

RECORRIDOS URBANOS

Una propuesta pedagógica para conocer la ciudad

**Corporación
REGIÓN**

Medellín, enero del 2000

Edita

Corporación Región

Calle 55 N° 41-10

Tel: (57-4) 2166822

Fax: (57-4) 2395544

Medellín, Colombia

coregion@region.org.co

www.region.org.co

ISBN: 958-96774-0-1

Investigación y textos

Marta Lía Giraldo

Asesoría

Marta Inés Villa M.

Javier Toto V.

Ramón Moncada C.

Editora

Luz Elly Carvajal G.

Dibujos

Alexander Cuervo

Fotos

Gabriel Carvajal

Mauricio Hoyos A.

Diseño e impresión

Pregón Ltda

Para esta publicación la Corporación Región recibe el apoyo de la Unión Europea y
Agro Acción Alemana

RECORRER LA CIUDAD

La ciudad ha sido escenario de las principales realizaciones humanas. Allí han tenido sitio verdaderas epopeyas del pensamiento, la técnica y la creatividad. Su existencia misma y su operación es ya un verdadero motivo de asombro. Para ello no tenemos que pensar en New York o en París; baste mirar a Medellín, con su cara moderna y su pobreza; con su violencia con su espíritu emprendedor y su energía para la vida y parar la muerte, en fin, con sus contradicciones, para constatar que es una urbe que funciona, que se mueve que no sucumbe a pesar de ellas. La ciudad es así, un hecho vivo, palpitante.

Al mismo tiempo que este acopio colosal de energía creadora, las ciudades constituyen también la mayor aglomeración de problemas de todo tipo: por ejemplo, son los lugares más inseguros para la vida y la integridad de todos cuantos conocemos y en ningún otro lugar es tan visible la inequidad como allí.

A pesar de esto o, mejor, con todo y esto, es el territorio por excelencia para la ciudadanía, para el ejercicio de la política, para entregar energías al servicio de las causas del bien común.

Hoy, no sólo por las cuestiones numéricas que indican que cada vez más seres humanos vivimos en espacios urbanos, sino, además, por la dinámica urbana misma, rica en ofertas culturales de todo tipo, la ciudad es el escenario en donde cada vez más personas forjamos nuestra identidad nacional y política. Por eso debe ser motivo de nuestras preocupaciones centrales, por eso nos interesa tanto.

Hoy es perentorio para todos conocer la ciudad. Hacerla propia, vivirla más allá de nuestro entorno inmediato. En sentido estricto es una cuestión de vida o muerte. Podemos encerrarnos en nuestra casa o apartamento, mirando temerosos por entre los resquicios de las cortinas lo que pasa “allá afuera” y rogar para que nunca escuchemos este toc-toc que será la ciudad tocando a nuestra puerta en forma de violencia, de vecinos que piden ayuda o simplemente de problemas públicos que reclaman acción; podemos hacernos los locos y encerrarnos, pero ¿No es esto también una forma de sucumbir?

Sin embargo podemos también salir, arriesgarnos a conocer la urbe que pisamos más allá de nuestros pasos cotidianos. Un habitante urbano que conoce mejor la ciudad en su complejidad, está mejor dotado para servirse de ella y está mejor preparado para servirle.

Nuestra invitación es a conocer la ciudad en toda su complejidad, en sus múltiples facetas. Para esto hay que recorrerla; atreverse a abandonar las rutas del día a día, ir más allá. Como los navegantes que zarpan sin rumbo conocido, sencillamente a la conquista de la novedad y con la esperanza del tesoro escondido en algún lugar, podemos encontrarnos con sorpresas desagradables pero, el tesoro, solo esta a disposición de aquellos que una vez se arriesgaron a salir.

La Corporación Región presenta ante ustedes este que, no es un manual para recorrer las ciudades, pero sí una ayuda para aquellos que estamos convencidos de que deben contar con una intencionalidad pedagógica y política construida y vivenciada colectivamente.

POR QUÉ RECORRER LA CIUDAD

Los habitantes de las ciudades las recorren diariamente en pequeños o grandes circuitos. Es común, dadas las proporciones de las ciudades, que estos circuitos sean reducidos: al interior de un mismo barrio, de éste al centro y viceversa o de un barrio a otro barrio. Por ejemplo, en Medellín hay personas que realizan sus actividades cotidianas sin tener que ir al centro; otras, que llevan viviendo 30 años o más y nunca han ido al nororiente de la ciudad o han atravesado el río; todavía hay habitantes de barrios como Belén, La América, El Poblado, que cuando se dirigen al centro dicen “Voy para Medellín”, como si sus barrios estuvieran por fuera.

Dadas las condiciones de Medellín, una ciudad que no es demasiado extensa, con vías de comunicación lo suficientemente ágiles que permitiendo un flujo rápido y permanente. En unas cuantas horas es posible recorrerla de extremo a extremo, de oriente a occidente de sur a norte, pasando por su centro.

¿En qué detener la atención en un recorrido? En lo diferente o lo igual: al atravesar la ciudad saltan a la vista zonas netamente residenciales, otras industriales, comerciales o administrativas; lugares uso privado o público, zonas recién construidas y otras antiguas, barrios obreros o de empleados, sectores con una alta población otros poco habitados, sectores lujosos bien equipados otros en cambio modestos y carentes de servicios. Todos estos contrastes motivan preguntas con respecto a la manera como se ocupa el espacio: ¿Por qué en este punto se creó un barrio obrero?, ¿por qué en este otro se creó una zona de recreación? ¿Por qué las calles tienen la forma que tienen? ¿Por qué hay zonas se parecen y otras que se diferencian tajantemente?

El objetivo al cual apunta la práctica pedagógica de recorrer la ciudad, es posibilitar que más personas, jóvenes, adultos, hombres mujeres, industriales, maestros, funcionarios, amas de casa, tomen conciencia de lo que significa vivir en una ciudad: el conocimiento que tenemos de ella, sus aspectos físicos, sus barrios y zonas, sus lugares culturales, los teatros, bibliotecas, o iglesias, que hay barrios distintos al nuestro y, que también existen personas, grupos sociales diferentes a los conocemos y pertenecemos. Si algo es y define a una ciudad es la aglutinación, el que cosas y personas de distintas procedencias estén muy juntas. La ciudad es ese apretujamiento de funciones, construcciones, oficios, ocupaciones, credos, reglas y normas.

En esto que aparece tan junto, hay grupos con diversos intereses, personas rezandera, otras que desprecian la religión; unos tradicionales, otros desarraigados; gente usa mayor parte de tiempo trabajando, otros que aunque quisieran no pueden hacerlo y otros que nunca han tenido necesidad ni el deseo de “ganarse el pan” desempeñando una labor determinada. A toda esa diversidad de gentes y de opciones se les suman los individuos que llegan diariamente, con más diferencias que se insertan en estos nudos de gente, construcciones y apretujamientos, que a pesar de sus problemas, todavía son sitios atractivos, posibilidad de soluciones.

¿Cuál es la lógica de este aglutinamiento de personas, edificios, normas?, ¿cuáles son los motivos que se tienen para estar y permanecer todos juntos sin formar un caos total? A pesar de que a veces los trancones de los carros, la contaminación de las aguas, del aire, el gentío, los tumultos, los robos, los atracos, la violencia, las peleas, el crecimiento acelerado de barrios, nos hace pensar que la situación vivida en las ciudades es insostenible, que nada las puede salvar. Pero debemos reconocer que en esa ciudad de problemas es posible encontrar muestras de orden, por ejemplo: es increíble ver como miles de vehículos a buena velocidad atraviesan simultáneamente las ciudades de un lado al otro sin chocarse, los conductores saben en qué dirección manejar, dónde pueden girar, cuándo deben parar, cuando disminuyen o aumentan la velocidad. Si hacen lo contrario saben que están infringiendo el orden que la gran mayoría está respetando y que pueden sufrir graves consecuencias.

Lo mismo ocurre con respecto al uso de otros espacios, hay a los cuales podemos entrar sin permiso, pero en otros lo necesitamos. Cualquiera no puede llegar a la cocina de una casa ajena y sacar leche de la nevera, en cambio si puede llegar a la banca de cualquier parque público y sentarte allí todo el día sin que ninguna autoridad o persona puedan molestarlo.

Es cierto, hay asesinatos, violencia cotidiana, agresividad, pero también que la mayoría de la gente que se ve en la calle no están dándose golpes unos contra otros; los pasajeros generalmente van sentados o de pie unos al lado de los otros, sin mayor inconveniente; en las plazas de mercado, la gente hace sus transacciones, sus regateos, sin que haya que discutir el precio de cada cosa ni convencer a los vendedores por la fuerza para que vendan este o aquel producto. La gente más o menos sabe cuáles comportamientos de convivencia adoptar en cada caso, sin acudir a la violencia. Tenemos una serie de normas incorporadas con las que establecemos relaciones y mantenemos un orden en la sociedad.

El hecho de que alguien se levante, se bañe, haga su desayuno, salga de su casa, tome un transporte y llegue a su lugar de estudio o de trabajo implica muchas estructuras simultáneas en funcionamiento: los servicios públicos, el aprovisionamiento de víveres, un sistema de seguridad, el transporte. Pero en cualquier momento esos órdenes pueden fallar, son frágiles; por eso todos debemos mantenernos alerta y dispuestos a revisarlos, reformarlos, construirlos, estar pendientes de su cabal funcionamiento.

El asunto no es sencillo, la ciudad es compleja. La educación básica, ni la masiva, no cuentan con un programa educativo que prepare a la gran masa de pobladores para entender e interpretar su funcionamiento, para comprender la diversidad a la que estamos irremediabilmente sometidos y de la que poco sabemos.

El interés de recorrer la ciudad no es otro que el de aportar en este sentido; que más personas nos motivemos a conocerla, a aprehenderla, a movernos en ella, a intervenirla; no seguir con la creencia de que lo que sucede en nuestro barrio es mismo que pasa en toda la ciudad; ni tampoco creer que podemos garantizar nuestra

supervivencia sin contar con lo que está por fuera del barrio donde vivimos ¿qué más escenario que la ciudad, la movilización a través de ella para hacer que de forma orientada broten todo tipo de reflexiones, de ideas e iniciativas sobre su procedencia y su destino?

Recorrido como opción pedagógica

Existen muchas maneras de asumir y conocer la ciudad, todos tenemos nuestros propios repertorios de conocimientos y saberes de la ciudad en la que vivimos. Pero la implementación de diversas prácticas y metodologías evidencian las ventajas de hacer cierto tipo de recorridos por la ciudad con la intención de usarlo como herramienta pedagógica.

Decimos *cierto tipo de recorrido* porque creemos que no se trata de cualquier desplazamiento por la ciudad, sino de unos distintos de las travesías cotidianas, para ello planteamos algunos requisitos mínimos, con los cuales pensamos quedan establecidas las características generales del recorrido como tal.

La propuesta de recorridos debe realizarse con grandes dosis de: Observación, comparación, imaginación, conocimientos previos y preguntas sobre la ciudad.

Es en estas características que se definen las ventajas de dicha práctica, una de ellas es que se combina la parte teórica los conocimientos, los datos, con lo vivencial, las sensaciones, las emociones.

La idea del recorrido es que la ciudad sea como libro abierto cargado de información, salir a la calle con la intención de descifrar qué dicen sus páginas, nos pone en relación inmediata con nuestra principal fuente de conocimiento: la ciudad. La tenemos a la mano, todos los días la vemos, la padecemos, la disfrutamos, es una fuente que nos abarca, nos rodea y a la vez nosotros la abarcamos y rodeamos.

El recorrido que aquí se propone es una propuesta metodológica en construcción, está basado en una observación dirigida e intencional de aspectos específicos de la ciudad y como tal se constituye en una herramienta versátil con muchas posibilidades de aplicación: como es imposible abarcar a toda la ciudad en un recorrido, es necesario establecer cuál es el que queremos realizar. Esto lo definen las expectativas que un grupo determinado tenga con respecto a ella, las posibilidades logísticas para su movilización, o el programa en el cual se inserte.

Luego de la elección de unos itinerarios primordiales, de una información básica y de alguna problemática específica queda definida la proporción de las distancias y por lo tanto el tipo de desplazamiento a realizar: en un vehículo en movimiento, un viaje a pie, o a partir de un punto fijo.

Atravesaremos la ciudad o partes de ella con una información y preguntas previas, por ejemplo: ¿qué tipo de información, qué tipo de preguntas y dónde obtenerlas? será la primera preocupación a resolver.

Las preguntas

Para un primer acercamiento a la ciudad se puede empezar con un interrogante amplio y general: ¿de qué es resultado? qué procesos, qué transformaciones, qué circunstancias o situaciones fueron decisivas para la formación de la ciudad que hoy es objeto de nuestro conocimiento. El tiempo y el espacio son coordenadas que sirven para estructurar una pregunta tan amplia como esta.

Pensar cualquier ciudad, es pensar en el espacio que ocupa: su tamaño, si es grande o pequeña; su ubicación, es un lugar central o marginal; sus características físicas, clima, geografía. Y en el tiempo que ha tardado para ocuparlo: edad, joven o vieja; ritmos y velocidades, cambios bruscos, o lentos. A medida que se definen estos grandes trazos en las ciudades se van encontrando las características que las identifican: su actividad económica, pobladores, su aspecto físico, sus cultos y mitos.

Preguntas específicas sobre la ciudad

Conquista del territorio, humanización del espacio

Para empezar a entender y asimilar la ciudad, las preguntas iniciales son: ¿cómo se produce la humanización de su territorio?, ¿cuáles aspectos naturales debió enfrentar el hombre para instalarse en este territorio?, ¿era un lugar geográfico acogedor u hostil?, ¿con qué recursos naturales contaba?

Una ciudad es la conquista de un territorio, el sometimiento de un espacio natural al dominio del hombre: donde antes habían árboles, selva, el hombre construye casas; en lo que antes era un río que separaba dos territorios, se construyen puentes, se canaliza; donde antes existían fieras, animales, se caza, extermina, aleja o domestica; en lo que era un desierto, se pone agua, se siembran árboles, jardines, se construyen acueductos, se vuelve vivible y acogedor lo inhóspito. En cada caso esto sucede de forma diferente, preguntarse por el episodio particular de la ciudad de nuestro interés nos acerca a su identidad, a su forma, a su aspecto actual.

Ubicación y situación geográfica

¿Cómo es la ubicación geográfica de la ciudad que nos ocupa? ¿Qué características le imprimen estos aspectos geográficos al poblamiento urbano allí instalado? ¿que relación tienen la altura, el clima, la ubicación estratégica respecto a otros accidentes geográficos, con la ciudad? ¿qué otras peculiaridades caracterizan la ubicación de las ciudades, cómo es su ubicación con relación al departamento o al país? Estas inquietudes demandan toda una suerte de información sobre lo que rodea la ciudad: es tan importante para entenderla su ubicación y relación con accidentes geográficos o las poblaciones cercanas, como su relación con su propio espacio.

¿Qué dinámicas surgen como efecto de dicha ubicación? ¿Qué tipo de producción: agrícola, ganadera, minera, manufacturera, motivó la urbanización de determinado territorio? ¿Qué otras motivaciones físicas pueden incidir en el poblamiento del territorio?

Tamaño de las ciudades

¿Por qué unas ciudades son grandes y pequeñas?, ¿por qué unas crecen vertiginosamente y otras permanecen casi invariables en el tiempo?, ¿cómo ha sido el ritmo de crecimiento de la ciudad? Si observamos mapas o datos estadísticos de poblaciones colombianas de hace 200 años, podemos observar que las ciudades eran más parejas no era tan abismal la diferencia ni tan desproporcional el tamaño entre unas y otras. En 150 años, han ocurrido cambios muy profundos, se dispara el crecimiento de algunas ciudades o se congelado el de otras. Una pregunta por el tamaño y las proporciones que adquiere la ciudad, conllevará a otras: ¿qué acontecimientos y procesos fueron y son definitivos para el crecimiento o el estancamiento de cada ciudad?

No siempre las ciudades han sido lo que son hoy, ni han ocupado la centralidad o marginalidad que hoy ocupan, ¿por qué y bajo qué circunstancias algunas se vuelven no sólo centro de las regiones sino también centros económicos, políticos y culturales importantes del país?; ¿por qué otras pierden su lugar central y se quedan al margen de los grandes cambios modernizadores? ¿cuál era y es el radio de influencia económico y cultural de cada una de ellas?

Abastecimiento

¿Cómo obtiene cada ciudad los recursos para la supervivencia de sus ocupantes: ¿provisiones, enseres? Una ciudad necesita: provisiones, agua, materiales para la construcción, indispensables para vivir. La manera como cada ciudad o poblado resuelve el abastecimientos en estos aspectos varía en una gran escala, y está determinado, por aquellas características físicas y geográficas, unos se autoabastecen en mayor proporción, otras deben traer todos los recursos parte de ellos de otras partes.

¿Cómo fue este abastecimiento en épocas pasadas y como es ahora?, ¿qué producía y que produce en la actualidad, como utilizó y como utiliza el sobrante de esa producción? ¿dónde llevaba y dónde lleva lo que le sobra, qué le hacía y le hace falta, dónde y como obtenía y obtiene eso que le falta, como hacía para llevar y traer esto que le faltaba y le sobraba, con qué medios?

Comunicaciones

La dificultad de solucionar o la capacidad de resolver su comunicación con el exterior en diferentes momentos de su historia, marcan los ritmos que adquieren las ciudades, el flujo de personas, de comercio, de ideas, el crecimiento como tal de la ciudad. ¿Cómo pasaron algunos centros urbanos del siglo XIX de ser poblados coloniales semi-

incomunicados, a ser lo lugares comunicados por medio de carreteras, aviones, ferrocarriles, de la actualidad y cómo se van acompasando los nuevos transportes con los nuevos fenómenos?

Edad de las ciudades

¿La ciudad que queremos conocer es joven o vieja? para responder esta pregunta debemos tomar un punto de referencia: ¿vieja con relación a qué? A juzgar por las modernas edificaciones y por la casi total ausencia de vestigios muy antiguos en algunas de nuestras ciudades, se dirá que son nuevas, es más todas las ciudades colombianas si son comparadas con la mayoría de ciudades europeas con más de mil o dos mil años de existencia, se puede decir que son ciudades muy jóvenes, pues las más antiguas de las nuestras no sobrepasan los 500 años. Pero si tomamos como universo de comparación a ciudades colombianas se podrá ver cómo algunas son producto de fenómenos de colonización recientes, pobladas y fundadas en el último siglo y encontraremos otras de origen colonial con más tradición.

Épocas de la ciudad

¿Cuáles han sido las principales épocas que ha vivido la ciudad? es necesario preguntarnos por la noción de tiempo en los procesos sociales. La gran mayoría de los habitantes de las ciudades sabe que existen edificios, personas, árboles, animales, unos más viejos que otros, pero difícilmente sabe distinguir momentos, épocas precisas y mucho menos diferenciar las implicaciones que supone un acontecimiento en uno u otro momento. Es posible afianzar la noción de edad de la ciudad si conservamos una actitud permanente de interrogación sobre lo que pudo o no permanecer y lo que ha cambiado durante determinados intervalos de su tiempo.

Las informaciones

El estudio de la ciudad que se habita les compete a todos sus habitantes, pero investigarla es tarea que exige un manejo especial de la información y una formación para no perderse en los datos. Se necesitan: método, recursos, tiempo, preparación, experiencia y no todos tenemos la disposición para hacerlo. En las ciudades existe una tendencia a la especialización: unas personas se dedican a velar por la salud de los habitantes, otras se dedican a mantener las calles aseadas; otras a construir sus edificaciones. También existen, especialistas dedicados a investigar la ciudad, a conocerla, pensarla, a plantear problemas, soluciones, teorías, hipótesis sobre su funcionamiento. Desafortunadamente estos conocimientos no circulan como deberían entre la población y se convierten en saberes privados o perecen en los anaqueles de las bibliotecas.

Incentivar el conocimiento de la ciudad a través de los recorridos conduce necesariamente a la colectivización y apropiación de aquella información y conocimientos, por parte del ciudadano común, es una manera de conducirlo al camino de la participación, sea cual fuese su lugar en la ciudad y de construir entre todos los referentes, los recuerdos, las prioridades de la ciudad.

Es muy importante que los especialistas ofrezcan las pistas necesarias a partir de las cuales mayor número de personas podamos acceder a estos conocimientos, bibliografía de la ciudad, principales archivos, bibliotecas, programas de televisión, películas, conferencias, personas que puedan guiar una posible incursión en temas específicos. Que la labor de conocer la ciudad sea un asunto al alcance de todos y en la medida en que más personas estén haciéndose preguntas sobre el pasado, el presente y el futuro de la ciudad más agudas, más completas más atinadas pueden resultar los planteamientos para la convivencia en ella.

