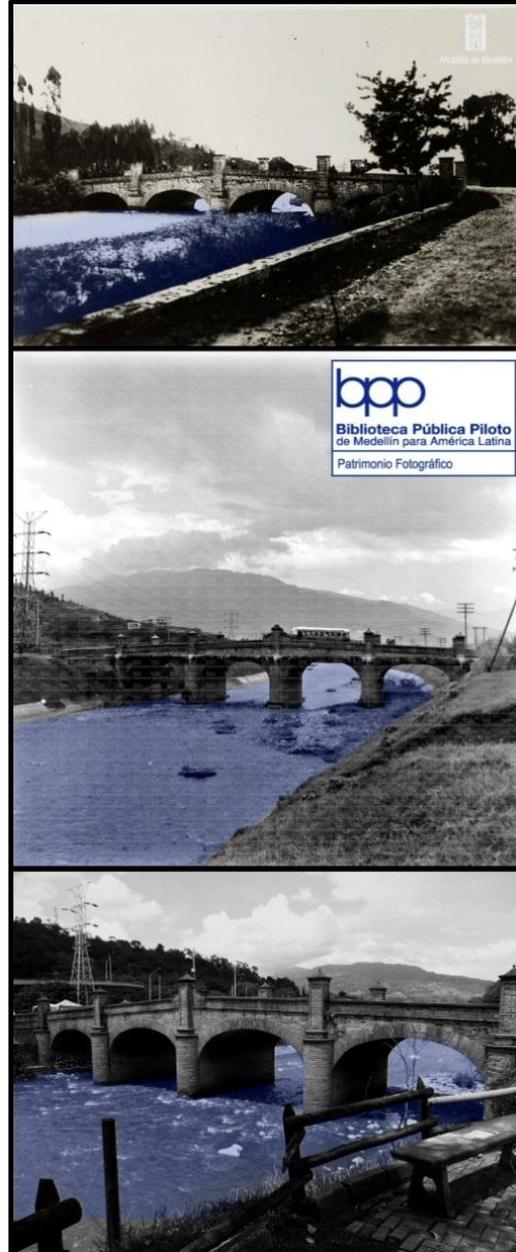


Imagen 9: Fotografías Puente de Guayaquil

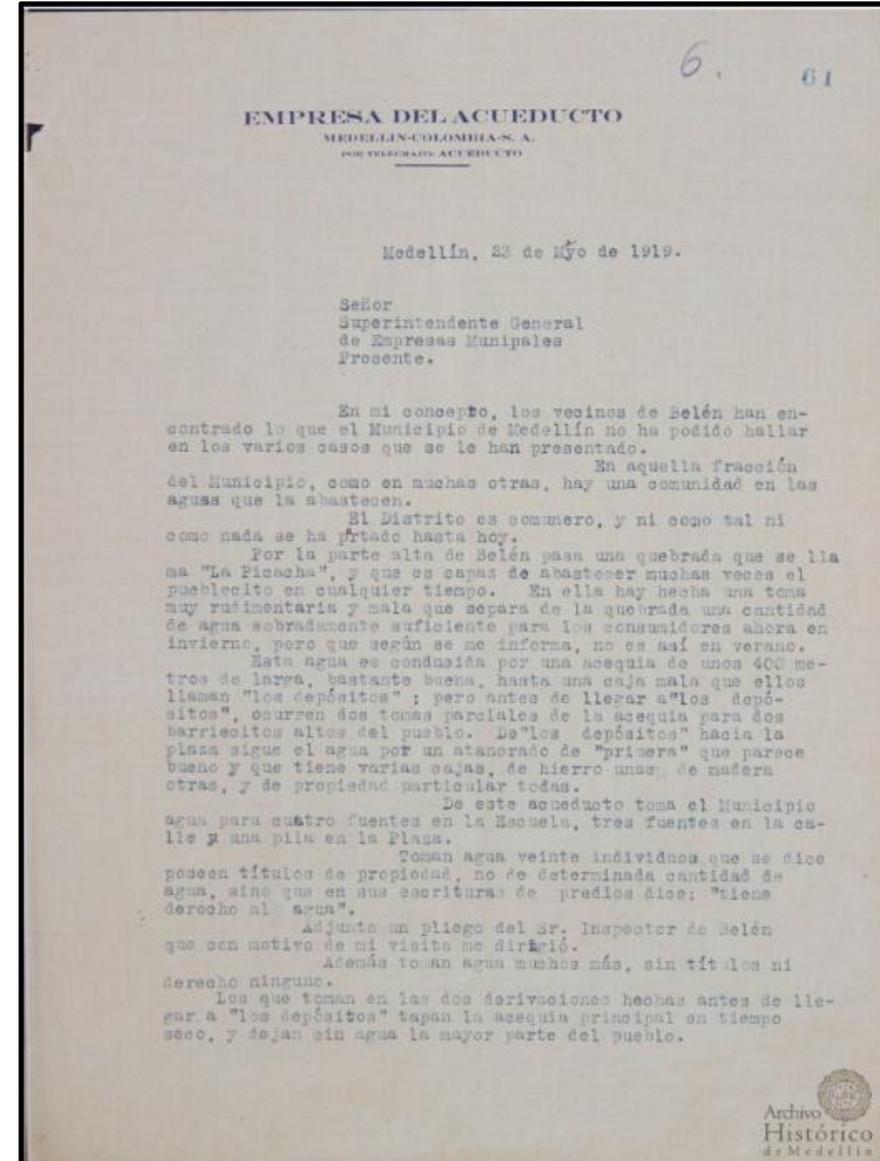


Imagen 10: Informe sobre aguas de Belén, 1919.³⁵

³⁵ Tomado del archivo histórico de Medellín: https://ahmedellin.janium.net/janium-bin/janium_zui_print.pl?i=janium/Documentos/AP/TOMO_1029_CONCEJO_EXPEDIENTES_ASUNTOS_VARIOS/...

Aumentaría así el nivel de percepción en estos desplazamientos, lo cual seguramente influyó en la constante construcción de infraestructuras y elementos urbanos que fueron conformando un entorno urbano en el lugar de anteriores parcelas con vocación agrícola. Se continúa de esta manera la superposición de huellas de movilidad cotidiana, y así mismo el proceso de avance del entorno urbano, que empieza a ser plasmado en las planimetrías conforme sus ideas y técnicas van colonizando los otrora espacios más tendientes a un entorno rural.

En este punto, y haciendo un recuento de las huellas de movilidad del entorno urbano; puede entenderse una primera relación entre el contexto ciudadano de la Villa y su forma de recorrerlo, puesto que los trayectos peatonales fueron dando forma a pequeñas calles con la tendencia de llegar al parque e iglesia principal, mientras que este contexto urbano fue determinando las maneras de caminar de sus residentes, en un primer momento muy ligadas al pasado indígena (ausencia de calzado, y vestimenta sencilla), y paulatinamente más cercanas a ideales europeos, como el hecho de establecer parques para paseos. Es durante inicios del siglo XX, que la fracción de Belén es incluida oficialmente como un barrio de la ciudad de Medellín; seguramente por este motivo es que se realiza un cambio de nombre de las calles de esta zona, como se aprecia en el acta número 11 de la junta de fomento de la fracción de Belén (Imagen 11: parte del documento que aprueba cambio de nombre de las calles de Belén, 1921.), según la cual, la senda que corresponde actualmente a la calle 30A tenía el

nombre de Calle Real, nombre que fue sustituido por el de Calle de Céspedes, y que cambiaría posteriormente por el de Carretera a Belén.

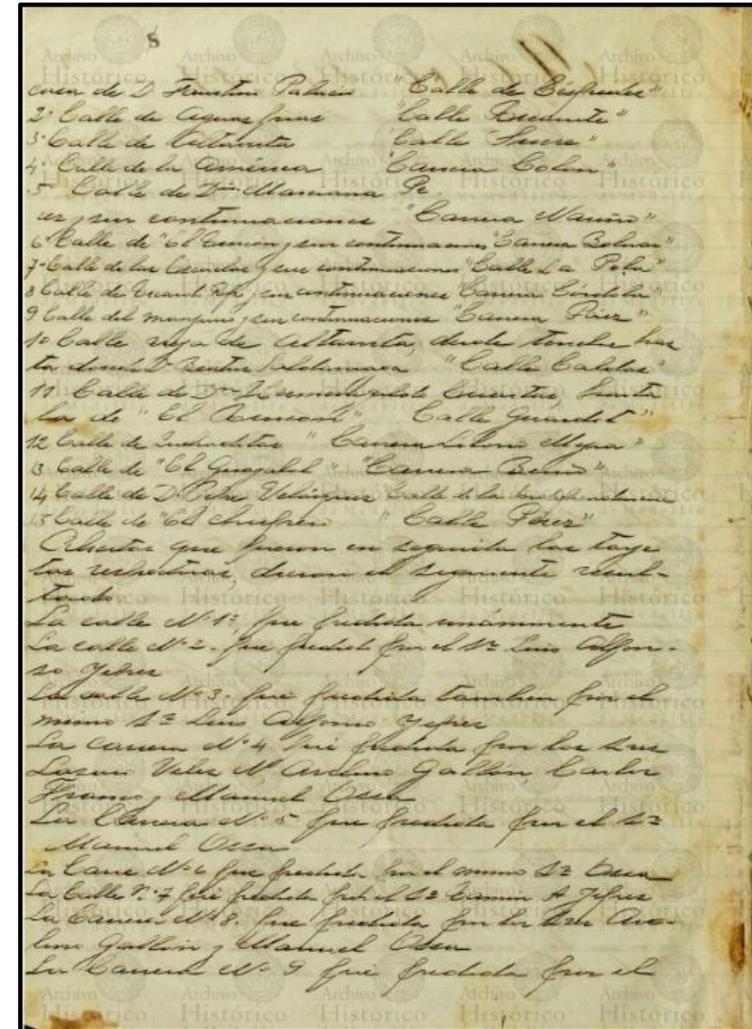


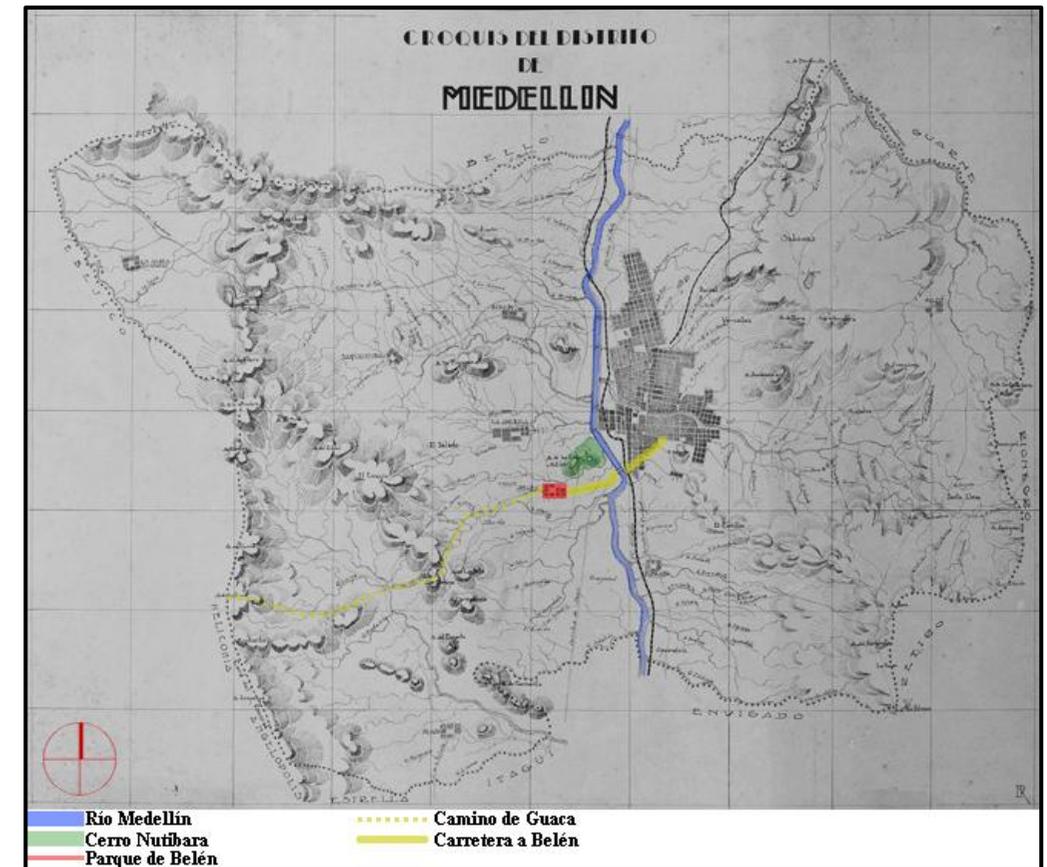
Imagen 11: parte del documento que aprueba cambio de nombre de las calles de Belén, 1921. ³⁶

³⁶ Tomado del archivo histórico de Medellín: https://ahmedellin.janium.net/janium-bin/janium_zui_print.pl?i=/janium/Documentos/AP/AHM-FC2-T331-f1r-15r-654960/AHM-FC2-T331-f1r-15r-65496%E2%80%A6

Estas variaciones toponímicas reflejan asimismo huellas de movilidad cotidiana que se superponen. En un primer momento Calle Real representa un eje con velocidades altas, cuyo fin es llegar de Belén a Medellín, seguramente a caballo. Calle de Céspedes indicaría el momento en el cual la zona de Belén vuelca su atención a sí misma para iniciar su desarrollo urbano, perdiendo frecuencia los desplazamientos con Medellín y disminuyendo las velocidades de movilidad cotidiana; mientras Carretera a Belén indicaría la adopción de Otrabanda al contexto urbano de la ciudad. Cabe aclarar que en este período ya se aprecia una trama urbana distribuida a partir de la plaza central, que actualmente corresponde al parque de Belén.

La planimetría de esta época (Plano 7: Croquis del distrito de Medellín, 1925) muestra, a parte del desarrollo urbano de lo que corresponde actualmente al centro urbano, la presencia de diferentes sectores con un carácter ya también citadino, incluso en la franja occidental del río, en la cual se aprecia el trazado de lo que fue descrito en el capítulo anterior como Camino de Guaca, que sirvió de conexión precolombina entre Heliconia y el Valle de Aburrá, y cuyos tramos se convirtieron posteriormente en la carretera a Belén (actualmente la calle 30A) y el eje principal del actual corregimiento de Altavista. Si bien, según el plano de 1925, únicamente se observan edificaciones en los alrededores de la plaza de Belén, contrastando la información aportada por el plano de 1671, es muy

probable que las zonas cercanas al río y al cerro Nutibara contaran en este momento con una conformación predial de grandes extensiones de terreno.



Plano 7: Croquis del distrito de Medellín, 1925.³⁷

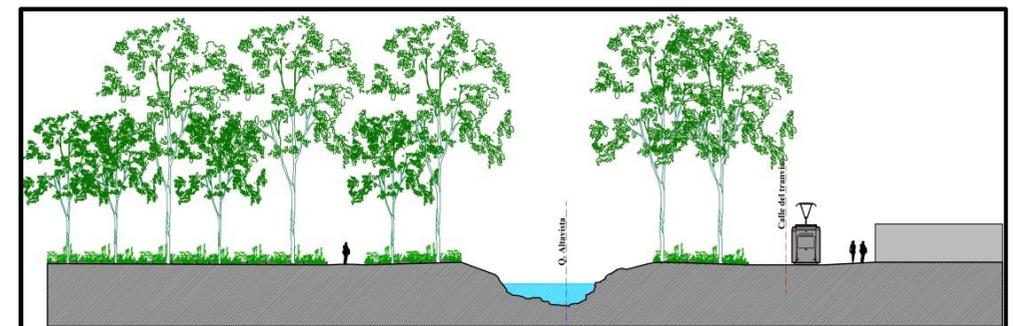
“En 1920 y 1926 respectivamente, fueron creadas las juntas de fomento de los corregimientos y las urbanas. Las corregimentales

³⁷ En color se selecciona la carretera a Belén, anteriormente descrita como Camino de Guaca. Tomado de la galería de imágenes de la página web www.centrodemedellin.co: <https://www.centrodemedellin.co/ImagenesView.aspx?id=343>

debían propender por el progreso y el ornato, el adelanto moral, intelectual y material, seguir el plano adoptado para la construcción de edificios y ensanche de calles, además de la salubridad pública, los servicios, entre otros aspectos. En fracciones como Belén, el Poblado, San Antonio de Prado, Caldas, Guayabal y Robledo, fueron organizadas las juntas cumpliendo por estos años una importante labor en el mejoramiento de estos suburbios o barrios...” (González Escobar, 2007, pág. 176).

Esta necesidad de comunicación entre lo que es considerado el núcleo fundacional de Medellín y sus barrios perimetrales, se aprecia también en la realización de infraestructuras para tal fin (Sección 3: Calle 30 en el Entorno Urbano). Específicamente en el caso de la movilidad urbana, dos factores fueron determinantes para el desarrollo futuro: las líneas de tranvía y la pavimentación de calles. “El crecimiento del parque automotor y el problema consecuente del tráfico fue uno de los puntos álgidos, pues en poco más de tres años, entre 1925 y 1928, pasó la ciudad de 264 a casi mil quinientos vehículos, al punto que para este último año ya no había por dónde transitar en la ciudad” (González Escobar, 2007, pág. 177). Este proceso indica también unos cambios en las formas establecidas de percibir el mundo y sus componentes urbanos, con un progresivo aumento en la importancia de los elementos cuantitativos en el urbanismo, representados por las vías vehiculares, situación que además se corresponde con la tendencia global de la época.

“Lo cualitativo se redujo a lo subjetivo: lo subjetivo fue desechado como irreal, y lo no visto y no medible como inexistente. La intuición y el sentimiento no afectaban al proceso mecánico ni a las explicaciones mecánicas. Mucho pudo ser realizado por la nueva ciencia y la nueva técnica porque mucho de lo que estaba asociado con la vida y el trabajo en el pasado arte, poesía, ritmo orgánico, fantasía, fue eliminado intencionadamente. Al crecer en importancia el mundo exterior de la percepción, el mundo interno del sentimiento se hizo cada vez más impotente.” (Mumford, Técnica y civilización, 1971, pág. 36)



Sección 3: Calle 30 en el Entorno Urbano

Es este el punto en el cual empieza a otorgarse una alta jerarquía al sistema vial, privilegiando su planeación sobre los elementos naturales o los modelos urbanos de desarrollo. Como lo demuestran la canalización y cobertura de quebradas, o la carencia de construcción de espacios públicos, ambos factores característicos del siglo XX en la ciudad de Medellín, y que se aprecian a manera de huella de movilidad. Sin embargo, es este también

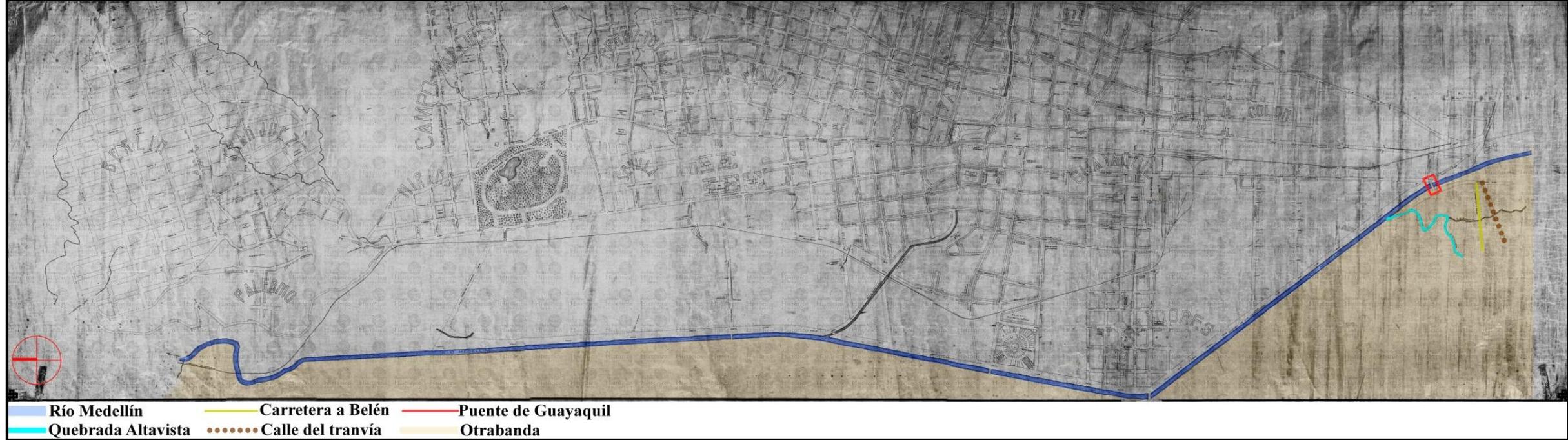
el momento en el cual quedan integrados completamente en la trama urbana de la ciudad, los diferentes desarrollos suburbanos, que venían creciendo paralelamente al núcleo central (actual centro de la ciudad). La construcción de vivienda, el desarrollo económico y el aumento de población, fueron además incentivos y beneficiarios de dicha prioridad vial, y se analizan como las huellas resultantes de la mencionada infraestructura³⁸.

“La ciudad, como lo señaló Ricardo Olano en 1927, a pesar de ciertas circunstancias desfavorables como la gran crisis de 1920/21, y la parálisis de la ciudad por la sequía del río Magdalena, que impidió el arribo de los barcos entre finales de 1925 y mediados de 1926, continuaba su desarrollo económico y urbano, como lo mostraba el crecimiento poblacional y la demanda de viviendas y bienes de consumo. Esta situación se reflejó en el inicio de la pavimentación de calles y la cobertura de la Santa Elena, la extensión de líneas del tranvía y del servicio de agua hacia los barrios de la nueva expansión urbana y hacia áreas suburbanas como El Poblado, Guayabal, Robledo, Belén e incluso fracciones como San Cristóbal” (González Escobar, 2007, pág. 174).

³⁸ El concepto de huella implica una inscripción de los modelos de transporte en el contexto urbano, con la característica de ser esta una relación de dos cuerpos, en la cual el contexto urbano deja también una marca en las formas de desplazamiento.

La inclusión de los barrios perimetrales a la concepción urbana de ciudad no fue inmediata, pese a las destinaciones hechas por las leyes para tal fin, así lo demuestra el plano de 1930 (

Plano 8: Plano de Medellín, 1930.), en el cual, aunque se aprecia la llegada de la quebrada Altavista y La Picacha al río Medellín, al igual que el inicio del tramo de la carretera a Belén; no se plasma el desarrollo urbano de la franja occidental del río. En este plano también se aprecia lo que corresponde actualmente al puente de Guayaquil y lo que es denominado como calle del tranvía, la cual corresponde a la actual calle 30, y que, según dicha información planimétrica, surgió como un eje adicional de conexión Belén-Medellín, paralelo a la carretera a Belén (actual calle 30 A), y destinado justamente a la infraestructura del tranvía. Es esta entonces una calle que surgió en el entorno urbano, y cuya intención ha sido desde ese momento albergar infraestructuras de movilidad con una alta velocidad como elemento base.



Plano 8: Plano de Medellín, 1930.³⁹

Destaca entonces la presencia de la calle del tranvía (actual calle 30) como una de las primeras huella de movilidad cotidiana surgida en el entorno urbano en la zona de estudio, cuya implementación ejemplifica la creciente necesidad de establecer como espacio cotidiano la zona comprendida entre el parque de Belén y el centro tradicional de la ciudad, al otro lado del río. Así como de la velocidad que reclama el entorno urbano para dichos desplazamientos. Por tal motivo, pareciera que desde un inicio su concepción se basó en ideales de velocidad y eficiencia, más que de una detallada percepción o vida urbana, hecho que pareciera corroborado por la presencia de edificaciones más cerradas y menos dinámicas, comparando esta senda con su contraparte, la carretera a Belén (posteriormente denominada calle 30 A).

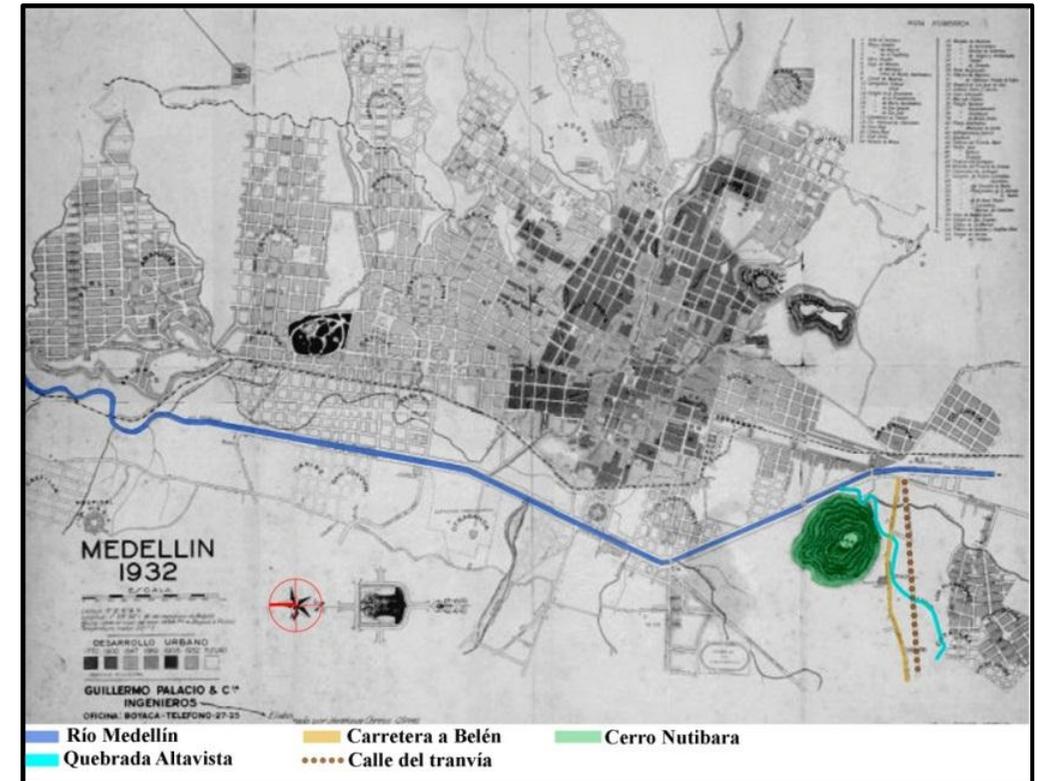
Empieza de esta manera a acentuarse un hecho particular: “la preeminencia del vehículo comenzó a desplazar al hombre como fundamento, no tanto de la planeación sino de las inversiones y la ejecución de obras públicas, especialmente de vías” (González Escobar, 2007, pág. 178). Si bien, en el caso de la movilidad urbana, se hacen importantes esfuerzos por implementar sistemas públicos tendientes a desplazamientos colectivos, estos parecen haber incomodado desde un inicio intereses particulares a favor de modos que permitieran un mayor lucro económico de empresas privadas, caso que no necesariamente implica un desarrollo proporcional de la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

³⁹ En color se observa análisis del plano. Tomado del archivo histórico de Medellín: https://ahmedellin.janium.net/janium-bin/janium_zui_print.pl?i=/janium/Documentos/AP/458034/AHM-F1-Planeacion-Planos-458034.0001.jpg

“El servicio de tranvías, ya sea por escasez de la fuerza eléctrica, ya por la conveniencia de los camiones y autobuses no resulta ya tan productivo como antes: sin embargo, al concluirse la Gran Estación Central de Guadalupe capaz de proporcionar una cantidad importante de luz y de fuerza motriz, se espera mejore también. Por lo tanto el municipio impulsa estos trabajos y los de la carretera relacionada con ellos.”⁴⁰ (Morales Pamplona, 2003, pág. 145).

Ya en 1932 comienza nuevamente a plasmarse el desarrollo urbano de la zona de Otrabanda en la planimetría de la ciudad, como se observa en el plano elaborado por la oficina de Guillermo Palacio & Cia. (Plano 9: Plano de Medellín, 1932.), en el cual se inicia con el reconocimiento planimétrico de los barrios más cercanos al río, donde actualmente se asienta la zona de Guayabal. Aunque no se aprecian hitos importantes, como el parque de Belén, si se destaca el contemporáneo par vial de la Calle 30 y Calle 30 A, en esos momentos correspondientes a la calle del tranvía y la carretera a Belén respectivamente, así como la presencia de la quebrada Altavista, cuyo cause empieza a mostrarse como articulador de la trama urbana. Es visible también la presencia de infraestructura destinada a la movilidad y paralela al río, ya canalizado en los alrededores de la zona de estudio para ese entonces.

⁴⁰ El texto citado corresponde al relato del historiador mexicano Adolfo Dollero de su visita a Medellín en 1930.

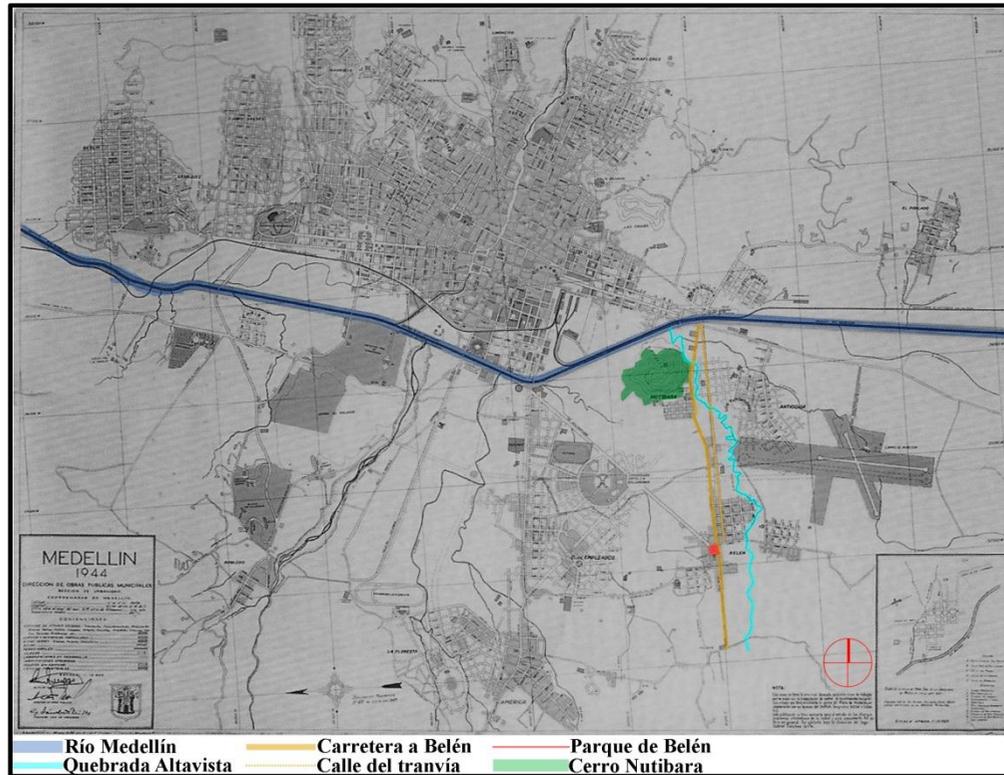


Plano 9: Plano de Medellín, 1932.⁴¹

Posteriormente, se acelera de forma considerable el desarrollo urbano de los sectores cercanos a Belén (Plano 10: Plano de Medellín, 1944.), como resultado de una nueva infraestructura de movilidad, esta vez destinada a una comunicación que supera el ámbito local representada por el aeropuerto de la ciudad, cuya ubicación empieza paulatinamente a ser

⁴¹ En color se muestra el análisis del plano. Tomado de la galería de imágenes de la escuela del hábitat (CEHAP) de la Universidad Nacional de Colombia sede Medellín: https://arquitectura.medellin.unal.edu.co/escuelas/habitat/galeria/displayimage.php?album=77&pid=1885#top_display_media

absorbida por los nuevos desarrollos, y cuya relación con el entorno urbano empieza a propiciar unas dinámicas que favorecen la ubicación de industrias cerca al río, y de viviendas obreras en las zonas aledañas, configurando nuevos barrios que se desarrollan a partir de los ejes de movilidad, y de los elementos naturales como las quebradas y el cerro Nutibara.



Plano 10: Plano de Medellín, 1944.⁴²

⁴² En color se observa análisis del plano. Tomado de la galería de imágenes de la página web www.centrodemedellin.co: <https://www.centrodemedellin.co/imagenesView.aspx?id=343>

“Buena parte de los proyectos de las urbanizadoras se concentraron en estructurar aún más las partes aledañas al centro –peri central-, pero también se abrieron a nuevas áreas urbanizables como lo fueron en terrenos aledaños de la ruta al Poblado –Barcelona-, en la vía del centro a Belén –Granada-, o en un área de gran potencial como lo fue Guayabal, donde se comenzó a construir el barrio Córdoba y a expandir el propio Guayabal, desde antes de la construcción del aeropuerto, que después se convirtió en un jalónador fundamental.” (González Escobar, 2007, pág. 109).

Este momento, tiene como una de sus características el hecho de que todavía se aprecian espacios sin urbanizar en la conformación de la ciudad, incluso en los alrededores de hitos urbanos, como al lado del parque de Belén, cuyo costado sur solo se ve urbanizado en la segunda mitad del siglo XX (Imagen 12: Iglesia de Belén, 1950.). Adicionalmente, es en este período que se empieza a imponer la infraestructura de forma más radical sobre los elementos naturales; proceso iniciado por la canalización del río Medellín, y extendido a las fuentes de agua como la quebrada Altavista, cuyo encuentro con los ejes de movilidad se solucionaron con puentes, concebidos para tener una prioridad vehicular, y que fueron transformándose en el tiempo según los nuevos requerimientos de eficiencia.