A través de fuentes como la cartografía, las crónicas de la ciudad, la literatura, la música y las obras plásticas, se empieza a construir el discurso con el que se enfrenta la observación en los recorridos. Se puede acudir a las imágenes, fotografías, dibujos, pintura y grabados; a objetos como muebles, enseres, colecciones de artefactos; también hay historias de las personas, la fuente oral, entrevistas, discursos; hay fuentes escritas como documentos: actas de fundación, de reuniones importantes, de nacimiento y de defunción, testamentos, papeles para celebrar negocios, diarios, cartas, prensa, publicidad, carteles, estadísticas. Por lo general todas las urbes tienen sus archivos especializados donde los ciudadanos pueden hacer sus consultas: archivos administrativos, fotográficos, históricos, parroquiales, audiovisuales, arqueológicos.

Cómo recorrer la ciudad

Esta propuesta metodológica pretende hacer un énfasis especial en la necesidad de aguzar la observación sobre la ciudad a partir de preguntas e información, sobre ella. Esta observación puede realizarse en un solo lugar o en varios sitios de la ciudad, haciendo énfasis en los aspectos de mayor interés.

Recorrido histórico

Para tratar de conocer la ciudad es imprescindible responder preguntas relacionadas con su pasado, sólo remontándonos a momentos anteriores podemos responder por qué somos lo que somos y por qué no hemos podido ser lo que quisiéramos. Es así como la reflexión de la observación actual de la ciudad a partir de su historia, se constituye en una de las opciones principales de la práctica de los recorridos pedagógicos.

Los hitos de la ciudad

Cada ciudad tiene algunos lugares a los que tanto el ciudadano común, como sus dirigentes le dan más importancia que a otros, porque guardan un significado especial para gran parte de sus habitantes, ya sea por recordar momentos definitivos o por cumplir una función preeminente en la ciudad. Plazas, calles, parques, esquinas, que se constituyen en los hitos históricos de las ciudades.

En algunas ciudades la popularidad de estos sitios acaparan la atención internacional convirtiéndose en atracciones turísticas mundiales: La Plaza de Moscú, La torre Eiffel, El Arco del triunfo, la estatua de la Libertad, El Palacio de Bukinham, La Plaza de Mayo. En Colombia difícilmente hay un equivalente de estos en cuanto a su popularidad a nivel mundial, pero si en cuanto al significado que guarda para los propios ciudadanos. Lugares como El Parque Berrío, La Avenida La Playa, La Estación del Ferrocarril, El Barrio de Guayaquil, La Plazuela San Ignacio, el Parque Bolívar, son referente para un gran número de Medellínenses; aparecen con mayor frecuencia en los medios de comunicación, los conductores del transporte público los conocen, son lugares donde se encuentran personas que viven en diversas partes de la ciudad. Son importantes no sólo por el papel que ocuparon en el pasado, sino por ser referentes actuales para sus habitantes.

A partir de los principales hitos históricos de una ciudad, podemos diseñar una serie de recorridos tan amplios o específicos como nuestra necesidad lo requiera. Hay es que tener en cuenta que hay distintos grupos y todos tiene una forma de vivir la ciudad, entonces es normal que para unos sean hitos unos hechos, acontecimientos y lugares que para otros no lo son, por tanto la función de nuestra práctica pedagógica no será únicamente la de recorrer los hitos más conocidos, sino determinar unos nuevos que correspondan a los referentes de ciudad de grupos más amplios y diversos, e incluirlos en nuestro itinerario y en la memoria de la ciudad¹.

Hurgando y escudriñando encontraremos pistas definitivas sobre los procesos básicos de la ciudad, haciendo una delimitación espacial y temporal al ejercicio de reconocimiento de la ciudad. El poblamiento, es una pregunta en el recorrido de los hitos histórico, en la medida en que rastreemos las modalidades, las direcciones y motivaciones de la ocupación de un territorio sea barrio, sector o toda la ciudad, teniendo como norte su poblamiento, accederemos a la lógica interna que sustenta la ciudad y tendremos una guía fiable para recorrerla

Teniendo como base a los hitos podemos construir diversos recorridos históricos de la ciudad. Por ejemplo, si partimos de los más mencionados de Medellín: Parque Berrío, Avenida La Playa, barrio Guayaquil y sus alrededores, Parque Bolívar, podremos preguntarnos: ¿en qué momento y bajo qué circunstancias se originaron?, ¿cuál es su función o el lugar que ocuparon u ocupan con relación a toda la ciudad?, ¿qué dinamismo (social, económico) generaron y generan? ¿Qué necesidad resolvía? Cuando resolvamos las preguntas, es necesario introducir la relación de cada uno de ellos con otros. Hablar del Parque Berrío, su fundación, sus cambios, su dinamismo obliga mencionar su vinculación con la Quebrada Santa Elena; hablar de la creación del Parque Bolívar, obliga hablar de la necesidad de un lugar de residencia para las élites que ya no cabían en el convulso parque Berrío; hablar de la Estación Cisneros, de la

¹ Para los habitantes de la comuna noroccidental de Medellín es más conocida e importante una cancha deportiva, por lo que representa para su sector por los esfuerzos de la comunidad para construirla, la participación comunitaria que se genera a partir de ella. Claro que es muy posible que habitantes del suroriente o centro de la ciudad no tengan conocimiento alguno de ella porque no pertenece a la memoria colectiva de la ciudad. Los recorridos pueden tener la capacidad de volver memoria colectiva aquello que sólo es memoria parcial. Como ejemplos de hitos parciales están: Parque de Belén, Placita de la América, Cancha Maracaná, Laureles, Prado, carrera 45, barrio Santander, El antiguo manicomio de Bermejál.

Plaza de Mercado y del barrio de Guayaquil implica hablar del desplazamiento de un único centro de comercio de la ciudad.

Pedazos de ciudad que hasta el momento simplemente estaban unos al lado de otros irán cobrando sentido, sabremos cuál fue primero, cuál motivó la creación del otro, cuál desplazó o cambió el uso de otro, así iremos entendiendo por qué ahora son lo que son, por qué tienen la poca o mucha importancia que tienen, según hayan decaído o se mantengan en pie algunas de las funciones que le dieron brillo en el pasado.

Seremos conscientes de que las ciudades no se forman simultáneamente, que existen unos lugares más tradicionales, donde se dieron los principios urbanizadores. Por ejemplo, en el caso de Medellín, el parque Berrío sigue siendo un centro importante y uno de los más representativos.

Esta misma lógica la podemos utilizar con otros hitos como los barrios que son una de las diversidades de las que gozan las ciudades: existen los obreros, los de empleados, los populares, los de las élites, las urbanizaciones, los de invasión, tradicionales, modernos, centrales, periféricos; en cada tipo o categoría, unos más representativos que otros por peculiaridades de su fundación o configuración.

En Medellín tenemos como hito de barrio obrero, a Manrique o Aranjuez de la comuna nororiental, que fueron los primeros en su género en la ciudad. Si penetramos en sus orígenes obtendremos datos significativos en la historia de toda la ciudad, imprescindible para quién quiera entender la Medellín de los 20 y 30, el auge de la industria, de las migraciones, de los medios de transporte como el tranvía y el automóvil, de la nueva mentalidad de higiene. En su momento fueron barrios innovadores, modernos, publicitados en la prensa; los urbanizadores privados y los burgomaestres, en una sabia mezcla entre público y privado obtienen ventajas para sus arcas personales y para el conjunto de la ciudad.

Estos aspectos de Manrique y Aranjuez son conocidos por algunos historiadores, arquitectos, periodistas, pobladores más antiguos, o por las familias de urbanistas y planificadores que invirtieron en estas obras, pero en la ciudad no hay un reconocimiento generalizado que logre que los habitantes comunes comprendamos la lógica en la que fueron inscritos y su importancia.

Luego de recorrer a Manrique y Aranjuez nos dirigimos a un barrio opuesto en su ubicación y en su lógica de aparición: el barrio Prado, caracterizado por la variedad arquitectónica de sus construcciones, por ser residencial en sus inicios. Detrás de cada casa encontramos una tendencia arquitectónica diferente: columnas, vitrales, portones, torres, terrazas, fuentes, y con ello, la historia de una fortuna distinta: el constructor, el comerciante de café, el dueño de almacenes, el accionista de una textilera, el importador de mercancías europeas, el terrateniente, descubriremos las mil y una formas y colores en que se materializó esa plusvalía que arrojaban las actividades productivas de la época. Prado nos habla de un auge económico definitivo que permitió la acumulación de capitales, el disparo de actividades productivas y por ende el crecimiento de la ciudad.

Adentrándonos en diversas variantes de barrios podemos encontrar el barrio hito. En algunos casos serán descubrimientos absolutos pues es muy posible que muchos no conozcamos un barrio de invasión, un barrio tradicional o un barrio obrero, un barrio de élite, pero muchas otras veces será un redescubrimiento, pueden ser barrios vistos a diario y que nunca nos hubiéramos preguntado por ellos, pues es frecuente que lo más evidente es lo que menos vemos.

Recorrido de usos del espacio

Una mirada actual de la ciudad que haga énfasis en la manera cómo son usados los espacios, es decir la manera como son ocupados unos con relación a los otros, contrastando lugares, atravesando calles avenidas parques, puentes y ríos, subiendo o bajando montañas es otra opción de recorrido.

Las ocupaciones, los oficios, las actividades, de las personas, el nivel social, especializan los usos de los espacios de la ciudad, esto es fácil de constatar a pequeña escala: es común ver en las ciudades la calle de las ópticas, de los salones de belleza, de las prostitutas, de los homosexuales, de los músicos merenderos; a gran escala es común ver segmentos especializados en barrios residenciales, barrios comerciales o industriales.

Esta especialización se da como producto de las características materiales o estratégica de los lugares, por ejemplo el comercio se ubica donde existe mayor flujo de personas, los basureros se hacen lejos de donde viven sus habitantes. Hay cierta dosis de espontaneidad, pero también una dosis importante de premeditación. De esta situación se desprende un fenómeno que define, diferencia y fundamenta a cada ciudad: el grado o nivel de espontaneidad de los usos de su espacio y el nivel de regulación de esos usos como el espacio público, espacios recreativos, zonas comerciales o industriales, planeadas o no, trazado de las calles, si son arborizadas o no, los colores, el tipo de construcciones, el equipamiento

Hay puntos privilegiados en la ciudad para mostrar estos contrastes, que en muchas ocasiones son poco conocidos: rutas que comunican sectores de El Poblado con el de la Milagrosa; un lugar al sur de la ciudad donde podemos encontrar cultivos al interior de una zona industrial; en El Poblado encontramos casa pequeñas y sencillas metidas en medio de modernos edificios; en el centro la iglesia del Sagrado Corazón de Jesús, engastada en un sector característico por los talleres de mecánica. Uno de los propósitos de detenernos a observar, es que a través de estos casos específicos podemos comprobar que en áreas que se suponen fueron planeadas o construidas para ciertos fines especializados, van brotando como hongos fenómenos sociales que van complejizando los lugares.

Las personas utilizan de diferentes maneras sus espacios según estén en un estrato u otro, existen mil maneras de ejemplificarlo. Lo interesante de estas comparaciones en un recorrido es que se tiene la oportunidad de constatar las diferencias, de los lugares

que se transitan y de nosotros que los estamos transitando, según el tipo de observador es la sorpresa por lo que se tiene en frente.

Otro aspecto a resaltar en este recorrido es que a pesar de que se habla de divisiones extremas en la ciudad que obligan a muchos a generalizar la idea de la existencia de dos ciudades separadas, tenemos la oportunidad de observar con las reacciones de los participantes, canales de comunicación de la ciudad que muchas veces no tenemos en cuenta, lugares aparentemente que no deberían ser familiares para algunos de los participantes como hoteles lujosos, clubes en zonas elitistas de la ciudad son de todo su conocimiento, porque participaron en su construcción, saben aspectos que ni los mismos usuarios conocen.

A grandes rasgos son estas las características de este tipo de recorrido, la versatilidad de la experiencia está determinada, igual que en el recorrido histórico, por alguna intención específica sobre alguna zona, barrio o aspecto en que se pretenda hacer énfasis, siguiendo siempre el objetivo de conocer el funcionamiento actual de la ciudad, las preguntas a responder en este caso serían el de cómo y por qué el espacio se usa de determinada manera y las implicaciones que esto tiene, los sentidos y direcciones en los que está creciendo la ciudad, se propone por ejemplo desarrollar el recorrido de los transportes y las rutas, por dónde y cómo se abastece la ciudad, el recorrido de las industrias, del agua, del comercio, del metro, de las vías de comunicación, de los servicios públicos.

TIPOS DE RECORRIDOS

Observando al Valle del Aburrá

La observación es una de las capacidades que más se necesitan para nuestra práctica de los recorridos que intentan captar y conocer a la ciudad, es bueno tener en cuenta que existen múltiples niveles de observación de un conglomerado urbano, diferentes escalas y perspectivas, para iniciarnos en esta práctica de los recorridos se recomienda empezar por una observación de la ciudad alejándola un poco de nuestra nariz e intentar volverla un objeto externo a nosotros. Esto podemos hacerlo tomando cierta distancia de ella y buscando un punto de vista donde sin necesidad de un desplazamiento, de un solo vistazo se pueda captar su tamaño, su densidad, su morfología.

Medellín por ser un valle rodeado de montañas, tiene muchos balcones naturales desde donde podemos tomar esta distancia, alto de Las Palmas, de Santa Helena, de Boquerón, Belén Aguasfrías, parte alta de Envigado, El Corazón, El Picacho. Además sus cerros interiores también posibilitan este efecto de distancia: El Volador, El Nútibara, El Salvador.

Lo ideal para un ejercicio de este tipo es ubicar un sitio desde donde se pueda observar ampliamente la ciudad sin ir muy lejos². Un punto que se acomode a nuestro propósito por ser cercano y abarcar un buen radio de observación de la ciudad³.

Las preguntas, que de seguro vendrá a nuestra mente cuando de lejos emprendamos esta observación serán: ¿Cómo fue que esa mancha urbana se creció hasta alcanzar este gran tamaño?, ¿cuánto tiempo tardó para tener esa complejidad?, ¿de qué se alimentado para lograr el tamaño que hoy presenta? Inmediatamente observaremos aspectos sobresalientes: manchas verdes, trazos diferentes circulares, cuadrículas, marcas que como grandes cicatrices atraviesan la ciudad, lugares más aglutinados que otros, edificaciones sobresalientes, un tenue borde que la rodea y nos dice hasta aquí hay calles, casas y cemento, de aquí para allá espacio sin rellenar: solares, cultivos, bosques, potreros, límite que presenta caprichosas formas, márgenes donde la ciudad retrocede abruptamente y otros donde se esparce como mantequilla en un pan.

Seguramente preguntas de esta magnitud no obtendrán una respuesta inmediatas, ¿por qué esa mancha?, ¿por qué allí la ciudad se trepa en las montañas y allí no?, ¿por qué tantos edificios en un lado y tan pocos en otro?, ¿por qué unas zonas tan verdes y otras tan áridas y amarillas? Lo interesante de un ejercicio de reflexión de este tipo es que

² Buscar un lugar donde se tenga una buena panorámica, sea cómodo y seguro para permanecer en él, con facilidades de parqueo, servicios sanitarios, que se puedan pegar mapas y carteleras. El único que cumple estos requisitos es el Cerro Nutibara.

³El alto de Santa Elena tiene una buena divisa, por la de la Morera está El Mirador dónde se obtiene un panorama único de Medellín y el estadero Monte Verde a unos 20 minutos de Medellín.

La parte más alta de Robledo Aures ofrece muy buena visibilidad se observa el oriente de sur a norte en las instalaciones de Ciudad don Bosco, hay una terraza apta para nuestros propósitos y más abajo una cancha.

nos familiariza con los grandes contrastes de la ciudad y de inmediato nos motiva a desentrañar esa inmensa maraña que tenemos a nuestra vista.

Si a esta imagen majestuosa que desde estos miradores ofrece la ciudad la acompañamos con imágenes visuales de distintos momentos, de hace 100, 80, 50, 30, años, fotografías o acuarelas panorámicas, como una fotografía de un óleo de 1859⁴ que reproduce una de las panorámicas más antiguas que se conocen de la ciudad, o una de los años 40 del fotógrafo Gabriel Carvajal⁵ en pleno apogeo urbanístico de Medellín, si además disponemos de la colección de mapas de Medellín en sus diversas edades reunidos en la colección que publicó el Concejo de municipal⁶, si además recreamos nuestra mirada con la lectura de descripciones de cronistas que desde los tiempos más remotos la han descrito⁷, como la que hace Tomás Carrasquilla desde el Alto de las Cruces en 1919⁸, o la Goselman a mediados del siglo XIX, obtendremos una segunda dimensión, ya no sólo espacio y extensión, ahora la ya el tiempo, dotará de profundidad a las observaciones que hagamos de ella. Comprender que este gran enredo lleva cientos de años fraguándose nos tranquiliza un poco ¡con razón la complejidad! ¡Con razón la dificultad de entenderla de un solo golpe!

Esta primera observación de la ciudad enriquecida por estos y el mayor número de materiales didácticos posibles se constituyen en una importante fuente de motivación, en reflexión introductoria de los recorridos urbanos.

RECORRIDO HISTÓRICO

La antigüedad de la ciudad

¿Cuánto tiempo se demoró Medellín para adquirir este tamaño? ¿desde cuándo es un centro tan importante en la región, desde tiempos muy lejanos o sólo recientemente?

Hace más de 2.500 años el Valle del Aburrá tiene pobladores indígenas, pero este proceso sufrió una brusca interrupción con el que prácticamente desapareció esta dinámica de ocupación del espacio. El proceso de poblamiento del que ahora somos resultado nace con esta interrupción abrupta, con el desalojo que unos *reciénllegados* españoles, hacen a un grupo de habitantes indígenas. El poblamiento hispano en el

⁴ Foto ·24101109 de CD Room Vistazos. Reproducción de óleo de Quebrada Arriba, 1859, Foto Rodríguez Hermanos, actualmente depositada en el Archivo Fotográfico de la Biblioteca Pública Piloto.

⁵ Carvajal fue uno de los fotógrafos que más se interesó por fotografía panorámica, también existen unas muy buenas de Rafael Mesa, de Melitón Rodríguez de Benjamín de la Calle, de Obando. De todos estos fotógrafos existen libros publicados. Pero además la ciudad cuenta con archivos fotográficos de uso público como el FAES, la Biblioteca Pública Piloto y otros. De particular importancia es el CD Rom de reciente publicación “Un siglo de vida en Medellín” que marcará un hito en publicaciones de memoria de la ciudad ya que vuelve accesible a un gran público la memoria visual de la ciudad.

⁶ Mapas del Concejo de Medellín

⁷ Descripciones de los “Conquistadores” sobre el clima, la geografía la población del valle, descripciones de cronistas extranjeros que visitaron el país en el siglo XIX como Boussingault, geógrafos como Agustín Codazzi y Carlos Segismundo de Greiff, literatos como ... “Felipe” y Tomás Carrasquilla, crónicas de prensa. No son muy conocidas pero con las pocas que contamos podemos hacernos una imagen de lo que era el territorio, de su vegetación del aspecto general que ofrecía, del área urbanizada.

⁸ Carrasquilla, Tomás: Medellín. Universidad de Antioquia, Municipio de Medellín. 1995. Pag 47.

Valle del Aburrá empezó hace aproximadamente 425 años, cuando la Colonia, hace la primera repartición formal de algunas de estas tierras a militares que venían en las huestes conquistadoras.

Desde este momento (1574) el valle de los aburraes empieza a satisfacer necesidades vitales de un grupo de personas que aquí encuentran *amaño*, consideran que es un lugar con posibilidades, que puede ser centro de sus operaciones y deciden trabajar aquí u obligar a otros a que lo hagan de una manera permanente, y de este modo establecen unas actividades económicas y un orden social incipiente que da inicio a un primitivo organismo que después de muchos y variados procesos arrojará la ciudad que hoy se conoce como Medellín.

No estaba escrito en ninguna parte que este poblamiento inicial desembocara en esta gran metrópoli, por esta misma época muchos otros poblados se habían iniciado de la misma manera y luego de haber adquirido gran fuerza y desarrollo, al poco o al mucho tiempo lo pierden llegando incluso a *desaparecer del mapa*. Son muchas y de diverso orden las causas y motivos que han tenido que confluir para que en estos 425 años este lugar se haya sostenido como atractivo para vivir, y no sólo no se despoblara como le ocurrió a otros asentamientos, sino que haya aumentado continuamente el número de sus habitantes.

Por ser lugar de paso para las minas del norte, por ser sus tierras aptas para los cultivos y la reproducción de ganados, por tener oro en lugares vecinos, por ser un lugar de comercio, por convertirse en lugar de industrias, por constituirse en centro político, por concentrarse en él élites regionales, por su manera de comunicarse con el entorno. Por estas y por muchas otras razones el Valle del Aburrá se convirtió en lugar que recibió pobladores continuamente durante estos siglos.