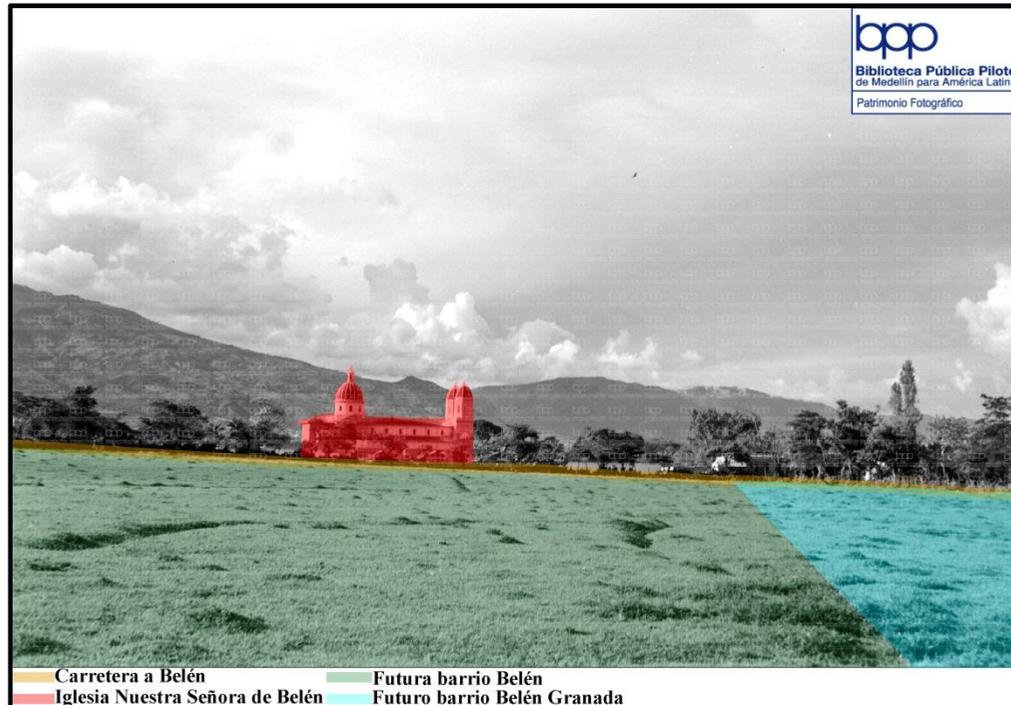


Imagen 12: Iglesia de Belén, 1950.⁴³

Puede notarse entonces como estas nuevas huellas de movilidad cotidiana basadas en infraestructuras vehiculares con propósitos de eficiencia y velocidad, se superponen a los primeros antecedentes de una movilidad con un alto grado de percepción del entorno en los desplazamientos. Dicha característica pareciera empezar a transformarse y a perder relevancia en las actuaciones urbanas, como lo demuestran además de las infraestructuras rectilíneas para vehículos automotores, la carencia de especialidades públicas para el encuentro de los habitantes de la ciudad. Se genera

⁴³ Tomado de la galería de imágenes de la Biblioteca Pública Piloto:
https://bibliotecapiloto.ianium.net/ianium-bin/ianium_zui_print.pl?i=/ianium/Fotos/BPP-F-004/BPP-F-004-0963.jpg

entonces una huella de inclusión de especialidades en el ámbito cotidiano, y se aumenta la frecuencia de los desplazamientos, con un consecuente aumento de velocidades.

Período moderno

En este período, surge una nueva forma de cruzar el río Medellín, mediante un puente vehicular, nombrado puente monumental (Imagen 13: Fotografía aérea del Cerro Nutibara, 1954.), el cual se complementa con el eje de la calle 30 como sistema de movilidad destinado especialmente a automotores, y que tiene como contraparte el eje de la calle 30 A, cuya forma de cruzar hacia el centro de la ciudad se da naturalmente por el puente de Guayaquil. Continúa plasmándose de esta forma la alta relevancia de las infraestructuras urbanas en la segunda mitad del siglo XX en la ciudad de Medellín. De igual forma, es notable la presencia del par vial de la Calle 30 y Calle 30 A (Imagen 14: Fotografía aérea barrio Rosales, 1954), como ejes articuladores, a partir de los cuales se continúa urbanizando la franja occidental de la ciudad, mayormente con tipologías de vivienda unifamiliar.

Es destacable tanto la presencia de nuevas formas prometeicas de cruzar el río, como la presencia de las nuevas tecnologías de movilidad que se superponen a los desarrollos previos. En el primer caso, la construcción de un nuevo puente, ya con la denominación de vehicular, se antepone a las formas previas, ubicadas solo unos metros hacia el norte, y representadas por el actualmente denominado Puente de Guayaquil, indicando nuevas mentalidades, nuevas velocidades y nuevos requerimientos que se abren paso en la infraestructura urbana; aunque esta vez sin una superposición literal de un elemento sobre otro; esta vez más como un monumento al lado

de otro, indicando lo que fue, que ya no debería ser; y el nuevo ideal, el progreso y el futuro, plasmando de esta manera la forma de pensar de la sociedad de cierta época.

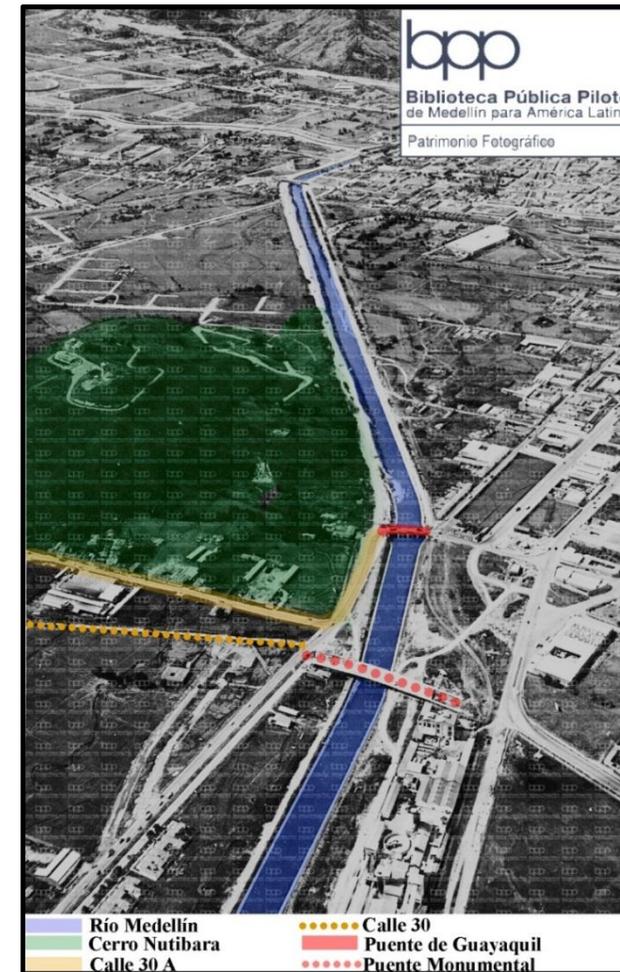


Imagen 13: Fotografía aérea del Cerro Nutibara, 1954.⁴⁴

⁴⁴ En color se observa análisis de la fotografía. Tomado de la galería de imágenes de la Biblioteca Pública Piloto: https://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/janium_zui_print.pl?i=janium/Fotos/BPP-F-017/BP

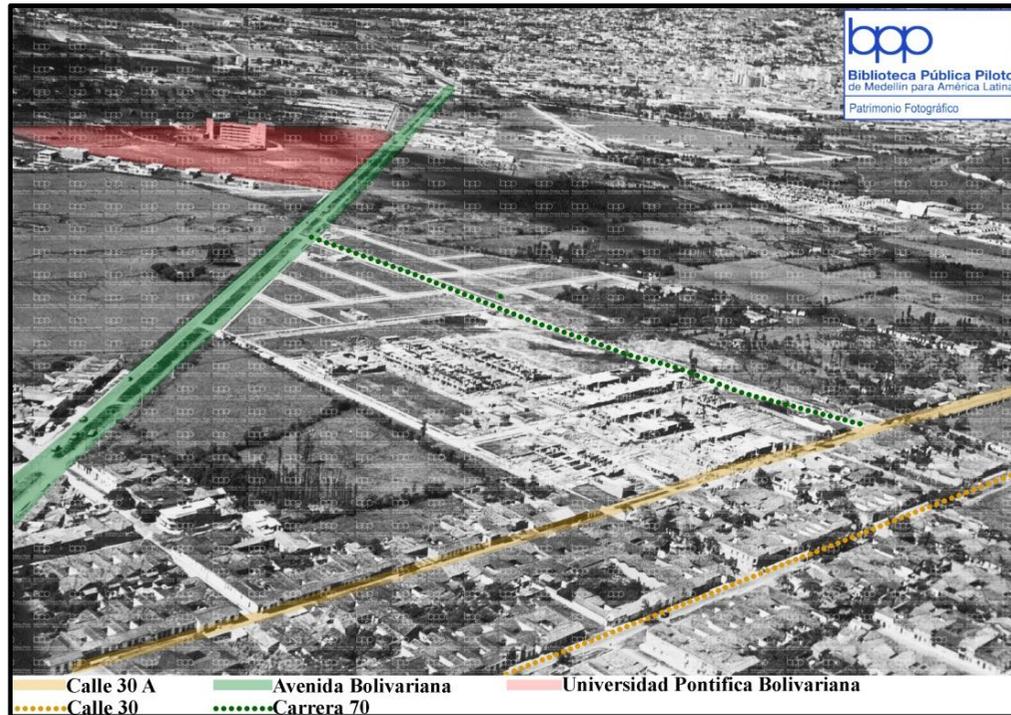


Imagen 14: Fotografía aérea barrio Rosales, 1954.⁴⁵

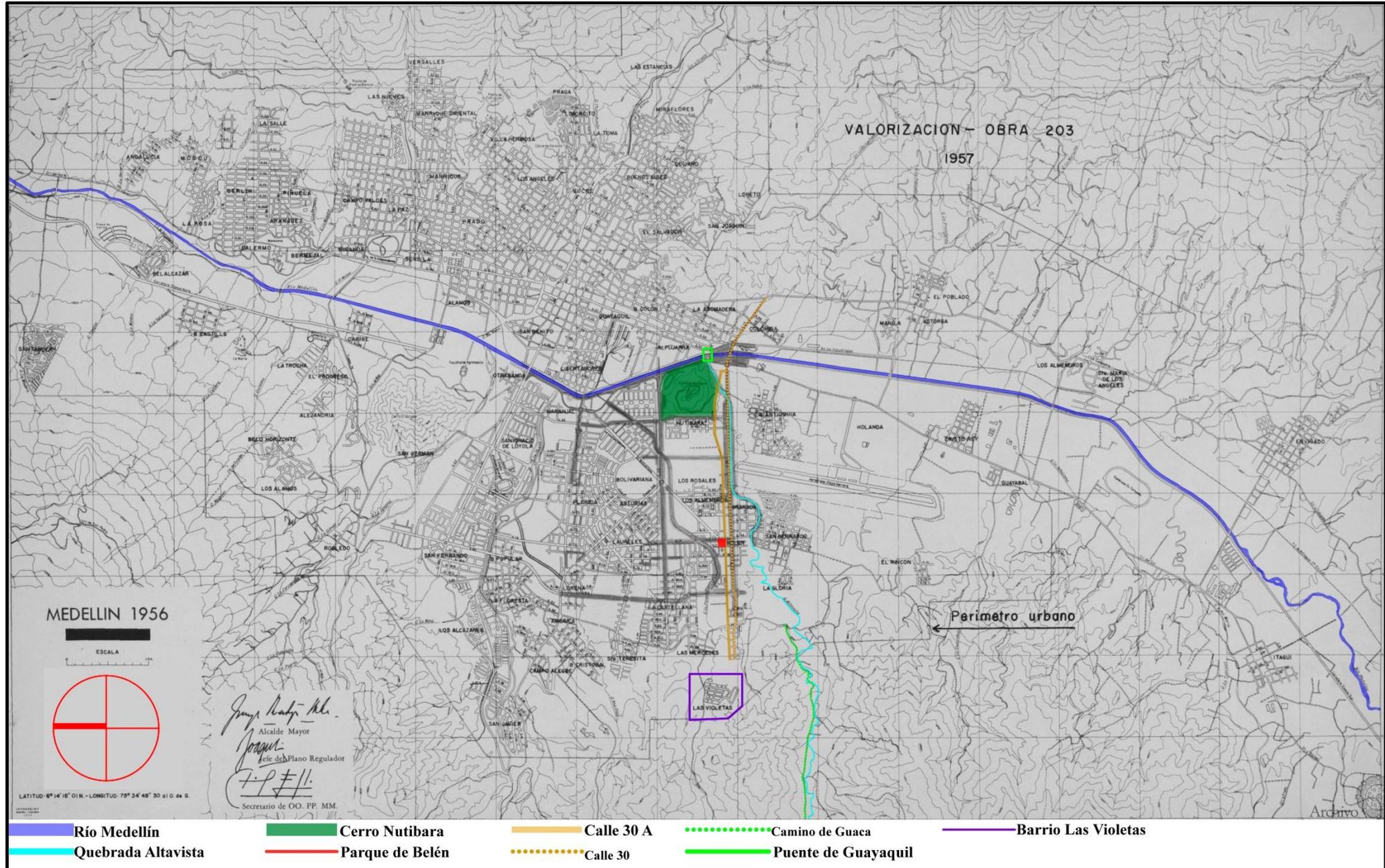
En cuanto a los nuevos dispositivos para la movilidad, la muerte del sistema de tranvías municipales, en décadas anteriores muestra del adelanto técnico de la región, reflejo del manejo de la electricidad, y sinónimo de planteamientos urbanos tendientes a lo colectivo, si es literalmente sobrepasado por la movilidad a base de automotores impulsados por gasolina, que con el mismo discurso de adelanto técnico e incursión en dinámicas globales de desarrollo, promete ser solución óptima al problema

⁴⁵ En color se observa análisis de la fotografía. Tomado de la galería de imágenes de la Biblioteca Pública Piloto: https://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/janium_zui.pl?izd=/janium/Fotos/BPP-F-017/0335.jzd&fn=16335

de los desplazamientos; generando un palimpsesto en la Calle 30, en donde se cambiaron los rieles por asfalto, y que es ejemplo de la necesidad urbana de generar heridas en el territorio, cicatrizarlas con adelantos tecnológicos, y repetir el proceso nuevamente.

Como característica particular, empieza a notarse un cambio de jerarquía entre el eje de la calle 30 y el de la 30 A (Plano 11: Plano de Medellín 1956.⁴⁶), aumentando en relevancia el primero de ellos, mostrando en la información planimétrica una sección más ancha, y un recorrido más directo para conectar la zona de Belén con el centro de Medellín mediante el Puente Monumental de Guayaquil; mientras que la 30A, aparece a partir de este momento desligada tanto del Puente de los Próceres (actual puente de Guayaquil), pues su remate en la parte oriental se muestra articulado a la calle 30 para cruzar el río; como del Camino de Guaca, dado que su tramo occidental continúa hasta lo que actualmente corresponde a la Universidad de Medellín, y no se dirige ya hacia la zona de Altavista; desconociendo de esta forma cualquier conexión con Heliconia (principio de aparición de la senda), hecho que queda, sin embargo, como una huella de movilidad.

⁴⁶ En color se observa análisis del plano. Tomado de la galería de imágenes de la Biblioteca Pública Piloto: https://ahmedellin.janium.net/janium-bin/janium_zui_print.pl?i=/janium/Documentos/AP/PLANOS/AHM-F1-Planeacion-Planos-505675.JPG

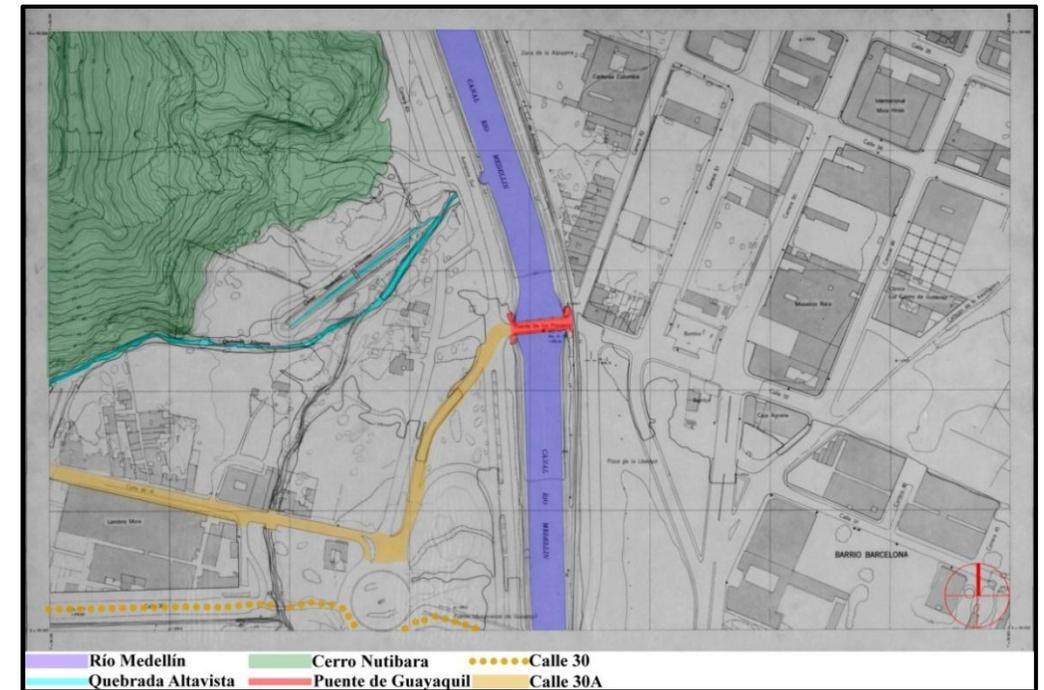


Plano 11: Plano de Medellín 1956.

Se observa además un aumento de la densidad habitacional, ligado a las nuevas infraestructuras como el aeropuerto, la canalización de la quebrada Altavista, y los ejes de movilidad, aunque todavía son notables algunas áreas todavía sin urbanizar, las cuales parecieran conservar tipologías propias del entorno natural, a base de edificaciones de vivienda con grandes áreas destinadas a la producción agrícola, mostrando de esta manera que el cambio de un entorno a otro no es ni automático, ni total, ni posible totalmente de una época a otra, sino un proceso constante que incluso continúa en la contemporaneidad.

Ya para la década de 1960 se aprecia en la parte oriental de la zona de estudio, una trama urbana de grandes superficies dedicadas a actividades industriales en ambos costados del río, con una densidad baja, que deja lugares vacíos que empiezan a ser utilizados por la infraestructura de movilidad, específicamente intercambios viales ordenados mediante glorietas o rotondas, y la ampliación constante de la sección vial de la autopista sur y la Calle 30 (Plano 12: Plano de Medellín 1961, Cruce Autopista sur y Calle 30.). Sin embargo, todavía se continúan utilizando tanto el puente monumental de Guayaquil (actual puente sobre el río de la calle 30) como el puente de los próceres (actual puente de Guayaquil) para la movilidad vehicular (Imagen 9: Fotografías Puente de Guayaquil), aunque el diseño y la disposición de la estructura vial no excluye totalmente otros medios de desplazamiento como la caminata, según se aprecia en los diseños de la época (Plano 13: Plano de alumbrado puente Monumental de Guayaquil, 1954.),

conservando en estas pesadas infraestructuras, un pequeño rastro de la movilidad propia del entorno natural.

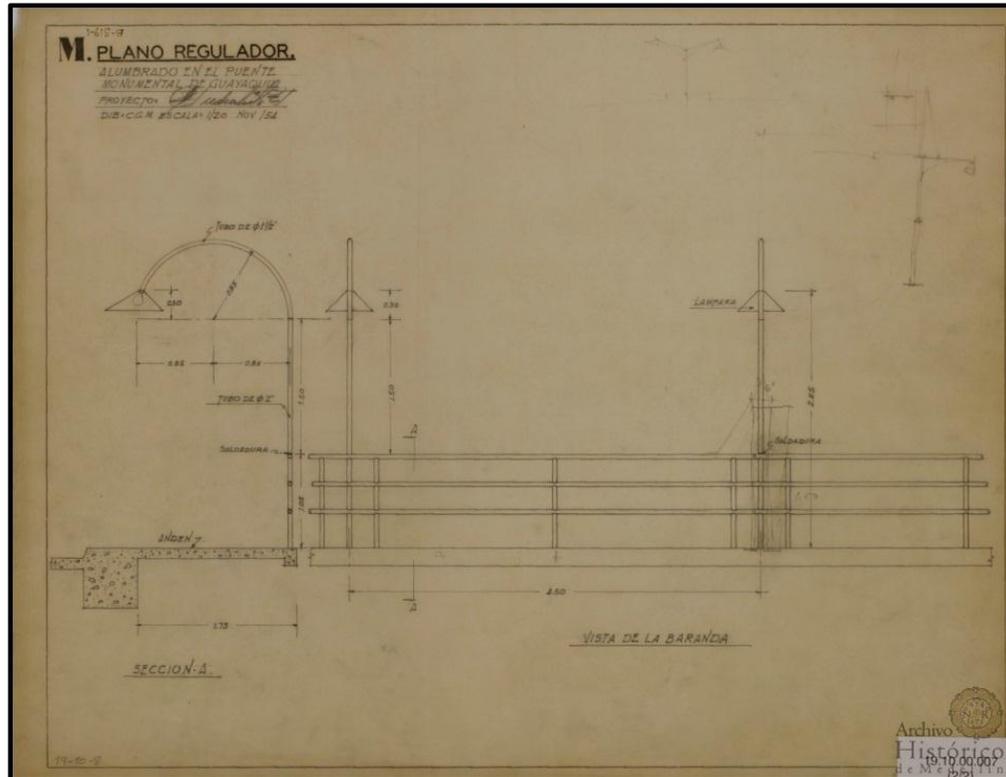


Plano 12: Plano de Medellín 1961, Cruce Autopista sur y Calle 30.⁴⁷

La planimetría de este momento muestra entonces el arribo de la época industrial y sus requerimientos de movilidad a esta zona de la ciudad, donde son tal vez la fábrica de Argos (ubicada en el costado oriental del río,

⁴⁷ En color se observa análisis del plano. Tomado del archivo histórico de Medellín: https://ahmedellin.janium.net/janium-bin/janium_zui_print.pl?=/janium/Documentos/AP/PLANOS/AHM-F1-Planeacion-Planos-489045.JPG

después del puente monumental de Guayaquil) y la fábrica Paños Vicuña⁴⁸ (en el cruce de la cra. 83 con la calle 30 A) las más representativas.



Plano 13: Plano de alumbrado puente Monumental de Guayaquil, 1954.⁴⁹

En las cuales se plasman traslajos de arquitecturas voluminosas, en un principio a partir de unidades de producción agrícola, para posteriormente

⁴⁸ Que tal vez actuó como monumento superpuesto en el territorio de la vocación textilera de los primeros habitantes del Valle.

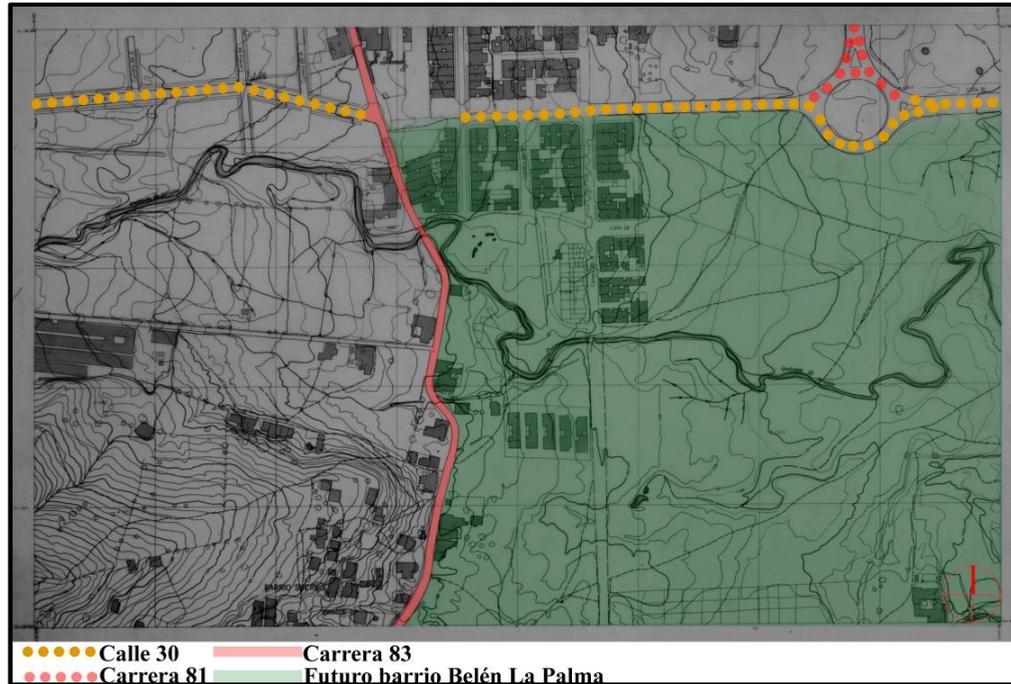
⁴⁹ Se observa andén de más de 1.75m de ancho, barandas e iluminación para el peatón.

Tomado del archivo histórico de Medellín: https://ahmedellin.janium.net/janium-bin/janium_zui_print.pl?i=janium/Documentos/AP/PLANOS/AHM-F1-Planeacion-Planos-502506.JPG

ser complejos industriales, y en un futuro reemplazadas, esta vez por los nuevos ideales (igual discurso fue utilizado en el momento industrial) modernos, globalizados y desarrollados, bajo el modelo de bienes y servicios, siendo una institución bancaria y un centro comercial respectivamente en la época contemporánea, los nuevos usos superpuestos.

En cuanto a la parte occidental de la zona de estudio, durante este período se aprecia lo que podría ser considerado el perímetro urbano edificado, si bien en planimetrías anteriores se aprecian desarrollos en el occidente, correspondientes al barrio Las Violetas (Plano 11: Plano de Medellín 1956.), para 1962 se observa una interrupción de la calle 30, en medio de la cual queda un proceso de parcelación sin edificación antes de alcanzar dicho barrio (Plano 14: Plano de Medellín, 1962. Cruce calle 30 con carrera 81.). Igualmente ocurre en las inmediaciones de la contemporánea Avenida 80, la cual tiene para entonces su remate en la calle 30, y alrededor de la cual se aprecian zonas sin edificar, y afluentes de agua que conservan sus meandros. Muestran estas planimetrías entonces, no la ausencia de calles, sino la ausencia de infraestructura vial conforme a los requerimientos del entorno urbano y sus tecnologías; así mismo, los espacios vacíos son difícilmente entendidos como bosques urbanos propios del entorno natural, y representarían más aquellos lugares en donde las edificaciones no responden a las disposiciones arquitectónicas implementadas por la vivienda obrera (nuevo referente de urbanización). La constante representación del crecimiento urbano en las planimetrías posteriores,

reflejaría no un proceso de colonización de terrenos baldíos, sino el proceso de superposición de un entorno sobre otro.

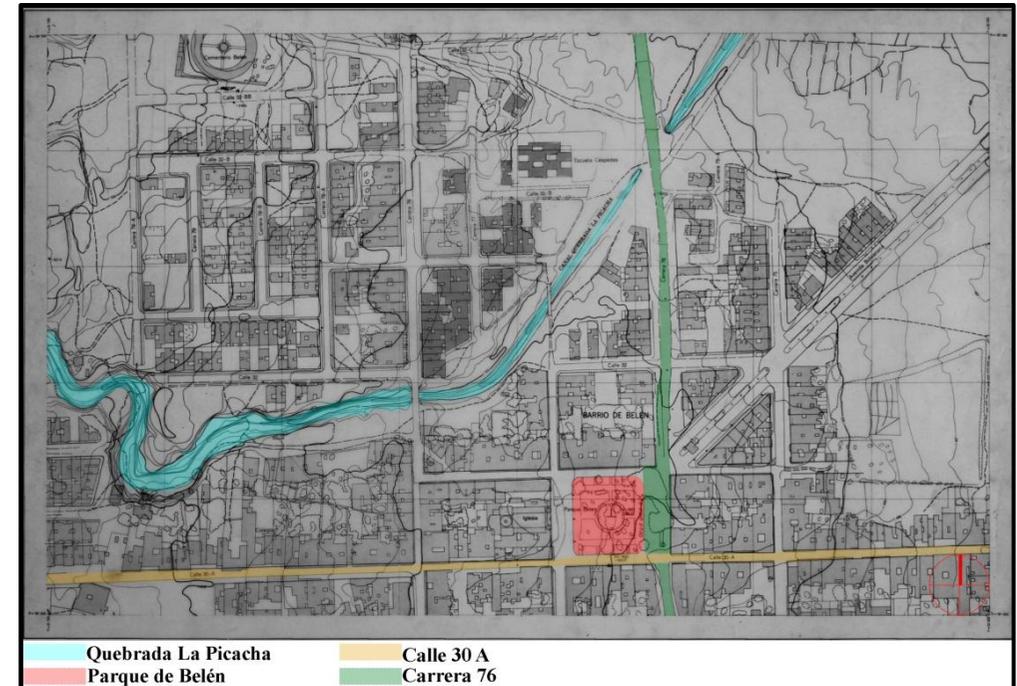


Plano 14: Plano de Medellín, 1962. Cruce calle 30 con carrera 81.⁵⁰

La parte central de la zona de estudio, en las inmediaciones del parque de Belén, se encuentra en este momento más densificada, aunque no con el nivel de urbanización de la actualidad (Plano 15: Plano de Medellín, 1962. Cruce calle 30A con carrera 76.). El eje de la Calle 30A se encuentra en su mayor extensión contenido por edificaciones, a diferencia de ejes de

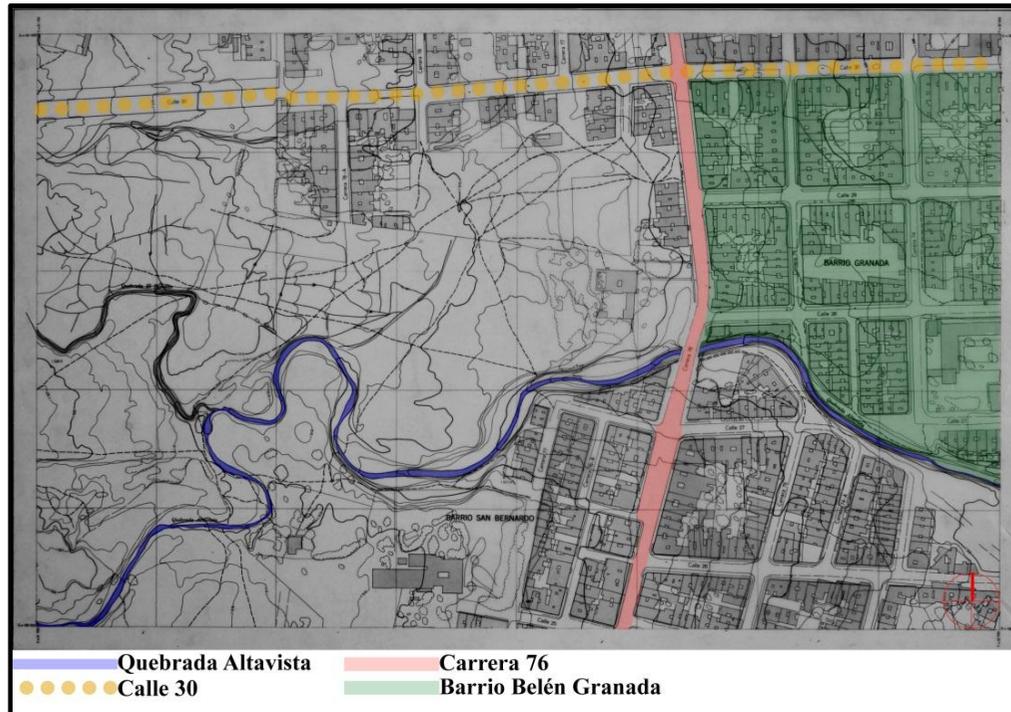
⁵⁰ En color se observa análisis del plano. Tomado del archivo histórico de Medellín: https://ahmedellin.janium.net/janium-bin/janium_zui_print.pl?i=/janium/Documentos/AP/PLANOS/AHM-F1-Planeacion-Planos-489358.JPG

movilidad más recientes como la Avenida Bolivariana. La presencia de edificaciones fue directamente proporcional a la rectificación y canalización de fuentes hídricas, como se aprecia en ese momento con la quebrada La Picacha, canalizada solamente hasta inmediaciones del parque de Belén. De igual forma sucede con la quebrada Altavista, que no estaba canalizada en esta época, pero si era sorteada por la carrera 76; y cuyo recorrido original ha quedado plasmado a manera de huella en la forma urbana (Plano 16: Plano de Medellín, 1962. Cruce calle 30 con carrera 76.).