Desde los primeros asentamientos este valle se caracteriza por tener múltiples vocaciones: ganadero-agrícola-minero-comercial; manufacturero –agrícola-comercial; industrial-comercial-financiero. Los motivos de la polifuncionalidad del Valle puede ser entonces una de las claves para que este poblamiento haya adquirido las proporciones y la complejidad de gran urbe.

De todas estas coyunturas es posible diferenciar algunos grandes momentos de poblamiento: Período indígena prehispánico, período conquista indígena, período colonial, período de la colonización antioqueña, período acumulación de capitales, período de industriales.

¿Dónde se van acomodando todas estas gentes en este estrecho valle? ¿Cómo se van organizando? ¿Para dónde van cogiendo a medida que van llegando? ¿Cómo se sienten estos cambios de funciones, de actividades económicas, en el paisaje del valle?

Cada uno de estos momentos deja su tinte de orden o desorden, la manera como se van superponiendo estas marcas y colores de diferentes procesos, diferentes épocas en un mismo espacio es lo que genera la ciudad que hoy tenemos. Si bien estos momentos así enunciados escuetamente sin un tratamiento horizontal de cada uno de

ellos, no nos son suficiente para aclarar el peso que cada uno de ellos ha tenido en la ciudad de hoy, mínimamente nos sirve para que tengamos una dimensión de las múltiples dinámicas que han tenido que confluír para que la ciudad sea lo que ahora es. Nos queda la certeza de que la enorme mancha no se formó de la noche a la mañana y el consuelo de que viéndolo por partes podamos alguna vez entenderla.

Hay colores que prevalecen sobre otros, generalmente en nuestra ciudad los procesos más recientes se convierten en los más visibles, en los más sobresalientes. Pero debemos partir del presupuesto de que en algún lugar de ese inmenso valle han de estar la huella de cada uno de estos momentos por perdida que parezca.

Los indígenas antiguos pobladores en el Medellín de hoy

Un ejercicio que podemos hacer en este interés por el pasado es el de hacernos la pregunta permanente de dónde podremos encontrar las huellas, las marcas de cada uno de estos momentos en la ciudad actual. Podríamos empezar con los dos primeros los más lejanos en el tiempo y más borrosos de todos. En la escuela, los medios de comunicación, hemos oído repetidamente que estas tierras estaban ocupadas por indígenas, pero es evidente que el común de nosotros poco sabemos de aquellos: en las celebraciones del llamado “Día de las razas”, hemos vistos malas representaciones que los evocan, que a lo sumo sirven para promover un estereotipo del indígena.

No es culpa nuestra, son pocas las oportunidades de contrastar esta desdibujada información, con una más acertada, es un hecho, los antepasados aborígenes han sido borrados de nuestra memoria. Pero de todas formas si se insiste, si se persiste en su búsqueda seguramente encontraremos algún tipo de rastro en nuestra ciudad, fragmentos dejados por ellos y fragmentos que generaciones posteriores han plasmado en diferentes representaciones: esculturas, pinturas, murales, escritos.

Falta mucho por saber de la manera como los indígenas ocupaban este territorio no hay datos exactos sobre número de pobladores⁹, las características de estos asentamientos son vagas, lo que sí sabemos por las crónicas de la conquista es que no eran aglutinaciones humanas muy numerosas, que carecían de una compleja y estructurada organización social a la manera de los Aztecas en México o los Chibchas en la meseta cundiboyacense. En el Valle de Aburrá los españoles atrapan y subyugan a pequeños grupos indígenas, la mayoría luego de enfrentarse con los invasores huyen, se dispersan o mueren ya sea por las armas de sus enemigos o por las sogas que por cuenta propia ponen en sus cuellos ante el espanto de caer en poder del invasor. No eran muchos los indígenas que quedaban en el Valle al momento de organizar el primer resguardo en 1574, pero a pesar de no ser muy numerosos fue definitiva su presencia en el orden colonial, con ellos se hicieron las primeras reparticiones de tierras, aquí como en casi todos los primeros poblamientos hispánicos a partir de esta minoría étnica se estructuraron las bases de la nueva sociedad.

⁹ Existen varios antropólogos estudiosos de tema: Neyla del Castillo, Gustavo Santos, Graciliano Arcila y otros, pero la poca curiosidad del invasor y el afán destructor de las generaciones que le precedieron han hecho difícil la tarea de reconstrucción histórica de las culturas indígenas.

Si un visitante español o europeo que nunca ha venido a Medellín, la recorre, lo primero que seguramente le extrañará es esa ausencia indígena, elemento cultural con el que identifican el continente, ¿Dónde estarán las voces de aquellos, dónde los museos, dónde las construcciones, dónde los rasgos físicos, dónde los vivos colores de sus tejidos, dónde sus comidas, dónde todas estas características por las que se conoce a centro y Suramérica? Habrá que decirles que aunque los indígenas efectivamente poblaron este valle su presencia en la ciudad actual se ha vuelto casi que invisible y que a pesar de que existen ciudades y regiones de nuestro país en los que su presencia es más cercana, más estrecha como en la capital del país, en Boyacá, en el Cauca, durante los casi 500 años de su llegada al territorio ha existido una labor sistemática de erradicación y eliminación¹⁰ de su presencia, pero que algunos pequeños fragmentos, algunas pequeñas huellas han escapado a esta minuciosa destrucción y que es necesario aguzar los sentidos, la observación para poder llegar a ellos.

En este afán nuestro de buscar rastros materiales que nos hablen de este componente étnico desaparecido, encontramos que en nuestro territorio aunque escasos existen pírricas y significativas huellas o menciones que nos acercan a los indígenas, los primeros pobladores del Valle de los Aburraes. Por ejemplo nos queda el nombre de “El Poblado”, que recuerda que en el sitio donde ahora se encuentra un barrio de la ciudad que así se llama, tuvo lugar el primer asentamiento indígena del valle promovido por los españoles. “El Poblado de San Lorenzo”, un poblado que se hizo a partir de la agrupación de indígenas de diversas familias y culturas dispersos en el valle y fuera de él (como los Ebejicos).

Si entramos a una librería o a una biblioteca donde se encuentren libros de historia de Medellín y nos fijamos en la introducción de El Carnero de Medellín (El Cojo Benítez),¹¹ o por la “Relación de Sardella”, escribano de Jorge Robledo¹² encontraremos algunas descripciones que nos habla de ellos, si además caminamos por los murales que existen debajo de la estación del Metro del Parque Berrío también encontraremos algunas representaciones de artistas y urbanistas de este siglo que los han plasmado en murales¹³, si nos dirigimos a la plazuela que se ve al frente nos daremos cuenta que el nombre de la Plazuela y el Hotel que marcan un referente en la ciudad desde los años 40 y 50 la “Plazuela Nutibara”, el “Hotel Nutibara” nos hablan de un nombre indígena, si además entramos al Archivo Histórico de Antioquia ubicado en el sótano del Palacio de la Cultura” o al del Consejo de la ciudad, y preguntamos sobre algún tipo de información sobre indígenas, seguramente encontraremos más de un documento, si

¹⁰ Para familiarizarnos un poco con este espíritu destructor de los españoles y de las generaciones posteriores que dio como resultado el “cubrimiento” de las culturas precolombinas podemos leer un lujoso y hermoso libro publicado en 1989: “El secreto de el Dorado en Colombia” (Sello Editorial). Lo podemos consultar en la Biblioteca de Comfenalco de la Playa.

¹¹ Benítez, José Antonio. Carnero de Medellín. Colección Autores Antioqueños, volumen 40. Medellín 1988. Tiene una completa introducción del historiador Roberto Luis Jaramillo sobre el Valle de Aburrá y sus pobladores a la llegada de los españoles.

¹² Sardela, Juan Baptista. Relación de lo que sucedió en el descubrimiento de las provincias de Antiochia; Anserma y Cartago y ciudades que en ellas están pobladas por señor Capitán Jorge Robledo. En: Tovar Pinzón, Hermes. Relaciones y visitas de los Andes, sigloXVI. Bogotá. Tercer Mundo.

En Latorre Mendoza, Luis. Historia e historias de Medellín, siglos XVII, XVIII, XIX. Medellín, Ediciones Tomás Carrasquilla. 1972. Podemos encontrar el fragmento que nos interesaría de esta relación donde se relata el encuentro de los españoles con los indígenas ocupantes del Valle de Aburrá.

¹³ Mural del Maestro Predro Nel Gómez.

pudiéramos escarbar sistemáticamente en las laderas de las montañas, en los barrios donde ya se ha construido seguramente encontraríamos rastros de diversa índole: vasijas de barro, esqueletos humanos, utensilios, urnas que han quedado de aquellos, como esto no es posible podemos dirigirnos al Cerro Volador¹⁴ donde especialistas, antropólogos y arqueólogos vienen haciéndolo con la suerte de haber hecho grandes hallazgos, si además nos dirigimos a las laderas del oriente (Piedras Blancas) o al occidente (Altavista) podremos ver caminos indígenas que entran y salen del valle.

Como vemos aunque no sea ni evidente ni predominante la presencia indígena, en la ciudad de Medellín como lo es en la cultura mexicana, en la peruana o boliviana este antepasado no se ha borrado totalmente de la memoria de la ciudad.

Si nuestro interés en un recorrido por la ciudad es el tener alguna noticia de los pobladores indígenas del valle de Aburra a partir de la información que podamos percibir en la ciudad ya sabremos a que atenernos: por mas que la recorramos a lo sumo obtendremos imágenes fragmentadas, difícilmente encontraremos un sector propiamente indígena que nos diga como era la distribución de sus viviendas, como eran sus rostros, sus costumbres, el trazado de sus asentamientos, cuales eran sus modos de vida, su orden social.

Primera estación

El Poblado de Indios de San Lorenzo

Para empezar pues a recorrer la ciudad en busca del pasado remoto del valle que hoy soporta la ciudad de Medellín podríamos empezar visitar el parque del Poblado, lugar donde se inicia como tal el orden hispánico colonial del cual es fruto nuestra ciudad y que como en un buen número de poblamientos coloniales empieza con los reductos de población indígena que habían dejado sus campañas de “Conquista”.

A partir de un monumento en una lacónica placa se informa a los transeúntes que allí se llevó a cabo la primera fundación en el Valle de Aburrá, El Poblado de Indios de San Lorenzo. Cabe resaltar que son seres anónimos los que aquí se representan, aparece la imagen de varios “conquistadores” y un misionero a un costado de la escultura, en otro totalmente opuesto aparecen tres indígenas, adelante aparece el que parece un indígena en cuclillas con una batea utilizada para extraer oro. Aparecen así elementos imprescindibles en la primera etapa de la “conquista”, oro para sostener las campañas conquistadoras, la mano de obra indígena necesaria para extraerlos, el español militar y belicoso quien dirigía este ciclo de producción y el misionero que lo presidía.

Esta escultura de reciente realización es lo único del lugar que le recuerda a la ciudad este importante acontecimiento que sintetiza la situación en la que había quedado los pobladores indígenas a más de setenta años de la llegada de los españoles al territorio: reducidos, diezmados y fragmentados. No se tiene una pintura, un grabado original dónde podamos visualizar cómo sucedió el episodio, ni cómo era paisaje que se ofrecía

¹⁴ O ir a la biblioteca de la Universidad de Antioquia y consultar el escrito del antropólogo que dirigió estas excavaciones Gustavo Santos “El Volador: las viviendas de los muertos” (Medellín Universidad de Antioquia, 1992).

pero el hecho del que tenemos conocimiento a partir de documentos de archivo es de gran importancia para comprender las lógicas de estos primeros procesos de poblamiento (y aniquilamiento) y por lo tanto reúne condiciones para ser considerado como un hito histórico de Medellín y del área urbana que la circunda.

De esta historia poco sabemos sus moradores, la visita al parque se convierte pues en una oportunidad de reflexionar sobre estos primeros pobladores del Valle y sobre la dinámica que se impuso a partir de la llegada del Español que culminó una etapa con la fundación de un poblado indígena precisamente en el momento en que estos casi ya habían desaparecido. Luego de estas reflexiones y estas visitas quedará contextualizada aquella frase que venimos oyendo en la escuela que nos informaba sin mucho detalle “Medellín nació en el Poblado”

Del recorrido nos debe quedar claro que cuando este hecho sucedió no existía nada de lo que después hubo en el valle ni Parque Berrío, ni Guayaquil, ni nada de esto: había un poblado de indios de construcciones pequeñas, rodeado de algunas haciendas, algunas de ellas con pequeñas capillas pajizas y malos caminos.

De todas formas la información de la escultura es insuficiente para entender el significado del hecho, a los elementos que aparecen allí (el indígena, el oro, el conquistador) debemos agregar algunos otros, ya no solo son guerreros los españoles son además dueños de hatos ganaderos, de haciendas agrícolas y se puede afirmar que desde este primer momento se encuentran comerciantes entre los nuevos pobladores del valle. La etapa de desalojo y de saqueo luego de 80 años de “Conquista” ya había mermado. Y otras actividades más “civilizadas”, como la agricultura, el comercio venían desarrollándose en el Valle¹⁵.

Es importante aclarar que la fundación del Poblado de San Lorenzo se hace en un momento tardío 1617, a mas de 70 años de haber llegado los españoles por primera vez al Valle, cuando ya habían fundado varias ciudades en este territorio: La Ciudad de Antioquia, de Cáceres, de Zaragoza, de Guamocó, varias de estas, ciudades mineras que para aquel momento habían entrado en un proceso de decadencia. Esto había demostrado al orden colonial que “no solo de oro” podían vivir las poblaciones, que las ciudades mineras eran vulnerables, frágiles, y que debían combinar otras actividades económicas o estar muy cerca de poblados que pudieran garantizar el abastecimiento de víveres. Son precisamente estos motivos los que inciden en la fundación de un poblado en un lugar que se caracterizaba por ser las tierras más fértiles del Valle de Aburrá.

Como parte de la fundación de las ciudades, villas y poblados se exigía la construcción de un templo. Dada la precariedad del resguardo el que se levantó en el Poblado de San Lorenzo fue modesto y de materiales perecederos (paja, madera, tierra pisada), lo mismo que las habitaciones indígenas, el actual Poblado no quedan señas de las

¹⁵ Es importante la lectura del texto de Roberto Luis Jaramillo “De pueblo de Aburraes a Villa de Medellín” para contextualizar este momento.

construcciones de aquella época, ni el templo ni huellas importantes¹⁶, sólo nos queda el nombre, las alusiones que en documentos coloniales se hicieron al lugar y el recuerdo que generaciones posteriores plasmaron de aquel episodio de la fundación con dicho monumento, en este caso la escultura de la fundación.

La importancia de visitar el Poblado en un recorrido histórico está en el recuerdo que se suscite de estos primeros momentos de población del valle, pero al Poblado más que ir a ver lo que hay de esa historia, vamos a ver lo que no hay, allí vamos a constatar la existencia de un olvido, a conmemorar una ausencia.

Antes que grabarnos aquella fecha de la fundación de este Poblado debemos preguntarnos por el contexto, por los desarrollos paralelos que se estaban sucediendo en el valle mientras se daba esta fundación, si la comparamos con las otras fundaciones que ya para ese momento se estaban sucediendo, con los otros pequeños sitios que también se estaban poblando, por la dinámica económica y social de todo el valle y de lugares que comunicaba, seguramente aquella fecha cobrará sentido, aquella representación del indígena “barequero”, y de las chozas de paja, del español conquistador adquirirán otro lustre¹⁷.

El único nexo del lugar con el antiguo pasado (nexo evidente) es esta escultura que nos permite amarrar el parque del Poblado a aquel hecho significativo para la historia del poblamiento del Valle de Aburrá, este amarre es importante para la memoria de nuestra ciudad que aparentemente ama lo tradicional pero que tiene grandes lagunas en su memoria. Pero este nexo no es suficiente, es necesario que a partir de la imagen de este hecho que la escultura nos ofrece demandemos más información, que sembremos de inquietudes este acontecimiento, de posibles explicaciones, que nos apropiemos de la narración que apenas se esboza en aquella obra plástica importante para la ciudad solo en medida en que nos apropiemos de ella.

De esta visita al Parque del Poblado debe quedar claro que a la par de este repoblamiento indígena se estaba dando otro dinámico a lo largo del Valle.

Segunda estación

La quebrada de Aná y El Río de los Aburraes

A la par de la fundación del Poblado al Valle de Aburrá continuó llegando otro tipo de pobladores: comerciantes, dueños de minas en el norte, blancos pobres, esclavos, mulatos, mestizos que muy tempranamente ejercieron presión en el resguardo, además los indígenas para no pagar tributo se fueron a otros lugares, todo esto hizo que en muy pocos años este casi ni existiera.

Al Valle de Aburrá pues siguieron llegando pobladores que se ubicaron en diferentes sitios, se aglutinaron en algunas haciendas que fueron conformando los “sitios”. Un

¹⁶ El templo de San José que ahora vemos en el Parque es de construcción muy reciente se hizo casi 300 años después.

¹⁷ Además del Artículo de Roberto Luis arriba mencionado, podemos leer el de Víctor Alvarez “Poblamiento y población en el Valle de Aburrá y Medellín. 1541-1951”. Ambos hacen parte de la Historia de Medellín de Suramericana.

habitante de aquella época que observara el Valle desde lo alto vería un río inundable en sus riveras, cultivos dispersos, hatos de ganado, zonas de árboles y bosques y aquellas pequeñas aglutinaciones entre las que sobresalían la de Guayabala, (actual Belén), Hato Viejo (actual Bello), la Culata (actual San Cristóbal), Tasajera (actual Girardota) y Aná al centro del Valle.

Desde mediados de siglo representantes de los diferentes estamentos y poderes que para entonces ya había en esta población dispersa en el valle, sintieron la necesidad de agruparse, se trataba de un reducido núcleo de pobladores con poder económico: dueños de minas de oro en Santa Fe de Antioquia, representantes de la iglesia, dueños de haciendas, comerciantes, funcionarios de la corona. Consideraban que ya podían concentrar este poder en un poblado con jerarquía propia y para ello pedían la fundación de una Villa con la que adquirirían cierta independencia de su vecina Santa Fe de Antioquia la ciudad que tenía jurisdicción sobre estas tierras.

La nueva fundación debía diferenciarse en todo del “Poblado” que hasta entonces había en el valle. Como primera medida debía cambiar de lugar, debía establecerse en uno que no tuviera la influencia indígena pues las tierras del Poblado de San Lorenzo pertenecían a éstos y aunque estuvieran invadidas por blancos y mestizos habría dificultad de hacer nuevas disposiciones territoriales con títulos de propiedad en manos de los naturales.

Se eligió “El sitio de Aná” para la nueva fundación, quedaba en la parte central del valle y era el lugar que contaba con mayor población, quedaba cerca al vértice de la desembocadura de la quebrada de Aná con el río de Aburrá, más recostado sobre la quebrada que sobre el río.

En nuestro recorrido histórico el segundo lugar que visitaremos será esta quebrada que actualmente tiene un nombre y un aspecto bien diferente: la quebrada Santa Elena que cruza gran parte de la ciudad debajo de una Avenida (Avenida La Playa y Primero de Mayo). La recorreremos desde su parte media (La Playa a la altura del Teatro Pablo Tobón Uribe hasta su desembocadura en el actual río Medellín. El recorrido de este trayecto de ciudad nos servirá para hacernos una idea de la ubicación del territorio que se eligió para el establecimiento de la Villa. La cercanía de la quebrada había permitido el abastecimiento de agua a la población que se había asentado cerca a sus orillas en su margen derecha, la rivera del río por el contrario no se habían asentado pobladores dadas las frecuentes inundaciones que lo caracterizaban, por esto desde un principio el poblamiento se hizo a lo largo de la quebrada (en sentido oriente-occidente) y no se acercó mucho al río. Estas dos corrientes de agua actuaron pues como límites naturales de este poblamiento dada la ausencia de puentes permanentes habían “pasos”, lugares donde era más fácil atravesarlos.¹⁸

Tercera estación

¹⁸ Luego de recorrer la Avenida desde el Teatro Pablo Tobón y continuar recorriendo la Avenida Primero de Mayo hasta la minorista donde se ve la desembocadura, se puede girar en sentido norte sur por la Avenida del Ferrocarril y subir a pie por la calle Boyacá hasta el Parque Berrío. Se debe resaltar en este tramo del recorrido el carácter central de este territorio con relación al Valle de Aburrá.