Plano 15: Plano de Medellín, 1962. Cruce calle 30A con carrera 76.⁵¹

⁵¹ En color rojo se observa análisis del plano. Tomado del archivo histórico de Medellín: https://ahmedellin.janium.net/janium-bin/janium_zui_print.pl?i=/janium/Documentos/AP/PLANOS/AHM-F1-Planeacion-Planos-489372.JPG



Plano 16: Plano de Medellín, 1962. Cruce calle 30 con carrera 76.⁵²

Reflejan estos planos entonces el deseo casi desbordado de este entorno de la humanidad por la línea recta, por representar esta la velocidad, la eficiencia y la salubridad; copiando a cabalidad la zona de estudio las premisas modernas de la Carta de Atenas. Es la movilidad, y sus requerimientos para los automotores, quién organiza el espacio urbano y determina el asentamiento de la vivienda, de forma que pueda ser accesible

⁵² En color rojo se observa análisis del plano. Tomado del archivo histórico de Medellín: https://ahmedellin.janium.net/janium-bin/janium_zui_print.pl?i=/janium/Documentos/AP/PLANOS/AHM-F1-Planeacion-Planos-489357.JPG

al vehículo, y que por medio de generosas vías, estos (más que sus ocupantes) puedan habitar, circular, trabajar y recrearse.

La imagen urbana que se tenía de la zona de estudio para este momento era de edificaciones de baja altura, que se emplazaban de forma dispersa alrededor de elementos importantes como infraestructuras de movilidad, en donde el aeropuerto era el máximo referente (Imagen 15: fotografías de los almacenes y taller de EPM); o condicionantes naturales, conformando zonas urbanizadas seguidas de sectores carentes de edificación, pero sin mayor presencia de naturaleza o intervenciones con carácter de espacialidad pública. Las vías vehiculares, como el caso de la calle 30, no eran percibidas como barreras debido a su proporcionada sección vial, y a la presencia moderada de automóviles. Esta senda en específico contaba con dos carriles por sentido, divididos por un separador central, de un ancho similar a las calzadas vehiculares. Al igual que en la zona de estudio, el crecimiento urbano de la ladera occidental Valle de Aburrá se dio a partir de elementos de ciudad importantes, como el caso del Laureles, el cual surgió a partir del campus de la Universidad Pontificia Bolivariana (Imagen 16: Fotografía de la Universidad Pontificia Bolivariana, 1967.), y que para la época encontraba articulada su trama urbana con la surgida a partir del eje de la calle 30A, y del cerro Nutibara. Este último hito urbano, no era concebido entonces como una reserva de biodiversidad natural, pues destaca en ese momento su ausencia de arborización.



Imagen 15: fotografías de los almacenes y taller de EPM⁵³

⁵³ parte superior fotografía de los almacenes y taller de EPM, 1966 (Tomado de la galería de imágenes de la Biblioteca Pública Piloto: https://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/janium_zui.pl?zd=/janium/Fotos/BPP-F-015/0295_jzd&fn=14295.) Parte inferior fotografía proveeduría EMP año 2019.

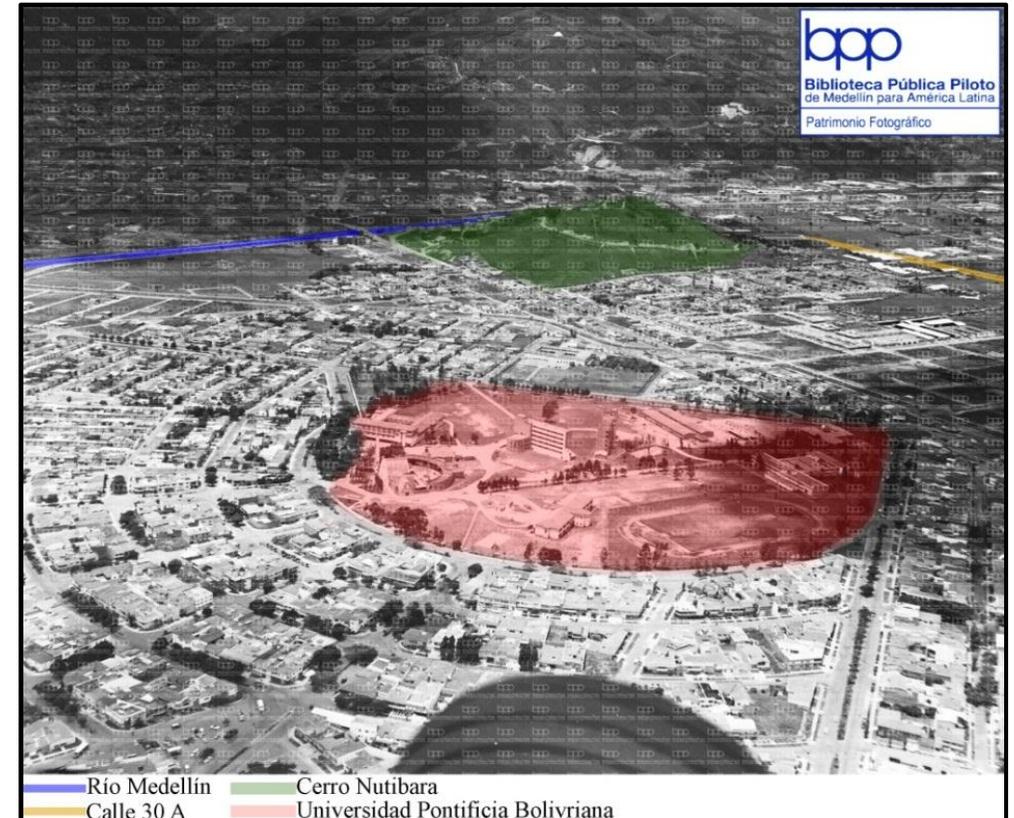
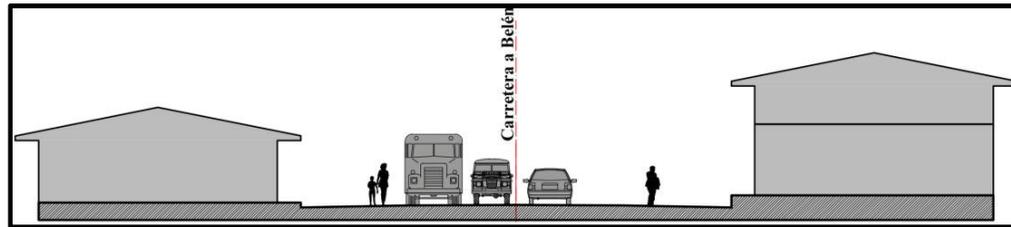


Imagen 16: Fotografía de la Universidad Pontificia Bolivariana, 1967.⁵⁴

Para la década de 1970, se encuentra el proceso de urbanización mucho más densificado en los alrededores de la zona de estudio (Sección 4: Calle 30 A en el Entorno Urbano). En la parte occidental, después de cruzar la carrera 81, se aprecia una trama que correspondería a vivienda obrera, derivada de

⁵⁴ En color se observa análisis de la fotografía. Tomado de la galería de imágenes de la Biblioteca Pública Piloto: https://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/janium_zui_print.pl?is=/janium/Fotos/BPP-F-014/BPP-F-014-0623.jpg

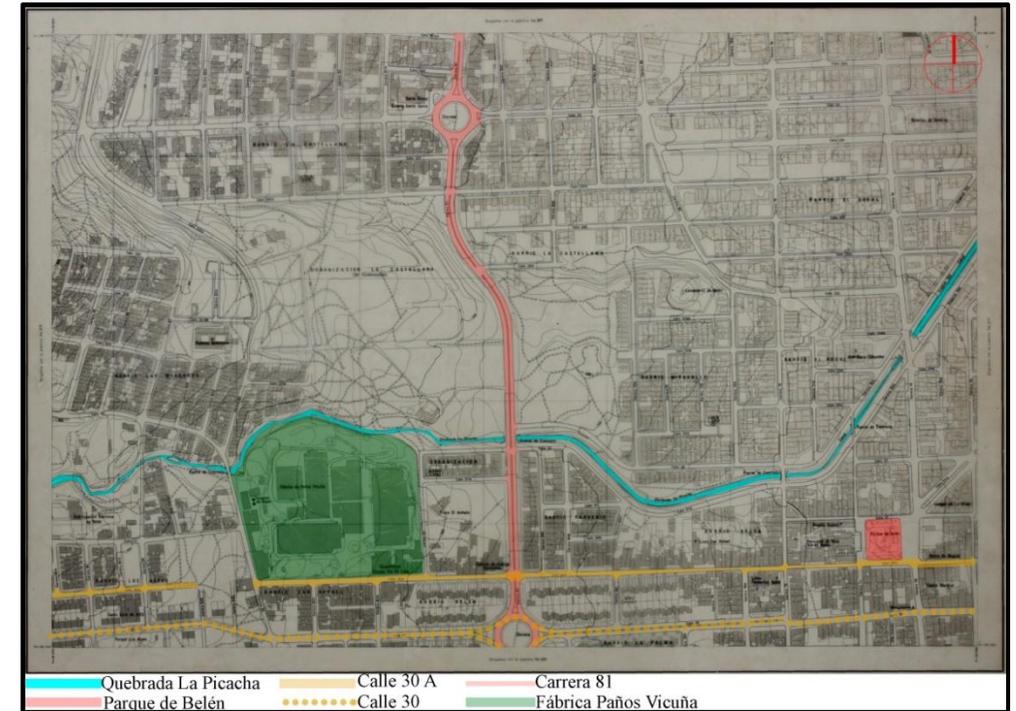
las industrias ubicadas en la zona, especialmente Paños Vicuña, cuya edificación estaría presente en la morfología urbana hasta el año 2004 (Plano 17: Plano de Medellín, 1972. Cruce calle 30A con carrera 81.). La quebrada La Picacha ya se encuentra canalizada en este momento hasta las inmediaciones de dicha fábrica, y los ejes de la 30 y la 30A se encuentran ya totalmente contenidos por edificaciones, exceptuando un tramo de la calle 30A, entre las carreras 83 y 84, zona en la cual se aprecia una interrupción de dicho eje, ocasionado por una morfología que interrumpe su continuidad, e incluso por una edificación que se aprecia en medio de éste; situación que no se aprecia en la actualidad.



Sección 4: Calle 30 A en el Entorno Urbano

Esta particular situación morfológica, es una huella de movilidad que indica el recorrido inicial del eje de la Calle 30 A, cuando en épocas prehispánicas fungía como elemento de conexión espacial, entre lo que son actualmente las poblaciones de Medellín y Heliconia. Es justamente el deseo de línea recta del entorno urbano lo que extiende el mencionado eje, acotándolo entre la Universidad de Medellín y el río, pérdida que continúa acentuándose conforme avanza el proceso urbano de superposición, y que

será refrendado con la posterior desaparición de la fábrica Paños Vicuña, si es esta vista como una huella de la actividad textil que desde épocas prehispánicas tuvo esta zona.



Plano 17: Plano de Medellín, 1972. Cruce calle 30A con carrera 81.⁵⁵

La mencionada interrupción en el eje de la calle 30 A se presenta entonces como una superposición del entorno urbano sobre los antecedentes de movilidad del entorno natural, debido a que la presencia de una morfología que limita la continuidad de la mencionada senda hacia la universidad de

⁵⁵ En color se observa análisis del plano. Tomado del archivo histórico de Medellín: https://ahmedellin.janium.net/janiumbin/janium_zui_print.pl?i=janium/Documentos/AP/PLANOS/AHM-F1-Planeacion-Planos-489706.JPG

Medellín, indica que el antecedente de movilidad, en este caso el Camino de Guaca, tenía un trazado que se aproximaba más al de la actual carrera 83, que posteriormente se desvía hacia el occidente para convertirse en el eje principal del actual corregimiento de Altavista. Este recorrido, seguramente proviene de bordear la quebrada Altavista en siglos pasados, antes de encontrarse esta misma canalizada.

En la década de 1980, se aprecian intervenciones más agresivas con el fin de controlar los elementos naturales, y superponer infraestructuras de movilidad vehicular sobre ellos (Imagen 17: canalización quebrada Altavista, 1982). Es el caso de la quebrada Altavista, la cual es canalizada y enterrada en inmediaciones del Cerro Nutibara, lo cual permite posteriores ampliaciones de los ejes de movilidad. La imagen de la zona de estudio todavía es de edificaciones de baja altura, con grandes superficies en los lugares cercanos al río, que tomaron un carácter industrial durante el siglo XX, y que se mantiene en parte en la actualidad. Pese a las intervenciones mencionadas, todavía no se percibe una modificación radical del nivel base de la ciudad, puesto que se siguen utilizando el puente de Guayaquil (Imagen 9: Fotografías Puente de Guayaquil) y el puente monumental como elementos para cruzar el río.

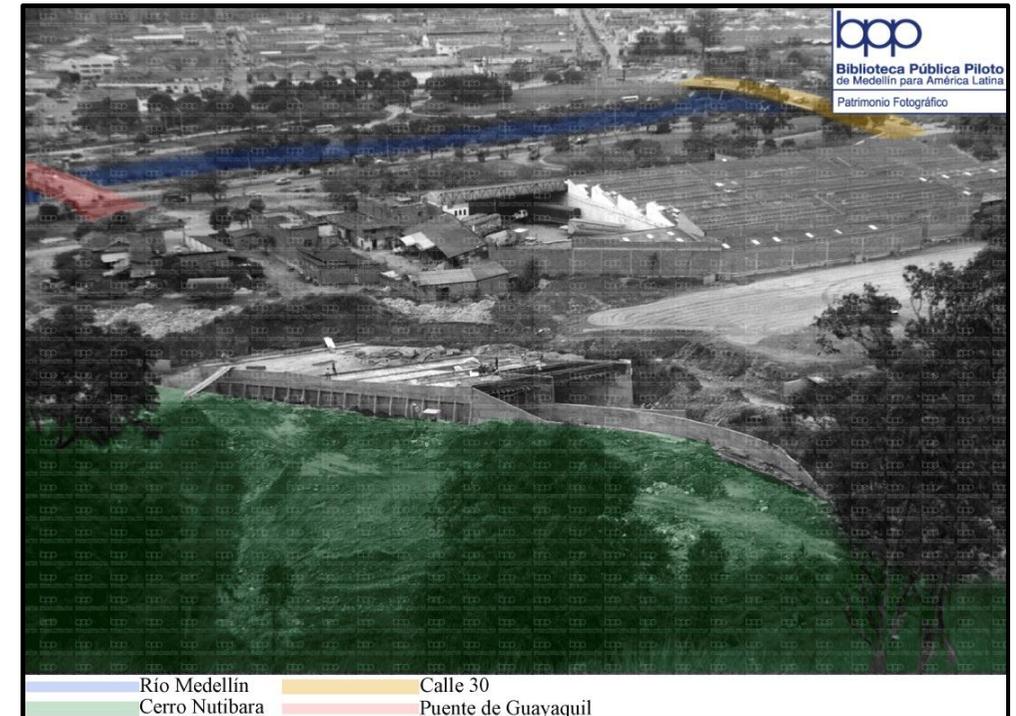


Imagen 17: canalización quebrada Altavista, 1982.⁵⁶

Es notable entonces la preeminencia de la velocidad sobre la percepción urbana en los constantes desarrollos de esta zona de la ciudad. Intenta darse un sentido de eficiencia mediante la optimización de la infraestructura vial, para favorecer ampliamente los automotores, entendidos además como símbolo de progreso y desarrollo; como resultante, el hecho de recorrer la ciudad caminando (como huella del entorno natural) pareciera paulatinamente ir perdiendo relevancia, y en el mejor de los casos, ser visto

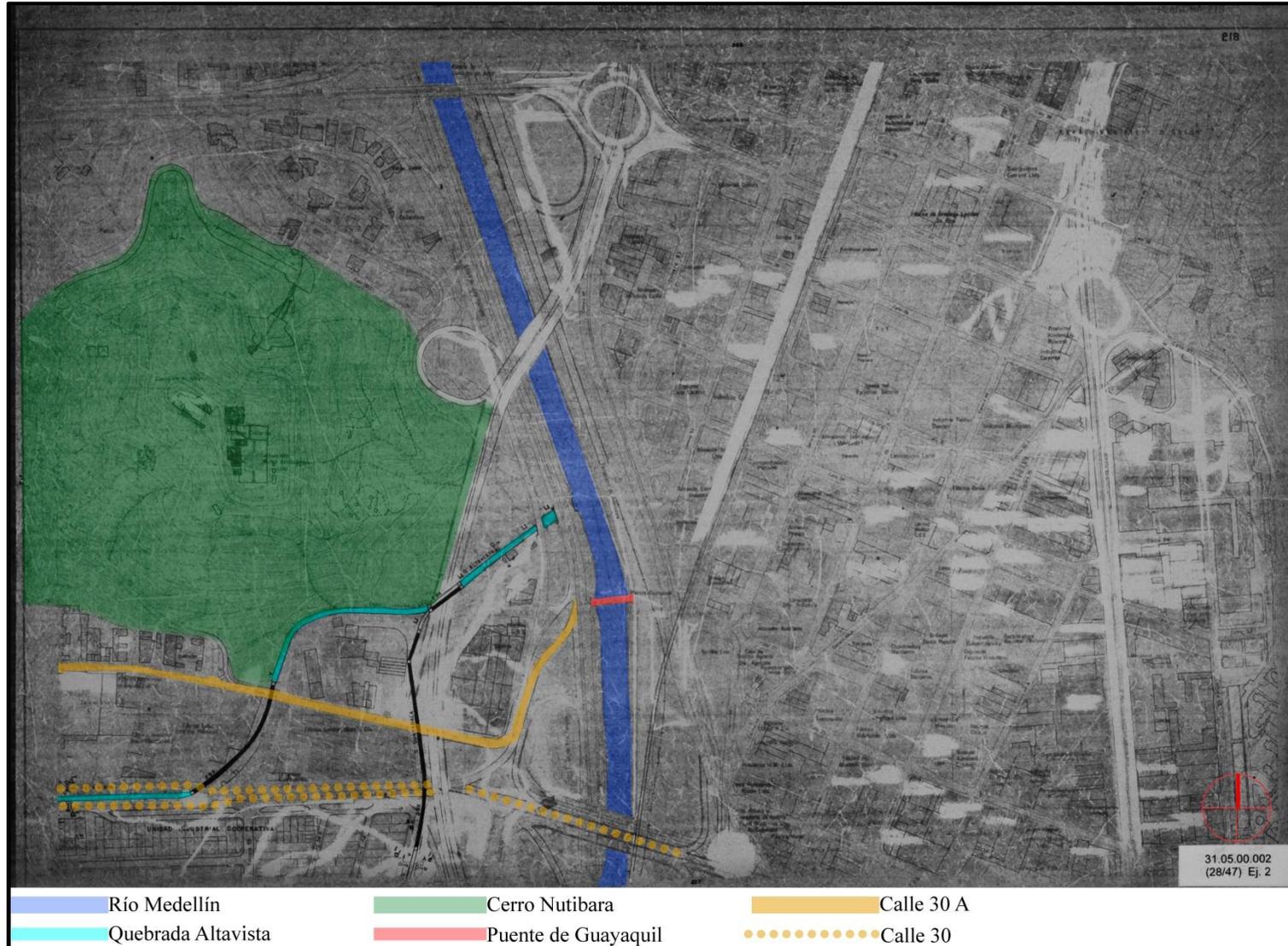
⁵⁶ En color se observa análisis de la fotografía. Tomado de la galería de imágenes de la Biblioteca Pública Piloto: https://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/janium_zui_print.pl?i=janium/Fotos/BPP-F-016/BPP-F-016-0157.jpg

como una actividad de desplazamiento únicamente, en la cual se aplican las mismas nociones de velocidad y eficiencia. Estos factores llevan a nuevas zonas poco dinámicas y carentes de variedad, en las cuales la vida urbana es monofuncional⁵⁷, especialmente en los sectores cercanos al río.

Para la década de 1990, es mucho más visible el predominio de la infraestructura vial sobre los demás componentes del entorno urbano. Si bien es posible dibujar los ejes de la 30 y la 30A hasta su encuentro con el río, dicha intersección se ve interrumpida por puentes vehiculares, específicamente el que corresponde a la Avenida Guayabal, que incluso soporta parte de su infraestructura en el Cerro Nutibara (Plano 18: Plano de Medellín, 1997. Cruce calle 30 con Autopista Sur.). Los afluentes hídricos se encuentran totalmente controlados por canalizaciones y soterrados, mientras que el espacio para el peatón ha sido consumido por los vehículos particulares, bien sea para su desplazamiento o como zonas de parqueo. En este momento parece perdido el sentido de los ejes de la calle 30 y la calle 30A como articuladores del crecimiento urbano, y parecen reducidos a infraestructuras para el desplazamiento vehicular únicamente, haciendo las veces de barrera más que de elementos de conexión para los agentes urbanos diferentes a los vehículos.

⁵⁷ Para la época, la teoría urbana de la ciudad se apoyaba ampliamente en los preceptos de la arquitectura moderna, que impulsaba la segregación de la ciudad en espacios para trabajar, habitar, recrearse y desplazarse. Parámetros discutidos en la actualidad por propender por espacios con marcadas temporalidades, e incentivar el uso de vehículos particulares y su infraestructura.

Pareciera esta entonces la victoria máxima de la velocidad y sus requerimientos sobre la vida urbana, y específicamente, sobre la percepción de la ciudad. Las necesidades de eficiencia llevaron a cubrir los afluentes hídricos, rectificar las calles, cubrir con asfalto la mayor cantidad de espacio posible, y otorgar gran cantidad de espacio urbano a los vehículos automotores, otorgándoles incluso puentes elevados para mayor eficiencia en sus desplazamientos. Son estos entonces los grandes agentes urbanos, sobre los cuales recaen la mayor cantidad de beneficios e incentivos, presentando a las demás formas de movilidad más como invitadas (Imagen 18: Fotografías 30,) o secundarias en el contexto urbano.



Plano 18: Plano de Medellín, 1997. Cruce calle 30 con Autopista Sur.⁵⁸

⁵⁸ En color se observa análisis del plano. Tomado del archivo histórico de Medellín:
https://ahmedellin.janium.net/janium-bin/janium_zui_print.pl?i=/janium/Documentos/AP/PLANOS/AHM-F1-Planeacion-Planos-506234.JPG



Imagen 18: Fotografías Calle 30, entre las carreras 76 y 75.⁵⁹

⁵⁹Fotografías Calle 30, mirando hacia el oriente. Fotografía superior correspondiente a 1995, tomada de la galería de imágenes de la Biblioteca Pública Piloto: https://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/janium_zui_print.pl?i=/janium/Documentos/AP/DAP-NE-01-2158-67100/DAP-NE-01-2158-67100.0001.jpg. Fotografía inferior correspondiente al año 2019.

TEXTO SÍNTESIS ENTORNO URBANO

Durante el entorno urbano, la zona de estudio comprendida por los alrededores de las actuales calles 30 y 30A, pasa de ser considerada una fracción rural a parte integral de la trama urbana. Inicialmente, según la información planimétrica, se consideraba como el núcleo urbano de la villa a los alrededores de la iglesia de Nuestra Señora de la Candelaria, en la ladera occidental del río, núcleo que se encontraba relacionado con desarrollos sub-urbanos, que incluso cruzaban el río y se asentaban en la ladera occidental, posiblemente con un carácter más rural. De esta forma ocurre con los sitios cercanos a la quebrada Altavista, la cual contaba con edificaciones emplazadas desde las inmediaciones del río Medellín, que se extendían hacia el occidente, siendo estas las antecesoras de la zona de Belén.

Posteriormente, y hasta inicios del siglo XX, existe una carencia de información sobre la ladera occidental y su desarrollo urbano, la cual concuerda con un imaginario urbano que limita el perímetro de la ciudad en el río, llegando incluso a concebir la zona de estudio como un territorio independiente, esta situación se mantiene hasta la segunda década del siglo XX, cuando normativamente se incluye a Belén y las demás fracciones rurales a la conformación de Medellín, decisión que propicia tanto la densificación urbana de estas zonas, como la construcción de infraestructuras que permitan su integración física al núcleo urbano del

considerado actualmente centro tradicional, factores sumados a la densificación de estos territorios.

Para este momento la zona de estudio ya cuenta con una trama urbana definida a partir del parque de Belén y su iglesia, a partir de los cuales se organiza una forma urbana de damero, que se acopla a los condicionantes naturales, como las pendientes del terreno y los afluentes de agua, y a los antecedentes urbanos, específicamente la carretera a Belén, superpuesta al Camino de Guaca, eje de conexión occidental de la ciudad. Conviven en este momento maneras de desplazarse propias del entorno natural con dispositivos de movilidad del entorno urbano, específicamente destinados para la movilidad colectiva y plasmados en el tranvía municipal, para el cual se establece un nuevo eje de conexión Belén-Medellín, llamado justamente calle del Tranvía, antecesor de la calle 30.

Este eje, representa también el inicio de una época en la cual es característica la infraestructura urbana con el fin de adecuar la naturaleza a las necesidades humanas, lo cual sumando a la entrada en escena del vehículo particular deja como resultado la pavimentación de calles, la rectificación del curso de las quebradas con su correspondiente canalización, la urbanización de nuevas zonas y la construcción de infraestructuras de gran envergadura, como el aeropuerto. A partir de estas nuevas obras, empieza a darse una densificación habitacional constante de la ladera occidental del valle, en la cual se da una jerarquía cada vez mayor a los medios de locomoción privados a base de vehículos particulares, y a

los elementos que ellos necesitan. Sin embargo, en este punto, a mediados del siglo XX, las condiciones urbanas no desplazan totalmente los medios de locomoción propios del entorno natural; por el contrario, se presenta una correlación entre las diferentes formas de movilidad cotidiana.

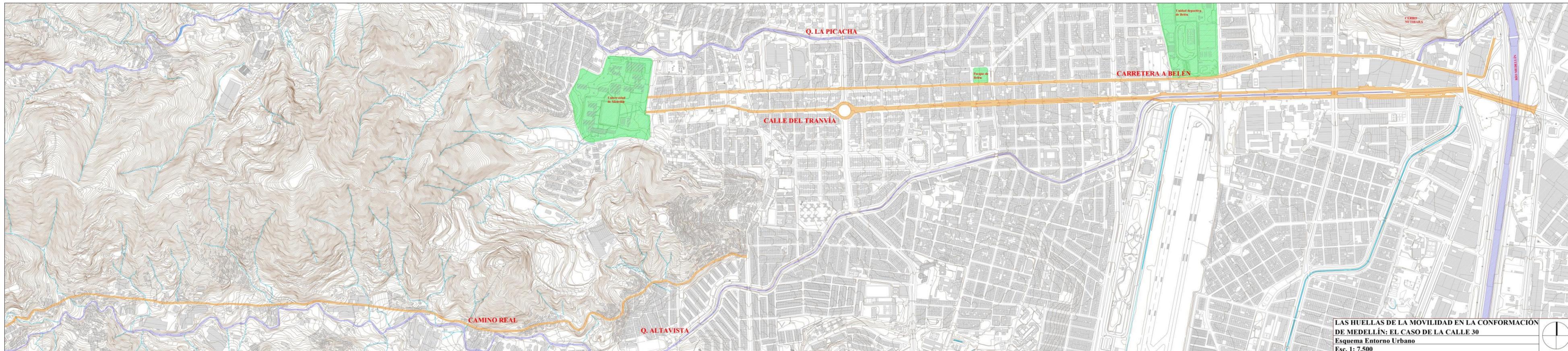
Pese a esto, conforme se acerca el cambio de siglo se desequilibra dicha balanza, dando como resultado una dicotomía entre la proximidad de la zona de estudio con el centro de la ciudad, dado que conforme avanza el tiempo, resulta cada vez más sencillo el mencionado desplazamiento, siempre y cuando se realice mediante vehículos particulares, que se benefician de la infraestructura construida; en el caso contrario, empieza a resultar cada vez más complicado este trayecto utilizando los medios de locomoción propios del entorno natural, dado que la infraestructura para vehículos particulares, continuamente desconoce las demás formas de movilidad cotidiana. Como caso concreto, la dimensión de la autopista sur, paralela al río Medellín, conforme va aumentando, empieza a hacer más complicada la conexión peatonal entre la 30A, el puente de Guayaquil y el centro de la ciudad.

Éste básicamente es el proceso que se perpetúa conforme avanza el siglo XX, se continúa la densificación urbana y la urbanización de zonas antes despobladas o rurales, con la consiguiente optimización de infraestructuras, como canalización de fuentes hídricas e infraestructura vial para optimizar un modelo de movilidad con el vehículo particular como centro, dando

como resultado una ciudad cuya premisa parece ser la eficiencia en los mencionados desplazamientos, lo cual trae efectos secundarios como la carencia de espacialidades públicas y el prácticamente exponencial aumento de vehículos particulares, tanto en la zona de estudio como en el resto de la ciudad.

Para finales del siglo XX, esta situación llega a su punto más extremo, con una pesada infraestructura vehicular de puentes elevados sobre el río Medellín y el cerro Nutibara, y autopistas en sus respectivas márgenes, lo cual rompe totalmente la posibilidad de cruzar la ciudad caminando en esta zona. El imaginario colectivo se ha volcado a considerar imprescindible el vehículo particular para la vida urbana, y a considerarlo además un elemento de prestigio social, convirtiéndose en esencial para las clases altas, necesario para las clases medias y un ascensor social para las clases bajas. El peatón y las demás formas de movilidad cotidiana, quedan por el contrario excluidas y totalmente desdibujadas de los proyectos urbanos.

ESQUEMA ENTORNO URBANO



CAPÍTULO 4: ENTORNO DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y TELECOMUNICACIONES

El entorno de las nuevas tecnologías de la información y telecomunicaciones de la Calle 30, es un entorno que apenas inicia su construcción, en el cual los dispositivos de desplazamiento que se inscriben como propios de este momento, requieren comunicación en tiempo real (medible en bytes/segundo) para funcionar como sistema, lo cual no quiere decir que las velocidades de desplazamiento en el plano urbano se acerquen siquiera a estos parámetros (situación que teóricamente no es posible para la anatomía del ser humano). Son en este sentido los dispositivos vinculados al sistema Metro de la ciudad, implementado solamente hace algunas décadas⁶⁰, los exponentes de este naciente entorno de la humanidad en el contexto local.

TRANSURBANCA

El término transurbancia es acuñado por el profesor de la Universidad de Roma Francesco Careri en sus investigaciones sobre la adecuación del territorio por sociedades humanas, con especial énfasis en las periferias urbanas, entendidas estas como no lugares que generan interesantes

⁶⁰ En el año 1995 fue inaugurada la primera línea de Metro con infraestructura elevada en la ciudad, y en el año 2011 la primera línea de buses articulados (Metroplús), cubriendo la ruta Belén – Aranjuez.

fenómenos habitacionales propios de cada sociedad. Dicho análisis parte de la acción de caminar como una práctica estética que permite reconocer el lugar mediante el recorrido, proponiendo de esta forma una continuación de la deriva letrista, la deambulación surrealista e incluso los recorridos erráticos de sociedades nómadas. Estos recorridos analíticos, inicialmente realizados por su grupo de estudio denominado Stalker on, combinan las herramientas del urbanismo, con la característica propia del ser humano de entender el mundo mientras lo recorre.

“Al igual que el recorrido errático, la transurbancia es una especie de pre-arquitectura del paisaje contemporáneo. Por ello, el primer objetivo de este libro es desmentir cualquier imaginario anti-arquitectónico del nomadismo, y por ende del andar: el menhir, el primer objeto del paisaje a partir del cual se desarrolla la arquitectura, procede de los cazadores del paleolítico y de los pastores nómadas. El paisaje contenido como una arquitectura del vacío es una invención de la cultura del errabundeo. Tan solo en los últimos diez mil años de vida sedentaria hemos pasado de la arquitectura del espacio vacío a la arquitectura del espacio lleno” (Careri, 2002, pág. 24).

Se presenta esta herramienta entonces como un método analítico y de comprensión del espacio, útil por requerir toda la atención del observador, y articular de esta forma todos sus sentidos con el fin de llevar a cabo los recorridos, situación que genera una disposición particular a los

componentes del paisaje. En el caso preciso de la presente investigación, el objetivo a priori es interpretar la superposición de las huellas de la movilidad cotidiana en los trayectos realizados, razón por la cual la predisposición mencionada se vuelca a percibir esas huellas, por lo que se disponen todos los sentidos posibles a tal fin, y se plasman los hallazgos mediante el uso de la fotografía y de relatos (complementado por argumentaciones teóricas) que pretenden dibujar las sensaciones encontradas.

“...El andar es un instrumento estético capaz de describir y de modificar aquellos espacios metropolitanos que a menudo presentan una naturaleza que debería comprenderse y llenarse de significados, más que proyectarse y llenarse de cosas” (Careri, 2002, pág. 27)

Cabe resaltar, que en cuanto al análisis de la movilidad cotidiana, caminar resulta ser el medio más eficiente para obtener información, pues aparte de su relación intrínseca con la idiosincrasia de los diferentes asentamientos humanos, ésta técnicamente articula el espacio y el tiempo de una forma particular; mediante una velocidad que permite un muy alto porcentaje de interés perceptual, a favor de un balance óptimo de complejidad, abstrayendo la monotonía y el caos para obtener la mayor cantidad de información útil (Rapoport, 1978).

“La velocidad afecta el tiempo y la distancia, y puede juzgarse como el porcentaje de información; los desplazamientos con baja

información son más lentos que los que producen altos niveles de información. La velocidad modifica el porcentaje de diferencias por unidad de tiempo y el tiempo de cada diferencia. Los indicios sutiles exigen una gradación pausada: el conducir en coche no sólo es rápido, sino que exige concentrarse, no permitiendo actuar a los canales informativos a pleno rendimiento.

O sea que los peatones, tienen mucha mayor consciencia de los lugares, de sus diferencias y de sus significados, que los conductores o usuarios del transporte público. A causa de su baja velocidad, los peatones pueden percibir mayor número de diferencias en forma y actividad. Además, están menos aislados polisensorialmente y la naturaleza activa de su paso aumenta la capacidad informativa. Por tanto, los cambios producidos por los diferentes modos de transporte en cuanto al conocimiento de la ciudad pueden en parte explicarse en términos de percepción de diferencias” (Rapoport, 1978, pág. 223).

Con el fin de encontrar los vestigios de las huellas de movilidad cotidiana que han quedado plasmados sobre la zona de estudio, se aplica la mencionada herramienta de transurbancia sobre lo que fue en un inicio urbano el Camino de Guaca, entre el actual municipio de Heliconia y la ciudad de Medellín, específicamente hasta el puente de Guayaquil, punto de conexión entre la ladera oriental y occidental de la ciudad. Se pretende de esta forma obtener un panorama general de cómo era el mencionado

camino en un inicio, y cómo se fue transformado en un elemento urbano con el paso del tiempo, esto mediante los palimpsestos de huellas de movilidad que puedan evidenciarse. En el trayecto realizado, esta técnica permite identificar las huellas de la movilidad en paisajes de bosque natural, periferia urbana, unidades rurales productivas, ciudades de pequeña escala y grandes entornos urbanos consolidados.

Esta transurbancia será realizada sobre los vestigios de un camino prehispánico, por lo que se hace necesario clarificar algunos conceptos que delimiten los posteriores análisis. El primero de ellos, y que engloba los demás componentes, es el concepto de ruta, entendido como un espacio geográfico que actúa como eje de movilidad, permitiendo abastecimiento e intercambio a seres humanos. Por otro lado, un sendero se refiere al desgaste natural en el suelo producido por un tránsito continuo de personas o animales, los cuales dejan la huella de su paso continuo en el territorio (Lezcano García, Gutiérrez Calderón, Castro, & Aguirre Bedoya, 2010, pág. 36).

En cuanto al mencionado concepto de ruta, estas pueden ser naturales (delimitadas por hitos naturales que permiten continuidad geográfica) o culturales (conjunto de relaciones de movilidad entre poblaciones geográficamente distantes). Estas rutas culturales son físicamente delimitadas por caminos; los cuales cuentan con elementos formales de construcción, como el trazado (delimitación del recorrido), la banca

(Imagen 19: Tipos de conformación de banca.), que corresponde al espacio para ubicar los elementos del camino, o la carpeta de rodadura (base preparada con diferentes materiales sobre el suelo, que sirve de apoyo a los móviles). (Lezcano García, Gutiérrez Calderón, Castro, & Aguirre Bedoya, 2010, pág. 34)

“BANCA: espacio para ubicar los elementos del camino; está constituida por un corte en el talud, la calzada, la carpeta de rodadura, el sistema de drenaje y las estructuras de contención y/o confinamiento. La banca puede presentar dos formas: en cajón o en U, que se hacen mediante corte y excavación longitudinal del terreno dejando expuestos los taludes como elementos de delimitación; dicho corte puede ser trapezoidal o recto; en semicajón o en L mediante un corte lateral de la pendiente del terreno; y en explanación a través de la nivelación del terreno sin afectar mayores movimientos de tierra” (Lezcano García, Gutiérrez Calderón, Castro, & Aguirre Bedoya, 2010, pág. 37).

Por la longitud del recorrido (cerca de 30 Km en total) y la exigencia física que implica realizarlo, se divide en 4 tramos, intentando replicar condiciones climáticas y de dinamismo urbano similar (se intentan hacer el mismo día de la semana y a las mismas horas, para tener las mismas variables perceptuales). La delimitación de los recorridos es llevada a cabo por imaginarios a priori de las unidades paisajísticas a encontrar, dando

como resultado un tramo rural y un tramo urbano del Camino de Guaca, el tramo de la calle 30 A y el tramo de la calle 30. El sentido de los tramos del Camino de Guaca se realiza en sentido Heliconia-Medellín para intentar recrear la percepción de los colonizadores españoles al entrar al Valle de Aburrá (punto que marca el inicio de la sociedad occidental en este valle), lo cual además permite una panorámica única de la zona de estudio.

La dirección del tramo de la calle 30 A se realiza en sentido UdeM – puente de Guayaquil, con el fin de obtener parte de la percepción de los recorridos más frecuentes durante el entorno urbano, puesto que en ese momento la calle 30 A (conocida como calle real) era parte del eje de conexión Heliconia – Medellín, por el cual ingresó gran cantidad de ideas modernas y sus respectivas tecnologías. En cuanto al tramo de la calle 30, se realiza en sentido puente de Guayaquil – UdeM debido a que durante el siglo XX, ha sido la ciudad de Medellín la que paulatinamente ha inculcado sus ideales a la zona de Belén, hasta hacerla parte indisoluble de su composición urbana en el momento contemporáneo; por lo que el flujo de información se ha presentado más desde el centro hacia el occidente, y se ha efectuado dando una mayor prioridad al mencionado eje, como lo demuestran los traslapes de infraestructura para la movilidad pública de la zona (tranvía y Metroplús).



Imagen 19: Tipos de conformación de banca.⁶¹

El relato derivado del recorrido se realiza in-situ en los tramos de la calle 30 y de la calle 30 A, con el fin de plasmar lo más fielmente posible las experiencias estéticas que se obtienen del paisaje; lo cual se convierte así mismo en el análisis de las huellas de movilidad cotidiana, por realizarse éste mediante la herramienta de la transurbancia. En los tramos del Camino de Guaca no es posible realizar este tipo de escritura por los requerimientos

⁶¹ Tomado de (Lezcano García, Gutierrez Calderón, Castro, & Aguirre Bedoya, 2010, pág. 37)

físicos propios del recorrido, por lo que se utiliza la fotografía como herramienta para la escritura posterior, complementada por videos que intentaron capturar la descripción de las sensaciones obtenidas en el territorio, y que sirvieron como base para el relato. Ambos recursos son apoyados con apartados teóricos que pretenden complementar el relato descrito.

Camino de Guaca, tramo rural (Heliconia – San Antonio de Prado)

La transurbancia sobre el Camino de Guaca, también conocido como camino real, camino de la sal, o camino de Murgia, inicia el Domingo 6 de octubre a las 8:00am; en el municipio antioqueño de Heliconia, ubicado al nor-occidente de Medellín, el cual se encuentra enclaustrado entre montañas, urbanamente articulado mediante calles con un pendiente pronunciada, y económicamente dedicado al cultivo de café y ganadería porcina. Una mirada rápida a este asentamiento humano revela un pasado dedicado a la sal, y su explotación como principal actividad económica; actividad de la cual quedan como vestigios altas chimeneas que fueron dedicadas a tal fin (Fotografía 2: Vestigio de chimenea para la producción de sal en el casco urbano de Heliconia). La intención de este recorrido es entonces develar dichos vestigios mediante el andar.



Fotografía 2: Vestigio de chimenea para la producción de sal en el casco urbano de Heliconia. Al fondo puede apreciarse el vestigio de un muro en piedra, posiblemente prehispánico.

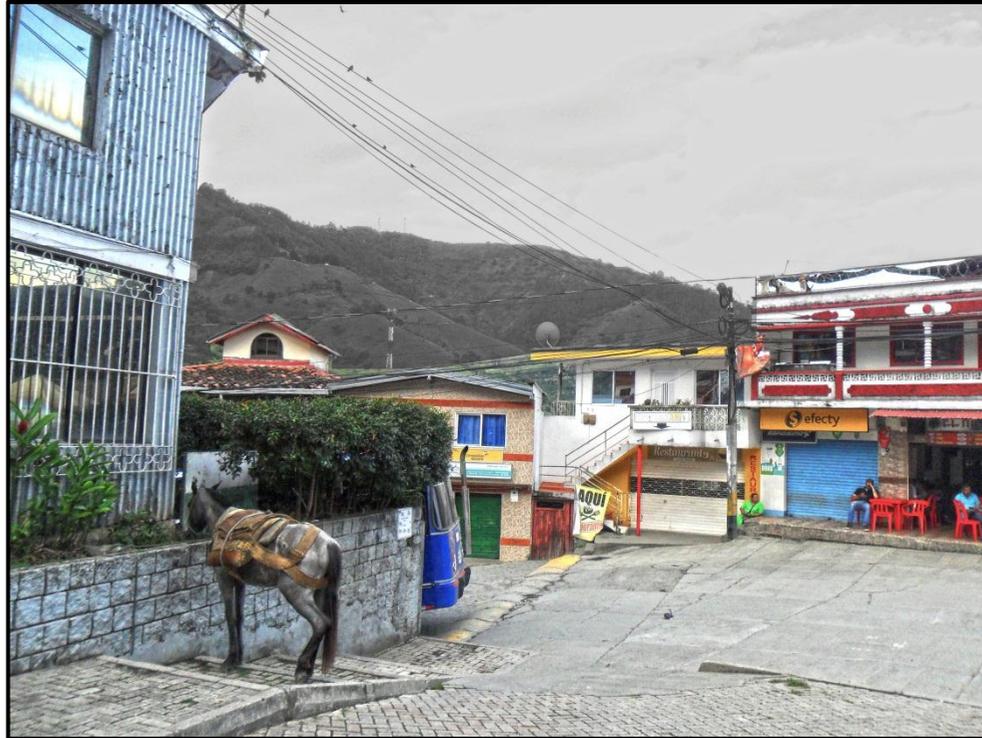
“El acto de andar, si bien no constituye una construcción física de un espacio, implica una transformación del lugar y de sus significados. Sólo la presencia física del hombre en un espacio no cartografiado, así como la variación de las percepciones que recibe del mismo cuando lo atraviesa, constituyen ya formas de transformación del paisaje que, aunque no dejan señales tangibles, modifican culturalmente el significado del espacio y, en consecuencia, el espacio en sí mismo.” (Careri, 2002, pág. 51)

También se notan vestigios de una alta importancia urbana en los inicios del siglo XX, por la presencia de edificaciones con técnicas constructivas de este período y que muestran la relevancia del municipio en esa época; así como de una actividad de poblamiento humano prehispánico, debido a las huellas de estructuras que concuerdan con la forma particular de construir en estas culturas, específicamente se aprecian muros de contención en piedra acomodada sin argamasa en taludes cercanos a los ojos de sal que fueron explotados por siglos, y que concuerdan con las crónicas prehispánicas que describen la vocación económica derivada de la sal en esta zona.

Los elementos mencionados actúan como ruinas, indicando el proceso de la evolución urbana de este sitio, siendo marcas espaciales sinónimos de la condición natural de requerir, casi a manera de sacrificio, la destrucción de antiguas costumbres, formas y arquitecturas para dar paso a lo nuevo, lo

moderno, lo tecnológico y lo avanzado; discurso que se repite periódicamente con distintos referentes. Sobre el municipio de Heliconia se superponen vestigios de un primer momento donde el errabundeo representaba, tanto la forma característica de movilidad cotidiana, como el principio para abordar las variables territoriales, posteriormente encausadas por un pasado indígena en donde la producción de sal fue la principal actividad. Con la llegada de la civilización occidental se intenta de cierta forma industrializar dicho recurso, proceso que deja como vestigio las altas chimeneas, que recuerdan esas superposiciones. Conforme avanza el siglo XX, la sal deja de ser considerada un producto escaso y valioso, por lo que su producción mediante evaporación de ojos de sal deja de ser rentable, y esta zona vuelca su atención a otro tipo de actividades de carácter agrícola que permitan su subsistencia.

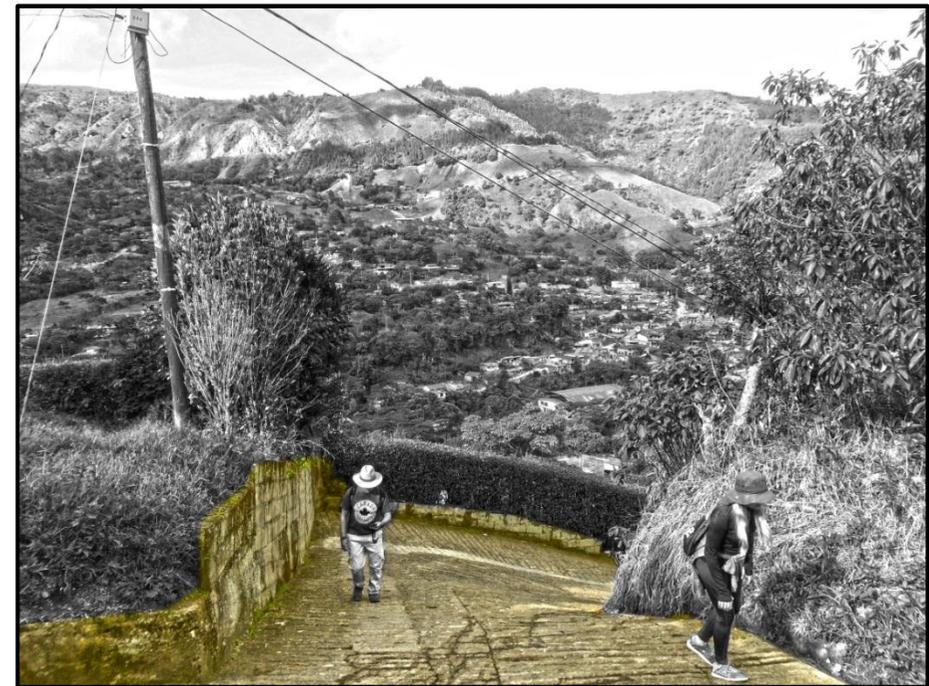
Se emprende de esta manera el mencionado Camino de Guaca para interpretar las huellas de movilidad que alberga, este recorrido inicia con una altura aproximada de 1460 ms.n.m, dirigiéndose hacia el oriente desde el parque principal de Heliconia (Fotografía 3: Casco urbano de Heliconia). La primera sensación que otorga el camino es de un alta pendiente en el tramo saliente del núcleo urbano (Fotografía 4: Periferia del casco urbano de Heliconia), eje alrededor del cual va disminuyendo la urbanización y se va transformando paulatinamente en usos agrícolas; específicamente empiezan a notarse cada vez menos casas y cada vez más cultivos de café.



Fotografía 3: Casco urbano de Heliconia

Esta alta pendiente, difícil de caminar e imposible de sortear por automóviles, lleva a pensar en una huella de movilidad cotidiana surgida en un pasado agrícola, en el cual lo que actualmente se presenta como un barrio periférico, fue antes una parcela productiva, en la que la mencionada calle, en otro tiempo, posiblemente fue un sendero entre cafetales o cultivos de maíz. Se presenta este vestigio entonces también como una muestra del avance de la urbanización sobre los usos agrícolas, proceso que continúa.

Esta transición es llevada a cabo con las tradiciones culturales de la población de por medio; como el consultar en romería a personas con dones especiales y conectados con entidades supraterráneas (actividad que fue apreciable en este tramo). Este hecho representa también una inscripción en la sociedad y el territorio que proviene de un pasado prehispánico, en el cual rituales similares seguramente fueron muy frecuentes y necesarios, y que con el amalgamamiento entre culturas ocurrido en siglos posteriores ha devenido en prácticas chamánicas, en donde es difícil distinguir el límite entre religiones o creencias, situación que aflora en la contemporaneidad como una huella de la relación territorio-sociedad.



Fotografía 4: Periferia del casco urbano de Heliconia

Este primer tramo es acompañado por rieles asfaltados, a través de los cuales se desplazan motocicletas y caminantes; mostrando de esta manera como las nuevas tecnologías de desplazamiento y rodadura, se adaptan a trazados que no fueron propiamente desarrollados para tal fin, pero que, debido a los requerimientos contemporáneos de movilidad cotidiana, alcanzan soluciones que no son técnicamente las más adecuadas, pero responden, en la medida de lo posible, a las necesidades del sector, generando de esta manera una nueva huella de movilidad. Estos rieles son bordeados por esporádicas edificaciones, pero el paisaje cambia rápidamente y establece cafetales como delimitación al camino (marcando el inicio de la ruralidad), que ya se encuentra en tierra, y a través del cual se observan tecnologías de urbanización pertenecientes a siglos pasados.

Estos vestigios específicamente son tuberías de acueducto en cerámica propias de inicios del siglo XX, y restos de una carpeta asfáltica en piedra y muros de contención lateral, pertenecientes probablemente al periodo prehispánico de poblamiento (Fotografía 5: Vestigios de carpeta de rodadura en piedra y acueductos antiguos en las afueras de Heliconia.). La imagen que se obtiene es entonces de un literal palimpsesto que se aprecia plasmado en el camino, en el cual la erosión de la carpeta de rodadura contemporánea, devela las huellas de movilidad cotidiana anteriores, incluso las del inicio de sociedades nómadas en este territorio (como podría ser el trazado del camino, que seguramente inició como un sendero realizado por el tránsito de estas sociedades) plasmando de forma literal el presente esfuerzo

investigativo. Como complemento de este punto, el clima que acompaña el trayecto es por demás muy agradable para este tipo de ejercicios, y la luz que ofrece el lugar particularmente embellecedor del entorno.



Fotografía 5: Vestigios de carpeta de rodadura en piedra y acueductos antiguos en las afueras de Heliconia.

Aproximadamente a 1.2Km de iniciado este trayecto, el trazado del camino se encuentra perdido entre el bosque que absorbe el lugar, y se hace imposible seguir su recorrido, por lo que es necesario tomar una ruta alterna, paralela al Camino de Guaca durante cerca de 1Km (Fotografía 6: Ruta paralela al camino de Guaca en las afueras de Heliconia). Este trayecto es especialmente complicado de recorrer por el alta pendiente y la densidad de la vegetación, y ya en este momento la presencia humana se revela muy esporádicamente, solo algunos cerramientos para ganado, y especies arbóreas introducidas interrumpen la conformación natural del bosque.



Fotografía 6: Ruta paralela al camino de Guaca en las afueras de Heliconia

La dificultad de este tramo, muestra que no hace parte del trazado original del camino, debido a que no concuerda con las concepciones originales de pendiente y facilidad de recorrido, ni con las infraestructuras de contención lateral previamente mencionadas, pero permiten un registro de como surgieron estos caminos en los inicios de los asentamientos humanos de la zona, en los tiempos del errabundeo, cuando el andar constante por ciertos lugares (posiblemente delimitados por menhires en el paisaje), abrieron las primeras heridas en el territorio a manera de senderos, que se fueron complejizando técnicamente según las intenciones prometeicas de cada época.

Alrededor de 2.4 Km de iniciado el recorrido, y a una altura de 1733,8 ms.n.m, el camino escogido se cruza con un carretable, es decir una vía veredal sin carpeta asfáltica, con rieles en tierra y grava destinados a la circulación de automotores. De aquí en adelante, el camino se transforma continuamente entre la conformación descrita, cortos tramos de rieles en concreto, camino en tierra sobre el borde de la montaña, y finalmente una gran extensión de terreno sin vegetación, dedicada a la ganadería, con la huella del camino totalmente pérdida, y sobre la cual se deben sobrepasar cercos para llegar a la cima de la montaña (Fotografía 7: Llegada de la ruta paralela al Camino de Guaca a la cima de una montaña, zona rural de Heliconia). Punto en el cual se retoma el Camino de Guaca nuevamente.



Fotografía 7: Llegada de la ruta paralela al Camino de Guaca a la cima de una montaña, zona rural de Heliconia, camino perdido.

Estos tramos heterogéneos son también muestra del proceso de evolución de este y otros caminos, tanto en la actualidad como en épocas anteriores; respondiendo ellos más a intereses individuales en principio, los cuales son suplidos con simples marcas en la vegetación, posteriormente, cuando los requerimientos colectivos lo ameritan, es justamente la comunidad quien por pequeños tramos, actualiza la tecnología de la carpeta de rodadura y las obras de contención y desagüe necesarias, según los recursos disponibles. Intervenciones más complejas requieren ya la intervención estatal. Este

proceso visible actualmente, seguramente fue el llevado a cabo en el momento en que el camino prehispánico se convierte en Camino Real, en épocas de la colonia.

Este tramo del recorrido se caracteriza por ubicarse en la parte más alta de una cadena montañosa, lo cual implica un paisaje único que permite destacadas visuales a ambos lados del camino. Se observan además evidencias de una carpeta en piedra (Fotografía 8: Vestigios de carpeta de rodadura en piedra en el Camino de Guaca, cima de la cordillera en zona rural de Heliconia), de muros de contención lateral, y de pequeñas rutas paralelas al camino principal, posiblemente realizadas por el continuo paso de arrieros en búsqueda de condiciones más favorables para su tecnología de desplazamiento. Esta zona es actualmente dedicada a actividades ganaderas, por lo que presenta grandes tramos exentos de vegetación, condición que permite apreciar claramente el paisaje lejano, y observar cómo se ha articulado el sistema de movilidad vehicular al borde de la montaña.

Pueden analizarse entonces dos huellas de la movilidad cotidiana en este punto. La primera de ellas, el trazado del camino, que muestra evidencias de diferentes momentos con distintas carpetas asfálticas, así como diversas obras de ingeniería correspondientes a diferentes períodos; los vestigios de estos elementos actúan como una ruina en sí, que permite recorrer (ya con más dificultad), tanto el espacio como el tiempo que conecta este camino.



Fotografía 8: Vestigios de carpeta de rodadura en piedra en el Camino de Guaca, cima de la cordillera en zona rural de Heliconia

Es justamente esta característica de estetograma la que se infiere como una segunda huella, que podría rastrearse hasta el momento del errabundeo de las antiguas sociedades latinoamericanas, que recorriendo el territorio por el punto más alto de la cordillera, obtenían una ubicación espacial clave para realizar sus desplazamientos; igual análisis podría aplicar para los posteriores caminantes que encontraron entre el camino, el paisaje y el recorrido, un elemento de abstracción espacio-temporal.

Posteriormente, y después de un leve descenso, el Camino de Guaca se adentra en la espesura del bosque nativo, tramo en el cual es todavía apreciable el trazado original, y se observan vestigios de tecnología prehispánica. La banca del camino se encuentra con una conformación en U, que permite tener una visión muy clara del recorrido realizado por los indígenas antes de la conquista española, y de las condiciones paisajísticas con las que contaban en esa tiempo (Fotografía 9: Camino de Guaca, banca con conformación en "U"). La temperatura en esta zona se hace más fresca y el trayecto es agradable de recorrer por su biodiversidad.

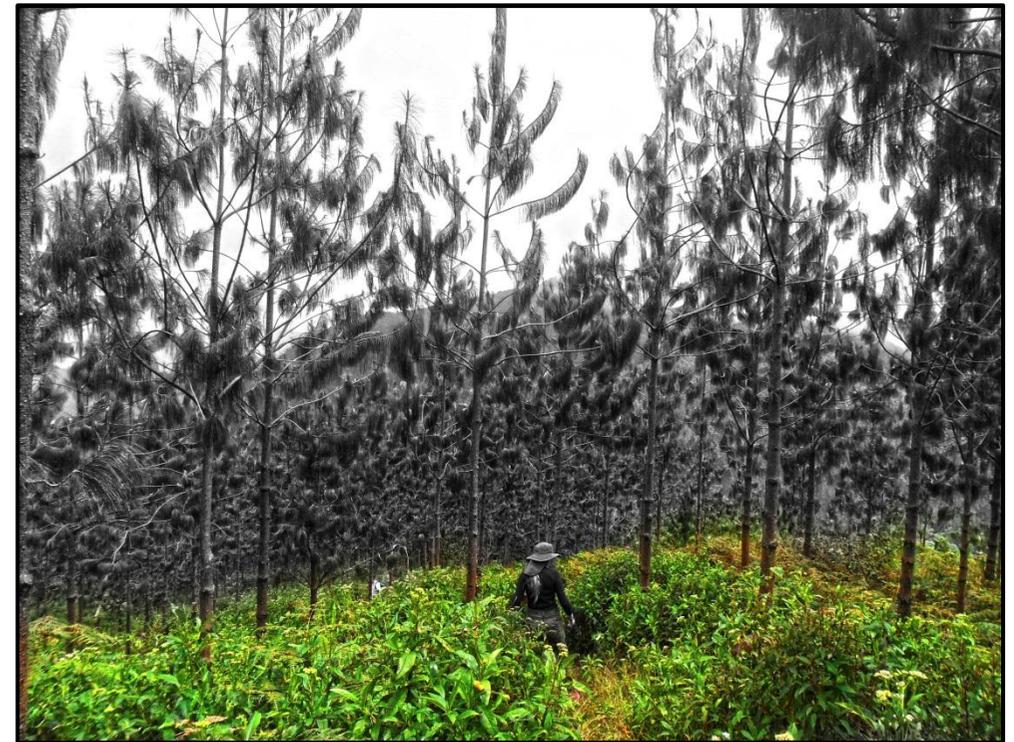


Fotografía 9: Camino de Guaca, banca con conformación en "U"

La experiencia estética que se obtiene de este punto en específico propicia una agudeza sensorial que permite ser consciente del contacto del aire fresco de la mañana con la piel expuesta, el sonido de animales, viento y pasos contra el camino, los cambios de luz que permiten las aberturas entre los árboles y develan diferentes facetas de la naturaleza y el paisaje que componen, el olor de la tierra mojada, el pasto y la madera que cambia conforme se hace más o menos húmedo el trayecto; vivencia que ocurre mientras el cuerpo es lo suficientemente consciente del camino como para no tropezar, pero lo suficientemente confiado en un trayecto que se presenta adecuado para caminar. Esta experiencia permite a manera de huella, recordar las vivencias que seguramente experimentaron las sociedades prehispánicas en este territorio, y que se fueron concretando en el tiempo a través del camino.

Paulatinamente esta conformación paisajística cambia hacia una parcela de terreno dedicada al aprovechamiento forestal de pinos, por lo que la percepción es de un lugar más monótono, sin presencia humana o de urbanización, pero con un orden muy establecido de distancia y tamaño entre árboles, que inmediatamente recuerdan la intervención humana (Fotografía 10: Camino de Guaca en medio de cultivo de pinos). El sendero del camino es menos claro y más difícil de recorrer por las ramas que se desprenden continuamente de estos árboles, factor que adicionalmente disminuye la presencia de fauna en la zona por aumentar la acidez del suelo. La banca del camino se presenta además como un sendero en tierra

sin ningún tipo de contención lateral, u obras de desagüe de aguas lluvias, por lo que pareciera que el trazado se conserva, pero la banca fue modificada, posiblemente en el momento de cambio de vocación de este territorio, de bosque natural a aprovechamiento forestal.



Fotografía 10: Camino de Guaca en medio de cultivo de pinos

En este punto, la velocidad del recorrido aumenta inconscientemente, y pareciera disminuir la agudeza sensorial, tal vez por presentar el camino una unidad de paisaje más monótona que permite cierta costumbre y confianza en el trayecto, situación que sumada a la cobertura vegetal

proveniente de los pinos, provoca cierta torpeza al caminar expresada en algunos resbalones. Se traslapa de esta manera sobre la huella del camino una contemporánea intervención humana que cubre, no con asfalto sino con manipulación de la naturaleza, la herida original del camino sobre el territorio.

Este tramo, después de aproximadamente 7Km de iniciado el recorrido, alcanza su punto más alto a los 2450ms.n.m., punto que coincide con el sitio conocido como El Chuscal, donde confluyen la vía San Antonio de Prado - Heliconia, la vía hacia el antiguo relleno sanitario El Guacal, y la vía hacia Armenia Mantequilla (Fotografía 11: Punto conocido como El Chuscal). En este momento se aprecia que la vía hacia Medellín (San Antonio de Prado – Heliconia), no siguió el trazado del Camino de Guaca, por contar el primero con mayor longitud con el fin de ofrecer una pendiente adecuada a los automotores; sin embargo, este punto presenta también una intersección con el antiguo camino; establece el final del ascenso en el recorrido, el final del tramo con más dificultades para caminar, y el lugar de acceso al casco urbano del municipio de Heliconia.



Fotografía 11: Punto conocido como El Chuscal

Este punto, actúa como un encuentro de diferentes espacios y de diferentes tiempos, puesto que en el confluyen tanto los senderos rurales como las vías contemporáneas, como las formas de recorrer el territorio provenientes del entorno natural, y el entorno urbano, registradas mediante tecnologías que pertenecen a las NTITC, lo cual permite el encuentro con dispositivos telemáticos que marcan el trayecto recorrido hasta el momento, y facilitan compararlo en tiempo real con el trazado vial existente. Al mismo tiempo, la presencia del asfalto revela la posibilidad de una velocidad mucho mayor

del recorrido, que implica sin embargo mucha cautela, por invadir en adelante, el espacio destinado a la movilidad vehicular.

Posteriormente, y aproximadamente por 3 Km, el camino transcurre sobre lo que actualmente es la carretera San Antonio de Prado - Heliconia, esta se encuentra pavimentada y consta de un carril vehicular por sentido (Fotografía 12: Vía Heliconia - San Antonio de Prado). La pendiente que establece es moderada y adecuada para caminar, y pareciera sobreponerse al trazado original del Camino de Guaca. La banca del camino propone una forma de “L”, por estar bordeando la montaña conforme va descendiendo, y el paisaje se alterna repetidamente entre bosque nativo y monocultivos de pino, presentando amplias visuales conforme las curvas de la carretera van abriendo la perspectiva. Debido al recubrimiento asfáltico de este trayecto, y al estar descendiendo la montaña, se recorre un significativo tramo en poco tiempo.

Una vez alcanzado el punto conocido como La Cabaña, se aprecia nuevamente presencia de asentamientos humanos, con algunas viviendas y un restaurante como principal referente (Fotografía 13: Punto conocido como La Cabaña). Este punto indica también el límite político-administrativo del municipio de Heliconia, y un nuevo cambio de ruta del trayecto recorrido, puesto que la carretera Heliconia – San Antonio de Prado continúa hacia el sur-oriente, mientras que el recorrido del camino prehispánico toma el rumbo nor-oriente.



Fotografía 12: Vía Heliconia - San Antonio de Prado

Este desvío de la carretera principal presenta una banca más estrecha, también pavimentada, pero en la cual solo cabe un vehículo a la vez. Administrativamente corresponde al corregimiento de San Antonio de Prado, y desde este punto es por primera vez apreciable la ciudad de Medellín, especialmente su ladera sur-oriental (Fotografía 14: Ladera sur-oriental del Valle de Aburrá desde el corregimiento de San Antonio de Prado.). El tramo entre El Chuscal y La Cabaña, si bien ofrece destacadas visuales, y una alta diversidad de flora y fauna en los bordes de la carretera, no ofrece una experiencia comparable con el tramo de camino incrustado en bosque

nativo descrito anteriormente, debido quizás a la velocidad que desarrolla el caminante, y la atención que debe poner a los vehículos que transitan por la zona.



Fotografía 13: Punto conocido como La Cabaña

Es difícil también encontrar algún vestigio físico que indique la superposición sobre el camino prehispánico, a parte del trazado que se ofrece muy dispuesto al recorrido peatonal. Sin embargo, este preciso punto puede considerarse también como espacio para diversos estogramas producidos desde los inicios del entorno natural, por permitir un primer

encuentro visual entre las comunidades de (lo que es actualmente) Heliconia y Medellín, paisaje que ha cambiado conforme al avance tecnológico, y que se superpone a manera de huella desde este punto.



Fotografía 14: Ladera sur-oriental del Valle de Aburrá desde el corregimiento de San Antonio de Prado.

El mencionado trayecto se extiende por cerca de 1Km, hasta encontrarse con una nueva derivación. En ese punto, la vía pavimentada se dirige hacia el nor-occidente, mientras que la ruta recorrida toma dirección nor-oriente, con un trayecto en carretera destapada, con rieles marcados para vehículos, que se adentran en un cultivo de pinos para explotación maderera, el cual se

extiende por cerca de 1Km, y en donde la densidad de la vegetación no permite visuales lejanas (Fotografía 15: Camino de Guaca en medio de cultivo de pinos, zona rural corregimiento San Antonio de Prado). Este recorrido se dirige a la vereda El Salado del corregimiento San Antonio de Prado, con la característica de mostrar mayor presencia humana conforme se acerca el recorrido a dicho punto.



Fotografía 15: Camino de Guaca en medio de cultivo de pinos, zona rural corregimiento San Antonio de Prado

Esta parte del trayecto presenta además continuos cambios en la banca del camino, de rieles sin carpeta de rodadura, a un trazado en tierra sin

marcación de rieles, con algunos cortos tramos con rieles en concreto y algunos con los vestigios visibles del camino prehispánico (Fotografía 16: Vestigios de carpeta de rodadura en piedra, zona rural San Antonio de Prado). Llama la atención que se encuentran varios puntos en los cuales se aprecian excavaciones, las cuales, según la tradición oral, corresponden a la búsqueda de tesoros indígenas conocidos como guacas, realizadas con intenciones más de saqueo que arqueológicas. Empiezan a notarse también edificaciones de vivienda muy dispersas, que indican la cercanía a un centro poblado.



Fotografía 16: Vestigios de carpeta de rodadura en piedra, zona rural San Antonio de Prado

Repentinamente, el camino se cruza con un trayecto de rieles en concreto, que demarcan el inicio de la zona urbana de la vereda El Salado. El camino se asemeja entonces en un eje urbano alrededor del cual se establece un centro educativo y varias viviendas. El recorrido, todavía en descenso, continúa hasta encontrarse con la carrera 91B (Fotografía 17: Carrera 91B, vereda El Salado, San Antonio de Prado), que conduce hacia al parque principal del corregimiento de San Antonio de Prado; y marca además el final de este primer trayecto, denominado como parte rural de antiguo Camino de Guaca; finalizando de esta manera en lo que es actualmente la periferia de la ciudad de Medellín, que se encuentra inmersa entre dinámicas propias de lo rural, con comportamientos típicamente urbanos.