La Plaza Mayor primer ordenamiento del territorio

Fundación de la Villa de nuestra Señora de la Candelaria de Medellín

El sitio de la fundación era muy importante porque a partir de él se establecía el orden que debía regir en toda la nueva población, fundar era sinónimo de organizar un espacio, de repartir unos poderes, de entregar privilegios, de controlar una población en lo moral y lo económico, una de las razones más poderosas que tenía la Corona para fundar villas y ciudades precisamente era la de evitar que la gente se “enmontara” es decir se esparciera por el territorio, por los campos “sin dios y sin ley” en lugares donde no se les podía cobrar tributos, donde no podían asistir a los oficios religiosos, donde no se podía saber que hacían, con quien y cuantos vivían, así pues que lo más importante de las típicas fundaciones coloniales era la de aglutinar a la población en un lugar, pero hacerlo de modo que se supiera “quien es quien” a través de nítidas relaciones jerárquicas, como quien dice lograr que los pobladores vivieran “juntos pero no revueltos”.

En esto de fundar poblados en América la corona ya tenía su fórmula bien definida: trazaba en un terreno despejado un rectángulo con todos los lados iguales, alrededor de este repartía predios a las instituciones y personas de más importancia: el clero, el cabildo y las familias más ricas, el templo religioso debía ser el edificio más destacado de toda nueva fundación hispánica, de la capacidad económica y de organización que tuvieran los habitantes para construir una iglesia dependía en gran medida que se otorgase el título que se pedía (villa, poblado, ciudad), la iglesia era el termómetro para medir qué tan poderoso o insignificante era el poblado. Una de las tareas de los vecinos notables de la nueva villa fue pues la de la construcción de un templo acorde con la capacidad económica que tenían.

A partir de este rectángulo inicial que sería la plaza principal se proyectaba el resto de la ciudad. Este núcleo con su iglesia grande o pequeña, su casa de cabildo y sus hombres notables servía de base para dibujar el resto del poblado, la plaza en el centro, en sus cuatro costados se prolongaban las que serían las principales calles formando una cuadrícula simétrica como la del ajedrez, en donde quedaba definido el resto del área urbana.

Con este trazado las autoridades planeaban no solo el espacio que se ocuparía inmediatamente sino que también proyectaba la manera como debería crecer la ciudad a un mediano y largo plazo, además dividía el espacio según funciones muy específicas, plaza pública, calles, casas, solares, terrenos comunes, lugares de vivienda de personas importantes, de personas comunes...

A la hora de fundar la Villa de la Candelaria de Medellín, los españoles aplican el molde del que venimos hablando el modelo del “damero”¹⁹. Se traza la famosa plaza principal el rectángulo cuadrado, se señala el lugar de la iglesia, de la casa del cabildo, se

¹⁹ Ver primer mapa de Medellín.

señalan algunos predios para los notables, pero... desde un principio se hizo evidente que no era posible la reproducción de este damero perfecto, el terreno elegido estaba muy cerca de la quebrada de Aná, a menos de una cuadra al norte, así que se interrumpía la posibilidad de que fuesen trazadas las cuadras a este lado, lo que no sucedía al sur que tenía buen espacio para crecer. La segunda imposibilidad estaba en que el lugar escogido a diferencia de las fundaciones típicas de la colonia que se hacían en terrenos rasos, sin habitantes, el de la Villa de la Candelaria se hizo en un terreno que ya tenía pobladores y que tenía ciertos “arrugas”, cierta ocupación particular en muchos casos desordenada que era difícil de ignorar, por ejemplo, ya existían algunas de estas calles que no estaban en línea recta y continua, ya existían grupos humanos mezclados, algunos indígenas y mulatos habían quedado en el “riñón mismo del pueblo” algo inadmisibles en el orden hispánico.

Regular este espacio físico y las relaciones de los hombres que lo venían ocupando y de otros tantos que empiezan a llegar será la primera demostración de que aquí aparecía el germen de un núcleo urbano: Arreglar la cárcel, ordenar que se hiciera una carnicería cerca a la plaza, establecer arancel de pesos y medidas, evitar el alza de los precios del mercado, establecer normas respecto al aseo de calles y casas, a la construcción de acequias, tapar huecos, ordenar la construcción de casas, establecer normas respecto a la necesidad de “la separación de las clases”, ordenar que los indios y mulatos se retiraran del marco de la plaza, fueron las primeras preocupaciones de los noveles “cabildantes” (aparte de un acta del cabildo).

A partir de la fundación de la Villa de la Candelaria, los rastros empiezan a ser más visibles, el proceso de fundación arrojó documentos escritos que aun hoy 325 años después son guardados celosamente en los archivos de la ciudad: las peticiones a la Corona, la preparación y el cumplimiento de requisitos para la erección en Villa, los argumentos que se esgrimían en pro y en contra de la fundación, el acto mismo de la fundación y los primeras actividades de las autoridades civiles, fueron acontecimientos que gracias a que quedaron plasmadas en tinta sobre papel, podemos hoy conocer.

Estos documentos originales, con aquella letra enredada y bonita con aquella tinta, aquel papel tan especial, con aquellas hermosas rúbricas y sellos se guardan celosamente en los archivos para evitar su destrucción pero su información es fácil de hallar: hay reproducciones en libros y textos de fácil acceso: en las bibliotecas públicas o de universidades podemos preguntar por ejemplo por el libro sobre las Actas del Cabildo²⁰ o por la obra de Luis Latorre Mendoza²¹ y el Padre Javier Piedrahita²² autores del presente siglo que se han preocupado por aquellos momentos iniciales de la ciudad.

En estos textos nos podremos familiarizar con aquel momento de la fundación, podremos por ejemplo tener acceso al censo de población de 1674 que se hizo para

²⁰ Libro de Actas del M. Y. Cavildo y Rexmto de la Villa de Medellín en Biblioteca Pública Piloto, Sala Antioquia (S.A. 986.1262 L697 1), en bibliotecas como la de Comfenalco, Comfama, o la Universidad de Antioquia o Nacional podemos averiguar si también se encuentra.

²¹ Op.Cit. En Biblioteca Pública Piloto, Sala Antioquia (986.126 2 L 358)

²² Piedrahita Echeverri, Javier padre. Documentos y Estudios para la historia de Medellín. 1975. En Biblioteca Pública Piloto Sala Antioquia (986.126 2 P 613).

establecer el número de pobladores del Valle de Aburrá, allí se especifica el número de personas por lugar (los diferentes sitios), el sexo y en ocasiones el oficio y la “casta” de los censados. Datos de mucho valor ya que ratifican la idea de que la ciudad por más pequeña que sea está dominada por una tendencia a que confluya lo diverso: oficios como el de sastre, herrero, presbítero, carpintero, alguacil, oficial de arados, verdugo existían ya en el pequeño poblado y se habla de indios, mulatos, mestizos, blancos...

Esto con respecto a los documentos veamos que ocurre con relación a la arquitectura de la ciudad. La Plaza Mayor de la Villa de Nuestra Señora de la Candelaria origen de aquel damero un poco imperfecto con el que se inicia la planificación de la Villa todavía se puede ver hoy en el Parque de Berrío, aquella forma aún se conserva. A pesar de que se le han adicionado tantas partes posteriormente, aún podemos identificar la antigua Plaza en el rompecabezas que hoy es para nosotros la ciudad. Medellín aún conserva (un tanto modificada), la pieza inicial por la que empezó a armar su estructura urbana.

El tercer lugar que visitaremos en nuestro recorrido que pregunta por la edad de la ciudad será, el parque, una vez estemos en él podremos observar que no sólo se conservó su forma inicial sino que también, a pesar de los cientos de transformaciones que han ocurrido, siguió cumpliendo guardadas las proporciones un lugar central en la actual Medellín. Aún hoy sigue siendo uno de esos sitios que han sido representativos para las diferentes generaciones que han vivido o han visitado la ciudad en sus 325 años de existencia, un punto de referencia inconfundible de Medellín. Ha sufrido toda suerte de transformaciones, las construcciones que han ocupado sus costados, han sido tumbadas, incendiadas, una y otra vez al paso de diferentes momentos, la plaza pública ha cambiado de funciones, según el “afán” de cada época, se le han puesto y quitado cosas: fuentes, bancas, árboles, kioscos, esculturas, rejas, andenes... Ha cambiado también de ocupantes pero tanto ayer como hoy la confluencia de gentes de distintas procedencias sociales, económicas y lugares del Valle es lo que lo ha identificado y lo que la ha convertido en el hito histórico más importante de Medellín.

Cada época a quitado y a puesto elementos urbanos en este lugar, sin que queden de su momento más antiguo ni un edificio, ni un árbol, ni un monumento, casi todo lo que ahora observamos pertenece a este siglo, la edificación más antigua la iglesia no tiene más de 200 años, pero aún así podemos rastrear ciertas permanencias: nuevamente el nombre y el lugar de la iglesia “de la Candelaria” nos pone en contacto con aquel origen colonial, pero otra permanencia la más importante es la del trazo, esa sí que nos conecta con el inicio de la ciudad, con aquel origen Colonial. Este será el objetivo que cumpliremos en el recorrido de este parque, identificar cuales de aquellos trazos que aparecen en un mapa (una reconstrucción a partir de la fuente documental de estos primeros años) las calles, la quebrada, el lugar de la iglesia, permanecen hoy. No será difícil reconocer la calle Boyacá y la carrera Palacé en aquel trazo colonial, (calle Real y San Roque), tampoco la quebrada de Aná, (bastante modificada) el lugar de la iglesia, el lugar de la plaza y las 18²³ cuadras que conformaron la primera área urbana de la ciudad.

²³ De las 64 que se proyectaron solo se trazaron 18.

De esta manera nos hacemos una idea aproximada del primer ordenamiento del territorio, cada que miremos este trazo del parque la calle Boyacá y carrera Palacé recordaremos que estas fueron sus primeras vías, que allí hace 325 años “por voz del esclavo Antonio a son de cajas y clarín, en la plaza ante un concurso de gente” se hizo de conocimiento público la fundación de la Villa de Nuestra Señora de la Candelaria de Medellín.

No existe como en el Poblado una representación plástica que nos recuerde aquel momento²⁴ pero la fundación y primeros años de la Villa de Nuestra Señora de la Candelaria no está tan olvidados de nuestra memoria urbana, además de los documentos de archivos de los que se ha hablado y de muchos otros, existen crónicas, literatura, noticias de prensa e investigaciones de sociólogos, historiadores, antropólogos, comunicadores, arquitectos y urbanistas a través de los cuales es posible rastrear la evolución no solo del parque y sus calles adyacentes sino de la ciudad a partir de este germen²⁵. Se sabe por ejemplo que en los 200 años que le precedieron a la fundación el crecimiento fue moderado y continuó con la lógica de este trazo originario²⁶, se extienden las mismas calles, se sigue ocupando las riveras de la quebrada Santa Elena con la novedad de que ahora a partir de puentes se ha pasado al otro lado, el río continua siendo un obstáculo en el occidente y el Parque continua siendo el centro de este trazo.

A pesar de la amnesia de Medellín, el tiempo va dejando sus marcas, sus fragmentos, del momento en que nace formalmente el núcleo urbano nos quedan unas cuantas cosas. Podemos ahora devolvemos y observar nuevamente el parque: su forma cuadrada, el trazado de las calles, el nombre y el lugar de la iglesia (la construcción pequeña y primitiva desapareció totalmente), la ubicación pues sigue estando al igual que ayer a unos cuantos metros de la quebrada de Aná, y a unas cuantas cuadras el Río que atraviesa el Valle de Aburrá.

El parque conserva “algo” de su prestigio y de su centralidad. La importancia que el orden hispánico le dio a este lugar siguieron dándosele por mucho tiempo las generaciones venideras, fue el único centro de la ciudad hasta finales del siglo pasado es decir durante más de 200 años, lugar donde confluían todos los estamentos de la ciudad, los dirigentes, los artesanos, lugar de llegada de mineros y comerciantes, los empleados domésticos, los niños, lugar de marchas militares, de las congregaciones políticas, de espectáculos, fiestas religiosas, ferias de toros, lugar de aprovisionamiento de víveres (mercado público dos veces a la semana), de agua (fuente pública), de noticias (las traían los forasteros, las reproducían los corrillos de hombres y mujeres), de alimento espiritual (lugar de misas y fiestas religiosas) de relaciones (además de productos se intercambiaban modos de vida, usos del lenguaje), en donde se podían

²⁴ Una escultura o un monumento, sólo vemos la de una señora gorda sin cabeza y sin manos en un costado del marco del parque, la de un señor muy elegante y pensativo en el centro y unos caballos y jinetes que miran hacia el cielo, en el costado oriental.

²⁵ Ver los trabajos de Verónica Perfeti y Roberto Luis Jaramillo en La Historia de Medellín de Suramericana. Ver Cartilla: Medellín Transformación y Memoria. Suramericana, Museo de Antioquia. Donde podremos asistir a las principales transformaciones urbanísticas del Parque Berrío, y además se podrá acceder a una completa bibliografía sobre estudios de Medellín y el Parque de Berrío.

²⁶ Vistazos.

calibrar los deseos, las preocupaciones, los retos de esta sociedad en diversos momentos y etapas, en fin lugar público por excelencia.

Hoy tiene otros usos, el edificio del Banco de la República, de la Bolsa de Valores, la enorme estación de Metro (la estación más usada de la ciudad), la cantidad de personas de diversas partes de la ciudad que ocupan sus escalas y visitan su iglesia, el edificio de una de las empresas más importantes de la ciudad, los tradicionales sitios de encuentros y citas: La Gorda de Botero, el atrio de la Candelaria, las escalas del Metro, nos dicen que aún es un lugar central importante de la ciudad. No es simple erudición histórica la que nos motiva a hablar de estos hechos, es la necesidad de hacer inteligible el desarrollo de Medellín a partir de una estructura original y primitiva inmersa en la ciudad a la espera de ser descifrada.

Porque estos lugares

Cada lugar que visitemos de la ciudad tiene su carga histórica a veces parcial, a veces de un significado de mayor impacto en la ciudad, en el presente caso nuestro propósito inicial de ensayar y demostrar nuestra metodología preferimos visitar lugares que nos hablan del pasado más remoto de la ciudad.

RECORRIDO DE OCUPACIÓN DEL ESPACIO

Extensión, ubicación y usos del espacio en Medellín

Así como en el recorrido histórico de Medellín nos hacíamos una pregunta específica sobre la antigüedad de la ciudad y sus primeros pobladores, en el recorrido por la ocupación del espacio, también nos haremos unas preguntas específicas, la primera será por la dimensión de la ciudad, ¿Es Medellín una ciudad grande o pequeña? Existen múltiples maneras de hacernos una idea de la dimensión de una ciudad, cifras comparativas, imágenes panorámicas (fotografía u observación), y por último un recorrido en circuito que incluya sectores periféricos.

Comparación

Un habitante cualquiera de Nueva York, Ciudad de México, Río de Janeiro que desde el alto de Santa Elena divise por vez primera la ciudad de Medellín y la compare con su ciudad de origen seguramente no la verá muy grande, la verá manejable, limitada, con una forma definida, al alcance de sí, estas las ciudades más grandes del planeta, comparadas con la nuestra sólo aparecerá como una pequeña villa²⁷.

Pero si un habitante de Nuquí, de Tolú, de San José de la Montaña, que nunca haya salido de su pueblo natal llega por vez primera a Medellín y observa de repente su gran mancha urbana, de seguro le parecerá un inmenso monstruo, un inmanejable pulpo de mil cabezas²⁸

No es Medellín una de las más grandes ciudades ni del mundo ni de Latinoamérica, pero si de Colombia, solo la supera en número de habitantes Santa Fe de Bogotá²⁹ que es casi tres veces más grande, y están muy cerca en número de habitantes y en superficie Cali y Barranquilla. Una de las particularidades de Medellín, es que a muchos kilómetros alrededor no se encuentra una ciudad tan grande como ella, (mirando un mapa o recorriendo las carreteras del noroccidente del país lo podemos constatar) ni siquiera la mitad de grande de lo que ella es, lo que la constituye en el centro urbano más importante en una vasta región.

Ubicación

Ya captamos la dimensión del tiempo ya nos dimos cuenta que una superposición de transformaciones han dado como resultado la ciudad, ya tuvimos una vista panorámica

²⁷ Cifras de población del conglomerado urbano de México 15'047.685, Sao Paulo 16'417.000, Nueva York 17'380.906

París 9'060. 257. Almanaque mundial 1999. Población de conglomerado urbano.

²⁸En el último censo Medellín contaba con las siguientes cifras de población: 1'630.000 h, Bello 264.000, Envigado 115.000.000, Itagüí 180.000. Entre las ciudades más pobladas de Antioquia están: Turbo con 78.500 h. Rionegro con 70.300. h. Apartadó con 67.590 h. Dane censo de población de 1992.

²⁹ Población de Bogotá: 6'276.000 h.

de su superficie y nos dimos cuenta de la utilidad de esta mirada pues a partir de ella pudimos desarrollar un sentido de las proporciones que muchas veces se pierde cuando estamos inmersos en el asfalto.

De aquella observación panorámica nos deben quedar claros aspectos aparentemente obvios como la forma general del conglomerado urbano, en el caso de Medellín más largo (de sur a norte) que ancho, atravesada por un río que parte en dos (oriente y occidente) y rodeada totalmente de montañas, esta claridad nos da la base para construir una imagen de la configuración general de la urbe y nos sirven de pistas para no perdernos en ella.

Estamos pues preparados para realizar un recorrido visual desde un punto central (puede ser el Cerro Nutibara, o una terraza en el centro de la ciudad como el Palacio de Exposiciones) que nos ayude a tener una ubicación aproximada de los puntos cardinales del valle antes de emprender un recorrido por la ciudad. Generalmente accidentes geográficos sobresalientes, obras de gran envergadura nos sirven de referentes para ubicarnos en ellas, Medellín no tiene un cerro contundente como Monserrate en Bogotá, o la gran masa rocosa del Pan de Azúcar de Río de Janeiro, cerros que de inmediato orientan al recién llegado o a sus habitantes, pero tiene pequeñas formaciones montañosas en sus diferentes costados que podemos aprender a distinguir.

El Oriente

Al oriente se encuentra el cerro que quizá ha sido el más característico de Medellín: el “**Pan de Azúcar**”. Señala el **centroriente** de la ciudad, tal vez por su cercanía al centro urbano y porque desde principios del siglo Medellín creció en este sentido ha sido un importante referente. Los poetas le han cantado, los cronistas frecuentemente lo mencionan, ha sido lugar de recreación de los medellinenses, destino de cabalgatas, de paseos de olla, de caminatas. Actualmente sus usos han variado, la urbe después de tratarlo mal al quitarle su capa vegetal ha querido tragárselo construyendo en sus faldas.

El Pan de Azúcar ese pequeño pico árido, con el pie de la montaña invadido de construcciones es un accidente geográfico que nos sirve para sensibilizarnos con el oriente del valle, por tener esta forma cónica sobresaliente se constituye en punto de fácil de distinguir muy útil para nuestra orientación.

Al norte del **Pan de Azúcar** una extensa montaña árida, plana y uniforme en su parte más alta, que sólo declina muy al norte del Valle, nos sirve para distinguir **el nororiente** de la ciudad, con una alta y abigarrada densidad de construcciones, es tal vez la ladera más ocupada de la ciudad y dónde más arriba han llegado las construcciones, desde finales de siglo se ha identificado por el color bermejo (rojizo) y sequía de sus tierras lo que hizo desde las primeras ocupaciones en la Conquista y Colonia se utilizara para hatos de ganado y fincas de recreo, aunque hubo pequeños cultivos y frutales su vocación fue la ganadera.

Al sur del **Pan de Azúcar** encontramos otra gran montaña que nos señalan el **suroriente** del valle, la podemos distinguir por su color y vegetación mucho mas verde y por su forma ancha y simétrica, la densidad de sus edificaciones es menor y no ha alcanzado alturas tan altas como en el **nororiente**. Desde las primeras ocupaciones del Valle fue lugar de asentamiento preferido ya que eran tierras fértiles y frescas, con muchas corrientes de agua y con una inclinación de la montaña más suave, fueron tierras cultivables en una gran extensión y de mucha estima como lugar de residencia y de descanso. Aunque es esta montaña la que identifica el **suroriente** una cadena montañosa mucho más larga continua rodeando esta parte del valle, allí se encuentra hoy, luego de las miles talas y destrucción de la capa vegetal de gran parte de las montañas que rodean al Valle, bosque húmedo primario, es decir el más parecido a la vegetación original del Valle.

Para entrar o salir del Valle del Aburrá por el oriente debemos trepar estas montañas, para esto existen cuatro importantes vías de comunicación al **nororiente** la autopista Medellín Bogotá y la antigua carretera a Guarne, al centro oriente la tradicional carretera de Santa Elena, al suroriente la carretera de las Palmas, mas al sur la variante Envigado las Palmas, al hacerlo ya estaremos en otro valle, en el extenso valle de Rionegro.