Este lugar permite inferir el proceso de urbanización como una huella de movilidad cotidiana, que se sigue presentando en la actualidad, y que implica asentamientos esporádicos alrededor del camino en lo que son consideradas zonas rurales, alejadas o despobladas, pero lo suficientemente cercanas a un centro poblado importante como para poder establecer una cotidianeidad en los desplazamientos. De esta manera, conforme avanzan los requerimientos técnicos del mencionado asentamiento, requiere una paulatina expansión de su superficie urbanizada, alcanzando las otrora zonas rurales, y aumentando paulatinamente ese intervalo de sub-urbanización.



Fotografía 17: Carrera 91B, vereda El Salado, San Antonio de Prado

Se aprecia entonces que en la mayor parte de este recorrido no es posible establecer el concepto de movilidad cotidiana, debido a que el espacio recorrido no es entendido por la población que lo habita como cotidiano, ni los desplazamientos sobre él como frecuentes. Estas dos características solo se presentan cerca a los pequeños asentamientos humanos descritos, en los cuales la presencia del camino debe suplir la mayoría de requerimientos urbanos a los que tienen acceso estas poblaciones. Sin embargo, este tramo si permite un análisis profundo de las huellas de la movilidad cotidiana de

entornos pasados, algunas superpuestas de forma literal en las tecnologías de recubrimiento del camino.

Estas huellas de movilidad indican un pasado prehispánico con un manejo territorial bastante completo, debido a la adecuación del camino al terreno natural, siguiendo un recorrido apto y ergonómico para caminar; esto sumado a la velocidad propia del cuerpo humano ofrece una alta disposición a percibir el ambiente y sus variables, propendiendo de esta forma por cierta armonía con la naturaleza (gran protagonista de este trayecto) mientras se camina. En los momentos en los cuales cambia la tecnología del camino (rieles en concreto, asfalto o carreteable), cambia también la percepción de los elementos del paisaje, siendo menos detallada del entorno ésta mientras más rápido propicia el camino los desplazamientos.

Camino de Guaca, tramo urbano (San Antonio de Prado – Altavista)

Este recorrido inicia el lunes 14 de octubre de 2019 a las 8:40 am, retomando el trayecto desde el punto final del recorrido anterior, en la vereda El Salado del corregimiento de San Antonio de Prado, en el occidente del Valle de Aburrá, con una altura de 1925 ms.n.m., y unas condiciones climáticas perfectas para caminar largos trayectos, sin alta incidencia solar, y sin presencia de lluvia. Inmediatamente, el camino pasa sobre la quebrada Doña María, importante afluente hídrico que se dirige hacia el municipio de Itagüí, el cual se encuentra en este sector con sus aguas limpias y su recorrido original, con meandros y sin obras de infraestructura para canalizar su cauce.

Resaltan en este primer punto dos elementos. El primero de ellos, las condiciones naturales representadas por el afluente hídrico mencionado, que permite hacer un imaginario de los posteriores tramos urbanos del camino, en el momento en que su intersección con las quebradas no contaba con canalización. El segundo, la superficie de rodadura superpuesta a tecnologías pasadas, que refleja la adecuación del camino a los constantes procesos de urbanización, en este punto todavía con un carácter muy rural.

Este primer tramo se presenta con rieles de concreto destinados a movilidad vehicular, pero con una pronunciada pendiente, que permite que transiten por ellos únicamente vehículos especialmente adaptados a condiciones de

terreno exigentes. Alrededor del camino se presentan viviendas dispersas, en las cuales pareciera que las actividades agrícolas representan el principal sustento de sus habitantes (Fotografía 18: Cruce de la carrera 91B con la calle 30 sur/Vereda el Barcino, San Antonio de Prado).



Fotografía 18: Cruce de la carrera 91B con la calle 30 sur/Vereda el Barcino, San Antonio de Prado

El estado del camino ofrece buenas condiciones, aunque en algunos puntos se hace visible que este se superpuso a una carpeta de rodadura en piedra anterior; en cuanto al paisaje, algunos tramos sin edificaciones permiten visuales lejanas (Fotografía 19: Tramo del Camino de Guaca en rieles de

concreto, vereda El Salado, San Antonio de Prado) establecidas a partir de pequeños valles conformados por la cadena montañosa donde se encuentra inscrito este lugar.



Fotografía 19: Tramo del Camino de Guaca en rieles de concreto, vereda El Salado, San Antonio de Prado

Los mencionados rieles se extienden por cerca de 1Km desde el punto de inicio del recorrido, posteriormente estos se convierten en lo que fue en algún momento una carretera asfáltica, la cual presenta un avanzado estado de deterioro, que sin embargo no complica la forma de caminar; se observa de esta manera el proceso de palimpsesto de tecnologías de movilidad

cotidiana (Fotografía 20: Superposición de carretera asfáltica a rieles de concreto). Este tramo tiene como particularidad la ausencia de edificaciones, y el hecho de estar contenido en sus márgenes por diversos intervalos entre bosque nativo y cultivos de pancoger. El descrito se extiende por 2Km hasta llegar a una edificación dedicada a la porcicultura, punto en donde además finaliza el ascenso del camino a los 2.133ms.n.m.



Fotografía 20: Superposición de carretera asfáltica a rieles de concreto

Continúa entonces el trayecto con una clara conformación de vía veredal, a partir de la cual se articula tanto la movilidad cotidiana como las funciones

de espacio público y encuentro ciudadano de los habitantes del sector. Esporádicamente se encuentran en el camino viviendas que hacen las veces de unidades de habitación, y de espacio de almacenamiento de productos agrícolas, algunas de las cuales son dignas representantes de la construcción en tierra ancestral (Fotografía 21: Viviendas bordeando el Camino de Guaca, vereda El Salado, San Antonio de Prado), y en las que las nociones de privado y público difieren notablemente de una vivienda en la urbe.



Fotografía 21: Viviendas bordeando el Camino de Guaca, vereda El Salado, San Antonio de Prado

En la zona se respira un aire tranquilo y limpio, mientras que el camino muestra claras superposiciones de diversas tecnologías, a manera de palimpsesto, las cuales parecieran se articulan al recorrido una vez la capa subyacente se encuentra tan deteriorada que no permite su recorrido. Este tramo se presenta entonces como una huella de movilidad suspendida en el tiempo, puesto que las maneras de habitar y desplazarse pueden corresponder a cualquier momento del siglo XX, permitiendo tanto obtener un panorama de tiempos ya pasados; como una muestra del proceso de urbanización que se ha establecido en las márgenes del camino, y que responde a densidades mayores en los centros poblados, y algunos desarrollos alrededor de parcelas productivas de gran tamaño, con prolongaciones de naturaleza en los intervalos entre estos puntos.

Para este momento, el trayecto ya se encuentra en descenso, el cual tiene como punto culminante el centro de la ciudad de Medellín. La tipología de la banca del camino varía continuamente entre la conformación en “L” y en “U”, estableciendo intermitencias entre visuales lejanas de grupos de montañas y cercanas de las contenciones laterales del camino. La superposición de capas mencionada anteriormente se convierte también en característica, dejando ver traslapes entre rieles de concreto de diferentes topologías, asfalto, caminos en triturado e incluso evidencias de un recubrimiento en piedra anterior. En algunos puntos además, el camino permite el discurrir de agua de afluentes hídricos cercanos por su superficie (Fotografía 22: Afluentes hídricos discurriendo sobre el Camino de Guaca)



Fotografía 22: Afluentes hídricos discurriendo sobre el Camino de Guaca

Este proceso de variación entre las tecnologías de movilidad, rememora incluso los inicios de la relación hombre-territorio, en los cuales el paisaje se fue conformando paulatinamente como elemento de ubicación geográfica. En este sentido, hechos como el encuentro del camino con el transcurrir del agua, se habrían presentado como característicos para ciertos lugares, actuando como marca, punto de referencia o incluso monumento; como sucede al realizar el recorrido actualmente.

“La capacidad de saber ver en el vacío de los lugares y, por tanto, de saber nombrar estos lugares, es una facultad aprendida durante los milenios que preceden el nacimiento del nomadismo, en realidad, la percepción/construcción del espacio nace con los errabundeos realizados por el hombre en el paisaje paleolítico, si bien en un primer período los hombres podían aprovechar los caminos abiertos entre la vegetación por las migraciones estacionales de los animales, es muy probable que a partir de un momento dado empezasen a abrir nuevas pistas por su cuenta, aprendiesen a orientarse a partir de referencias geográficas y, finalmente, dejaran en el paisaje unos signos de reconocimiento cada vez más estables” (Careri, 2002, pág. 44)

A unos 4.2Km de iniciado el recorrido, y con una altura de 2.000ms.n.m., el camino llega al sector conocido coloquialmente como La Lechería, una extensa finca con indicios de un gran aprovechamiento forestal a su alrededor. Para llegar a esta se dispusieron rieles en concreto en muy buen estado, que después de sortear una pronunciada pendiente alcanzan una amplia vivienda con evidencias de recientes restauraciones. En este punto solo se presenta la opción de tomar un corto camino que se dirige a dicha residencia (Fotografía 23: Punto conocido coloquialmente como La Lechería), o de sortear un cerramiento en alambre y troncos que irrumpe en lo que sería el trazado del Camino de Guaca. Es apreciable además que en adelante se presentará un cambio en el paisaje.



Fotografía 23: Punto conocido coloquialmente como La Lechería

Una vez sorteado este portal, el tiempo pareciera no seguir su curso normal, y el paisaje fácilmente podría corresponder al de siglos atrás, puesto que el recorrido se adentra en una zona de bosque nativo protegida por las normas de conservación actuales (Fotografía 24: Camino de Guaca en medio de bosque nativo), en la cual el recorrido es acompañado de una densa vegetación, solo interrumpida en algunos tramos por sembrados comerciales de pino, y vestigios de infraestructura petrolera que transporta hidrocarburos hacia la ciudad de Medellín. La vegetación se va haciendo más densa e interesante conforme avanza este trayecto, y la temperatura más fresca conforme

continúa el descenso por esta ruta. Como telón de fondo solo acompañan al caminante el canto de las aves y los sonidos propios de la demás fauna del bosque.



Fotografía 24: Camino de Guaca en medio de bosque nativo

Aproximadamente 350m después del último punto de referencia, el recorrido se cruza con lo que es conocido como “Camino del Cacique”, que comunica la vereda Manzanillo, en el municipio Itagüí, con el Cerro del Padre Amaya, entre los corregimientos de San Cristóbal y San Sebastián de Palmitas. Este punto marca además, el límite administrativo entre los

corregimientos de San Antonio de Prado y Altavista. Pueden notarse huellas en el camino de animales de carga, lo cual indica actividades que rememoran la arriería en esta zona (Fotografía 25: Huellas de herraduras sobre el Camino de Guaca), y se hace notable también lo que parecieran ser evidencias de una carpeta de rodadura en piedra, y de excavaciones o guacas posiblemente realizadas en búsqueda de tesoros indígenas.



Fotografía 25: Huellas de herraduras sobre el Camino de Guaca

Se encuentran en este punto entonces huellas de una antigua red vial prehispánica, vestigios del avance tecnológico plasmados en las

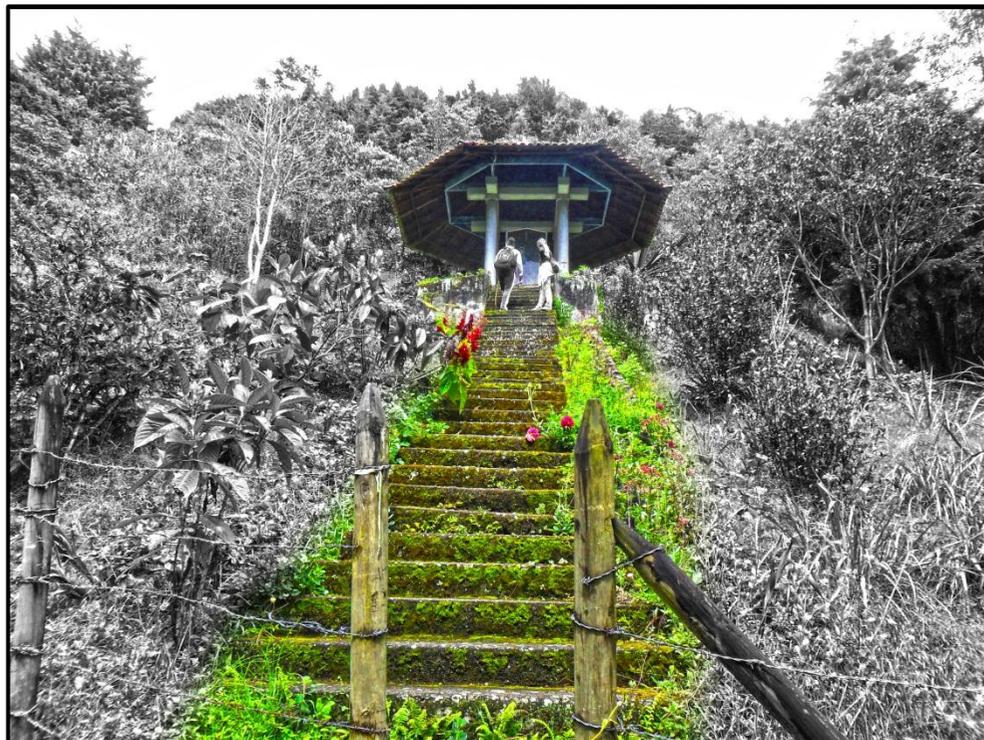
adecuaciones del camino contra el terreno, y evidencias de cambios culturales que llevan de pensar en este lugar como sagrado o propicio para rituales (pensamiento prehispánico), a una zona que puede ser fuente de recursos económicos (pensamiento occidental). Repentinamente el camino llega a un claro en el bosque, una zona plana en la cual la vegetación permite nuevamente las visuales lejanas (Fotografía 26: Punto conocido coloquialmente como El Templete), y en el cual se estableció recientemente un altar religioso, con un alto contenido mitológico y bastante representativo desde el punto de vista de manifestación cultural de los lugareños (Fotografía 27: Punto conocido coloquialmente como El Templete.). Desde este punto, conocido como el templete, se aprecia por primera vez desde el corregimiento de Altavista la ciudad de Medellín, estableciendo una proximidad visual bastante notable, e inesperada para este momento. Esta zona corresponde administrativamente a la vereda de Buga, en el occidente de la ciudad.

El mencionado altar religioso (complementado por otros pequeños monumentos distribuidos a lo largo de este tramo) se muestra además como evidencia de la apropiación cultural de la zona por parte de sus habitantes, e indica también el proceso de alteraciones sociales que se han venido experimentando en la zona, así como de adecuaciones de prácticas religiosas a este lugar en específico. Estas huellas, surgidas a partir de la movilidad cotidiana, develan gran cantidad de acontecimientos en el sitio conforme transcurren diferentes tiempos.



Fotografía 26: Punto conocido coloquialmente como El Templete

“Una cultura material, al disponer las cosas en orden a crear ciertos espacios, establece las condiciones -especie de aprioris precarios y provisionales- para que tal o cual acontecimiento tenga lugar, y del acontecimiento sólo sabemos, en definitiva, por las huellas que ha dejado en el espacio que ha constituido con esa suerte de decoración cultural.” (Pardo, 1992, pág. 16)



Fotografía 27: Punto conocido coloquialmente como El Templete.

Conforme avanza el camino, aumentan los vestigios de una superficie empedrada, e incluso en algunos tramos, en medio del recorrido se encuentran grandes piedras, que parecieran dispuestas intencionalmente una sobre otra, tomando la forma de una flecha, y en donde se han encontrado, según la tradición oral, vestigios de excavaciones (Fotografía 28: Rocas aparentemente colocadas de forma intencional en medio del camino). También se destaca en este momento la presencia de pequeños altares religiosos, utilizados para realizar los viacrucis de semana santa, lo cual deja en evidencia la relación cultural que se ha tejido entre la población de

la vereda de Buga y el Camino de Guaca. Diálogos con la comunidad del sector, defienden la tesis de la adecuación del camino con una carpeta en piedra, por parte de los presos de la cárcel Bellavista en algún momento del siglo XX, situación que podría referirse a un posible intento de restauración del camino prehispánico, acontecimientos que han quedado plasmados a manera de huella en el territorio.



Fotografía 28: Rocas aparentemente colocadas de forma intencional en medio del camino

El área de bosque protegido se termina aproximadamente a unos 4.6Km de iniciado el recorrido, con una fantástica panorámica del Valle de Aburrá.

Esta zona es conocida como El Barcino, y corresponde al punto en el cual, según los relatos prehispánicos, el conquistador Jerónimo Luis Tejelo divisó por primera vez para el mundo occidental el mencionado valle (Fotografía 29: Zona conocida como El Barcino). La visual que permite este punto, plasma claramente la conformación del sur del área metropolitana, y permite identificar hitos fundamentales como el cerro Nutibara, el cerro de las tres cruces y el río Medellín, (como habría sucedido en el entorno natural, durante el período donde predominaba el errabundeo) así como analizar la conformación urbana de lo que corresponde actualmente a las zonas de Belén, Guayabal y el poblado. La percepción del paisaje en este punto, permite apreciar huellas de movilidad cotidiana de tiempos anteriores, y superponerlas para armar el palimpsesto urbano del momento contemporáneo.

“Así pues, la ciudad es una figura espacial del tiempo en la que se aúnan presente, pasado y futuro. Es, a veces, la causa de la estupefacción y, otras, el del recuerdo o la espera, aunque, como siempre hemos sabido, en materia de ciudad y urbanismo, la espera y el recuerdo concernían a la colectividad, al individuo y a las relaciones que los unen.” (Augé, 2007, pág. 78)

Unos cuantos metros después de este espléndido panorama, el camino empieza a notarse como un sendero en tierra, sobre el cual comienzan a aflorar esporádicamente piedras pertenecientes a un recubrimiento para

facilitar el tránsito. Estas paulatinamente empiezan a hacerse más densas y protagónicas, al punto de conformar una superficie pareja sobre la cual es fácil caminar (Fotografía 30: Evidencias de carpeta de rodadura en piedra sobre el Camino de Guaca, vereda de Buga, Altavista).



Fotografía 29: Zona conocida como El Barcino

Aparecen también grandes rocas en medio del camino, como en puntos anteriores (Fotografía 28: Rocas aparentemente colocadas de forma intencional en medio del camino), y se aprecian evidencias de obras de conducción de agua e infraestructura para la contención de taludes laterales. En este punto

es muy claro el antecedente de una carpeta de rodadura en piedra, realizada en épocas en las cuales no se utilizaba argamasa u otro tipo de aglutinante para mantener estos elementos pétreos en su lugar.



Fotografía 30: Evidencias de carpeta de rodadura en piedra sobre el Camino de Guaca, vereda de Buga, Altavista

Este tramo del camino se encuentra bordeado por bosque nativo perteneciente a un área de protección ambiental (Fotografía 31: Camino de Guaca en medio de bosque nativo, Vereda de Buga), por lo que recorrerlo implica también un contacto directo con la fauna y la flora del sitio, conexión que permite además sensaciones bastante particulares que remiten

a tiempos en los cuales el hábitat humano se encontraba intrínsecamente relacionado con la naturaleza; y que inmediatamente conllevan a inferir preguntas como la antigüedad del camino, sus constructores y sus intenciones, además del recorrido histórico del cual ha sido testigo directo y silencioso, teniendo en cuenta que esta fue una vía principal para la arriería desde épocas de la colonia, hasta entrado el siglo XX.



Fotografía 31: Camino de Guaca en medio de bosque nativo, Vereda de Buga

Sutilmente, el camino de Guaca empieza a percibirse más conformado, con las transversales (elementos superficiales en el camino y diagonales al eje

de vía, cuyo propósito es conducir las aguas de escorrentía) dispuestas para conducir las aguas hacia los márgenes más claramente visibles, y con la presencia de concreto para aglutinar las piedras; inmediatamente la señalética urbana identifica esta zona como un punto arqueológico en conservación, el cual fue restaurado cerca del año 2010, manteniendo los tramos en buen estado intactos, y aplicando técnicas contemporáneas para el empedrado en las zonas donde fuese necesario (Fotografía 32: Tramo restaurado al lado de tramo original en el Camino de Guaca). De esta forma se alcanza el punto conocido como el charco de los micos, en el cual un afluente hídrico forma un pequeño pozo que se derrama por el camino (Fotografía 33: Punto conocido coloquialmente como Charco de los Micos).

Aparece de esta forma en el tiempo contemporáneo el antiguo camino prehispánico, dando lugar a la duda de, sin con el afloramiento de estos vestigios, pudieran aflorar nuevamente las relaciones sociedad-territorio de épocas pasadas, o si dichos elementos se encuentran, por el contrario, incluidos en la contemporaneidad del lugar. “En general, con lo social sucede lo mismo que con los lugares: sólo desaparecen para recomponerse y son, más bien, las relaciones entre espacio y alteridad las que deben tratarse hoy día para poner de relieve algunas de las contradicciones de nuestra modernidad.” (Augé, 1996, pág. 97). Esta zona concentra un alto valor cultural y ambiental, tanto por la presencia del proyecto de restauración arqueológica, como por la cantidad de especies nativas de fauna y flora que alberga, condición debida a la cercanía del afloramiento

de esta fuente hídrica. También es el punto donde se aprecia perfectamente el contraste entre las técnicas de adecuación del camino pasadas y contemporáneas, que literalmente conforman un palimpsesto en la superficie de rodadura del camino (Fotografía 32: Tramo restaurado al lado de tramo original en el Camino de Guaca), con la presencia de argamasa como principal diferencia.



Fotografía 32: Tramo restaurado al lado de tramo original en el Camino de Guaca

Cabe resaltar que la intervención más reciente sobre el camino fue realizada por mano de obra de la comunidad del sector, con la guía y

acompañamiento de un equipo técnico contratado por el municipio de Medellín, y con completos conocimientos arqueológicos. Posteriormente, ya con una percepción más urbana, el camino se convierte en el eje principal de la vereda Buga, del corregimiento de Altavista.



Fotografía 33: Punto conocido coloquialmente como Charco de los Micos

Sobre el mencionado eje se marcan claramente las obras de conducción de agua como disipadores de energía, transversales y cunetas, además de muros de contención laterales y detalles de comunicación con edificaciones cercanas y de recubrimiento de obras de infraestructura hídrica (Fotografía

34: Tramo del Camino de Guaca restaurado). El camino se encuentra por primera vez contenido totalmente por viviendas, las cuales han recibido con beneplácito la adecuación arqueológica del mismo, que permite incluso el tráfico de motocicletas, y que mediante peldaños y rampas se integra a las edificaciones cercanas.



Fotografía 34: Tramo del Camino de Guaca restaurado

Este proyecto de restauración arqueológica, que tiene como intención poner en valor la tradición constructiva, y los antecedentes urbanos de esta zona del país, se extiende aproximadamente por 800m, al final de los cuales se

articula a un pequeño tramo de rieles en concreto (Fotografía 35: Punto conocido coloquialmente como El Reversadero de la vereda de Buga), hasta los cuales alcanza a llegar el sistema de transporte público de la ciudad, es este un tiempo caracterizados por buses integrados del sistema Metroplús, dependientes de las NTITC (que se superpusieron ya al sistema de buses propio del entorno urbano), por tanto, este punto es también el encuentro de los tres entornos de la humanidad, en el tiempo contemporáneo.

A partir de esta zona, el asfalto se convierte en el material principal hasta finalizar el recorrido. Hasta el momento, el rol de las espacialidades públicas y prácticamente el de equipamientos es suplido en su totalidad por el camino, puesto que las edificaciones que lo contienen se dedican únicamente a la vivienda o a comercio de escala barrial. Lo cual quiere decir, que desde hace algunos metros inició ya la transformación de este camino en una calle, con el incremento de urbanitas que este hecho amerita, pues “los caminantes son los que transforman en espacio la calle geométricamente definida como lugar por el urbanismo.” (Augé, 1992, pág. 85); y con las implicaciones a nivel urbano que se generan.

“Es posible que, como se ha sostenido, la calle haya podido ser el escenario de la desintegración del vínculo social, del Individualismo de masas, de la incomunicación y de la marginalización. Pero también lo suele ser de las emancipaciones, de los camuflajes, de las escapadas solitarias o en masa. Tierra sin territorio en que cada cual

merece -como el más precioso de los regalos- la formidable posibilidad de no ser nadie, de esfumarse o mentir, de desvanecerse en la nada, convertirse en sólo el propio cuerpo y la propia sombra, una «silueta vigorosa de atrevidos y negros trazos.» (Delgado, 1999, pág. 208)



Fotografía 35: Punto conocido coloquialmente como El Reversadero de la vereda de Buga

El Camino de Guaca se convierte entonces en la calle 113 (Fotografía 36: Superposición de la vía asfaltada a una carpeta de rodadura en piedra), eje del corregimiento de Altavista, sobre el cual son visibles las superposiciones de

tecnologías sobre el camino (como la presencia de empedrado en lo que corresponde a las cañuelas de la vía asfaltada), cada una destinada a un tipo de movilidad diferente; huellas que paulatinamente son más difíciles de percibir, mientras aumenta la cercanía al centro de Medellín. Se empiezan a notar elementos característicos de la zona urbana como la presencia de andenes y mobiliario urbano. De esta forma se alcanza la primera espacialidad pública concebida como tal, llamada parque ecológico de Buga o parque de las cometas, con la presencia de la quebrada Altavista como fiel compañía.



Fotografía 36: Superposición de la vía asfaltada a una carpeta de rodadura en piedra

La entrada en escena de espacialidades públicas indica ya una cotidianeidad propia de lo urbano más que de lo rural; y alrededor del camino empiezan a notarse vestigios de su importancia en la conformación de la ciudad, siendo desde épocas anteriores un eje de comunicación sobre el cual ingresaron diversas tecnologías y formas de pensar. Este hecho se representa en la presencia de edificaciones antiguas (Fotografía 37: Punto conocido como Casa Colombia), provenientes posiblemente de inicios del siglo XX, que rememoran tiempos en los cuales la arriería era el motor fundamental del desarrollo urbano de la ciudad de Medellín. Estas grandes casas, que en su tiempo sirvieron como posada para cansados arrieros, por norma general se encuentran en avanzado estado de deterioro, pero siguen siendo fuente de creativas conjeturas del folclor popular de la zona; por lo que podrían considerarse más como referentes de la historia urbana, que de la historia de la ciudad.

“Ahora bien, la antropología del espacio ha sido las más de las veces una antropología del espacio construido y del espacio habitado. En cambio, a diferencia de lo que sucede con la ciudad, lo urbano no es un espacio que pueda ser morado. La ciudad tiene habitantes, lo urbano no. Es más, en muchos sentidos, lo urbano se desarrolla en espacios deshabitados e incluso inhabitables. Lo mismo podría aplicarse a la distinción entre la historia de la ciudad y la historia urbana. La primera remitiría a la historia de una materialidad, de una forma, la otra a la de la vida que tiene lugar en

su interior, pero que la trasciende. Debería decirse, por tanto, que lo urbano, en relación con el espacio en que se despliega, no está constituido por habitantes poseedores o asentados, sino más bien por usuarios sin derechos de propiedad ni de exclusividad sobre ese marco que usan y que se ven obligados a compartir en todo momento.” (Delgado, 1999, pág. 33)



Fotografía 37: Punto conocido como Casa Colombia

También pueden observarse huellas de la movilidad, como restos de los vehículos que por varias décadas prestaron el servicio de transporte público

en la zona (Fotografía 38: Bus de la antigua ruta 176 Belén en estado de abandono), el cual actualmente es suplido por el sistema alimentador del Metro de Medellín. Específicamente, este recorrido era realizado por la ruta 176 de Belén, que alcanzaba desde Altavista, pasando por el parque de Belén, hasta el centro de la ciudad en el Parque Berrío.



Fotografía 38: Bus de la antigua ruta 176 Belén en estado de abandono

Actualmente para realizar este recorrido, debe tomarse el alimentador del metro hasta la estación Los Alpes del sistema Metroplús, el cual se dirige hacia el parque de Belén, o se articula al sistema metro en la estación

Industriales u Hospital. También empiezan a notarse automotores privados, aunque con muy poca frecuencia, y opacados siempre por el alto uso de motocicletas.

Estos encuentros de movilidad, entre buses NTITC (puesto que requieren de ubicación satelital y transmisión de datos en tiempo real, medida en Bites/segundo para actuar como sistema) y buses del entorno urbano (vistos ya como monumentos de otro tiempo), indican una superposición de movilidad cotidiana, asimilable a los cambios de materialidad en los tramos de camino anteriormente mencionados, con el objetivo siempre de aumentar la velocidad de los desplazamientos, e implementar el avance tecnológico en la movilidad; realizando de esta manera continuas superposiciones de las cuales quedan vestigios en el tiempo contemporáneo.

Con estas características se alcanza lo que puede considerarse la centralidad de este corregimiento, zona en la cual se localizan la casa de gobierno, el colegio Débora Arango, la biblioteca pública Altavista y el centro de salud de la zona. Estos equipamientos se encuentran en las márgenes del mencionado camino, que en este tramo se presenta como principal y único eje a partir del cual se vinculan edificaciones. Conforme continúa el descenso, aumenta paulatinamente la densificación urbana, dejando atrás costumbres provenientes de un ámbito rural, y plasmando realidades

urbanas de desigualdad y precariedad respecto a las zonas más planas del Valle de Aburrá.

La centralidad de Altavista indica también el inicio de una zona urbana socialmente conflictiva, en la cual la disputa de las bandas⁶² amenaza constantemente la habitabilidad de sector. Durante aproximadamente 2.5Km se experimenta una sensación de inseguridad y peligro constante, agravada por el continuo paso de fuerzas de policía y ejército en motocicletas de alto cilindraje. Se hace notoria la alteración de los residentes por personas extrañas que recorren su lugar de dominio, y las miradas atentas desde terrazas, balcones y esquinas, llevan a incrementar el paso lo máximo posible para sortear este lugar.

Este espacio se corresponde con una situación de sobremodernidad, caracterizada por un triple exceso: exceso de acontecimientos, ligado a la influencia de los medios, exceso de imágenes, bajo la misma influencia, exceso de individualización, ligado al hundimiento de las cosmologías colectivas (Augé, 1996, pág. 113), presentándose estas tensiones sociales tal vez como subproducto de la economía globalizada, y de intereses particulares que apuntan a obtener el mayor beneficio económico del suelo urbano, sin considerar la calidad de vida de sus habitantes; situación que en

⁶² Entendidas como grupos organizados que compiten con el estado por el monopolio de la fuerza, y que en muchos lugares desempeñan su papel, financiándose con actividades consideradas como ilegales; situación que suele generar grandes índices de violencia y pérdida de calidad de vida para la población.

estas latitudes se expresa mediante violencia urbana. Lo cual implica, a pesar de realizar el recorrido caminando, una disminución en las variables percibidas, que podría incluso ser comparada con un incremento de velocidad propia de otra forma de desplazamiento.

Estas condiciones no permiten llevar a cabo registros fotográficos, pero al recorrer la zona, se percibe una conexión entre la constante disputa territorial entre bandas al margen de la ley, y la presencia de canteras y ladrilleras, muy características de Altavista, y que según relatos entre líneas de los residentes, están por encima del poder administrativo de la ciudad, y determinan la suerte de gran parte del corregimiento; tanto de sus recursos naturales, como de sus habitantes; conformando de esta manera un poder paralelo al estado. Existe en este punto una tradición alfarera de la cual el Camino de Guaca ha sido testigo y partícipe, pero no es posible acceder a los vestigios tecnológicos o culturales que ésta ha producido, por las complejas condiciones sociales del sector.

De esta manera convive una imagen que se tiene del lugar desde otros puntos de la ciudad como zona conflictiva, con una imagen desde el interior de seguir políticas o situaciones externas que obedecerían a las variables de la globalización (transmitidas por las NTITC), y sus nuevas formas de urbanización (de las cuales lugares similares en la ciudad parecerían ser el subproducto), que intentan sustituir la imagen de polis oficialmente establecida, con otra paralela que deja de reconocer los requerimientos de la urbs mediante el uso de la fuerza.

“Las nuevas formas de urbanización han conllevado que se multipliquen los aspectos ocultos o, dicho de otro modo, ha manipulado la percepción de los ciudadanos. Vivimos en un mundo en el que la imagen se encarga de sancionar o favorecer a la realidad de lo real. Así pues, la coexistencia de la ciudad mundial y de la ciudad-mundo supone, en primer lugar, que se mezclen las imágenes, como sucede cuando la unión de ambas realidades da lugar a zonas de vacío, totalmente inaceptables, extensiones destinadas a la industria pero que no son más que eriales, terrenos cuya función está aún por definir y que, por el momento, se siguen encontrando vacíos o están ocupados ilegalmente y que, sin embargo, lindan con las instalaciones destinadas a la universalización de la ciudad: autopistas, vías férreas o aeropuertos.” (Augé, 2007, pág. 41)

La densidad urbana para este momento es mucho más alta, con edificaciones de 3 niveles representantes de la autoconstrucción presente en la mayoría de la ciudad, y con usos comerciales en gran parte de los primeros pisos. Del camino empiezan a desprenderse también algunos ejes sobre los cuales se articulan barrios, algunos con tipologías de vivienda destinadas a reasentamientos de otras partes de la ciudad; y sobre las márgenes del recorrido se hace característica la imagen de grandes vehículos de carga estacionados, y a la espera de instrucciones por parte de las canteras o ladrilleras presentes en la zona. De esta forma se alcanza la

carrera 83 (Fotografía 39: Cruce de la Carrera 83 con la Calle 20); punto en el cual finaliza este tramo del recorrido; y que concuerda también, según los vestigios planimétricos analizados, con el final del trazado del Camino de Guaca presente en el tiempo contemporáneo; siendo este también un punto de encuentro entre los entornos de la humanidad ya superpuestos.



Fotografía 39: Cruce de la Carrera 83 con la Calle 20

Este tramo del camino puede leerse como una línea de tiempo, en la cual el inicio representa el principio de los asentamientos humanos en el valle de Aburrá, y el final, el tiempo presente; esto debido a que los

desplazamientos, velocidades y formas de apropiación del paisaje pasan paulatinamente de características propias del entorno natural, a condicionantes del entorno de las nuevas tecnologías de información y telecomunicaciones. En este sentido, la velocidad de desplazamiento también aumenta conforme se aproxima el recorrido a la ciudad Medellín, por lo que el nivel de detalle al momento de percibir, es inversamente proporcional al avance del camino; pasando casi desapercibido el anuncio (probablemente realizado por la comunidad) que indica la presencia del camino prehispánico en las proximidades.

“Estos desvíos, sin embargo, no se producen sin remordimientos, como lo atestiguan las numerosas indicaciones que nos invitan a no ignorar los esplendores del terruño y las huellas de la historia. Contraste: a la entrada de las ciudades, en el espacio triste de los grandes complejos, de las zonas industrializadas y de los supermercados, están plantados los anuncios que nos invitan a visitar los monumentos antiguos. A lo largo de las autopistas se multiplican las referencias a las curiosidades locales que deberían retenernos aun cuando estamos de paso, como si la alusión al tiempo y a los lugares antiguos no fuese hoy sino una manera de mentar el espacio presente.” (Augé, 1992, pág. 79)

De igual manera sucede con las huellas de la movilidad cotidiana, las cuales se van traslapando en orden cronológico conforme avanza este

recorrido, iniciando con un pasado cercano al errabundeo, en que las velocidades y formas de percibir son propias de un contexto, en el cual el paisaje representa la mayor obra arquitectónica, como forma de humanizar el mundo. Posteriormente se encuentran vestigios de un pasado prehispánico con una armonía entre el hombre y la naturaleza característica; para dar paso a los inicios de la civilización occidental, en la cual las velocidades aumentan, el paisaje se vuelca a lo construido, y la percepción es dominada por elementos más propios del lleno que del vacío. Finalmente, se aprecia un contexto donde la infraestructura es característica, la eficiencia una prioridad y la percepción urbana, sobresaturada (y por tanto poco detallada) por la cantidad de variables y velocidades.

Calle 30 A: Universidad de Medellín – Puente de Guayaquil

El recorrido inicia el sábado 12 de octubre de 2019 a las 10:00 am en la estación Universidad de Medellín del sistema Metroplús, se observa el remate de la Calle 30 A en la Universidad de Medellín, y el mismo en la Calle 30. En esta zona se aprecia una convivencia adecuada de vivienda y comercio, articulada por una vida universitaria que imprime dinamismo y permite seguir aplicando el apelativo de apacible al lugar (Fotografía 40: Cruce de la Calle 30 A con la Carrera 85 A), reflejo plasmado en el sonido del canto de aves entremezclado con rutas alimentadoras del sistema Metro y la ruta de bus “Circular” de la empresa Coonatra, el paso esporádico de estudiantes contrasta con tertulias de esquina de habitantes del sector.

Se obtiene entonces una primera percepción de entornos simultáneos, estando las NTITC representadas por una de las estaciones principales del sistema Metroplús, y el entorno urbano por automotores y buses ya con una larga tradición en la ciudad. Esta convivencia, sin embargo, pareciera estar más dominada por el entorno NTITC, debido a la menor cantidad de automotores presentes en la zona, comparado con los buses articulados del sistema, que se ven entrar y salir de la estación continuamente. Esta primera impresión pareciera otorgar más dinamismo al sistema telemático, mientras descongestiona esta zona de la ciudad, recuperándola para demás

actividades que trascienden el desplazamiento físico. De esta manera, se hacen apreciables elementos del paisaje provenientes del entorno natural.



Fotografía 40: Cruce de la Calle 30 A con la Carrera 85 A

Las arquitecturas propias de la mitad del siglo XX, contrastadas con los sistemas de transporte contemporáneos, llevan a pensar en una movilidad tanto en el espacio como en el tiempo, lo cual sumado a las bajas velocidades de desplazamiento que permite el sector, propicia una percepción detallada de los elementos paisajísticos que conforman la zona. “Concebir la movilidad en el espacio, pero ser incapaz de concebirla en el

tiempo es, finalmente, la característica que define al pensamiento contemporáneo, atrapado en una aceleración que lo sorprende y lo paraliza”. (Augé, 2007, pág. 89).

La transurbancia continúa con la presencia de un parque a pocas cuadras de haber iniciado. Entran en escena también algunos árboles que aplacan la rigurosidad del sol, y aportan al paisaje urbano cierto equilibrio y tranquilidad propios del entorno natural. Los niños juegan mientras se observan caras amables que imprimen un ambiente de parsimonia y calma (Fotografía 41: Parque Quimbaya, cruce de la Calle 30 A con la Calle 84 A). Sorprende además la alta presencia de vehículos pesados: buses, volquetas y camiones pequeños desfilan constantemente, delatados por su rugir y, en cuanto a cantidad, parecieran estar a la par de los automóviles, frecuentes, pero no excesivos, y respetuosos de los espacios para caminar y para estar.

La superficie ofrecida para caminar es adecuada y tersa, a base de concreto y producto de una reciente intervención urbana de mejoramiento de andenes en la zona (Fotografía 42: Cruce de la Calle 30 A con la Carrera 83 B), lo cual permite que en poco tiempo y sin mayor esfuerzo, se alcance la intersección de la calle 30 A con la Carrera 83, a partir de este punto se percibe un cambio en la forma de habitar, con una mayor presencia de comercio, muros cerrados contra el andén y mayor protagonismo del caos urbano, especialmente vehicular; el canto de las aves desaparece, para dar lugar a las alarmas de los automóviles, que parecieran avisar la necesidad

de estar más atento al recorrido, para no ser atropellado (Fotografía 42: Cruce de la Calle 30 A con la Carrera 83 B)



Fotografía 41: Parque Quimbaya, cruce de la Calle 30 A con la Calle 84 A

Este cambio de paisaje, y las alteraciones perceptuales descritas, se corresponden (según se pudo analizar en la planimetría del entorno urbano) con lo que fue en un tiempo pasado el Camino de Guaca, que por esta Carrera 83 se dirigía hacia el sur para posteriormente ascender hacia el actual corregimiento de Altavista. De esta manera, el paisaje actúa como huella de lo que es una conformación urbana más antigua y ligada al

mencionado camino (de la carrera 83 hacia el Parque de Belén), con un tramo de ciudad surgida ya en el siglo XX (entre la Carrera 83 y la Universidad de Medellín) y que responde a otras dinámicas.



Fotografía 42: Cruce de la Calle 30 A con la Carrera 83 B

El aroma de comida recién preparada, proveniente de primeros pisos con un antejardín modificado, para dar cabida a pequeños restaurantes, y que anteriormente conformaron un barrio obrero con viviendas tipo para dicha población; parece indicar más adelante la presencia de un coloso: el centro comercial Los Molinos, cuyas fachadas, no muy abiertas ni sugestivas,

intentan resolver con el color una ausencia de propuesta urbana y volumétrica (Fotografía 43: Cruce de la Calle 30 A con la Carrera 83); además de a manera de vórtice gran parte de los flujos de movilidad de la zona, y de esta calle en particular. Esta edificación se superpuso a la fábrica de Paños Vicuña, otro hito urbano proveniente de una época más industrial, la cual puede ser percibida en el momento contemporáneo al tiempo que se genera una nueva marca.



Fotografía 43: Cruce de la Calle 30 A con la Carrera 83

“Además de ser una acción, el andar es también un signo, una forma que puede superponerse simultáneamente a las demás formas preexistentes en la realidad y en el plano. El mundo se convierte entonces en un inmenso territorio estético, una enorme tela sobre la que se dibuja mientras se anda, un soporte que no es una hoja en blanco, sino un intrincado dibujo de sedimentos históricos y geológicos a los que, simplemente, se añade uno más.” (Careri, 2002, pág. 156)

De esta manera, al caminar este lugar, se es partícipe también de una superposición de un tiempo que encuentra en la economía basada en bienes y servicios, con el consumo como ideal primordial; contra un tiempo en donde la industria se convertía en el epicentro de la vida urbana. Ambos motores urbanos generan espacialidades públicas, vivienda, formas de vivir y pensar como subproducto de su actividad productiva, con notables diferencias si se comparan entre ellas. En este caso, además de una diferencia de velocidades en los desplazamientos, el flujo de la información es significativamente diferente, permitiendo el tiempo contemporáneo las actividades en tiempo real sin necesidad de la presencia física (es decir, la omnipresencia), gracias a los avances tecnológicos de las NTITC.

El próximo punto de referencia del recorrido es la intersección de la calle 30 A con la carrera 80, especialmente complicada de caminar, convirtiendo el cotidiano acto de cruzar la calle en una odisea peligrosa (Fotografía 44:

Cruce de la Calle 30 A con la Avenida 80); y en cuyas inmediaciones el contexto urbano no invita a otra cosa diferente a pasar rápido, ítem aplicado a todas las formas de movilidad, velocidad que sumada a la carencia de infraestructura que determine las prioridades de los agentes de la movilidad, complican aún más el panorama. Este encuentro entre modos de movilidad cotidiana, conlleva a reflexionar si en el momento contemporáneo de la ciudad se están utilizando las tecnologías adecuadas para tal fin.



Fotografía 44: Cruce de la Calle 30 A con la Avenida 80

“Desarrollado por una sociedad tan preocupada por problemas puramente mecánicos y soluciones puramente mecánicas - determinados estos mismos en gran parte por la velocidad en conseguir beneficios financieros para las clases inversoras- el auto jamás ha alcanzado nada parecido a su eficiencia potencial excepto aquí y allí en lejanas regiones rurales.” (Mumford, Técnica y civilización, 1971, pág. 165)

En este punto, pareciera que nuevamente el entorno urbano ha tomado el control de la conformación de la ciudad, específicamente de la movilidad, puesto que no son apreciables nuevas tecnologías de desplazamiento que alivianen la carga de automotores de la zona, generando un contrapunto al primer tramo del recorrido descrito, y propiciando lo que podría ser descrito como un exceso de dinamismo, que no permite una percepción detallada del paisaje de la zona (dadas las altas velocidades que aquí se desarrollan), ni de los elementos que lo configuran; así como tampoco permiten actividades que trasciendan el ámbito del desplazamiento físico.

Una vez sorteado este obstáculo, el ritmo urbano se reduce nuevamente, los árboles reaparecen y la temperatura es más amable. La superficie del andén cambia de materialidad en este punto, pero sigue permitiendo el desplazamiento peatonal de forma eficiente, segura y cómoda. Se notan tipologías de viviendas que han sido modificadas para albergar otros usos, pero que conservan espaciosos antejardines (Fotografía 45: Cruce de la Calle

30 A con la Carrera 80 B) con vegetación y una distribución interior similar a la original. Más adelante, estas piezas urbanas son sustituidas por edificaciones en altura, que al conservar el mismo alineamiento que las mencionadas casas, generan pequeñas plazoletas interesantes por aportar variación al trayecto recorrido, al aumentar la distancia entre paramentos.



Fotografía 45: Cruce de la Calle 30 A con la Carrera 80 B

Pese a no ser totalmente visible, ni a ser esta calle parte del recorrido de sus buses articulados; se percibe la presencia del sistema Metroplús en la zona, la moderada presencia de vehículos particulares y buses de transporte

público, permiten observar en los remates de las esquinas la presencia las estaciones de dicho sistema, y su infraestructura vial; permitiendo nuevamente trasladar los requerimientos urbanos de eficiencia en los desplazamientos a sistema tele-tecnológico, a favor de unas velocidades más adecuadas para transeúntes.

Desde inmediaciones del cruce de la calle 30 A con la carrera 78, el camino es acompañado por un interesante y variado zócalo urbano, que anuncia la presencia de la espacialidad pública más importante de la zona, representada en el parque de Belén, constante productor de huellas de movilidad cotidiana. “Las calles y las plazas son o tienen marcas, pero el paseante puede disolver esas marcas para generar con sus pasos un espacio indefinido, enigmático, vaciado de significados concretos, abierto a la pura especulación.” (Delgado, 1999, pág. 40). Conforme aumenta la cercanía a este nodo urbano, el tiempo pareciera alterar su curso normal; puesto que la música, los colores, las conversaciones de los señores mientras toman café, el dinamismo de las esquinas, la diversidad de personas y el alto flujo peatonal, llevan a pensar en un pequeño poblado antioqueño de inicios del siglo XX (Fotografía 46: Calle 30 A frente al parque de Belén), en el cual las preocupaciones y el ritmo de vida son bastante diferentes a la contemporaneidad. Puede entenderse esta situación entonces como una movilidad en el tiempo.

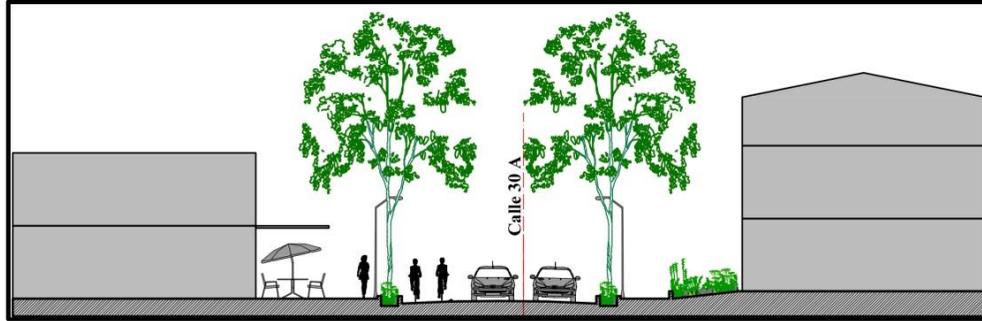
“En cuanto a la movilidad en el tiempo, tiene, a primera vista, dos dimensiones muy distintas, pero estrechamente complementarias: por lado, aprender a desplazarse en el tiempo -es decir, aprender historia- es educar a la mirada para analizar el presente, darle unas herramientas, volverla menos ingenua o menos crédula, volverla libre. Por el otro, escapar, en la medida de lo posible, a las barreras de la época en la que se vive es el modo más auténtico de libertad.” (Augé, 2007, pág. 91)



Fotografía 46: Calle 30 A frente al parque de Belén

Esta espacialidad pública, posiblemente surgida como huella en el paisaje en un tiempo de dominio del errabundeo, complejizada como sitio de ritual en momentos prehispánicos, y superpuesta con arquitecturas que representan las creencias religiosas occidentales, ha sido testigo y partícipe de diversos momentos que dejan plasmada en su configuración huellas de movilidad. La última de las cuales se encuentra en construcción para el momento del recorrido, y que pretende actualizar materialmente su diseño, para que sea más representativo de las tecnologías de la época, continuando de esta forma el palimpsesto fundamental de la ciudad. En este punto se suspende este tramo del recorrido.

El trayecto es retomado el domingo 20 de octubre de 2019 a las 10:10am, en el cruce de la calle 30 A con la carrera 76. A primera vista lo que destaca es una equilibrada relación entre dinamismo urbano y tranquilidad (Fotografía 47: Cruce Calle 30 A con Carrera 75), la forma de movilidad que más se aprecia es la caminata con un andar tranquilo y descomplicado, situación seguramente propiciada por el día y la hora del recorrido. Los vehículos se notan también tranquilos y respetuosos de sus tiempos establecidos para los cruces, mientras las bicicletas disfrutaban en los trayectos de ciclorruta, producto de proyectos recientes (Sección 5: Calle 30 A en el Entorno NTITC), y los intervalos de luz solar pasando entre las nubes.



Sección 5: Calle 30 A en el Entorno NTITC



Fotografía 47: Cruce Calle 30 A con Carrera 75

Mientras continúa el trayecto se ratifica un panorama de calma, que permite incluso percibir ruidos sutiles del interior de viviendas y comercios; si bien el uso dominante de la zona por cantidad de unidades es el residencial (sobre todo en segundos y terceros pisos), se presenta un zócalo urbano que parece degradarse de servicios a industria conforme se desciende respecto al parque de Belén (Fotografía 48: Cruce de la Calle 30 A con la Carrera 70). El arbolado urbano se presenta a razón de uno o dos especímenes por cuadra, complementado por jardines coloridos que contrastan con el gris cemento de la acera, y que pertenecen también a intervenciones recientes de mejoramiento de espacialidades para el uso público (Sección 5: Calle 30 A en el Entorno NTITC).

El hecho de encontrar más actividades derivadas de un antecedente industrial, conforme se aleja el recorrido del parque de Belén, parece indicar que esta espacialidad pública ha actuado como un epicentro de actualización urbana (incluyendo la movilidad cotidiana), a partir del cual se modifican los espacios de la ciudad en un mayor o menor intervalo de tiempo según su proximidad al mencionado parque. Al estar este espacio público muy próximo a una estación del sistema de buses articulados, y al representar ella misma el principal lugar de encuentro de la comunidad de la zona, cobra sentido que sea a partir de éste que se implementen estrategias tendientes a un equilibrio entre velocidad de desplazamientos y vida urbana; como parece indicarlo la presencia de ciclorrutas, que también surgen de este epicentro, y que parecieran pretender una reducción de

automotores y su velocidad, limitando literalmente el espacio físico disponible para ellos.



Fotografía 48: Cruce de la Calle 30 A con la Carrera 70

El siguiente punto de referencia es el cruce de la calle 30 A con la carrera 70, ordenado para todos los actores de la movilidad, por lo que resulta sencillo de realizar en automóvil, bicicleta o caminando; sin embargo, este punto pareciera indicar algunas alteraciones en el paisaje (Fotografía 49: Cruce de la Calle 30 A con la Carrera 69 C). En primer lugar, la materialidad del andén es diferente, y la ciclorruta se ubica reduciendo espacio al peatón,

caso contrario a lo recorrido hasta el momento. Este tramo, a diferencia de todo el trayecto desde la Universidad de Medellín, permite la circulación vehicular en ambos sentidos, mientras que las edificaciones muestran una altura más variable (entre 1 y 10 pisos). Adicionalmente llama la atención la señalética urbana, que nombra esta calle como Cacica Dabeiba, toponimia hasta el momento desconocida en la presente investigación.



Fotografía 49: Cruce de la Calle 30 A con la Carrera 69 C

El diseño y disposición de los elementos que componen el paisaje urbano, y su articulación a los elementos preexistentes, permite tener una imagen

clara de esta zona de la ciudad, puesto que “la percepción de la ciudad es en esencia un fenómeno temporal y está dirigida hacia un objeto en muy amplia escala. Para que el medio sea percibido como una totalidad orgánica, la clarificación de las partes en su contexto inmediato solo constituye un paso elemental.” (Lynch, 1984, pág. 195)

Conforme avanza el camino, se nota una presencia mayor de usos industriales, que hacen menos dinámicas y permeables las fachadas de las edificaciones, mientras aparecen símbolos que parecieran mostrar los diferentes momentos urbanos de los cuales ha sido partícipe esta senda; como es el caso de una pequeña casa con apariencia de abandonada, y detenida en el tiempo pese al trasegar de la modernidad (Fotografía 50: Cruce de la calle 30 A con la Carrera 69). Esta construcción, aparentemente soportada por muros en tapia, y cuyo origen pareciera pertenecer a inicios del siglo XX, interrumpe el andén y no se corresponde con el paramento actual de las edificaciones colindantes, mostrando lo que era originalmente el alineamiento de esta calle.

La presencia de esta arquitectura, que pareciera contraria a las formas contemporáneas, deja claro que “La ciudad no es sino un objeto que perciben (y quizás gozan) millones de personas de clases y caracteres sumamente diferentes, sino que es también el producto de muchos constructores que constantemente modifican su estructura porque tienen sus motivos para ello.” (Lynch, 1984, pág. 10). Dichos motivos, en gran parte

influenciados o propiciados por la movilidad cotidiana, se superponen constantemente en el ámbito urbano en forma de huellas, quedando a veces, como es este el caso, como portales temporales hacia contextos sociales anteriores.



Fotografía 50: Cruce de la calle 30 A con la Carrera 69

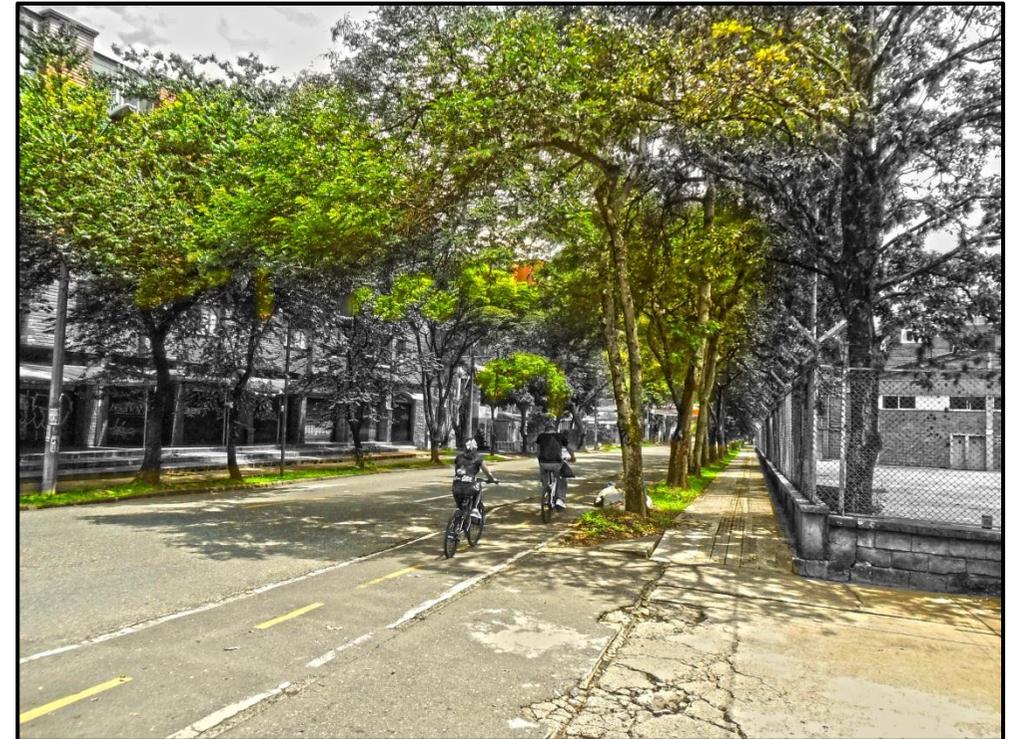
Puede hacerse el símil entonces, de la presencia de esta edificación en el paisaje urbano contemporáneo, con el afloramiento de una carpeta de rodadura en piedra develada por la erosión del asfalto que la recubre en los tramos rurales del Camino de Guaca. Siendo ambos ejemplos muestras

tangibles de la superposición de huellas de movilidad cotidiana presentes en diferentes tiempos, y que dan cuenta de acontecimientos, formas de pensar y tecnologías de diferentes épocas, así como de su paradigma de velocidad.

La señalética urbana anuncia también la proximidad del aeropuerto local en este punto, mientras el ambiente se torna especialmente deportivo debido a la presencia de uno de los hitos más representativos del sector como lo es la unidad deportiva de Belén. El encuentro de la calle 30 A con este equipamiento indica también nuevas alteraciones paisajísticas, con viviendas de dos niveles como principal componente. Esta alta presencia habitacional (Fotografía 51: Cruce de la calle 30 A con la Carrera 65 F) pareciera avalada por la presencia de las aves, que con su canto embellecen el sector; y que se aprecian por primera vez en esta parte del recorrido. Desde este punto es apreciable también por primera vez el Cerro Nutibara, visible más por lo espeso de su vegetación que por lo alto de su cima.

Este elemento urbano, presente desde el inicio del entorno natural, puede ser considerado como un vacío, mediante el cual el urbanita contemporáneo puede orientarse (actúa como referente visual, característica potenciada por la baja altura de las edificaciones de la zona, debido a los requerimientos del aeropuerto vecino), y el cual puede además utilizar como espacialidad pública. La descripción de lugar vacío, sin embargo, no aplicaría si se

consideran las constantes huellas que han quedado plasmadas en ese hito urbano como resultado del proceso de urbanización de la ciudad.



Fotografía 51: Cruce de la calle 30 A con la Carrera 65 F

“Si para los sedentarios los espacios nómadas son vacíos, para los nómadas dichos vacíos no resultan tan vacíos, sino que están llenos de huellas invisibles: cada deformación es un acontecimiento, un lugar útil para orientarse y con el cual construir un mapa mental dibujado con unos puntos (lugares especiales), unas líneas

(recorridos) y unas superficies (territorios homogéneos) que se transforman a lo largo del tiempo.” (Careri, 2002, pág. 44)

Una vez alcanzada la carrera 65, el panorama se altera drásticamente. La vivienda desaparece por completo, y el uso industrial domina el recorrido, haciendo de las fachadas cerradas el elemento más característico (Fotografía 52: Cruce de la Calle 30 A con la Carrera 65). La sensación que ofrece el lugar es entonces más de miedo que de tranquilidad, la basura almacenada en la calle, las fachadas ciegas, el olor a deshechos humanos, convencen al caminante que lo más recomendable es sortear ese sector lo antes posible. Se alcanza de esta manera el acceso al Cerro Nutibara, el cual en el momento del recorrido se encuentra cerrado debido a trabajos realizados para su adecuación.

El recorrido continúa entonces con un paisaje muy similar al descrito anteriormente, así se alcanza la intersección de la calle 30 A con la infraestructura soterrada del sistema Metroplús (Fotografía 53: Cruce de la Calle 30 A con la Autopista Sur), la cual sumada a la avenida Regional y al puente vehicular de la avenida Guayabal, no permiten alcanzar caminando el puente de Guayaquil, remate original de la calle 30 como eje urbano; que se encuentra muy cercano en distancia a este punto, pero poco próximo debido a la pesada infraestructura vehicular. Las condiciones de este tramo del recorrido, marcado por la presencia de infraestructura vial de amplias dimensiones, podrían corresponder incluso a la definición de un no lugar.



Fotografía 52: Cruce de la Calle 30 A con la Carrera 65

“Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar. La hipótesis aquí defendida es que la sobremodernidad es productora de no lugares, es decir, de espacios que no son en sí lugares antropológicos y que, contrariamente a la modernidad baudeleriana, no integran los lugares antiguos: éstos, catalogados, clasificados y promovidos a la categoría de “lugares de memoria”,

ocupan allí un lugar circunscripto y específico.” (Augé, 1992, pág. 83).



Fotografía 53: Cruce de la Calle 30 A con la Autopista Sur

Es justamente la velocidad que propicia para los vehículos este punto de la ciudad, la que no permite obtener una percepción detallada del entorno, impidiendo de esta forma una imagen clara. Como contrapunto, el dominio de infraestructura vial con el uso exclusivo del desplazamiento vehicular, y la intención clara de organizar el espacio y la movilidad de la forma más eficiente posible; genera, paradójicamente, que en estos “no lugares”

mencionados, la Polis desarrolle prácticamente todas las actividades que son riesgosas para la estabilidad de la Urbs.

“Los proyectadores de ciudades han sostenido que la delineación viaria es el aspecto del plan urbano que fija la imagen más duradera y memorable de una ciudad, el esquema que resume su forma, el sistema de jerarquías y pautas espaciales que determinará muchos de sus cambios en el futuro. Pero es muy probable que esa visión no resulte sino de que, como la arquitectura misma, todo proyecto viario constituye un ensayo para someter el espacio urbano, un intento de dominio sobre lo que en realidad es improyectable. Las teorías de lo urbano deberían permitirnos reconocer cómo, más allá de cualquier intención colonizadora, la organización de las vías y cruces urbanos, es el entramado por el que oscilan los aspectos más intranquilos del sistema de la ciudad, los más asistemáticos.” (Delgado, 1999, pág. 37)

Termina de esta manera este tramo de la transurbancia, en el cual se perciben tres grandes unidades de paisaje, la primera entre la Universidad de Medellín y la carrera 83 (con imagen de una ciudad contemporánea), posteriormente el tramo comprendido entre la carrera 83 y la carrera 65 (representativo de la esencia bucólica de Belén), y finalmente el recorrido de la carrera 65 hasta el puente de Guayaquil (caracterizado por un panorama de abandono y peligro). En todo el trayecto (cubierto ya por

andenes y asfalto) puede leerse el contexto de espacio cotidiano y los cambios en las frecuencias de los viajes conforme ha avanzado la historia urbana, puesto que estos acontecimientos han quedado plasmados en los diferentes cambios de infraestructura y el contexto construido de la ciudad. Especialmente la última unidad de paisaje descrita implicó una velocidad mayor de recorrido, que se presentó contraria a una detallada percepción del entorno; y que está ligada a velocidades altas de automotores (más de 60Km/h).

Calle 30: Puente de Guayaquil – Universidad de Medellín

Este recorrido inicia el 20 octubre de 2019 a las 12:10m, en la estación Industriales del Metroplús, nodo central de este sistema por permitir el intercambio entre la línea norte-sur del metro de la ciudad con el sistema de buses articulados. Esta infraestructura generó una plazoleta con pequeños espacios comerciales que acompañan el lugar y genera tranquilidad a sus visitantes. Como referentes visuales se tienen la estación del metro y Metroplús (Fotografía 54: Estación Metroplús Industriales) que mediante un pequeño recorrido subterráneo se incorpora a la calle 30; y el puente vehicular de la avenida Guayabal, que actúa más como una barrera visual que impide percibir el paisaje del occidente de la ciudad.

Las estaciones del sistema metro, y la infraestructura de movilidad presente en este punto (las vías y carriles exclusivos de trenes y buses, la autopista intraurbana conocida como Avenida Regional, y la vía vehicular de grandes dimensiones en que se convirtió la Avenida Guayabal), podrían ser también considerados como no lugares, en los cuales no es posible realizar actividades urbanas que estén más allá del desplazamiento físico, lo cual genera que las personas tiendan a la individualización y ensimismamiento.



Fotografía 54: Estación Metroplús Industriales

“El lugar y el no lugar son más bien polaridades falsas: el primero no queda nunca completamente borrado y el segundo no se cumple nunca totalmente: son palimpsestos donde se reinscribe sin cesar el juego intrincado de la identidad y de la relación. Pero los no lugares son la medida de la época, medida cuantificable y que se podría tomar adicionando, después de hacer algunas conversiones entre superficie, volumen y distancia, las vías aéreas, ferroviarias, las autopistas y los habitáculos móviles llamados “medios de transporte” (aviones, trenes, automóviles), los aeropuertos y las

estaciones ferroviarias, las estaciones aeroespaciales, las grandes cadenas hoteleras, los parques de recreo, los supermercados, la madeja compleja, en fin, de las redes de cables o sin hilos que movilizan el espacio extraterrestre a los fines de una comunicación tan extraña que a menudo no pone en contacto al individuo más que con otra imagen de sí mismo.” (Augé, 1992, pág. 85)

Estos requerimientos de movilidad, son propiciados o incluso generados por las más recientes tendencias de los viajes, los cuales trascienden al ámbito municipal, aumentando las distancias y por ende, requiriendo más velocidades para poder adecuar dichos desplazamientos a los requerimientos contemporáneos. Situación que tiene un efecto que pareciera no planeado en la imagen urbana y la percepción que tenemos de ella.