El Occidente

En el **centroccidente** del valle no existe un cerro demasiado prominente, pero se puede diferenciar una pequeña y redondeada formación que sobresale de la cadena montañosa del occidente, el cerro de “**El Tobón**”, si lo observamos desde diversos puntos del valle será fácil aprender a identificarlo, una de sus características además de su casi perfecta forma semi redonda es que está totalmente cubierto por vegetación de bosque húmedo³⁰, se trata de una de las pequeñas e importantes reserva forestal de los alrededores del valle, ya que el resto de las montañas que lo rodean están cubiertas de pinos y eucaliptos o de simples pastos. En este sector las edificaciones no se trepan de forma pareja hasta partes tan altas como se observa en el **nororiente** de la ciudad, por los vértices o endiduras, entre montaña y montaña sí se observa una mayor invasión del espacio urbanizado. Si continuamos nuestra observación y dirigimos la mirada más al **noroccidente** observaremos que se trata de cadenas montañosas menos continuas, encontraremos un poco más atrás el famoso cerro de “**El Padre Amaya**”, muy conocido en la ciudad porque al ser el punto más alto de los que rodean el Valle se han ubicado allí desde hace algunas décadas las antenas repetidoras de televisión, las que se pueden observar desde muchas partes del Valle y fuera de él, y se constituye entonces en un importante referente y punto de ubicación. En la parte más extrema del **noroccidente** se observa tal vez el cerro que visualmente más sobresale de todos los del valle por su forma: el cerro de “**El Picacho**”, una extrañeza geológica que se asoma al valle como si se fuera a tirar sobre él, a pesar de su altura y de la gran pendiente que

³⁰ Se diferencia de la vegetación de pinos o eucaliptos que es la gran mayoría de la que rodea el valle porque es menos uniforme, con más matices y más dispareja, los bosques de los pinos son más uniformes, en su tamaño y color.

lo conforma las edificaciones se extienden por todo este **noroccidente** hasta arañar el pie mismo del cerro. Las laderas bajas del **noroccidente** se han caracterizado desde la llegada de los conquistadores por ser tierras estériles y secas impropias para la agricultura, de vocación más ganadera que agrícola.

En el **suroccidente** se continúa la cadena montañosa sin presentar alguna protuberancia identificable, llama la atención de este sector que sobresalen como grandes cicatrices unas profundas rasgaduras de la tierra, se trata de explotaciones de areneras y ladrilleras, actividad que desde el siglo pasado sufre esta zona. Se ha caracterizado también este sur occidente por sus buenas tierras para la agricultura.

Con estos puntos que hemos identificado tenemos algunos referentes para ubicarnos en el valle del Aburrá y en la ciudad de Medellín, podríamos hablar de un último cerro, el de **“Quitaso!”** que nos sirve para ubicar el norte del Valle, esta gran masa montañosa, sin vegetación y con una gran pendiente cierra el valle por el norte. En sus laderas no se encuentran construcciones como si las hay en el noroccidente y nororiente del valle.

La vía de comunicación más importante en este sector es la carretera que sale por el noroccidente que permite la comunicación con el occidente Santa Fé de Antioquia, San Jerónimo y con otro Valle alto el de los Osos, que junto con el de Rionegro, fue decisivo en la dinámica de poblamiento de la ciudad.³¹

Con esta ubicación básica estaremos preparados para realizar un recorrido general por la ciudad, cuando estemos perdidos o no estemos muy seguros de donde estamos podremos tratar de buscar un cerro de estos para saber si estamos en el oriente, occidente, norte o sur de la ciudad.

³¹ Es importante en esta mirada que se hace del Valle observar siempre la vegetación que presenta, si se trata de un espacio urbano o rural, una pregunta que debe seguir a estas observaciones podría ser la de la propiedad de estas tierras, son tierras del municipio, o se trata de propiedad privada, son grandes extensiones, o pequeñas parcelas, pertenece a muchos o a pocos dueños, están atravesados por alguna carretera o vías de penetración... este tipo de información nos serán de utilidad para intentar comprender porque la mancha urbana se trepa o retrocede en algunos lugares.

Es importante en esta mirada que se hace del Valle observar siempre la vegetación que presenta, si se trata de un espacio urbano o rural, una pregunta que debe seguir a estas observaciones podría ser la de la propiedad de estas tierras, son tierras del municipio, o se trata de propiedad privada, son grandes extensiones, o pequeñas parcelas, pertenece a muchos o a pocos dueños, están atravesados por alguna carretera o vías de penetración... este tipo de información nos serán de utilidad para intentar comprender porque la mancha urbana se trepa o retrocede en algunos lugares.

RECORRIDO EN CIRCUITO POR LA CIUDAD

Una mirada panorámica de la ciudad además de ser útil para efectos de una ubicación general, es propicia para motivar reflexiones sobre la manera en que cada uno de nosotros sus moradores vivimos en ella, con esta perspectiva, podemos volver relativo nuestro lugar en ella, luego de haber tenido la ciudad a nuestros pies ancha y ajena, podemos tratar de ubicar el fragmento por dónde cotidianamente nos movilizamos y captar en un solo instante el resto de ciudad de la que poco sabemos.

Podremos hacernos la pregunta: del poblado Valle incluyendo sus laderas, ¿qué partes frecuentamos, cuáles visitamos ocasionalmente, a cuáles hemos ido al menos una vez, y cuales desconocemos por completo?³² Es muy posible que solo unos sectores muy precisos nos sean familiares³³. Vale pues la pregunta y la señalización imaginaria de estas superficies conocidas y la de las desconocidas. Para aquellas personas que descubran que existen sectores enteros, zonas por los que nunca en su vida a pasado es de utilidad un recorrido cuyo propósito sea darle una “vuelta” a la ciudad para alcanzar una imagen global de su extensión u sus características generales tratando de captar los contrastes que la caracterizan y constituyen.

Las vías de Medellín y el tráfico, (pesado en algunos sectores pero generalmente fluido), permite que en aproximadamente cuatro horas se pueda hacer un recorrido por sus diferentes zonas. Los conocimientos que necesitamos en este recorrido son pocos, ya que lo más importante es, aguzar la percepción, estar atento a “grosso modo” de las grandes diferencias que conviven en la ciudad muchas de las cuales apenas descubriremos.

Las zonas

Medellín para efectos administrativos a sido dividida en seis zonas las que además de constituir una unidad territorial, geográfica o cultural es el resultado de la división de la ciudad en sectores con una extensión más o menos proporcionados, con algunas características comunes muy generales. Estas zonas reciben su nombre de acuerdo a los puntos cardinales en los que están ubicadas³⁴: **Zona 1, nororiental, zona 2 noroccidental, zona 3 centro oriental, zona 4 centroccidental, zona 5 suroriental, zona 6 suroccidental**³⁵. La ciudad que hoy tenemos ha sido el resultado de procesos

³² Las actividades que realizamos (oficios como el de los taxistas, los periodistas, los repartidores de correos permiten que quienes los realicen tengan un amplio dominio de las ciudades), las personas con las que nos relacionamos (círculos pequeños y parecidos al nuestro o por el contrario amplio y diverso), la curiosidad y motivación personal, el interés científico, (sociólogos, urbanistas, geólogos), determinan que tan amplios sea nuestro manejo y dominio de la ciudad.

³³ El ejercicio del mapa mental es muy útil para detectar la ignorancia y distanciamiento que por lo general los habitantes de una ciudad o territorio tienen sobre gran proporción de él. Tiene además la capacidad de arrojar una información más precisa sobre la relación entre el tipo de grupo o persona y el tipo de desconocimiento que lo caracteriza.

³⁴ Para saber más de Medellín y sus zonas podemos remitirnos al texto “Medellín en zonas” de la Antropóloga Gloria Naranjo, aunque algunas cifras estadísticas pueden haberse modificado en estos últimos 7 años (1992), ofrece una valiosa información sobre las características generales de las zonas como modelos de poblamiento, estratificación, organizaciones comunitarias entre otras.

³⁵ Cada zona está compuesta por varias comunas en total Medellín tiene 16 comunas. Las comunas están compuestas por barrios.

de poblamiento durante más de cuatrocientos años, presenta diferencias muy marcadas entre unos sectores y otros, diferencias que obedecen a dichos procesos: al tipo de poblador, a la intervención o ausencia del estado en estos procesos, planeación o falta de ella... en algunas ocasiones estas diferencias coinciden con la división de las zonas, se llega a caracterizar una zona por ejemplo porque predominan las unidades residenciales planeadas de estratos altos, los poblamientos de inmigrantes campesinos, por poblarse de manera ilegal... pero en términos generales, cada zona alberga diversos modelos de poblamiento, diversos estratos económicos y más de una función o especialización de su espacio.

Antes de empezar el recorrido de ésta o cualquier ciudad es de suma importancia contar con un buen mapa. Para el caso de Medellín tenemos fácil acceso a un magnífico plano en el que aparecen todas sus calles, este es el mapa de “Medellín calle por calle”³⁶. Con esta herramienta de trabajo al igual que con la observación panorámica y la ubicación de los cerros representativos buscamos una imagen totalizadora de la ciudad.

Recorrido por las diferentes zonas de la ciudad

Uno de los propósitos del recorrido es demostrar que las vías permiten una fluidez y facilidades en la comunicación y que si generalmente nos circunscribimos a unos reducidos circuitos no es por las dificultades físicas sino por otros factores, algunos podrían ser: temores, falta de motivación, costumbre (inercia), dificultades sociales, falta de información.

Con el propósito de abarcar algunos sectores representativos de cada una de las zonas podremos empezar nuestro viaje por cualquier sector de la ciudad. Ya nos hemos familiarizado con los diferentes puntos cardinales no nos será difícil entonces según una ubicación general visualizar el lugar que ocupa cada zona y saber a medida que la recorramos en cual de ellas estamos.

Son demasiados los tópicos a analizar y como ya hemos dicho es la intencionalidad de cada recorrido el que hace que enfatizamos en uno u otro, como aquí nuestra intención es básicamente la de conocer, tener una idea general de la envergadura de la ciudad, observar contrastes, solo haremos aclaraciones muy generales.

Una observación que debe ser permanente para todos los lugares por los que pasa el recorrido es la del tipo de personas que utilizan el lugar: oficios, edades, sexo, características socioeconómicas, procedencia (de otros barrios, del mismo sector); la manera como lo ocupan: como sitio de residencia de trabajo, de descanso, de estudio; qué tipo de actividades económicas sobresale: comercio, industrial, administrativa, servicios; si se trata de ocupaciones formales o informales. Además de las preguntas

³⁶ “Medellín calle por calle” plano de la ciudad que aparece en el directorio telefónico “Las amarillas de Combiser”. Con dos colecciones de estos mapas podemos armar un plano de la ciudad de excelente tamaño, con el podremos trazar previamente el recorrido que queramos hacer de la ciudad. Para una mejor ubicación podemos resaltar con colores las vías principales, las quebradas, el río, las edificaciones de mayor tamaño (aeropuerto, universidades, cementerios, parques), las zonas y comunas de la ciudad.

que se hacen dirigidas a los ocupantes se pueden hacer otras dirigidas a la parte física y de infraestructura: qué tipo de edificaciones es la que predomina en el sector: cuál es la que más sobresale por su tamaño, su belleza, valor histórico, por el valor que la comunidad le da, por su influencia en el lugar, cuál es el tipo de construcción residencial predominante, casas, ranchos, mansiones, bloques de edificios, torres; cómo son las otras construcciones: iglesias, parques, fábricas, escenarios deportivos, monumentos; cómo son sus vías de acceso: avenidas, calles, pasajes peatonales, trochas, escalas; cómo son las condiciones ambientales del sector: zonas verdes, arborización, condiciones higiénicas.

Zona centroriental

El centro

Podremos empezar por ejemplo en lo que tradicionalmente se ha llamado como el “centro”³⁷ de la ciudad en un punto estratégico para el encuentro como lo es el **Centro Administrativo de la Alpujarra**. Como el nombre lo dice es una función muy especializada la que define este sector: la administrativa, en este lugar sobresale una movilidad impresionante de visitantes que de manera acelerada atraviesan de un lado a otro el lugar: personas de todas las condiciones sociales, desde el gobernador, el alcalde, los concejales, funcionarios de todas sus dependencias: secretarías departamentales y municipales, líderes de barrios de la ciudad que esperan ser oídos por sus concejales hasta los miles de personas que van a reclamar un documento, a pagar impuestos, sacar un paz y salvo.

Toda esta gran variedad de personas confluyen en este mismo sitio... una gran plaza peatonal facilita el flujo diario de transeúntes tanto los que trabajan regularmente allí como los que van de paso, es común además ver en esta plaza marchas y concentraciones de todo tipo: de maestros, venteros ambulantes, estudiantes, etc. Contrasta la modernidad y funcionalidad del edificio con la antigua **Estación del Ferrocarril de Antioquia**, los edificios “**Carré y Vásquez**” y todo el sector del frente, “**el viejo Guayaquil**”³⁸ en proceso de restauración, este lugar después de ser el más aglutinado, mas dinámico de la ciudad: terminal de diferentes sistemas de transporte, zona de abastecimiento de víveres, zona de tolerancia, ha cambiado radicalmente de funciones, y promete convertirse en un centro cívico e histórico de la ciudad.

La Alpujarra y Guayaquil son sectores bien comunicados, por uno de sus costados pasa la avenida más ancha de la ciudad “**San Juan**” con más de diez carriles que lo comunica con el occidente de la ciudad (la América, San Javier) y el oriente (el centro,

³⁷ Es tanta la densidad de procesos que se aglutinan en este sector de la ciudad, que amerita un recorrido exclusivo. En este recorrido no se pretende ser riguroso sino percibir algunos grandes contrastes.

³⁸ Si queremos mayor información sobre esta importante zona histórica de Medellín podremos consultar la prensa, en la Sala Antioquia de la biblioteca de la Universidad de Antioquia hay un fichero temático, bajo el nombre de Guayaquil podemos encontrar reseñadas un buen número de noticias donde nos podemos dar cuenta de la transformación del sector a lo largo de todo el siglo. También existen numerosas investigaciones sociales, arquitectónicas, culturales, periodísticas como: “Guayaquil por dentro” de Octavio Vásquez Uribe (En biblioteca de Comfenalco 986.1262 V 335) o una reciente tesis de historia de la Universidad Nacional “Moscas de todos los colores” de Jorge Mario Betancourt de próxima publicación.

Buenos Aires). A unos cuantos metros lo atraviesa el Tren Metropolitano, con dos estaciones muy cercanas, la de San Antonio y Alpujarra, Estas y una red de vías hacen de este un lugar accesible y de fácil ubicación.

Sectores con funciones tan definidas en el centro de la ciudad como la **Alpujarra** no son la regla general, lo que caracteriza el resto del centro de la ciudad es la variedad de funciones, de ocupaciones en lugares muy concentrados. Si después de dar una vuelta alrededor del centro administrativo³⁹ por ejemplo nos dirigimos a la carrera **Amador** y hacemos un somero recorrido por esta parte del centro, constataremos esto: talleres de mecánica, bodegas, un gran zona para parque, comercio desde el totalmente informal de las ventas callejeras hasta el más organizado de los centros comerciales, confecciones, consultorios médicos y “gabinetes odontológicos”, oficinas bancarias, hoteles, cantinas, tabernas, “cafés” y heladerías conviven en las mismas calles y cuadras⁴⁰. Lo más predominante del sector, en su parte baja son las ventas callejeras tanto de mercancías como de víveres, lo que hace de este sitio un lugar difícil para el peatón pero excelente para el “rebusque” de compradores y vendedores. La decadencia convive con la recuperación, una plaza abandonada convierte sus muros en deleite de algunos que aprovechan el abandono y se convierte en pavor de muchos otros, mientras que por otro de sus costados, una cuidada zona verde con árboles de recién siembra indican que es objeto de nuevos y especiales cuidados. El flujo de automotores que soportan sus calles hacen verlas como pequeñas, revela que fueron trazadas para otras épocas y otras necesidades. La confluencia de múltiples negocios y asuntos definen el atiborrado comercio del centro y en especial de este sector, pero a pesar de esta variedad existen calles que se van especializando, por aquí ya hemos visto como la primera cuadra de **Amador** se podría llamar perfectamente “la cuadra de la madera”, si escarbamos con mayor detenimiento esta zona, podríamos encontrar la de los retazos, la de las peleterías, en **Palacé** la de los adornos y bisutería, en la carrera **el Palo** el de los bolsos y maletines.

Si abandonamos esta la parte más occidental del centro y subimos por la calle **Ayacucho** constataremos que este fenómeno de la especialización, no solo se da con el comercio sino también con otras funciones, y que este centro poblado y diverso tiene como bloques de diferenciaciones internas: de la **Avenida Oriental** hacia arriba nos daremos cuenta que habrá mas espacio para caminar, habrán zonas residenciales, sedes culturales, pero sobre todo un sector de decidida vocación estudiantil que hacen de este un lugar diferente del centro de la ciudad, este fenómeno lo podemos ver expresamente en **Ayacucho** desde la carrera del **Palo** y la de **Córdoba** hasta llegar a la **Avenida la Playa**, en este trayecto podemos ver el Edificio de San Ignacio sede de la Universidad de Antioquia, los diferentes institutos de validación y pequeñas universidades, el colegio Javiera Londoño, la Universidad Cooperativa, El liceo CEFA, las dos sedes del Instituto de Bellas Artes, El Colegio Militar, la Universidad de Nariño, esta confluencia de instituciones escolares le imprime al sector un ritmo especial, los corrillos de jóvenes, las fotocopiadoras, las ventas de mangos y papas fritas se convierten en parte de este paisaje escolar.

³⁹ San Juan, Carabobo, Abejorral, Avenida del Ferrocarril.

⁴⁰ Se sube por la calle Amador luego se voltea por la carrera Cundinamarca hasta llegar a la calle Ayacucho por la que se sube.

Si continuamos nuestro viaje por la arteria izquierda de la Avenida “**La Playa**” veremos que aunque el comercio, las oficinas, el transporte público, los consultorios, los restaurantes, siguen hablando de la gran diversificación que caracteriza al centro, el espacio se nota menos aglutinado, la gran Avenida, el antiguo eje articulador de la ciudad, continua siendo un verdadero oasis de tranquilidad para el peatón, aunque solamente sobrevive una de sus antiguas y tradicionales quintas algo del espíritu de aquellos años en que la ciudad no tenía el ritmo acelerado de metrópoli aún se puede sentir: la amplitud de las aceras, la excelente arborización, el tráfico controlado la convierten en uno de los mejores lugares del centro para caminar y permanecer en él.

Después de haber atravesado una de las partes más tumultuosas del centro y haber llegado a una de las más sosegadas, tendremos elementos para seguir elaborando nuestras propias reflexiones a partir de las preguntas que hemos planteado.

Si bien cada barrio puede constituirse en si mismo en un centro y muchos habitantes así los asumen: trabajan, estudian, compran, se recrean en el lugares cercanos a su residencia y en sectores aledaños (habitantes del Poblado, Laureles, Belén, La América, de municipios de Sabaneta, Envigado, Bello, con mayor frecuencia prescinden del centro para sus actividades diarias) las características de este sector neurálgico de la ciudad y sus municipios es difícil que se repita en cualquier otro barrio, no sólo en Medellín sino en todas las grandes urbes: la diversidad tanto de visitantes como de oferta de servicios, la amplitud del comercio, de transporte, de sitios históricos son condiciones únicas e irrepetibles.

Estas y algunas otras características del centro como los problemas sociales que a menudo se manifiestan en el centro de las ciudades son fenómenos que deben ser conocidos por todos los ciudadanos, es imprescindible saber de ellos para construir una imagen compleja de la ciudad, aspectos como gaminismo, drogadicción, raponerismo, ventas informales que a menudo incomodan a los transeúntes del centro, son fenómenos que querámoslo o no hacen parte de nuestra realidad, es necesario hacerlas consientes, reconocerlos a tiempo como parte de la problemática de la ciudad, cuando aun hay maneras de enfrentarlas.

La Toma, Caicedo

Al terminar el recorrido por **La Playa** llegamos al **teatro Pablo Tobón Uribe** cerrando (o abriendo) con “broche de oro” los usos culturales del sector, si continuamos por el oriente dos cuadras mas arriba nos encontramos con un barrio que distribuyó su espacio a partir de una quebrada, se trata del barrio **La Toma** a orillas de la **Quebrada Santa Elena**, sobre ella ya veníamos pasando cuando subíamos por la Avenida la Playa. Muchos de estos árboles frondosos del paseo peatonal fueron sembrados a orillas de la quebrada que por aquí bajaba en un principio impetuosa libre y refrescante más adelante (años 40, 50) sucia y descompuesta. Aquí⁴¹ podemos notar un cambio brusco en el paisaje, el trazado de las calles, las características de las construcciones,

⁴¹ Carrera 38 con calle 52.

la arborización.... definitivamente nos damos cuenta que aunque a orillas de la misma quebrada no estamos ya en el boulevard, ni mucho menos en el centro de la ciudad, aunque podemos observar algunos talleres de mecánica, pequeños negocios, vemos que el espacio se torna residencial, son comunes las casas de tapia de construcción antigua, tanto este elemento como el nombre del barrio⁴², la distribución a partir del curso de la corriente de agua (en su margen izquierda) nos hablan de su antiguo origen, una larga cuadra de casas de una planta que perfectamente podría pasar como la calle de un pueblo permanecen sin que el tiempo la haya afectado.

A orillas de la quebrada canalizada encontramos una vía (la calle 52) no muy ancha principal vía para acceder a los barrios **centrorientales**, desde épocas tempranas en las orillas se ubicaron pobladores por la facilidad de obtención del agua, fábricas importantes de principios del siglo como **Coltejer**⁴³ se instalaron allí por este mismo motivo. La tajante diferenciación en la ocupación de las orillas de la quebrada que podemos ver ahora existe desde inicios del siglo XIX, cuando las familias con más poder económico y social se ubicaron en sus orillas buscando la cercanía al centro donde construyeron sus amplias casas quintas⁴⁴, personas más humildes, artesanos, empleados se ubicaron en estas partes orientales, de seguro más baratas por estar más distantes y habitaron estas viviendas pequeñas acorde a sus posibilidades. Si subimos por esta larga calle, podemos observar este trazado longitudinal, que dado las condiciones geográficas producen un barrio alargado de oriente a occidente, que conecta por esta vía muchas de sus cuadras, esta vía se continua por un largo trayecto hasta alcanzar el barrio **Villa Tina**, muy cercano al **Cerro Pan de Azúcar**, desde aquí se ve cerca, podemos distinguir su color que nos habla de terrenos erosionados, la desordenada ocupación de sus laderas en su parte más alta, que hacen de este un sector con altísimo crecimiento de vivienda de invasión.

Nuestro trayecto continua por el **punto de La Toma o Brookling** (carrera 32) muy importante ya que relaciona dos sectores vecinos el de **Boston** y **Buenos Aires**, y permite otra entrada al centro de la ciudad diferente al de Ayacucho y Niquitao. Estas son vías de comunicación de uso no solo para los habitantes del barrio sino para buena parte del centro occidente y de toda la ciudad por ser una de las rutas para entrar o salir de Medellín por Santa Elena, esto hace que estos barrios sean conocido o atravesado por muchas personas además de los propios ocupantes.

Nuestro propósito en el siguiente trayecto además de la observación de los barrios centrorientales como **Buenos Aires y Gerona** es experimentar una ruta que comunique el **centroriente** y **suroriente** de la ciudad sin necesidad de ir hasta el centro, desafortunadamente tenemos una herencia en la muchas vías y rutas de transporte público de la ciudad que ha hecho que la recorramos generalmente del barrio al centro

⁴² El sector recibe este nombre desde el siglo XIX porque por allí se “tomaba” el agua que iría a la ciudad.

⁴³ Tanto esta fábrica como otras ubicadas en otros sectores han sido tumbadas para construir urbanizaciones: Telsa en Laureles, Vicuña en Belén, Tejicondor en la América.

⁴⁴ En la actualidad solo sobrevive una enseguida de la clínica SOMA, diseñada por el Arquitecto Carlos Carré el mismo que construyó los edificios Carré y Vásquez en Guayaquil, la Catedral Metropolitana y muchas otras edificaciones importantes de la ciudad que aun se conservan.

y del centro al barrio y muchas veces no conocamos otras conexiones, lo que promueve una imagen fragmentada de Medellín.

Estamos saliendo del barrio **La Toma** por la carrera 32 atravesamos nuevamente la calle **Ayacucho**, la calle más larga del oriente de la ciudad⁴⁵, importante por ser una tradicional entrada a Medellín. Las rutas de transporte a Rionegro, Santa Elena, Carmen del Viboral y al Aeropuerto José María Córdoba a diario entran y salen por esta calle, que sube recta hasta volverse en carretera, además de comunicar a estos municipios con Medellín es la vía principal de numerosos barrios que en forma acelerada han aparecido en la última década en las hasta ahora “afueras de la ciudad”.

Continuamos por esta misma carrera para adentrarnos en el **Barrio de Buenos Aires**,⁴⁶ cuyas obras más sobresalientes son **La Iglesia del Sagrado Corazón** con un imponente estilo arquitectónico y la Clínica que lleva el mismo nombre.

A excepción de su calle principal donde confluyen diferentes ocupaciones del espacio: el Cerca, la Iglesia, el supermercado, talleres de mecánica, locales comerciales, cafés heladerías, ventas de comidas desde restaurantes de cadena hasta los improvisados y muy estimados ventorrillos, **Buenos Aires** es aun un barrio fundamentalmente residencial. Tiene un trazo de retícula regular, calles espaciadas, casas amplias de una o dos plantas, bien arborizados, todo un modelo de barrio de los años 30 y 40 en el que muchos comerciantes y pobladores que venían del oriente quisieron establecerse lo mismo que habitantes del centro de la ciudad. Al seguir nuestro recorrido por esta carrera nos internamos en **Gerona** que continua la retícula regular de **Buenos Aires** pero con una diferencia en cuanto a sus construcciones, más pequeñas y uniformes. Subiendo por la calle 42 nos encontramos con el **Parque de la Milagrosa** que tiene una característica especial, como buen número de barrios de la ciudad⁴⁷ parece haber sido diseñado siguiendo un modelo tradicional conservando la traza de los pueblos: con un parque central y una iglesia, alrededor del cual se extienden en simetría sus cuadras y calles, pero **la Milagrosa** aunque tiene un parque central, ubicó su iglesia fuera del marco del parque, una cuadra más atrás, proyectó sus calles a partir del marco del parque, en damero pero sólo una o dos cuadras alrededor luego adquiere otro orden. Este parque con un terreno irregular es muy visitado por sus residentes que a excepción de sus calles cuentan con muy poco espacio público y de esparcimiento.

El sector que va de Ayacucho a la calle 41 es un claro ejemplo de barrios que fueron producto de un proyecto, allí se ve perfectamente la mano planificadora, en la que urbanistas y constructores pudieron diseñar su modelo de barrio, pero con recursos y necesidades diferentes.

⁴⁵ Si ya armamos nuestro mapa de “Medellín cuadra por cuadra” podemos resaltar esta calle con algún color y darnos cuenta de que es la más extensa del oriente de la ciudad.

⁴⁶ En la esquina de la carrera con la calle Ayacucho nos detenemos para observar de soslayo la calle de oriente a occidente, la iglesia, las casas.

⁴⁷ Hasta donde va nuestro recorrido no hemos encontrado ninguno de estos, pero son un estilo de barrio muy común en Medellín: Boston, Belén, Aranjuez y en los municipios del área metropolitana: Bello, Envigado, Itagüí, Sabaneta.

Si tratamos de continuar por esta vía encontraremos una ocupación muy diferente a lo que hasta ahora hemos visto, la carrera 32 que veníamos recorriendo adquiere otra forma, al ingresar al barrio **Loreto** al que hemos llegado, la retícula regular se va perdiendo, la carrera va adquiriendo forma como de carretera y se convierte en eje vial central, a medida que las casas están cerca de dicho eje presentan mayor tamaño y distribución espaciada, a medida que se alejan lo vemos al internar nuestra vista a las calles que dan a la 32 el espacio se atiborra, las casas se vuelven más pequeñas, primera vista las calles parece no tener un orden muy definido, cuadras triangulares, pequeñas, grandes, caprichosas formas conforman el barrio, para quien no esté familiarizado con sus direcciones encontrará muy probablemente dificultades de orientación⁴⁸. El espacio para el peatón se hace más reducido, las calles se estrechan y continúan curvas y empinadas, los buses que se hacen grandes para el tamaño de la vía terminan sus rutas en este sector (terminal de buses de la Milagrosa y Loreto). Parece una regla general que entre mas pequeñas son las casas de los barrios, con mayor ahínco sus habitantes ocupan sus balcones, ventanas, aceras y calles es decir más necesitan del espacio público para encontrarse, descansar y jugar. Casas de material de dos o tres pisos dominan el entorno.

Zona Suroriental

Las Lomas de El Poblado

Hasta aquí llega la mancha urbana en este sector de la ciudad. De repente nos encontramos con un lugar, libre de edificaciones, despoblado, arborizado, semi-rural en menos de una cuadra ha cambiado totalmente el entorno. Una calle que parece más bien como una carretera y que no se parece en nada a las calles y carreras que veníamos transitando, se ofrece como posibilidad de comunicarnos con otro sector que por lo visto tiene influencias de otras lógicas diferentes a las que hemos observado. Se hace un poco extraño este lugar deshabitado y campestre estando tan cerca de lugares muy poblados como **Loreto**, las características de la vía, el territorio despoblado insinúan que este lugar que recorreremos está bajo otras influencias. En efecto, la carretera que transitamos que en **Loreto** se hace extraña en el sector **suroriental** de la ciudad al que hemos ingresado es muy común, precisamente a partir de vías como estas se constituye gran parte de la estructura vial de esta zona.

De aquí en adelante nos encontraremos una y otra vez con la “transversal” vía de comunicación propia de las “lomas” de las cuales se compone una gran parte del sector al que hemos ingresado: Loma de los Parra, Loma del Escobero, Loma de los González... transversal Superior, transversal inferior dominan estas laderas, que por el tipo de residencia, de calles, de trazado urbano, hacen de este un sitio bien diferente a los que hemos visto. Es lo menos frecuente en estas lomas del Poblado los barrios continuos, no existe la uniforme y fina malla vial en cuadrícula o en cualquier otra forma que segmente en pequeñas superficies el espacio (las cuadras o manzanas), como hemos observado en los lugares de la ciudad que hemos recorrido, donde hemos

⁴⁸En el mapa se puede observar claramente esta diferencia de trazos.

comprobado las múltiples posibilidades de movilización que se tiene no solo al interior de los barrios sino también de estos con la ciudad. Aquí en las Lomas del Poblado lo continuo son las urbanizaciones enmalladas, cada una con sus vías internas, sus calles, sus zonas verdes, diseñadas de manera independiente sin seguir un plan u orientación común. Las posibilidades de entrar o salir, las rutas a elegir se disminuyen, todo el peso de comunicar las calles de oriente a occidente recae en las dos únicas vías continuas, las transversales y en la carretera Las Palmas reducidos lazos de comunicación.

Las opciones para continuar nuestro viaje y comprobar estos hechos son: la **variante de las Palmas** vía que nos comunica o con el centro occidente de la ciudad o con el sector de las Palmas, el Retiro, la Ceja, el Aeropuerto José María Córdoba; la **transversal superior** que atraviesa de sur a norte la montaña por la parte alta y la **transversal inferior** que en este mismo sentido pero mas abajo también recorre el sector, estas vías se cruzan con calles en sentido oriente occidente que van a dar todas al centro del eje vial : **la Avenida de El Poblado**.

Elegimos bajar por la carretera de **las Palmas** hasta la altura del restaurante **Asia**, allí encontramos la **transversal inferior**, por aquí nos internarnos. Al iniciar el recorrido encontramos restaurantes, un gran supermercado, un “Moll”, nueva modalidad de centro comercial muy característico de este sector. Además de estas actividades comerciales nos damos cuenta que es este un sector fundamentalmente residencial.

También podemos observar que tanto las calles, como el diseño de los barrios se hicieron pensando en los autos, aunque las aceras se han mejorado todavía hay lugares donde se interrumpen o desaparecen. Los espacios públicos también son pocos, ni parques, ni esquinas, ni bulevares, la mayoría de urbanizaciones cerradas cuentan con sus propios espacios de recreación y socialización. Una hilera de carros atravesando lugares arborizados, verdes y frescos con algunos transeúntes, dominan el paisaje.

Cualquiera diría que en este reino de lo privado, sólo lo habitan y lo conocen aquellos dueños y moradores de casas y apartamento que por aquí tienen y ocupan sus propiedades, pero no es así, son muchos los que sin ser residentes frecuentan el sector: por ser este un lugar dinámico de la construcción es común que muchos obreros diariamente se desplacen hacia allí, las empleadas domésticas, los porteros, jardineros, celadores, profesores de los muchos planteles educativos que también caracterizan el lugar, secretarías de oficinas, empleados del correo, de Empresas Públicas y del Municipio que instalan y arreglan redes, taxistas que se constituyen en consuelo de quienes sin auto deben enfrentar cotidianamente estas lomas, todos estos también hacen parte de la vida del **Poblado** y sus lomas. Este creciente grupo de empleados y trabajadores ha hecho que el transporte de servicio público haya mejorado considerablemente, diferentes rutas de buses y colectivos cubren gran parte de las lomas, aunque aun quedan algunos sectores sin cubrir en las partes más altas.

A la par de las torres de edificios de urbanizaciones de casas y bloques de apartamentos, encontramos algunas pequeñas y antiguas construcciones. Aquellos propietarios o arrendadores de las construcciones modernas llegaron desde los años

70, 80 y 90, pero mucho antes que aquellos ya otros ocupaban el lugar, habían llegado cuando esta parte de la montaña tenía más influencia rural que urbana, se trata de grupos familiares, que en pequeñas casa campesinas se dedicaban a la agricultura, arriería y otros oficios e hicieron de este su hábitat. Un buen grupo de estos lograron permanecer en el sector a pesar de la urbanización acelerada y de la constante presión directa e indirecta para que salieran del sector. Si rodeamos la parte superior de la **Loma de los González** y nos devolvemos por la transversal inferior (sentido norte sur) hasta la **Loma de los Parra** podemos observar la permanencia de estos núcleos de vivienda que se diferencian y contrasta con el predominante.⁴⁹

Pero no todo en **El Poblado** son lomas y transversales, si bajamos por la calle 1s la de la **Loma de los Parras** (donde llama la atención la total ausencia de aceras) podremos alcanzar la **Avenida de el Poblado**, nuevamente el paisaje adquiere otros matices: dejamos ya las pendientes y llegamos a un sector absolutamente plano, se intensifica la ocupación no residencial, predominan grandes edificios de 10 o mas pisos de altura cada uno con su concepto estético definido, es sorprendente no solo la cantidad de los edificios sino también las características físicas, estilos arquitectónicos de vanguardia aparecen a lado y lado de la avenida. Se hace evidente que estamos ante otro “gran centro” de la ciudad, ante un centro relativo que desplaza poco a poco algunas funciones del “centro tradicional” de Medellín, los nuevos hoteles, las nuevas clínicas, los nuevos centros comerciales, las nuevas sedes de negocios, los nuevos restaurantes, los nuevos centros de diversión se establecen con mayor frecuencia en el Poblado, es indudable por ejemplo que el centro financiero de la ciudad queda desde hace unos 10 o 15 años en **La Avenida del Poblado** nuevas y lujosas sedes principales de diferentes corporaciones financieras ocupan a lado y lado las orillas de la avenida. Esta modernidad que además se manifiesta en una serie de esculturas que podemos observar tanto a la izquierda como a la derecha contrasta con una de las construcciones más tradicionales la de su Iglesia, en ladrillo cocido, no monumental pero si discreta y equilibrada que fue erigida a todo el frente de la **Plaza del Poblado** desde principios del siglo. Estamos ahora en el sector más tradicional de El Poblado, allí en su iglesia, en su parque, en las aceras, aparece un mayor uso público del espacio. La iglesia, el parque, hace las veces de aglutinador social: los empleados de las numerosas oficinas de la Avenida, residentes de barrios del oriente y occidente, los pobladores tradicionales, los habitantes de Manila, del barrio Lleras, de Astorga que asisten a los oficios religiosos, transeúntes como los niños que salen de la escuela pública, dueños de negocios, los conductores de taxis que limpian sus carros, todos ellos confluyen en el parque o en la iglesia. Cuando rezan en la iglesia a su santo de devoción, cuando disfrutan de las sombra de los árboles del parque, cuando esperan las rutas de buses y colectivos, ratifican el uso público del lugar.

El sistema vial de **El Poblado** aunque se ve moderno y en buenas condiciones ha colapsado con el rápido crecimiento de la zona, son tantos los nuevos residentes, los

⁴⁹ Viniendo por la transversal inferior en sentido norte sur doblamos al llegar a la calle 10s hacia arriba (izquierda) subimos por esta calle hasta la transversal superior doblamos nuevamente hacia la izquierda hasta llegar a la calle 5s por dónde bajamos, allí nos encontramos con el Moll de la Visitación, donde giramos a la derecha a alcanzar nuevamente la transversal inferior y en sentido sur norte nos devolvemos hasta alcanzar la calle 1s, la de la Loma de los Parras.

nuevos negocios, que los autos (buena parte de transporte privado) desbordan la capacidad de sus calles y avenidas. Ni cuando se desplazan ni cuando están detenidos están a sus anchas, si en otros sectores de la ciudad son las personas las que no caben aquí son los carros.

La primera estación que haremos, será en este parque, vale la pena que nos detengamos aquí que caminemos un poco, tomemos un tinto en el atrio, entremos a la iglesia si la encontramos abierta⁵⁰ y observemos el monumento que se erige en uno de sus costados (a todo el frente de la iglesia) donde sin mucha información adicional se nos recuerda otra especialidad del lugar: es un referente histórico, según dice el monumento allí se estableció el primer poblado del valle, no es mucha la información adicional, pero al menos siembra la inquietud de quien lo vea.⁵¹

Para alcanzar el sur occidente de la ciudad, bajamos por la calle 9⁵² hasta la carrera 43dd donde finaliza la calle, atravesamos la calle 10 y nos adentramos al barrio Manila, bajamos por la calle 10^a hasta alcanzar la **Avenida de las Vegas** o de **los Industriales**. Aquí llegamos a otro mundo diferente a todos los lugares que hemos visitado. Veamos que tan periférico o central es este lugar: **la Avenida las Vegas, el tren Metropolitano, la Avenida Regional**, se encuentran allí, muy cercana una de las otras, son todas estas vías que permiten un flujo masivo, rápido y extenso, como pocos en la ciudad, el reciente intercambio vial de la 10, la estación del Metro, agilizan y permiten una gran movilidad de personas y carros. Este si que es un lugar que se diferencia totalmente del barrio de residentes aunque muy cerca hayan zonas residenciales. Los almacenes Éxito, el centro Comercial Monterrey⁵³ aportan su cuota de comercio, El Politécnico Iván Cadavid Isaza, el Liceo INEM, y más adelante la universidad EAFIT le dan un marcada especialización educativa al sector, las instalaciones administrativas del Seguro Social le suman otra función, todo esto y el hecho de que las vías tienen influencia metropolitana, hablan de un lugar que ofrece servicios con cobertura de ciudad, es habitado por muchas personas además de los residentes.

Zona Sur Occidental

Sector industrial

Una vez se atraviesa el puente de **la 10** nos encontramos ya en la zona **suroccidental**, proseguimos el recorrido por la banda occidental de la **Autopista Regional**, (en sentido norte-sur) no van a ser planteles educativos lo que encontraremos ahora será una extensa y muy bien compartimentada sucesión de industrias: **Fabrica Colombiana de Tabaco, Industrias Haceb, Familia, Apolo** inician la cadena que parece no terminarse. Aunque vemos que el uso es otro encontramos continuidad con la margen oriental, las

⁵⁰ Son muchas las iglesias de la ciudad como la Metropolitana, la del Sagrado Corazón, La de Jesús Nazareno que antes permanecían abiertas todo el día, actualmente han reducido su apertura al público.

⁵¹ Ver Recorrido Histórico.

⁵² La 10 es la calle más importante y más continua, viene desde Guayabal hasta muy arriba en las transversales, pero como solo tiene el sentido occidente oriente no podemos bajar por allí.

⁵³ Este Centro Comercial es un interesante ejemplo de reactivación a partir del Metro. Durante sus primeros años no era muy visitado, luego de la puesta en funcionamiento adquirió un mayor uso.

estaciones del metro quedan al oriente pero un largo puente peatonal se extiende sobre el lado occidental, vemos que hay autopista a un lado y otro...