“Las dimensiones crecientes de nuestras zonas metropolitanas y la velocidad con que las atravesamos plantea muchos nuevos problemas a la percepción. La región metropolitana es ahora la unidad funcional de nuestro medio ambiente y es conveniente que esta unidad funcional sea identificada y estructurada por sus habitantes. Los nuevos medios de comunicación que nos permiten vivir y trabajar en esta vasta región interdependiente también nos podrían permitir hacer que nuestras imágenes estuvieran en proporción con nuestras experiencias. En el pasado se han producido estos súbitos pasos a nuevos niveles de atención cuando

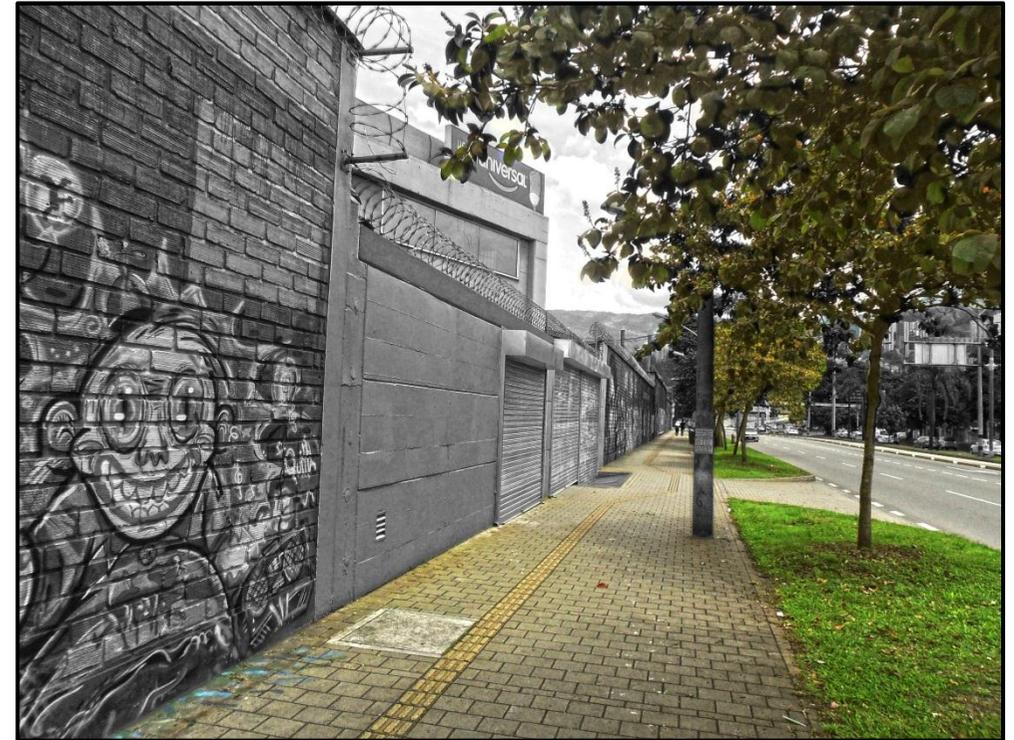
se producían saltos en la organización funcional de la vida.” (Linch, 1984, pág. 137)

La presencia de estas estaciones, indispensables para la movilidad pública de la ciudad, pero carentes en su interior justamente de Polis, de espacios para socialización o para actividades que trasciendan el acto físico del desplazamiento, llevan a pensar también en la rutina contemporánea, heredada del entorno urbano, de desplazamiento entre lugar de residencia y lugar laboral, en el cual, en muchos casos, el contacto con dichas estaciones es la única relación que se genera con la ciudad, lo cual produce cierta indiferencia por la misma, y favorece un proceso de ensimismamiento.

“Al fin va a resultar que el aeropuerto o la estación será el único hábitat colectivo para el telepolitano identificado ya con su vehículo privado, en cuanto transporte entre su casa y su barrio -lugares-simulacro que copian malamente viejos productos de la fábrica de sueños, y el lugar de trabajo, cada vez más difuminado e indiferente. A la ubicuidad por la indiferencia.” (Duque , 2014, pág. 331)

La imagen que otorga esta primera parte del trayecto es de actividad industrial desarrollada únicamente en dos niveles de altura, debido a su cercanía con el aeropuerto. Se aprecian extensos muros cerrados sobre los cuales el arte urbano ha plasmado su sentir (Fotografía 55: Intersección de la Calle 30 y la Carrera 55), y algunos de los cuales parecieran indicar que en

épocas pasadas su intención fue observar la Calle 30 A, y que por tanto en este momento dan la espalda a la Calle 30. En cuanto a los afluentes hídricos, la huella de la quebrada Altavista es imperceptible hasta alcanzar la estación Nutibara del Metroplús, punto en el cual es posible observar un tramo de dicha quebrada, con aguas bastante oscuras y acarreado infinidad de residuos.



Fotografía 55: Intersección de la Calle 30 y la Carrera 55

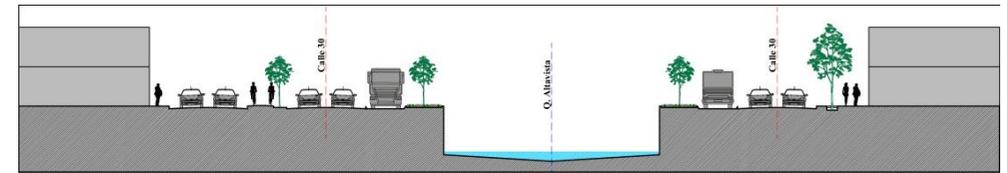
En este tramo destaca la ausencia de caminantes que utilicen esta senda para su movilidad, pareciera que los medios de transporte particulares

(específicamente automóviles y motocicletas), y colectivos (representados por el sistema Metroplús que recorre toda esta senda en dirección oriente-occidente y occidente-oriente) han desplazado este tipo de movilidad. Quizá por eso, o quizá debido a eso, el entorno responde mediante planos cerrados y demás condicionantes que conllevan a la poca presencia de caminantes. Surge la duda en este punto, si esta condición se traduce en una movilidad cotidiana cada vez mayor de la ciudad, o si por el contrario, implica una constante pérdida de movimiento del ser humano.

“Mientras en la industria la máquina puede sustituir al ser humano cuando ha sido reducido a un autómata, en las artes la máquina sólo puede ampliar y profundizar las funciones originales y las intuiciones del hombre. En la medida en que el fonógrafo y la radio descartan el impulso de cantar, en la medida en que la cámara elimina el impulso de ver, en la medida en que el automóvil evita el deseo de andar, la máquina conduce a una condición funcional que están a un paso de la parálisis.” (Mumford, Técnica y civilización, 1971, pág. 246)

Se alcanza de esta manera la intersección de la carrera 65 con la calle 30, con la firme convicción de que esta senda tuvo que haber sido concebida con la premisa de la movilidad pragmática y eficiente como el principal y prácticamente único objetivo (Sección 6: Calle 30 en el entorno NTITC), raciocinio aplicable a todas las formas de movilidad y no únicamente a los

vehículos particulares; pues la monotonía en el paisaje, la ausencia de arbolado (factor que aumenta drásticamente la sensación térmica), y la falta de dinamismo en el zócalo urbano (Fotografía 56: Calle 30 entre las carreras 65 y 55), llevan al caminante a tener como principal objetivo el cruzar rápidamente por este lugar. En este tramo se encuentra la presencia de dispositivos de movilidad basados en NTITC (sistema Metroplús), conjuntamente presentes junto a formas de movilidad más propias del entorno urbano, mezcla que en este punto pareciera ofrecer una percepción de disociación.



Sección 6: Calle 30 en el entorno NTITC

“Baste decir que en el ciberespacio resultan profundamente alterados los conceptos de propiedad privada, de expresión original y hasta de identidad personal. Es decir, todo aquello que venía considerado como espiritual o intelectual y que, para su exteriorización necesitaba de un soporte físico (digamos, el cuerpo individual), está ahora sometido a revisión. Puesto en entredicho desde el punto de vista urbano, estos cambios en la percepción de la realidad y aún en la relación del individuo con su cuerpo con el entorno, y con cuerpos ajenos (piénsese en la virtual reality) están

generando un doble movimiento contrapuesto: de concentración y de disociación.” (Duque , 2014, pág. 326)



Fotografía 56: Calle 30 entre las carreras 65 y 55

El siguiente punto de referencia es la estación Fátima del sistema Metroplús, alrededor de la cual el trayecto empieza a hacerse más agradable, tanto por la aclamada presencia de la silvicultura urbana, que si bien es representada por especímenes jóvenes de un modesto tamaño, protege favorablemente de las inclemencias climáticas; como por el paisaje que se abre hacia el observador haciendo notables dos elementos. El

primero de ellos el fondo del recorrido, en el cual las montañas del occidente del Valle de Aburrá actúan como remate, destacando entre ellas lo que es conocido como “Cerro de las Tres Cruces” (Fotografía 57: Intersección Calle 30 con Carrera 65 B). El segundo elemento, ya como una intervención humana, la presencia del aeropuerto Olaya Herrera, delatado por la cercanía de los aviones al aterrizar o despegar.



Fotografía 57: Intersección Calle 30 con Carrera 65 B

Podría describirse la movilidad percibida hasta el momento como sobremoderna, es decir, con una superabundancia de causas que hace que el

análisis de sus efectos sea complejo. En este sentido, retomar elementos del entorno natural (como las montañas descritas a manera de hito urbano), a favor de una comprensión de los traslapes existentes derivados de la movilidad cotidiana, podría permitir una percepción más detallada de la ciudad, e inculcaría un rol más activo de las sendas de movilidad, que le permitiría trascender el desplazamiento como único objetivo.

“Los estudios tradicionales de etnología señalaban que los nómadas tenían sentido del lugar, del territorio y del tiempo, así como del regreso. Por tanto, esta idea de nomadismo es distinta del concepto actual, que emplea el mismo nombre, a modo de metáfora, a la hora de hablar de la movilidad «sobremoderna».” (Augé, 2007, pág. 15)

La quebrada Altavista se presenta canalizada y acompañando la Calle 30, a manera de separador central, hasta su encuentro con la estación Rosales del Metroplús, punto en el cual se desvía hacia el nor-occidente, para posteriormente nacer en el corregimiento de Altavista. A esta altura ya el observador se encuentra adiestrado a caminar contra un muro como acompañante (Fotografía 58: Cruce de la Calle 30 con la Carrera 66 B), pero entonces el zócalo urbano sorprende con dinamismo, situación aprovechada por demás caminantes que parecieran prometer acompañar lo que resta del recorrido; es esta entonces la antesala al parque de Belén.



Fotografía 58: Cruce de la Calle 30 con la Carrera 66 B

Los usos del primer piso parecen dedicados al mantenimiento y adecuación del hogar, con ferreterías, mueblerías y almacenes de pinturas como principales exponentes (Fotografía 59: Intersección Calle 30 y Carrera 76); el arbolado urbano desaparece nuevamente, pero el aumento de personas caminando, y la menor distancia entre los paramentos frontales de las fachadas (debido a la ausencia de la quebrada Altavista, que ocupa ya un lugar en la sección de vía a manera de separador central), parece acotar de mejor manera la zona al caminante. La vivienda reaparece nuevamente en

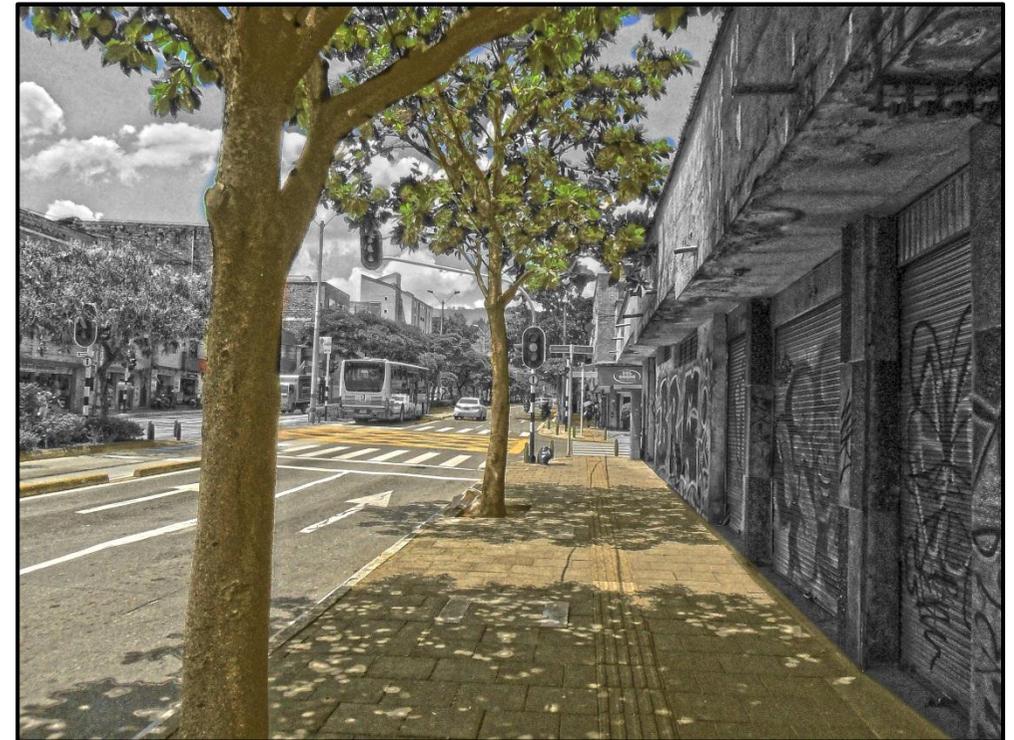
los pisos superiores, característica que se mantiene hasta alcanzar la carrera 76, punto donde finaliza este tramo del recorrido a la 1:20pm.



Fotografía 59: Intersección Calle 30 y Carrera 76

Este tramo de transurbancia se complementa con el iniciado en el cruce de la calle 30 con la carrera 76, el sábado 12 de octubre a las 11:15am con una imagen de metrópolis contemporánea, y la estación parque Belén del sistema Metroplús como principal referente, además de una clara demarcación de espacios y tiempos para automóviles, peatones y buses articulados, produciendo un complicado ballet urbano. La naturaleza se

encuentra perfectamente ordenada en alcorques, especies, dimensiones y ritmos. Este es un recorrido eficiente, que deja como resultado una imagen monótona (Fotografía 60: Intersección Calle 30 con Carrera 68), al punto de ser difícil para el caminante ubicar el lugar específico donde se encuentra. Situación a la cual el arte parece responder con la presencia del grafiti urbano.



Fotografía 60: Intersección Calle 30 con Carrera 68

La disponibilidad de un sistema de transporte basado en las NTITC, y complementado por sistemas propios del entorno urbano, como

automóviles y buses, indica una alta jerarquía de la movilidad en el diseño de la ciudad, y unos elevados requerimientos de esta actividad por parte de la sociedad contemporánea. Pareciera sin embargo paradójico, que en un momento en el cual las nuevas tecnologías permiten suplir muchos de los desplazamientos físicos, el incremento técnico pareciera implicar también un incremento en desplazamientos.

“La movilidad sobremoderna se refleja en el movimiento de la población (imágenes, turismo, movilidad profesional), en la comunicación general instantánea y en la circulación de los productos, de las imágenes y de la información. Asimismo, señala la paradoja de un mundo en el que, teóricamente, se puede hacer todo sin moverse y en el que, sin embargo, la población se desplaza.”
(Augé, 2007, pág. 16)

La forma urbana no permite percibir la escala de las edificaciones, y si bien el recorrido cuenta con un zócalo comercial, éste da la impresión de ser poco dinámico. La forma de caminar es rápida y eficiente, promovida a realizarse de esta manera por los vestigios del entorno urbano y sus variables, por lo que en menos de lo esperado se alcanza la estación La Palma del Metroplús (Fotografía 61: Intersección Calle 30 con Carrera 80). El trayecto se presenta entonces constante y fácil de recorrer, su concepción pareciera no haber dejado lugar a la sorpresa, la variación o la estancia, todos los elementos urbanos parecieran dar el mensaje de llegar lo más

rápido posible al lugar de destino, por lo que se encuentra todo articulado para tal fin.



Fotografía 61: Intersección Calle 30 con Carrera 80

Una vez se alcanza el cruce de la calle 30 con la avenida 80, se presenta un desequilibrio entre las diferentes formas de movilidad, puesto que el Metroplús cuenta con un cruce semafórico que regula su paso y es el actor principal de este punto, mientras los automóviles deben forcejear para determinar la prioridad del cruce, y paradójicamente los peatones no son reconocidos como partícipes (Fotografía 62: Cruce de la Avenida 80 y la Calle

30), impidiéndoles la ciudad el acto básico de cruzar la calle; viéndose prácticamente forzados a mendigar a los vehículos una disminución de velocidad suficiente para cruzar corriendo.



Fotografía 62: Cruce de la Avenida 80 y la Calle 30

Este hecho, presente también en numerosos puntos de la ciudad, pareciera indicar una actitud individualista en los comportamientos urbanos; pareciera establecerse una normativa entre líneas de soluciones particulares a los problemas comunes de la movilidad cotidiana y el desplazamiento en la ciudad, no se percibe un acuerdo urbano para otorgar jerarquías o

prelación a determinados actores, por el contrario, se aprecia cierto ensimismamiento y desconocimiento del otro como ciudadano.

“Nuestro tiempo sólo consiguió evacuar la escatología revolucionaria, base de una revolución permanente de lo cotidiano y del propio individuo: privatización ampliada, erosión de las identidades sociales, abandono ideológico y político, desestabilización acelerada de las personalidades; vivimos en una segunda revolución individualista”. (Lipovetsky, 1986, pág. 5)

Este punto implica también un cambio en el paisaje urbano, puesto que la distancia entre paramentos parece mayor, se aprecia menos arbolado urbano y el zócalo comercial tiende a ser incluso menos dinámico que el anteriormente mencionado; lo anterior a favor de una sección para caminar de mayores dimensiones (Fotografía 63: Intersección de la Calle 30 con la Avenida 80). La imagen urbana continúa afirmando una clara intención de realizar el recorrido de forma eficiente y rápida, por lo que la presencia de mobiliario urbano para la estancia es nula, y las condiciones urbanas que facilitarían este objetivo son además precarias.

Una vez alcanzada la calle 83 el paisaje urbano se modifica nuevamente, asemejándose a un bulevar con un zócalo dispuesto a los estudiantes de la Universidad de Medellín y sus necesidades, en el cual los vehículos particulares en teoría no tienen cabida, y en donde los recorridos a pie permiten disfrutar de un entorno muy dinámico y enriquecedor,

complementado por el paso esporádico de los buses articulados del Metroplús (representantes de las NTITC), que atraviesan dicho bulevar como símbolo de conexión urbana con el resto de la ciudad, superponiéndose a forma de huella al recorrido y significado del antiguo sistema tranviario.



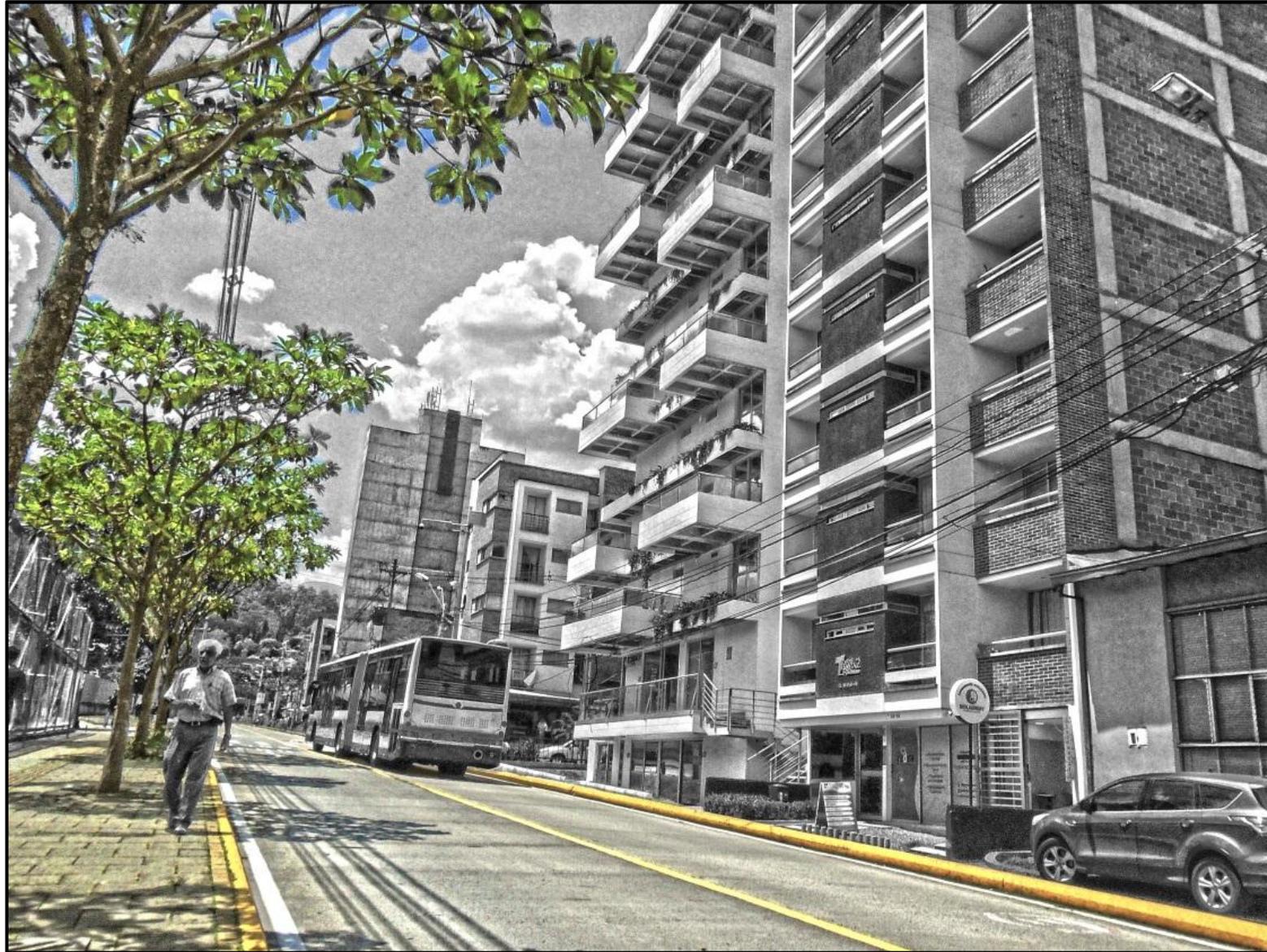
Fotografía 63: Intersección de la Calle 30 con la Avenida 80

Este tramo pareciera retomar las nociones de calle como espacialidad pública para el encuentro, trascendiendo el concepto de senda exclusiva para el desplazamiento vehicular; no pareciera coincidencia que en este

tramo se encuentre la movilidad a base de sistemas NTITC, desplazando los modos propios del entorno urbano (Fotografía 64: Intersección Calle 30 y Carrera 85); ni la cercanía de un centro educativo, en el cual estas nuevas tecnologías se convierten en básicas y esenciales en la contemporaneidad. Se percibe entonces un aumento de movilidad en un entorno digital, lo cual pareciera generar una disminución de velocidades en el entorno físico de la ciudad, permitiendo un mayor disfrute de la misma para sus habitantes.

“Se vive un momento en que la calle vuelve a ser reivindicada como espacio para la creatividad y la emancipación, al tiempo que la dimensión política del espacio público es crecientemente colocada en el centro de las discusiones en favor de una radicalización y una generalización de la democracia. Todo ello sin contar con la irrupción en escena de nuevas modalidades de espacio público, como el ciberespacio, que obligan a una revisión al alza del lugar que las sociedades entre desconocidos y basadas en la interacción efímera ocupan en el mundo actual.” (Delgado, 1999, pág. 19)

El recorrido se suspende a las 12:15m con el mencionado centro de educación superior como fondo, y las montañas de la cordillera antioqueña como marco. Se perciben entonces dos grandes unidades de paisaje, que dividen el recorrido en la carrera 83c, siendo la parte más cercana a la Universidad de Medellín la representante de un urbanismo contemporáneo en el cual el flujo de información alcanza velocidades cercanas a la luz,



pero que, como contrapunto, ofrece una vida urbana a la velocidad propia del cuerpo humano, siendo de esta forma una zona muy propicia para

habitar, dinámica y con altos niveles de percepción; al tiempo que se encuentra óptimamente conectada con el resto de la ciudad de forma física, y representa un eslabón más en las dinámicas virtuales de información. La unidad de paisaje restante representa más una idea moderna⁶³ de ciudad, en la cual la velocidad se aplica a la vida urbana, propendiendo por una percepción más ensimismada que dispuesta del contexto urbano cotidiano.

Fotografía 64: Intersección Calle 30 y Carrera 85

⁶³ En el contexto de la ciudad moderna propuesto por los CIAM a inicios del siglo XX, en los cuales la segregación de funciones se propone como ideal, y el uso masivo del vehículo particular como un objetivo deseable.

TEXTO SÍNTESIS ENTORNO DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y TELECOMUNICACIONES

El Camino de Guaca, punto de conexión prehispánica entre Murgía (actualmente Heliconia) y el Valle de Aburrá, presenta en su recorrido diversas conformaciones de paisajes. Su trayecto es efectuado en la presente investigación con la técnica de la transurbancia con el fin de captar caminando el mayor número de variables; y es realizado en el sentido Heliconia Medellín intentando obtener la imagen contemporánea que encontraron los colonizadores españoles, al descubrir para el mundo occidental lo que actualmente corresponde a la ciudad de Medellín. El objetivo del mencionado recorrido fue analizar las huellas de la movilidad cotidiana, en el presente entorno de las nuevas tecnologías de información y telecomunicaciones.

Partiendo desde Heliconia, se obtienen imágenes que a manera de huella rememoran una conformación urbana basada en la sal, la cual tuvo su momento indígena y colonial. Estos vestigios se entremezclan con los usos del suelo actuales de ganadería, agricultura y protección ambiental; lo cual en su conjunto genera una forma de apropiación territorial particular, y podría decirse única en la región. A lo largo de esta primera etapa, aparecen también vestigios físicos en el camino que rememoran diferentes formas de movilidad del pasado, diferentes paradigmas de velocidad y variables niveles de importancia de este recorrido, que dejó de ser un eje

estructurante con la implementación de formas de movilidad basadas en automotores, y no en fuerza animal o humana, las cuales siguieron rutas diferentes por la infraestructura y nivel de pendiente que requieren.

En algunos tramos, la vía vehicular se superpuso al antiguo camino, y comparten recorrido, puntos en los que se superpone la mayor cantidad de huellas de movilidad, pero en los cuales son menos perceptibles los vestigios de las mismas. Con estas condiciones, el recorrido pasa de ser un eje privatizado (pero fácilmente sorteado por cualquier caminante), inmerso en grandes extensiones para ganadería o cultivos maderables; a un eje urbano paulatinamente más conformado. El trayecto se presenta entonces con constantes intervalos entre pequeños asentamientos humanos, grandes zonas agrícolas, y suelos de protección ambiental, con constantes ascensos y descensos que permiten tener visuales tanto desde los puntos más altos de las constantes montañas, como de valles conformados por densos bosques.

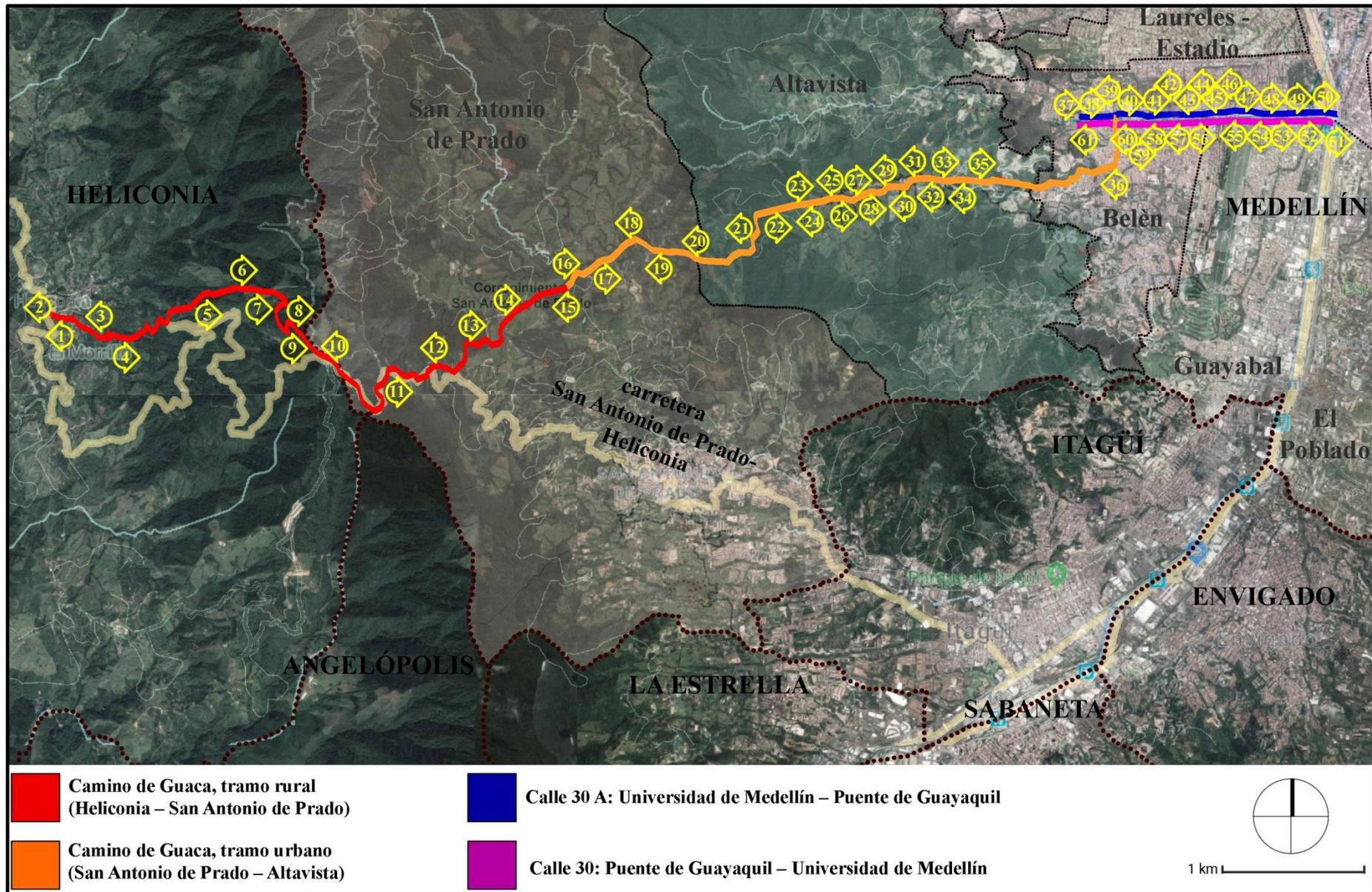
De esta manera se atraviesan las jurisdicciones limítrofes del municipio de Heliconia, y de los corregimientos de San Antonio de Prado y Altavista, pertenecientes ya al municipio de Medellín. En Altavista, justamente se encuentra el tramo mejor conservado del camino, y que presenta una restauración arqueológica en su carpeta de rodadura en piedra, cuya construcción original posiblemente date de épocas prehispánicas. En ese punto, este corregimiento se caracteriza por ser una periferia urbana, que se dirige hacia el centro de la zona de Belén, en la margen centro-occidental del río Medellín. En este momento el camino se presenta como eje principal

de la trama urbana, y sobre el discurren, además de las diferentes tecnologías de movilidad, las distintas disputas entre Polis y Urbs características de la ciudad de Medellín del siglo XXI.

Posteriormente, ya en la zona plana del valle, la carpeta de rodadura es totalmente urbana, compuesta de vía vehicular asfaltada y andén segregado para el movimiento peatonal, con algunos tramos de ciclorruta; se presenta además la presencia del eje de la calle 30 y de la calle 30 A, paralelos entre sí, pero con condiciones vivenciales particulares; siendo el de la 30 A contenedor de una mayor herencia histórica, posiblemente sucesor directo del Camino de Guaca y con velocidades de movilidad más moderadas. Y la 30 más destinada a la eficiencia, la velocidad, la línea recta y la infraestructura, albergando de esta manera el sistema Metroplús de buses articulados, fundamental para el presente urbano de la ciudad.

Estas huellas de movilidad cotidiana, desde una mirada analítica, evidencian diferentes períodos presentes todavía en arquitecturas representativas de épocas anteriores, y una concepción inicial de conexión Heiconia-Medellín que no se conserva por el mismo recorrido, pero que si muestra vestigios de una velocidad que permite el errabundeo, y que se ha negado a sucumbir totalmente; la cual se ve incluso propiciada por intervenciones recientes de adecuación de andenes y ciclorrutas; mostrando coherencia con lo que ha sido el propósito de esta senda a través del tiempo. Como contrapunto, el hecho de no poder físicamente conectar de forma peatonal la zona de Belén y el centro de Medellín, por la presencia

de infraestructura vial, podría presentar el mayor obstáculo del entorno de las nuevas tecnologías de la información y telecomunicaciones a la movilidad cotidiana. Intentando una prioridad de la eficiencia sobre la percepción urbana heredada de la ciudad moderna.



Plano 19: Recorrido completo de la transurbancia realizada entre Heliconia y Medellín. Se aprecia la numeración de las fotografías descritas en los relatos.

CAPÍTULO 5: CONCLUSIONES

Después de identificar, describir y analizar las huellas de la movilidad cotidiana (entendida ésta como representante de los desplazamientos efectuados en un ámbito cotidiano, y con una alta frecuencia) en la conformación de Medellín, es claro que se ha presentado un aumento paulatino de la velocidad en los desplazamientos mientras ha avanzado la configuración urbana y su proceso histórico. Partiendo de un inicio en el cual el errabundeo contradecía las nociones contemporáneas de arquitectura y paisaje, articulándolos en ese momento en un único elemento configurador de la presencia humana en el territorio, y caracterizado el mismo por una percepción absoluta del entorno natural, sumada a una velocidad inexistente, si se compara al criterio urbano de este concepto, que implica llegar de un punto a otro dentro de establecidos estándares de tiempo.

Como huellas de esta primera etapa pueden apreciarse los elementos configuradores de espacialidades urbanas de carácter natural, que han hecho las veces de símbolos, menhires, o monumentos desde el inicio del poblamiento humano de esta zona; y cuyas funciones han alternado paulatinamente entre referentes geográficos, lugares de habitación y cultivo, espacios rituales, y conformaciones de carácter público para el esparcimiento. Elementos como la Quebrada Altavista, la Quebrada La Picacha, El Cerro el Volador y el Cerro de las Tres Cruces, denotan también la presencia humana, y el proceso de urbanización mediante

marcas y alteraciones que modifican su estructura, pero no los desaparecen como hitos.