La sensación que queda es que debe haber una mano reguladora en todo esto, no debe ser casual que estas importantes y extensas vías crucen por aquí de forma tan ordenada el lugar, tampoco debió haber sido espontáneo el que industrias e instituciones escolares se hallan ubicado unas al lado de las otras, las franjas de zonas verdes, el trazado de las dos autopistas y el metro, todo tan bien dispuesto motivan a pensar que hay un gran proyecto o plan detrás de un ensamblaje tan perfecto. En efecto, al averiguar un poco sobre este asunto nos daremos cuenta que la sensación es cierta: un elemento del paisaje que no se ha mencionado **el Río Medellín** nos dan la clave de tanto orden, este no solo atraviesa el sector que estamos observando, sino la ciudad toda⁵⁴. Las obras que hemos mencionado y la forma que tiene la ciudad son en mayor o en menor medida efecto de la canalización y rectificación del río Medellín y de los planes y proyectos que desde los años 40 y 50 se trazaron a partir de él para la ciudad y el área metropolitana. Se trata de un proyecto macro que tiene que ver con toda la ciudad, planificadores, urbanistas, dirigentes de la ciudad: analizaron terrenos, hicieron planos, contrataron con firmas de ingenieros, para disponer de un espacio al que le asignaron usos a un largo plazo: “aquí pondremos una avenida, esta franja de tierra será para la construcción de un sistema masivo de transporte, esta otra será destinada para jardín, las tierras de este lado se parcelarán y venderán para ubicar las fábricas”. Aunque gran parte de estos planes no se realizaron tal y como lo tenían proyectado, se puede decir que una de los sectores de Medellín donde más se ve que funcionó esta actividad reguladora es en esta parte del río.

Este puente que pasamos, este trayecto de autopista que acabamos de recorrer, el pedazo de zona industrial que observamos, el segmento de metro que de aquí se ve, son elementos del paisaje, rasgos comunes, que permanecen desde el extremo norte del valle en el municipio de **Bello** hasta el extremo sur en **Itagüí**, y se constituye en una continuidad de la ciudad de Medellín que le dan una identidad y un orden evidente.

Cada que nos dirijamos de sur a norte por la orilla del río nos podemos hacer estas preguntas ¿se continúa el uso industrial, permanece el metro, los puentes que comunican el oriente y el occidente del valle son igual de numerosos en el sur que en el norte, que otros usos aparecen en otros trayectos?

Otro aspecto que se debe resaltar de esta importante vía **La Regional o Autopista**, es que por ella transita además de los autos particulares, del transporte de servicio público de barrios y municipios de Medellín, rutas de transporte que viene de otras ciudades con las que se tiene un alto tráfico de mercancías, de carga pesada y de personas que viajan por tierra, que entran o sale del área metropolitana hacia o desde otras ciudades del país.

⁵⁴ Para saber un poco de este proceso de planificación y ordenamiento de la ciudad podemos consultar la obra de Fabio Botero y Fernando Botero. Con estas lecturas podremos saber cuales han sido los principales planes para organizar la ciudad cuales fueron llevados a cabo y cuales se quedaron el papel. Ver también: “Entre luces y sombras, Medellín espacio y políticas urbanas” de Gloria Naranjo y Martha Inés Villa.

A la altura de la **Fábrica de Licores de Antioquia** doblamos hacia la derecha y subimos por la **calle 89**⁵⁵, donde tendremos la oportunidad de rodear esta instalación industrial, de ver su gran proporción, su inmensa planta, sus otros usos como el de instalaciones deportivas, zonas verdes. Es bueno que recordemos que en lugares de estos pasan mucho tiempo y muchas veces todas sus vidas una gran masa de pobladores de ciudades industriales como Medellín. Las fábricas se convierten en el lugar de hacer amigos, lugar dónde comen, conversan, disciplinan, adquieren hábitos, enferman y alivian miles y miles de personas, allí quedan las energías y los mejores días de muchos que a diario vemos en el metro, en los buses, en sus autos, en los barrios, ¿cual será el número de personas que ocupa una empresa como estas, cuál será la proporción entre obreros y otros empleados, cuales serán las industrias que emplean a mayor número de personas, tendrán comportamientos modos de vida diferentes a los de los demás pobladores, a los oficinistas, los maestros? A su vez debemos preguntarnos que pasa con los productos que aquí se fabrican en que proporción se quedarán en la ciudad y cuál se dirigirán a otras ciudades de el país y fuera de él. ¿Cuáles serán los productos que más se exportan de la ciudad? ¿Cómo serán estos procesos? Si ocupan tanto espacio y emplean a tantas personas el peso en la economía y desarrollo de la ciudad debe ser alto, cuando a una empresa le va mal cuantas personas se ven afectadas, cuando les va bien qué radio de acción tendrán estos beneficios?

Todas estas preguntas nos acercarán a la situación de miles de familias que tienen unidos sus destinos a las fábricas e industrias de la ciudad.

Guayabal, Campo Amor, Barrio Trinidad

Al terminar las instalaciones de la FLA, de esta zona que parecía de ocupación industrial exclusiva nos topamos con un barrio residencial, nos encontramos en **Guayabal**, un sector cuya característica principal es precisamente la de compartir estos usos el industrial y el residencial, cercanía que a veces resultan benéfica para sus residentes, pues en muchas ocasiones terminan enganchados en la fábrica vecina pero en muchas otras resultan no ser tan buena, como sucede por ejemplo cuando la toxicidad de desechos industriales afectan la calidad ambiental de los barrios vecinos.

Luego de atravesar este barrio llegamos a la **Avenida Guayabal**, (carrera 52) en dirección sur norte recorreremos un trayecto de otra de las principales vías de la zona **suroccidental** Aquí el panorama es un poco diferente al de la Autopista, el espacio esta más diversificado, en una sola cuadra podemos encontrar residencias, fábricas, almacenes y hasta un banco. Es esta una vía de alta circulación de autos, con el agravante de que es un lugar como ya hemos visto muy residencial y por ser una vía rápida, el peatón, el residente queda expuesto a los peligros de la velocidad del tráfico. Este hecho lo podemos ver claramente en el barrio **Campo Amor**, si continuamos por la **Avenida Guayabal** pasamos el intercambio de la 10 y doblamos por la calle 14

⁵⁵ La calle 89 es el límite de Medellín con el municipio de Itagüí, este límite aparece en el mapa en los perímetros municipales pero en el espacio físico no se observa esta diferencia, más bien es una continuidad como veremos industrial y residencial la que define toda esta zona que va de Guayabal hasta Itagüí. Desde hace mucho tiempo hay disputas entre el Municipio de Itagüí que quiere correr el límite para incluir la fábrica de licores a su jurisdicción.

podemos llegar al barrio que fue construido en un momento en que el sector estaba libre de otras construcciones, cuando era una margen de la ciudad, en el momento en que esta zona industrial se desarrolló y tomó impulso se hicieron necesarias las ampliaciones de vías, de **la Avenida Guayabal, la carrera 65 y la calle 10** que inmisericordemente partió el barrio en dos, los niños acostumbrados a jugar en sus calles, y en general a cruzarlas sin mucho cuidado debieron aprender a fuerza de sustos que estas ya no eran las calles de sus barrios.

Esta misma suerte la corrió el **Barrio Trinidad** que quedó dividido en cuatro, luego de la ampliación de la carrera 55 y de la 65, los residentes afectados de un momento a otro se vieron distanciados de sus vecinos del frente, ahora “tan cerca pero tan lejos”. Estas bruscas irrupciones urbanas producto de grandes obras para el desarrollo de la ciudad generan efectos de doble sentido, por un lado se produce la ruptura de lazos y de relaciones sociales al interior de la comunidad a la vez que se estrechan los barrios, de otro se valorizan y se vuelven más comerciales algunos lugares estratégicos. A la par de este desarrollo planificado y de ocupación inicial obrera en **Campo Amor**, menos planificado y poblado a partir de un fenómeno de segregación en el caso de **Trinidad**, vemos un fenómeno que en otros años (décadas del 50, 60, 70 e inicios de los 80) fue común pero que en los 90 ya es escaso en la ciudad, se trata de procesos de invasión en zonas céntricas de la ciudad, este proceso de ocupación del espacio turgural se puede observar en el sector occidental del barrio cerca al aeropuerto, un lugar conocido como “**Los Ranchos**”, allí las precarias y difíciles condiciones materiales y sociales de sus pobladores contrastan con el resto del barrio con calles pavimentadas y de un trazo definido y regular casas en material, de dos o más pisos, iglesia, supermercados y cubrimiento total de servicios públicos. En la etapa de ocupación del suelo que ahora vive la ciudad lo típico es que este tipo de asentamientos turgurales se den en las partes altas de las laderas.

Luego de recorrer los barrios **Campoamor y Trinidad** de ocupación de los años 40 y 50 alcanzamos nuevamente **la Avenida Guayabal** a la altura de la calle 16A para dirigirnos más al occidente, allí nos encontramos con otro gran contraste de ocupación y usos del suelo, con un paisaje diferente, tres grandísimas extensiones de tierra con un uso no residencial, se trata del **Cementerio Campo de Paz, el Aeropuerto Olaya Herrera, y el Club el Rodeo**, de muy distintos usos entre sí (enterrar y velar, volar y arribar, descansar y socializar) de todas maneras confluyen en el mismo sector tal vez por haber sido sitios “extramuros” de la ciudad, que al cabo del tiempo quedaron integrados a ella. Allí en este lugar verde y despejado alcanzamos la **carrera 80**⁵⁶ la vía más importante de la parte alta occidental, esta carrera que se inicia (o termina) en este punto atraviesa y comunica buena parte del sur, centro y norte del occidente de la ciudad. En adelante será el eje de nuestro recorrido, aunque la abandonaremos temporalmente para mostrar peculiaridades de sectores al occidente y oriente de la 80, es bueno tenerla como punto de regreso para que experimentemos la continuidad y comunicación rápida que permite la vía.

⁵⁶ El nombre de la carrera: Avenida 80, no corresponde exactamente al número de la nomenclatura, la carrera que se conoce con este nombre corresponde a la carrera 81 en gran parte de su trayecto. También es bueno que señalemos la calle 80 en todo su recorrido desde la parte más al sur hasta la más norte para que corroboremos su gran extensión.

Al empezar la **carrera 80** estamos ya en el sector de Belén, por este punto por dónde lo empezamos a recorrer se extiende una serie de urbanizaciones cerradas algunas de gran tamaño como **la Mota, Kalamarí, El Enclave**, otras más pequeñas como el **Rodeo**, éstas le dan un carácter residencial al lugar y una apariencia uniforme. Igual que en las lomas del Poblado el enmallado de las urbanizaciones impiden el cruce de calles y carreras continuas, solo algunas vías importantes comunican unas con otras, esta ausencia de espacios comunes de socialización se ve solventado al igual que allí con varios centros comerciales **El de la Mota, el Rodeo, y la clínica Las Américas**, estos cumplen algunas funciones que en otros lugares la tienen los parques, sitio de encuentro, de diversión, de comercio, de abastecimiento de necesidades básicas, pero con la diferencia en que esta participación está atravesada por el consumo y por lo tanto se limita a algunos sectores de la población restándole variedad y por lo tanto un uso realmente público del espacio, estos centros comerciales por ejemplo son frecuentados por una gran masa de población joven residente y no residente, pero es menos frecuentado por población de la tercera o edad o por las empleadas domésticas y los trabajadores del sector.

Estas urbanizaciones recién fueron construidas, (hace 15 o 20 años), sufrieron de cierto aislamiento, pero a partir del mejoramiento y terminación de vías se fueron integrando poco a poco al resto de la ciudad, en esto cumplió y cumple una función muy importante la creación de una ruta de transporte circular (**Circular Sur**), una misma ruta que permite⁵⁷ la comunicación del sector con el sur (Guayabal, El Poblado), con el centroccidente (Castellana, La América, Laureles), y con el Centro de la ciudad. Si bien se ve la preponderancia del automóvil particular, estas y otras rutas de transporte de **Belén** tienen gran demanda no solo por habitantes de estos barrios sino también de empleados, obreros, estudiantes, y personas que sin ser residentes, lo frecuentan por las diversas actividades no residenciales que se desarrollan en el sector: actividades laborales u ocasionales en el cementerio, a la Clínica de las Américas, el Das, El Ancianato, Colegios privados (El San Carlos, La Inmaculada) y por ser vía directa a algunas fábricas de la zona industrial. Además de la rápida movilización que permite la vía, llama la atención la buena arborización y señalización que presenta en todo este trayecto.

A la altura de la **calle 20A** abandonamos la **carrera 80** y nos desviamos más al occidente por esta calle, continuamos por la canalización hasta llegar a **la carrera 83** (en sentido sur-norte) a donde llegamos a un interesante lugar de Belén (**Belén Sucre, Altavista**), al recorrer esta calle podemos ver como al lado izquierdo persiste un poblamiento más aglutinado, casas de ladrillo, las cuadras comunicadas por corredores de escalas peatonales que se trepan por la pendiente ofrecen un aspecto bien diferente al que habíamos visto en **Belén**, la interrupción de calles, la dificultad de que la carrera sea totalmente recta a pesar de tener una dirección muy definida nos hablan de una regularización del espacio que ahora observamos está hecha sobre un terreno ya ocupado, ya dibujado, ya intervenido por otra lógica de poblamiento pasada, lo

⁵⁷ En su momento representó una gran innovación, pues solo existían rutas radiales que iban del barrio al centro y del centro al barrio.

interesante es que aun quedan restos de estos otros tiempos y lógicas de ocupación, las casas de estilo campesino que esporádicamente se aparecen a la vista, son algunas de las sobrevivencias, permanecen inmodificables en el lugar, parece como que sus dueños quisieran conservar los mismos usos de otros tiempos, ignorando el tráfico de autos, los bloques de apartamentos, los nuevos vecinos, las nuevas limitaciones espaciales.

Zona centroccidental

Plan vial planificado

Si continuamos por la **carrera 83** hasta la **Avenida 33**, nos encontraremos en la zona centroccidental donde nuevamente entramos al reino del espacio planificado, lo revela la cuadrícula casi uniformes hecha por el cruce lineal de calles y carreras, en las cuadras a lado y lado de la Avenida. Antes de alcanzar **la Avenida 33**, por la **carrera 84** a la izquierda se puede observar una extensa propiedad, con una gran zona verde que se extiende hasta el límite con la montaña, se trata del centro **de los Adventistas**, un conglomerado de edificaciones y áreas verdes que incluye, colegio, universidad, áreas deportivas, centro de salud, residencias, panificadora, y un templo en construcción. Una diversidad que ya caracteriza a Medellín y a las grandes ciudades del país es la confluencia de diferentes cultos religiosos, este gran espacio nos hablan de la marcada presencia que tienen estos en la ciudad. Biblia en mano, faldas y cabellos largos, niños formalmente vestidos, tiñen de otro color este barrio de apariencia uniforme, los sábados días de sus cultos y su actividad evangelizadora, ejercen su influencia en la parte alta del barrio de la misma manera que en la parte baja (a 5 cuadras Iglesia de Santa Gema) lo hacen los católicos. Los servicios educativos y de salud que allí se ofrecen hacen que el sector sea visitado por gentes de otros barrios de la ciudad y por personas que no necesariamente hace parte de esta religión.

Podemos devolvemos un poco y atravesar el barrio por la carrera 82 (en sentido nortesur) subir derecho hasta internarnos en una urbanización que allí nos encontraremos: **la Villa de Aburrá**, importante urbanísticamente por el concepto en que fue realizada, si bien es una urbanización con zonas verdes bien cuidadas, un buen servicio de vigilancia, un espacio privado, notamos que no está enmallada que no establece aquella ruptura brusca con la ciudad como lo hemos visto en otras urbanizaciones por las que hemos pasado⁵⁸. En este conjunto residencial construido por el Banco Central Hipotecario a finales de la década del 70 podemos observar un monumento que parece querer decirnos cosas diferentes a los mensajes que un montón de esculturas que dominan la ciudad nos han dicho hace tiempo, no sabemos si son Pedro, Juan o Martín los que están allí encaramados, sabemos si que están de cuerpo entero, ejecutando una acción fácil de identificar: se trata de trabajadores de la construcción, de un homenaje que se hace a un oficio que tiene que ver mucho con estas y todas las

⁵⁸ Con este criterio urbanístico también se construyó el conjunto residencial Carlos E Restrepo, Las Torres de Suramericana y La urbanización de Santa Mónica, todas estas ubicadas en la zona centro oriental de la ciudad y unas de las primeras grandes urbanizaciones de Medellín. Esta última fue enmallada hace unos dos o tres años aun en contra del deseo de algunos ocupantes tradicionales.

ciudades en permanente actividad constructora. Es esta una tendencia artística que se diferencia de otra tradicional que hace énfasis en el nombre del personaje, en los rasgos de su cara en la manera de vestir, como los “bustos” que encontramos en la Avenida La Playa, que a lo lejos no diferenciamos y por lo tanto no captamos el mensaje que nos quiere transmitir. Sin embargo estos seres anónimos que desempeñan oficios, acciones, situaciones determinadas: niños jugando, una pareja de silleteros, un cartero, son imágenes que llegan a lo lejos a más personas casi sin necesidad de ser explicadas y que se empiezan a poblar con mayor frecuencia las calles y parques de la ciudad.

Ahora volteamos por la calle 32 a alcanzar nuevamente **la Avenida 80** (en sentido sur – norte), en el cruce con **la Avenida 33** nos encontraremos con una glorieta que se constituirá en otro elemento vial que se repite en esta avenida y nos habla de la unidad de criterio en la construcción urbanística de este sector. Para entender esta parte central del sur occidente debemos comprender que a la carrera 80 la cortan unas calles principales, de cuatro o más carriles y de doble vía, que se constituyen en ejes viales de circulación en sentido oriente occidente. Estas calles presentan una simetría y organicidad en la manera de integrarse a la ciudad y forman todo un sistema vial coherente: al cruzar la carrera 80 forman una glorieta, que permite un rápido cambio de dirección, en el cruce con el río presentan un puente que atraviesa el río y posibilita la comunicación del occidente con el centro de la ciudad o con el norte y sur de la autopista.

Estas calles son la **30 (Eje vial de Belén)** que ya dejamos atrás, **la 33 y la 35⁵⁹ (eje vial de Laureles)**, **la 44 (eje vial de La América)** y **la 50 (eje vial del Estadio)**. Son espacios que se planearon en función de la circulación para facilitar el rápido ir y venir de autos, de sur a norte y de oriente a occidente, con el aumento del tráfico de la ciudad se ha desbordado su capacidad de circulación lo que ha dado pie a que en el caso de San Juan sean ampliados a intercambios viales de dos niveles, muy posiblemente este sea el fin de todas las glorietas de la ciudad. La tendencia en estas Avenidas principales y en las casas y construcciones que rodean dichas glorietas es que cambien su uso generalmente residencial por el comercial y por lo tanto se convierten en lugares muy frecuentados tanto por los residentes, como por aquellos visitantes que a diario cruzan en sus carros estas avenidas. Allí se pueden encontrar desde supermercados, restaurantes de cadena, cafeterías, teatros, salas de belleza, panaderías, almacenes de pintura hasta una amplia gama de comercio informal como venta de prensa, de aguacates, de flores y en la noche los infaltables “perros calientes”, parte ya del paisaje nocturno de la ciudad. El intenso aumento del tráfico vehicular a llegado a generar rupturas en las comunicación peatonal en las dos bandas de la avenida, señores que viven de la 80 hacia abajo no van a las iglesias que quedan del lado de arriba por temor a cruzarla, a los niños se les prohíbe que monten sus bicicletas o patines más allá o más acá de la vía.

La América

⁵⁹ Esta es la única que no va hasta el río.

Antes de continuar nuestro viaje hasta el noroccidente nos desviamos por el intercambio de San Juan hacia el occidente para llegar a la “**América**” que junto con Belén son los sectores de más tradición de esta zona de la ciudad. El tráfico de autos particulares que suben por la vía, el número de rutas de transporte público, la intensidad del comercio, mayor que en las otras glorietas de la avenida, son fenómenos que nos permiten pensar que esta vía comunica algo más que dos o tres barrios y que nos internamos en una de las zonas más pobladas del **centrooccidente** de la ciudad.

La calle **San Juan** es el camino de entrada, la columna vertebral, de los numerosos barrios desde el estrato 5 al 1 que componen este sector, de allí el dinamismo de la vía. Al llegar a la “**Placita de la América**” nos damos cuenta que estamos ante una “placita” sin “plaza”, la iglesia tradicional y de gran tamaño presenta un atrio que es cortado por la gran avenida, sin que intermedie ni siquiera una acera, el “ensanche” de la calle San Juan se llevo por delante a la antigua y tradicional “Placita” lugar de encuentro, de mercado, de referencia de los pobladores de la “América”, no obstante más de 20 años después el atrio de la iglesia, el que fuera el costado de la antigua plaza sigue cumpliendo algunas de las funciones que aquella desempeñaba, a pesar de su ausencia física, sigue siendo lugar de encuentro, de compras de víveres, referente del barrio, lugar dónde se espera el transporte público. Aun los habitantes tradicionales se refieren a este lugar como a “la placita”.