Con el inicio de sociedades sedentarias, inicia entonces también un proceso de individualización, en constante aumento conforme avanza la historia urbana, al punto en que pareciera en la actualidad, son algunos intereses particulares los que dirigen el destino de la ciudad. Sin embargo, podrían justamente ser las NTITC, herramientas que mediante el uso de la velocidad en el ámbito virtual, con una consecuente reducción de velocidades en el aspecto tangible de la ciudad, permitieran un uso más racional del espacio, destinando el mismo al encuentro y el disfrute, y limitándolo para actividades carentes de sensibilidad y favorecedoras de la monotonía.

Posteriormente aparecen huellas de movilidad cotidiana de un pasado prehispánico, en el cual las velocidades siguen siendo determinadas por el cuerpo humano en relación con el lugar, pero ya aparecen las nociones de frecuencia y espacio cotidiano en los desplazamientos. Siendo en el caso concreto del Camino de Guaca (conexión actual Heliconia-Medellín), determinadas estas variables por las relaciones comerciales y culturales presentes en el Valle de Aburrá; cuya circunscripción espacial caracterizada por una amplia extensión territorial, se convierte en este tiempo en el ámbito cotidiano de desplazamiento.

Se obtiene de esta manera una huella de movilidad expresada en el mencionado camino, mediante el cual se potencian marcas en el territorio y la sociedad que son todavía visibles, como una dieta basada en productos derivados de maíz, una destacada vocación comercial, y un especial dominio en la producción y diseño de elementos textiles; variables que viajaron constantemente por el Camino de Guaca, ruta que actualmente no presenta tan destacada jerarquía en su ámbito supra-municipal, pero que a nivel urbano se ha superpuesto como uno de los principales ejes de la ciudad con los ejes de la Calle 30 y 30 A.

Se presenta a sí mismo una reducción territorial de lo que es considerado como espacio cotidiano, que en un primer momento de asentamiento urbano de carácter occidental puede describirse como zona de Otrabanda. Se rompe entonces el predominio del cuerpo humano como límite de la velocidad, conforme se incluyen nuevas tecnologías de desplazamiento, las cuales inician paulatinamente cambios en la percepción urbana, con la característica de ser inversamente proporcional el nivel de detalle de esta percepción con la velocidad mencionada, lo cual deriva en una intromisión cada vez mayor de la ciudad y sus habitantes; dando como resultado en algunos sectores, elementos urbanos que parecen abandonados y sin un uso activo, además de cierta monotonía en el paisaje, y una falta de vida pública en la calle.

Como huella de este proceso, puede apreciarse la actual Carrera 83, la cual divide con unidades de paisaje diferentes la zona de estudio, situación que

se corresponde con la planimetría analizada, según la cual, este calle hacía parte del camino prehispánico, fusionándose con la Calle 30 A, para llegar al río Medellín; por tal motivo hacia el occidente de este eje (hacia la Universidad de Medellín), se encuentra una porción de ciudad nacida completamente en el entorno urbano, con una trama y morfología propios de ésta época; mientras al oriente de la misma (hacia el Parque de Belén), se encuentra un proceso urbano de mayor complejidad en cuanto a superposiciones de movilidad se refiere.

De esta forma se llega a la ciudad moderna, en donde el predominio de la velocidad, y la infraestructura necesaria para aplicarla en los desplazamientos urbanos es característico. El espacio cotidiano en este momento de la historia urbana de la zona de estudio, se encuentra representado por el lugar de habitación y el lugar de trabajo, concordando con los preceptos de la Arquitectura Moderna, lo cual implica una unión de estos nodos por ejes de movilidad caracterizados por altas velocidades, cuya función no trasciende el desplazamiento, haciendo mono-funcional gran parte del suelo urbano, marcando temporalidades, y haciendo del vehículo particular una necesidad inducida, además de representar un elemento de deseo y prestigio.

Lo anterior implica un bajo nivel de detalle en la percepción del entorno urbano, coadyuvado por una intromisión de sus habitantes conforme siguen aumentando las velocidades. Este cambio de percepción se superpone a las huellas de movilidad anteriores, mediante asfalto e ideales de línea recta y

eficiente. Pese a esto, las huellas del errabundeo no desaparecen totalmente, y parecieran encontrar en las nuevas tecnologías de información y telecomunicaciones, una oportunidad para aflorar nuevamente en el palimpsesto urbano de la movilidad.

Pese a algunas infraestructuras que se perciben como pesadas y contrarias a calidades paisajísticas propias para unos detallados niveles de percepción, que propenda por condiciones de alta habitabilidad en la calle, las nuevas tecnologías permiten sistemas de transporte público eficientes e interconectados, que propician alivianar las calles de vehículos particulares, a favor de una reducción física y tangible de las velocidades urbanas, que propende nuevamente por percibir las calles como elementos paisajísticos destacables. Adicionalmente, estas nuevas tecnologías permiten acelerar cada vez más la información; por lo que, si el contexto urbano de la zona abordada logra encontrar en esta aceleración virtual, una reducción de velocidades y necesidades de desplazamiento en el mundo tangible, se convierte ésta en una oportunidad de conciliar las huellas de movilidad del futuro, con los antecedentes de percepción pasados.

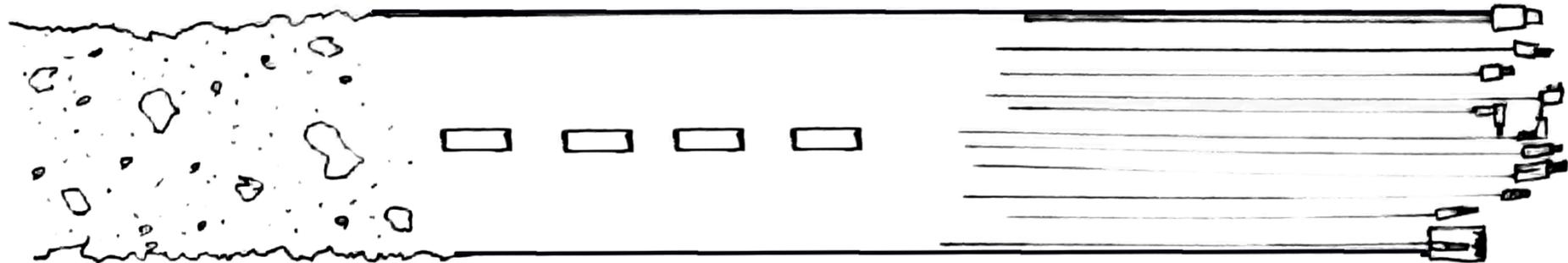
En cuanto al eje de la calle 30 A, éste representa un conglomerado histórico de movilidad cotidiana destacable en la ciudad, huellas que pueden ser descritas por las variaciones toponímicas de la senda, que inician en Camino de Guaca, para posteriormente ser Calle Real, Calle de Céspedes, Carretera a Belén y calle 30 A. sobre este eje y su conexión original con el actual municipio de Heliconia, se encuentran vestigios de diferentes

sistemas e intenciones de movilidad, y adicionalmente, se aprecia al recorrerlo una conexión con los paisajes y las formas de percibir de tiempos pasados.

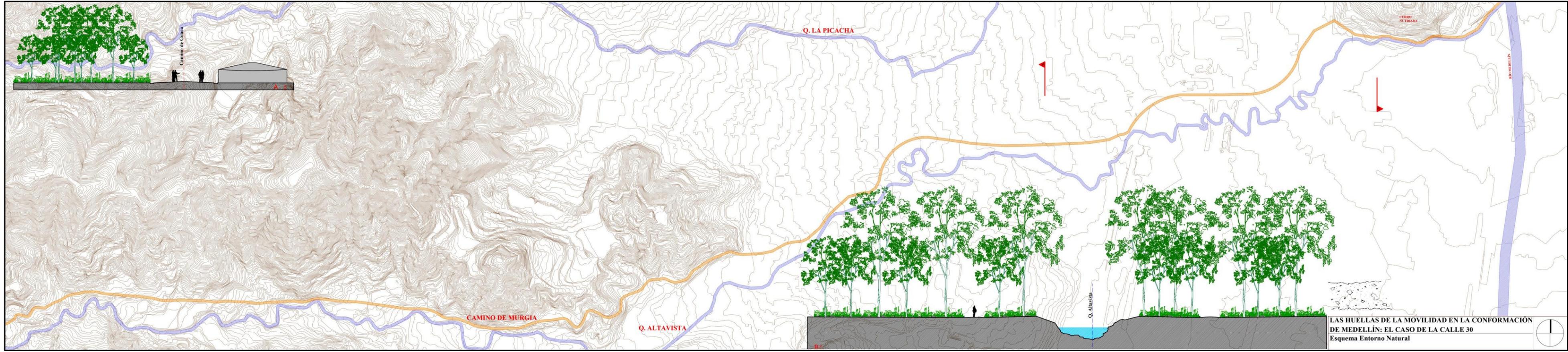
El eje de la calle 30, por el contrario, se origina en una etapa ya urbana, y ha sido planificado desde un inicio con intenciones de velocidad y eficiencia que se superponen a las nociones de vida en la ciudad. La intención de este eje ha sido primordialmente conectar mediante infraestructuras, y ha dejado de lado otros factores urbanos como el dinamismo, la posibilidad de estancias o la oferta de habitabilidad en la calle. La velocidad es su característica, y por tanto en él no se perciben profundos acontecimientos urbanos, por el contrario, algunas de sus zonas ofrecen un paisaje más de expulsión que de atracción de habitantes.

Esta situación, sin embargo, podría ofrecer mejores condiciones de habitabilidad urbana de las presente hoy en día, si se toma el ejemplo del último tramo de este eje (entre la Carrera 83 y la Universidad de Medellín); en el cual se optó por otorgar las velocidades de desplazamiento a las NTITC, representadas en el sistema Metroplús, a cambio de limitar el uso de otros automotores, a favor de mayores y mejores espacialidades para el encuentro y el disfrute de la calle, vista como un elemento urbano que trasciende el acto del desplazamiento, al tiempo que articula la ciudad mediante la movilidad.

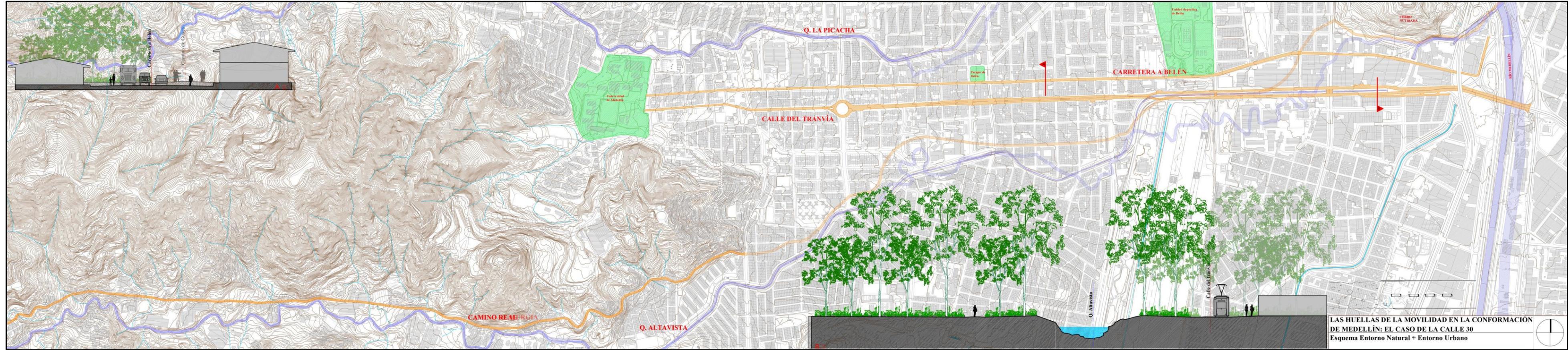
Finalmente, la percepción es un elemento fundamental de lo que representa habitar una ciudad, puesto que otorga sentido y placer a la vida del hombre, supliendo necesidades prácticamente fisiológicas del contacto del cuerpo con su entorno a través de los sentidos, de curiosidad y de asombro por las cosas nuevas y desconocidas, y de encuentro con la sociedad para hacerse parte de ella. Por tal motivo, al ejercer unas velocidades urbanas que van en contravía de los estímulos sensoriales considerados placenteros, y percibidos a la velocidad intrínseca del hombre, se disminuye la función de la ciudad como el hábitat más apropiado para el ser humano.



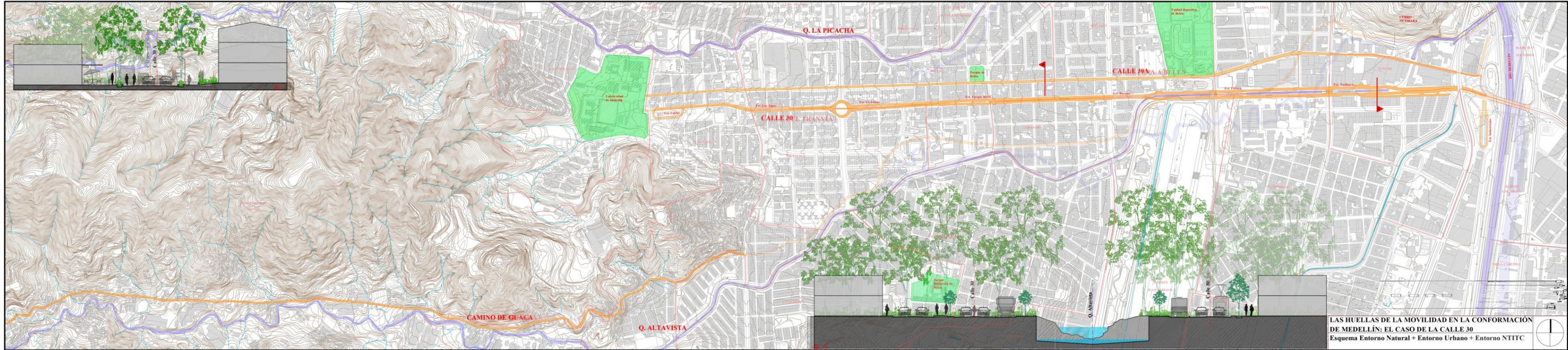
ANEXO 1 (Entorno Natural)



ANEXO 2 (Entorno Natural + Entorno Urbano)



ANEXO 3 (Entorno Natural + Entorno Urbano + Entorno NTITC)



BIBLIOGRAFÍA GENERAL

- Aristizabal Espinosa, P. (2015). *Los Aburraes: Tras los rastros de nuestros ancestros. Una aproximación desde la arqueología*. Medellín: secretaría de cultura ciudadana.
- Augé, M. (1992). *Los no lugares espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Editorial Gedisa, S.A.
- Augé, M. (1996). *El sentido de los otros. Actualidad de la antropología*. Barcelona: Paidós.
- Augé, M. (2007). *Por una antropología de la movilidad*. Barcelona: Editorial Gedisa. S.A.
- Avellaneda, P., & Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista transporte y territorio*(4), 46-58.
- Blanco, J., & Apalaoza, R. (2016). Políticas y geografías del desplazamiento. Contextos y usos conceptuales para el debate sobre gentrificación. *Revista invi*(31), 73-98.
- Blanco, J., Apalaoza, R., Bosoer, L., & Gonzáles, A. (2015). Movilidades, desplazamientos y territorios: algunos aportes para el debate de la gentrificación. *Contested cities*, 1-13.
- Blanco, J., Bosoer, L., & Apaolaza, R. (Febrero de 2014). Movilidad, apropiación y uso del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. *Scripta Nova*(493).
- Botero Herrera, F. (1996). *Medellín 1890- 1950. Historia urbana y juego de intereses*. Medellín: Editorial universidad de Antioquia.
- Botero Páez, S. (2005). *Caminos ásperos y fragosos para caballos, apuntes para la historia de los caminos en Antioquia*. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Brand, P., & Leibler, L. (2013). Movilidad e inclusión social : la experiencia desde la periferia de Medellín y el primer metrocable. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, 41(3), 363-387.
- Cabrera Arana, G., Velásquez Osorio, N., & Orozco Arbeláez, A. (2015). Movilidad: Aporte para su discusión. *Revista facultad nacional de salud pública*(33), 429-434.
- Camagnia, R., Gibelli, M. C., & Rigamonti, P. (2002). Urban mobility and urban form: the social and environmental costs of different patterns of urban expansion. *Ecological Economics*, 40, 199-216.
- Careri, F. (2002). *Walkscapes, el andar como práctica estética*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Castells, M. (1972). *La cuestión urbana*. Paris: siglo veintiuno editores, sa.
- Castells, M. (2006). *La sociedad red: una visión global*. Madrid: Alianza Editorial.
- Cebollada i Frontera, À. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Documents d'anàlisi geogràfica*(48), 105-121.
- Cebollada, À., & Miralles-Guasch, C. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*(50), 193-216.
- Cebollada, À., & Miralles-Guasch, C. (2008). La estructura social de la movilidad cotidiana. El caso de los polígonos industriales. *Anales de Geografía*, 28(2), 63-83.
- Cebollada, À., & Miralles-Guasch, C. (2010). La movilidad en la región metropolitana de Barcelona: entre los nuevos retos y las viejas prácticas. *Finisterra*, XLV(90), 33-47.
- Cervero, R. (2001). Walk-and-ride: factors influencing pedestrian access to transit. *Journal of Public Transportation*, 3(4), 1.

- Dangond Gibsone, C., Jolly, J.-F., Monteoliva Vilches, A., & Rojas Parra, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. *papel político*, 16(2), 485-513.
- Delgado, M. (1999). *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*. Barcelona: Editorial Anagrama, S.A.
- Duque, F. (2014). *Filosofía de la técnica de la naturaleza*. Medellín: Fondo Editorial ITM.
- Dureau, F., & Gouëset, V. (2011). Formas de poblamiento y desigualdades en los desplazamientos. La evolución de la movilidad cotidiana en dos periferias populares de Bogotá: Soacha y Madrid (1993-2009). *Territorios*(25), 65-93.
- Echeverría, J. (1999). *Los señores del aire: Telépolis y el tercer entorno*. Barcelona: Destino.
- Einstein, A. (2 de Enero de 1920). time, space and gravitation. *Science*, 51(1305), 8-10.
- Escalona Orcao, A. I. (1989). Tendencias actuales de la geografía del transporte: el análisis de la movilidad. *Graphicalia*, 26, 83-90.
- Espinosa López, A., Cabrera Arana, G., & Velásquez Osorio, N. (2016). Epidemiología de incidentes viales en Medellín Colombia 2010-2015. *Facultad Nacional de Salud Pública*.
- Figueroa Martínez, C., & Cortés Salinas, A. (2014). Estrategias colectivas de movilidad en un espacio mixto. La plaza de Maipú en Santiago de Chile. *Bitácora urbano-territorial*(24), 31-44.
- Flores Rangel, J. (2015). Infraestructura carretera: construcción, financiamiento y resistencia en México y América Latina. *Revista Transporte y Territorio*(13), 122-148.
- Garau, C., Masala, F., & Pinna, F. (2016). Cagliari and smart urban mobility: Analysis and comparison. *Cities*, 56, 35-46.
- García Jerez, F. (2016). La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante. *Sociedad y economía*(31), 15-32.
- García Palomares, J. C. (2008). Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. *Revista eure*, XXXIV(101), 5-24.
- García Yrigoyen, F. P. (2005). *Crónica del Perú el señorío de los Incas*. Caracas: Fundación Biblioteca Ayacucho.
- García, J. L. (2006). Movilidad y transporte público: El arreglo urbano en Tijuana. *Revista UABC*, 8-13.
- González Escobar, L. F. (2007). *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos, 1775- 932*. Medellín: Escuela del Hábitat CEHAP, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín.
- Gutierrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova*, XIV(331), 86.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora urbano-territorial*(21), 61-74.
- Gutierrez, J., & García Palomares, J. C. (2005). Cambios en la movilidad en el área metropolitana de Madrid: el creciente uso del transporte privado. *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, 331.
- Hernández, D. (2017). Transporte público, bienestar y desigualdad: cobertura y capacidad de pago en la ciudad de Montevideo. *Revista CEPAL*.
- Hernández, D., & Witter, R. (2011). Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad. *Revista Transporte y Territorio*, 29-46.

- Huiliñir-Curío, V. (2015). Los senderos pehuenches en Alto Biobío, (Chile): articulación espacial, movilidad y territorialidad. *Revista de Geografía Norte Grande*(62), 47-66.
- Lange Valdés, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *revista invir*, 26, 87-106.
- Lezcano García, A. L., Gutiérrez Calderón, D. S., Castro, J. G., & Aguirre Bedoya, D. (2010). *Intervención de caminos ancestrales. Camino de la Cuesta: Tejiendo patrimonios y memorias*. Medellín: Secretaría de Cultura Ciudadana.
- Linch, K. (1984). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Lipovetsky, G. (1986). *La era del vacío. Ensayos sobre el individualismo contemporáneo*. Barcelona: Editorial Anagrama, S.A.
- López, F., Nieto, D. B., & Arias, C. (2010). Relaciones entre el concepto de movilidad y la ocupación territorial en Medellín. *Revista EIA*(13), 23-37.
- Marquet, O., & Miralles-Guasch, C. (2017). Local accessibility inequalities and willingness to walk in Latin-American cities: Findings from Medellín, Colombia. *International Journal of Sustainable Transportation*. (11), 186-196.
- Márquez Estrada, J. (2011). Modernización sobre Rieles. El Ferrocarril de Barranquilla y el Tranvía Eléctrico de Medellín. Dos Obras de Gran Impacto en el Proceso de Construcción de Ciudad: 1870-1955. *Revista digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*(15), 126-169.
- Módenes, J. A. (2007). Movilidad espacial: uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas. *X Congreso de la Población Española: "Migraciones, movilidad y territorio"*, (págs. 1-34.). Pamplona.
- Módenes, J. A. (2008). Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía. *Estudios geográficos*, LXIX(264), 157-178.
- Morales Pamplona, A. (2003). *De viajeros y visitantes. Informes de descubrimiento, relación de visita y relatos de viaje 1541 - 1948*. Medellín: Instituto Tecnológico Metropolitano.
- Mosquera Abadía, H. A. (2015). Dimensiones que conforman el riesgo de exclusión en el sistema de transporte en la ciudad de Cali, Colombia. *Cuadernos de Administración*, 108-116.
- Mumford, L. (1971). *Técnica y civilización*. Madrid: Alianza Editorial.
- Mumford, L. (2014). *La ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*. Logroño: Pepitas de calabaza ed.
- Pardo, J. L. (1992). *Las formas de la exterioridad*. Valencia: Pre-Textos.
- Parra, J. D., Bernardo Rojas, J., & Acosta, B. (2017). *Mitópolis. Un ensayo sobre arte y memoria en el espacio público*. Medellín: Instituto tecnológico metropolitano; Universidad nacional de Colombia - Sede Medellín.
- Pérez, M. C., Hornos, F., & Alcázar, E. M. (1995). El Proyecto de Arqueología Urbana '93: Un instrumento de conocimiento e intervención para la ciudad de Jaen . *Arqueología y territorio Medieval*.
- Priemus, H., Nijkamp, P., & Banister, D. (2001). Mobility and spacial dynamics: an uneasy relationship. *Journal of transport geography*(9), 167-171.
- Rapoport, A. (1978). *Aspectos humanos de la forma urbana*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Ríos Bedoya, V., Marquet, O., & Miralles-Guasch, C. (2016). Estimación de las emisiones de CO2 desde la perspectiva de la demanda de transporte en Medellín. *Revista Transporte y Territorio*(15).
- Salerno, B. (2012). Un viaje por la movilidad cotidiana. El espacio entre el transporte y el individuo. *Perspectiva geográfica*, 17, 213-232.
- Sales Oliveira, C. (2015). (Auto) movilities and social identities in portugal. *Sociologia, problemas e práticas*(77), 137-151.

- Sennett, R. (1994). *Carne y Piedra, el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza Editorial S.A.
- Szaszdi, A. N. (1983). Corrientes del comercio prehispánico, metales, piedras preciosas y obsidianas. *Cuadernos prehispánicos*(10), 62.
- Tapia Gómez, M. (2018). la ciudad, para quién: desafíos de la movilidad a la planificación urbana. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, XIX(1.250), 1-35.
- Terán, F. (1996). Calles y algo más que calles. *Urbanismo Madrid*(29), 6-21.
- Tovar Pinzón, H. (1993). *Relaciones y visitas a los Andes S. XVI* (Vol. 4). Bogotá: Concultura e Instituto de Cultura Hispánica.
- Vélez Escobar, N., & Botero Páez, S. (2000). *La Búsqueda del Valle de Arví*. Medellín: Corantioquia.
- Visbal Días, T. C. (2017). El camino del Virrey y la Vieja Carretera al Mar como patrimonio cultural del occidente antioqueño . Medellín: Universidad Nacional de Colombia sede Medellín. Trabajo de grado para optar al título de Magister en estudios Urbano-Regionales.

LISTADO DE IMÁGENES

Imagen 1: Línea de tiempo de los Aburraes. Tomado de (Aristizabal Espinosa, 2015, pág. 30)	27
Imagen 2: Dibujo de tumba de cámara lateral descubierta en el barrio La Colinita.....	30
Imagen 3: volante de huso.	36
Imagen 4: Red vial Inca.	42
Imagen 5: fragmento del documento informe sobre puente San Benito.....	48
Imagen 6: Plaza de Belén década de 1890.	52
Imagen 7: Plaza de Belén, año 1900.....	53
Imagen 8: Fragmento de documento junta de fomento fracción de Belén, 1920.....	54
Imagen 9: Fotografías Puente de Guayaquil	65
Imagen 10: Informe sobre aguas de Belén, 1919.	65
Imagen 11: parte del documento que aprueba cambio de nombre de las calles de Belén, 1921.	66
Imagen 12: Iglesia de Belén, 1950.	73

Imagen 13: Fotografía aérea del Cerro Nutibara, 1954.	74
Imagen 14: Fotografía aérea barrio Rosales, 1954.	75
Imagen 15: fotografías de los almacenes y taller de EPM	81
Imagen 16: Fotografía de la Universidad Pontificia Bolivariana, 1967. ..	81
Imagen 17: canalización quebrada Altavista, 1982.	83
Imagen 18: Fotografías Calle 30, entre las carreras 76 y 75.....	86
Imagen 19: Tipos de conformación de banca.	93

LISTADO DE FOTOGRAFÍAS

Fotografía 1: Huellas de herradura en el Camino de Guaca tramo urbano, en los límites entre los corregimientos de San Antonio de Prado y Altavista. .7	7
Fotografía 2: casco urbano de Heliconia.....96	96
Fotografía 3: vestigio de chimenea para la producción de sal en el casco urbano de Heliconia94	94
Fotografía 4: periferia del casco urbano de Heliconia96	96
Fotografía 5: vestigios de carpeta de rodadura en piedra y acueductos antiguos en las afueras de Heliconia.....97	97
Fotografía 6: ruta paralela al camino de Guaca en las afueras de Heliconia98	98
Fotografía 7: llegada de la ruta paralela al Camino de Guaca a la cima de una montaña, zona rural de Heliconia, camino perdido.....99	99
Fotografía 8: vestigios de carpeta de rodadura en piedra en el Camino de Guaca, cima de la cordillera en zona rural de Heliconia 100	100
Fotografía 9: Camino de Guaca, banca con conformación en "U" 100	100
Fotografía 10: Camino de Guaca en medio de cultivo de pinos..... 101	101

Fotografía 11: punto conocido como El Chuscal 102	102
Fotografía 12: vía Heliconia - San Antonio de Prado 103	103
Fotografía 13: Ladera sur-oriental del Valle de Aburrá desde el corregimiento de San Antonio de Prado..... 104	104
Fotografía 14: punto conocido como La Cabaña 104	104
Fotografía 15: Camino de Guaca en medio de cultivo de pinos, zona rural corregimiento San Antonio de Prado 105	105
Fotografía 16: vestigios de carpeta de rodadura en piedra, zona rural San Antonio de Prado..... 105	105
Fotografía 17: Carrera 91B, vereda El Salado, San Antonio de Prado 106	106
Fotografía 18: cruce de la carrera 91B con la calle 30 sur/Vereda el Barcino, San Antonio de Prado 108	108
Fotografía 19: tramo del Camino de Guaca en rieles de concreto, vereda El Salado, San Antonio de Prado..... 108	108
Fotografía 20: superposición de carretera asfáltica a rieles de concreto .. 109	109
Fotografía 21: viviendas bordeando el Camino de Guaca, vereda El Salado, San Antonio de Prado 109	109

Fotografía 22: afluentes hídricos discurriendo sobre el Camino de Guaca	110	Fotografía 33: tramo restaurado al lado de tramo original en el Camino de Guaca.....	117
Fotografía 23: punto conocido coloquialmente como La Lechería	111	Fotografía 34: tramo del Camino de Guaca restaurado.....	118
Fotografía 24: Camino de Guaca en medio de bosque nativo.....	112	Fotografía 35: punto conocido coloquialmente como El Reversadero de la vereda de Buga.....	119
Fotografía 25: huellas de herraduras sobre el Camino de Guaca	112	Fotografía 36: superposición de la vía asfaltada a una carpeta de rodadura en piedra.....	120
Fotografía 26: punto conocido coloquialmente como El Templete.....	113	Fotografía 37: punto conocido como Casa Colombia	121
Fotografía 27: punto conocido coloquialmente como El Templete.....	114	Fotografía 38: bus de la antigua ruta 176 Belén en estado de abandono..	121
Fotografía 28: rocas aparentemente colocadas de forma intencional en medio del camino.....	114	Fotografía 39: cruce de la carrera 83 con la calle 20.....	124
Fotografía 29: zona conocida como El Barcino	115	Fotografía 40: cruce de la calle 30 A con la carrera 85 A.....	126
Fotografía 30: evidencias de carpeta de rodadura en piedra sobre el Camino de Guaca, vereda de Buga, Altavista	116	Fotografía 41: parque Quimbaya, cruce de la calle 30 A con la calle 84 A	127
Fotografía 31: Camino de Guaca en medio de bosque nativo, Vereda de Buga	116	Fotografía 42: cruce de la calle 30 A con la carrera 83 B	127
Fotografía 32: punto conocido coloquialmente como Charco de los Micos	118	Fotografía 43: cruce de la calle 30 A con la carrera 83.....	128
		Fotografía 44: cruce de la calle 30 A con la avenida 80.....	129
		Fotografía 45: cruce de la calle 30 A con la carrera 80 B	130

Fotografía 46: calle 30 A frente al parque de Belén	131
Fotografía 47: cruce calle 30 A con carrera 75	132
Fotografía 48: cruce de la calle 30 A con la carrera 70	133
Fotografía 49: cruce de la calle 30 A con la carrera 69 C.....	133
Fotografía 50: cruce de la calle 30 A con la carrera 69	134
Fotografía 51: cruce de la calle 30 A con la carrera 65 F	135
Fotografía 52: cruce de la calle 30 A con la carrera 65	136
Fotografía 53: cruce de la calle 30 A con la Autopista Sur.....	137
Fotografía 54: estación Metroplús Industriales	139
Fotografía 55: intersección de la calle 30 y la carrera 55	140
Fotografía 56: calle 30 entre las carreras 65 y 55	142
Fotografía 57: intersección calle 30 con carrera 65 B	142
Fotografía 58: cruce de la calle 30 con la carrera 66 B	143
Fotografía 59: intersección calle 30 y carrera 76	144
Fotografía 60: intersección calle 30 con carrera 68.....	144

Fotografía 61: intersección calle 30 con carrera 80	145
Fotografía 62: cruce de la avenida 80 y la calle 30	146
Fotografía 63: intersección de la calle 30 con la avenida 80	147
Fotografía 64: intersección calle 30 y carrera 85	148

LISTADO DE PLANOS

Plano 1: localización unidad de análisis	26
Plano 2: Plano de los caminos ancestrales.....	43
Plano 3: Villa de Nuestra señora de la Candelaria, 1671.	61
Plano 4: Plano topográfico de Medellín, 1875.....	62
Plano 5: Plano de Medellín 1889.	63
Plano 6: Plano topográfico de Medellín 1906.	64
Plano 7: Croquis del distrito de Medellín, 1925.	67
Plano 8: Plano de Medellín, 1930.	70
Plano 9: Plano de Medellín, 1932.	71
Plano 10: Plano de Medellín, 1944.	72

Plano 11: Plano de Medellín 1956.....	76
Plano 12: Plano de Medellín 1961, Cruce Autopista sur y Calle 30.	77
Plano 13: Plano de alumbrado puente Monumental de Guayaquil, 1954. .	78
Plano 14: Plano de Medellín, 1962. Cruce calle 30 con carrera 81.	79
Plano 15: Plano de Medellín, 1962. Cruce calle 30A con carrera 76.	79
Plano 16: Plano de Medellín, 1962. Cruce calle 30 con carrera 76.	80
Plano 17: Plano de Medellín, 1972. Cruce calle 30A con carrera 81.	82
Plano 18: Plano de Medellín, 1997. Cruce calle 30 con Autopista Sur.	85
Plano 19: Recorrido completo de la transurbancia realizada entre Heliconia y Medellín. Se aprecia la numeración de las fotografías descritas en los relatos.....	151

LISTADO DE SECCIONES

Sección 1: Calle 30 en el Entorno Natural	28
Sección 2: Calle 30 A en el Entorno Natural.....	33
Sección 3: Calle 30 en el Entorno Urbano	68
Sección 4: Calle 30 A en el Entorno Urbano.....	82
Sección 5: Calle 30 A en el Entorno NTITC	132
Sección 6: Calle 30 en el entorno NTITC	141