Tanto “La Placita” como las cuadras cercanas a ella constituyen un sector que puede catalogarse como “centro” importante, Bancos, Colegios, lugares de diversión (billares, cantinas, teatros, tabernas), iglesia, comercio, bomba de gasolina, centro comercial, centro médico, droguería, lo que garantiza que muchos de los residentes desempeñen en su propio sector mayor número de actividades, muchos terminan confinados en sus propios barrios sin necesidad de ir al centro o a otros barrios de la ciudad. En la **América** hay una gran tradición, muchas personas de pueblos que llegaron en los años 30 y cuarenta a trabajar en fábricas como Telsa, que lavaban ropa en las quebradas, que se dedicaron a su actividades de comercio, que tenían sus pequeños cultivos, permanecieron en el sector a pesar de las miles transformaciones del lugar, y se niegan a abandonar el sector. A todos estos los podemos ver bajando diario a la iglesia, tomando cerveza en las heladerías de la avenida, en sus sastrerías y pequeños negocios tradicionales.

Si continuamos por la calle San Juan encontraremos calles que llevan a otros barrios, **Niza, Santa Mónica, Danubio y San Javier** otro sector tradicional que con la ultima estación de la línea B del metro se ha convertido en otro epicentro del **centrooccidente**. Subimos hasta la calle -- donde nos encontramos con la estación, allí miles de personas se bajan del Metro el gran flujo de pasajeros que continua a pie su trayecto o toman las rutas de colectivo que se riegan por las decenas de barrios muchos de ellos ubicados en partes altas en laderas de diferentes cuchillas y cerros que empiezan a aparecer a medida que nos alejamos de la iglesia. A excepción de los barrios que quedan a lo largo de San Juan que termina o empata con la salida a San Cristóbal la gran mayoría de barrios que observamos en las laderas son barrios que no son pasos a otros epicentros de la ciudad, las calles, el transito de pasajeros son barriales y los usos casi

exclusivamente residenciales. Esto lo podemos ver por esta misma carrera donde se ven transeúntes que de la estación o de San Juan a pie se dirigen al barrio **San Juan XXIII** ubicado en una pequeña colina que no presenta vías principales que la hagan lugar de paso a otros sectores, sus vías son casi de exclusivo tránsito de sus moradores, habitantes de la parte central de San Javier a pesar de estar tan cerca de este barrio a pesar de tenerlo en frente, de ver a sus habitantes a diario pasar por sus casas, de mirar desde sus balcones esta colina poblada, pueden no haber nunca atravesado sus calles.

Luego de este rápido vistazo regresamos a la calle San Juan, ya después de haber observado estos tres “centros” importantes del centroccidente en el sector de la América: **Estación San Javier, “Placita de la América” y glorieta de San Juan con la 80**, tenemos elementos para compararlos y para dimensionar la función de esta vía.

Continuamos por **la carrera 80** hacia el norte, atravesamos la última glorieta la de la calle **Colombia** y continuamos en sentido recto cruzando la Avenida, digno de resaltar es la presencia de una fábrica de baldosas, inusual en esta vía residencial y semicomercial y el cruce de la quebrada **Iguaná**, la segunda quebrada en importancia en Medellín por su extensión por los retos urbanísticos que le ha presentado a la ciudad⁶⁰: desbordes continuos, asentamientos tuguriales, reubicación de pobladores y por su significado histórico.

Zona noroccidental

Robledo

Estamos en Robledo. La carrera que hasta ahora venía recta y en terreno plano se torna pendiente y algo curva, por este punto se desboca una gran proporción del flujo de transporte de esta inmensa y populosa zona, y del corregimiento de San Cristóbal. El sector residencial por el que veníamos pasando cambia radicalmente, nos internamos en terrenos escolares, académicos e institucionales, desde la carrera se observan La Escuela de Minas de la Universidad Nacional, Universidad Santo Tomás, El Colegio Mayor, El Colegio Bárbara Micareli ... pero las vías cercanas se encuentran muchos más: la sede de veterinaria de la Universidad de Antioquia (antiguo liceo), el Pascual Bravo, el Tecnológico de Antioquia, el Instituto Metropolitano, La Facultad de Medicina de la Universidad Bolivariana, lo mismo que instituciones hospitalarias: clínica Cardiovascular, Hospital Pablo Tobón Uribe, tendríamos que preguntar si estos usos también son producto de una intención planificadora de los años 40 y 50 o cuales serían los motivos para esta clara muestra de especialización del espacio en este sector de **Robledo**. Recordemos que estamos cerca del cerro **Volador** y que en los años 50 este sitio al igual que el del extremo sur de la carrera por donde iniciamos nuestro recorrido del occidente, también era una de las afueras de la ciudad.

⁶⁰ Desde el siglo XIX ha presentado grandes desbordamientos que han hecho historia en la ciudad.

En las sedes institucionales hay predominio de grandes zonas verdes que le dan un aspecto semicampestre al lugar e interrumpen la continuidad de calles y carreras al lado derecho, al lado izquierdo aparecen casas, zonas residenciales y vías que llevan a un amplio sector de barrios residenciales de **Robledo**.

Al continuar por esta vía llegamos al cruce **de la carrera 80 con la calle 80**, la primera calle completamente recta que viene desde la autopista y que luego de cruzar la carrera 80 continúa hasta morir con la ciudad en todo el occidente. De aquí en adelante **la carrera 80** cambia desaparecen las universidades e instituciones la carrera se hace estrecha, de inmediato se nota la disminución de autos particulares y aumenta el uso de sus calles y carreras por buses, taxis y motos, nuevamente estamos en un barrio propiamente residencial, el barrio **Kennedy**, con un uso comercial de impacto "local", en pequeños establecimientos de casas de dos y tres plantas, vemos toda suerte de pequeños negocios que en lo fundamental abastecen necesidades de la población del barrio y de pronto de barrios vecinos pero difícilmente de otros sectores de la ciudad: legumbrerías, panaderías, talleres de reparación de electrodomésticos, peluquerías, consultorio veterinario, fotografías, droguerías, sin necesidad de centros comerciales, de negocios de cadena, aparecen espontáneamente diversos negocios que se van ensayando y que la demanda hace permanecer o desaparecer.

Aquí la carrera 80 empieza a no ser tan clara aparece, desaparece, la que creíamos que era la 80 se convierte en 79, estos síntomas nos dicen que nos hemos internado en el barrio **Doce de Octubre**, antes de continuar la marcha abandonamos la carrera 80 la que nos ha guiado y ha estructurado nuestro itinerario y nos ha demostrado que de sur a norte de la ciudad por el occidente nos puede comunicar de manera rápida a un lado y otro de la ciudad sin temor a perder o equivocarse a quien desconozca estos lugares, como veremos mas adelante la carrera vuelve a aparecer mas al norte y de cuando en cuando desaparece, esto nos da elementos para observar y comparar el trazado urbano de este norte del occidente con el lado sur y centro.

Castilla, La Esperanza

A la altura de la calle la calle 94 de muy alta pendiente bajamos en dirección occidente-oriental, allí podemos percibir el trazado en cuadrícula rectangular casi perfecto que caracteriza al barrio de **Castilla**, una de las trazas más simétricas que hemos visto en la ciudad, que reproduce el ideal del trazado español del damero. Calles totalmente rectas se cruzan con carreras igualmente rectas formando cuadrados rectangulares más anchos que largos, ofrecen un nítido sentido de orden espacial y a la vez permiten fluidez en la comunicación del barrio. En una parte central se ubica el parque, este sí poco tradicional, se aleja de aquel modelo. Si bien cuenta con iglesia en la banda occidental tiene además otros usos que lo hacen diferente al del Poblado, Belén, Berrío o de Aranjuez como lo es una inmensa cancha deportiva que se constituye en actividad central, en este punto encontramos un magnífico mirador que permite una vista panorámica de la ciudad, y varios edificios con fines culturales y recreativos (Núcleo de Vida Ciudadana).

Esta será nuestra **segunda estación** vale la pena darle una vuelta al parque, visitar el mirador y seguir nuestra comparación con los otros lugares aglutinantes que hemos recorrido (parque del Poblado, Placita de la América, estación de San Javier, glorietas). Con todo lo que hemos visto y reflexionado de la ciudad podemos comparar y hacernos algunas preguntas ¿qué otros lugares ofrecen este nítido trazado?, al frente en el nororiente por ejemplo se puede observar muestras de un trazo parecido, ¿habrán sido procesos similares los que han caracterizado el ordenamiento de estos barrios que se miran cara a cara. Observemos bien las dimensiones de la iglesia, las casas, la ubicación con relación al centro tradicional de la ciudad para poder contestar estas inquietudes.

Lo que identifica a Castilla y lo diferencia de otros procesos de poblamiento es la alta dosis de participación de sus pobladores iniciales en la construcción del barrio, lo que dio como resultado unas arraigadas relaciones comunitarias entre sus habitantes, estos compraban un pedazo de tierra, que no era más que la compra de una promesa⁶¹: la casa, las calles, las alcantarillas, las aceras, los parques estaban aún por hacerse, el único patrimonio del que dispusieron sus habitantes fundadores fue del esfuerzo físico y organizativo de sus pobladores y su deseo de tener por fin su vivienda propia. La precariedad económica de sus habitantes y las ganas de salir adelante se tradujo en acciones como: convites, sancochos comunitarios, recolectas, estrategias con las que pudieron volver realidad un sueño común de tener no sólo su casa con la que empezaban los esfuerzos sino un barrio “con todas las de la ley” con dotación de servicios públicos, iglesia, escuela, vías de comunicación, espacios públicos.

Estos barrios se denominaron “piratas” porque surgieron de la venta de parcelas que particulares hicieron a personas de bajos recursos para que ellos por sus propios medios construyeran sus barrios sin ningún proyecto previo o aprobación del municipio. La **Castilla** que hoy vemos es el resultado de un proceso de mejoramiento continuo que arrancó con la venta de unos lotes y terminó con la integración de estos barrios a la ciudad, con su formalización y legalización. Actualmente podemos ver este mejoramiento no sólo en la completa pavimentación de sus calles, en la dotación de su parque sino también en las viviendas la mayoría de ellas de dos y tres pisos que poco a poco se fueron edificando.

Luego de rodear el parque subimos por la calle 98 para internarnos en el barrio vecino, el trazado de las calles no parece tan lineal y fácil de ubicar como el de Castilla volvemos a encontrarnos con la carrera 80, el trazado de las cuadras es diferente, las manzanas son más pequeñas y tienen formas irregulares, ya no encontramos el trazado en cuadrícula que veíamos en Castilla, estamos ya en el barrio **Doce de Octubre Nº 1**, aquí encontramos otro gran contraste, en la carrera 80 con calle 98 nos encontramos con el lugar diferente del barrio, no vemos un parque, como tal, pero el uso que le dan los pobladores a esta calle: el acentuado y diverso comercio, el centro de salud, la cancha deportiva, la iglesia, la biblioteca nos dicen que llegamos a un punto de confluencia del barrio, aunque hay un orden en su trazado este no presenta una

⁶¹ Sobre el protagonismo de esta participación comunitaria en estos y otros sectores podemos ver el vídeo: Desarrollo Histórico de Medellín (rectificar) de Martha Hincapie.

forma fácil de identificar, compuesto de pequeñas e irregulares calles, en algunas cuadras peatonales, que dan a carreras principales, interrumpidos por frecuentes zonas verdes, pequeños parques recreativos, todo esto nos habla de un tipo de barrio por un proceso diferente. En efecto **el Barrio Doce de Octubre** se diferencia de su vecina **Castilla**, en que este fue el producto de un plan estatal de vivienda popular que tuvo como resultado un barrio mucho más denso (las casas son mucho más pequeñas) y con un trazado diferente. **El barrio Doce de Octubre** es un barrio muy extenso y uno de los más poblados de la ciudad.

La principal calle que comunica la parte alta occidental con la autopista es **la calle 104**, se puede decir que ésta y **la calle 80** son las grandes avenidas (en sentido oriente – occidente) que encontramos en el **noroccidente**, estas al igual de las del **centro y suroccidente** terminan en la Autopista pero no rematan con un puente sobre el río como aquellas (la 30, la 33, la 44, la 50). Recorremos la calle 104 hasta alcanzar la autopista, vemos una avenida arborizada con doble calzada, que sirve para subir y bajar **al Doce de Octubre**, para comunicar con otros barrios residenciales como **Pedregal, Santander** y con otros que pertenecen al municipio de **Bello**. Además del comercio barrial que encontramos en la avenida, sobresale la sede del **SENA**, único gran establecimiento educativo del sector, que es usado por habitantes de otros barrios de la ciudad.

Al desembocar la calle en la autopista volvemos a encontrar una gran industria: **Zenú**, hemos atravesado un gran sector de la ciudad sin ver una industria de estas proporciones. La fábrica de alimentos nos avisa que hemos llegado nuevamente al sector industrial de la ciudad que habíamos abandonado al sur (FLA), aquel orden que habíamos notado allí parece que se continua aquí al norte, son muchas las coincidencias pero muchas también las diferencias: la autopista, el metro, el río canalizado, las industrias, el tráfico pesado hace parte de las similitudes. Pero aquí vemos otros usos: la Feria de Ganado, la Terminal de Transporte, Instituto de Transito y Vías, y el uso residencial muy marcado tanto en urbanizaciones nuevas, (Alejandría) como en otras de más tradición (Tricentenario), zonas verdes con interrupciones, y varios puentes peatonales que hablan de una mayor necesidad de comunicación entre ambas bandas de la autopista.⁶²

Si estamos en el cruce de la **calle 104** con la autopista y queremos pasar a la parte **nororiental** nos encontramos con que solo tenemos dos opciones el cruce del puente de **Zamora** a todo el norte por la salida a la autopista Medellín Bogotá o hacia el centro en el puente de **Moravia** (el Mico), esta es otra gran diferencia entre el centro y sur de la ciudad mucho mejor comunicadas el oriente y el occidente del valle, que el norte donde a pesar de que vive una gran mayoría de la población solo existen dos únicas opciones de comunicación vial, esto limita las posibilidades de intercambio de personas, mercancías, relaciones y hasta cierto punto predestinan a la incomunicación a las dos zonas del norte.

⁶² Debemos tener en cuenta que aquí la autopista no linda con el río y que estos puentes peatonales comunican las orillas de la autopista pero no las dos orillas del río, esto sólo lo hace los puentes de las estaciones del metro.

Esta zona **noroccidental** que hemos recorrido a excepción de la parte institucional de **Robledo** y la parte baja de la autopista vive una gran proporción de la población de toda Medellín, pero sus vías son más estrechas que las del centro y sur de la ciudad, no obstante allí no se ven grandes “trancones” como vemos en algunas partes de centro de la ciudad y en otros barrios populosos de otras ciudades, para esto deben incidir muchos factores: en esta parte alta no hay grandes fábricas, universidades, o grandes obras que atraigan el uso de la zona a masas de pobladores de otras partes de la ciudad, ni tampoco presenta una vía que sea salida o entrada principal de Medellín a otros pueblos o ciudades vecinas, el sector es usado en mayor parte por sus propios pobladores, el transporte predominante es el transporte público, buses, colectivos, y taxis y no el transporte privado.

Es más lo que los habitantes bajan a otras partes de la ciudad: al centro, la zona industrial, a las universidades, que lo que otros habitantes de la ciudad suben a él, lugares de culto: Iglesia de San Judas Tadeo, visitas a amigos y familiares, profesores de escuelas y liceos (son pocos o nulas los colegios privados), personal del municipio, de empresas públicas, carros que abastecen las tiendas y pequeños comercios, son sus visitantes frecuentes. Uno de los motivos de que el sector no sea muy transitado o muy visitado por habitantes de otras zonas puede ser que sean lugares muy residenciales.

Zona nororiental

Aranjuez

Al cruzar el puente del Mico sobre el río Medellín abandonamos el noroccidente de Medellín y abordamos el **nororiente**, inmediatamente nos internamos en un sector de mucho movimiento y dinamismo, a la vez que fuente de gran contraste. Al lado derecho observamos el barrio de **Moravia**, asentamiento urbano sui generis en la ciudad ya que fue producto de una invasión (años 70 – 80) sobre el antiguo basurero de la ciudad, presenta algunas construcciones en material y una gran mayoría en madera, **Moravia** es un barrio cerrado en sí mismo con algunas vías de entrada, sin embargo las calles y carreras del entramado urbano se interrumpen al llegar al barrio, este posee espacios de circulación peatonal interno utilizado casi exclusivamente por sus habitantes. Al lado izquierdo vemos un uso totalmente diferente, allí encontramos el “**Parque Norte**” uno de los espacios de recreación más tradicionales, visitado y popular de Medellín, muy utilizado por padres y maestros para el descanso infantil durante semana y fines de semana.

De inmediato se hace evidente que estamos en otro de aquellos lugares institucionales y de servicios de la ciudad que se ubican a orillas del río Medellín: **Planetario**, **Universidad de Antioquia** y **Parque Norte** y un poco más al oriente **Jardín Botánico**.

Por todos estos lugares de acentuado uso público el trayecto del viaducto del metro abandona la orilla del río para dirigirse al centro de la ciudad una estación de metro de

mucho flujo de pasajeros se ubica en todo el cruce con Carabobo⁶³. Llama la atención en el equipamiento urbano en las estaciones del metro y algunos trayectos: los pequeños kioscos destinados para el pequeño comercio (reemplazo de la tradicional “chaza”), los teléfonos públicos, las bancas de cemento y en estaciones como esta las pequeñas plazuelas o teatros al aire libre. El uso y la apropiación de estos espacios varía hay estaciones en donde es común después de casi cuatro años de funcionamiento del metro ver aún kioscos sin ocupar, bancas vacías, poco uso de los teléfonos y plazuelas desocupadas cuando no hay programas culturales o de otro tipo⁶⁴, a pesar de ser lugares por donde a diario pasan miles de personas, esto le sucede a la **Estación Universidad de Antioquia** que da al lado del Jardín Botánico, la que se ubica a la entrada de la universidad presenta mayor dinamismo.

Continuamos por la **carrera 52** (en sentido sur – norte) una calle de mucho tráfico vehicular, talleres de mecánica, bombas de gasolina, pequeños restaurantes, nos introducen al barrio de **Aranjuez**. En un principio difícil de entender su trazado urbano de cuadras irregulares, subimos por la calle --- un poco pendiente, a la izquierda se puede observar una poco usual cuadra de viviendas de seis pisos, al frente encontramos un alto muro de piedra que rodea una larga extensión: **la casa Museo** del muralista y escultor **Pedro Nel Gómez**, que además cuenta con biblioteca, un poco más arriba se llega a las instalaciones de **Comfama** con una amplia área recreativa: piscinas, canchas deportivas, y otra cultural: biblioteca, teatro, salas de exposiciones, ambas instituciones además de la proyección social que tienen en el sector tienen un alto valor histórico, ambas han sido declaradas patrimonio cultural de la ciudad, no sólo por su valor arquitectónico (Comfama antiguo manicomio de la ciudad construido a finales del siglo XIX, la casa museo declarada monumento de la nación) sino también por el significado que han tenido en la comunidad. Muchas personas de otros sectores de la ciudad, tienen la oportunidad de conocer a Aranjuez cuando visitan estos lugares: arquitectos, turistas, artistas, estudiantes de colegios y universidades. Al frente de estas instalaciones encontramos el liceo Alzate Avendaño de mucha tradición en el sector y en la ciudad.

Si seguimos derecho por la **carrera 52** dos o tres cuadras más cambia el panorama, el trazado de las calles se vuelve completamente regular, si subimos por la calle 94 encontraremos calles rectas, bien arborizadas que nos dirigen al parque de **Aranjuez**, este es el barrio que desde la cancha **de La Esperanza al noroccidente** se observaba tan bien diseñado, al llegar al parque podemos bajarnos y comparar. Hacemos aquí pues nuestra **tercera estación**.

Desde el lado **noroccidental** se veían parecidas estas dos zonas de la ciudad, pero cuando se recorren se perciben ciertas diferencias, las calles se ven más amplias, museo por allí nunca se vieron, el parque aunque rectangular, con iglesia en el occidente, con un gran uso de los residentes, presenta otras apropiaciones del espacio. Si nos detenemos a observar con más detalle podemos comprobar como las

⁶³ Calle 73 con la carrera 52.

⁶⁴ Algo muy diferente a lo que sucede por ejemplo en el teatro al aire libre en la Avenida la Playa de mucho uso aun cuando no se dan actividades culturales programadas.

características físicas del lugar, nos pueden ayudar a definir esto algo diferente que percibimos pero que a primera vista no podemos precisar.

Comparemos por ejemplo las iglesias de ambos parques la de **Castilla** de un aspecto más moderno y pequeña, la de **Aranjuez** de un estilo más antiguo y de mayores proporciones, el área central del parque de Castilla totalmente diversificado y de un uso activo y dirigido: canchas de básquet, sedes culturales, lugares de encuentro masivos, se diferencian del de Aranjuez con las tradicionales bancas de parque, jardines, arborización rejas que delimitan el espacio a atravesar, un parque tradicional al estilo de los parques de el Poblado, Belén, Envigado, Sabaneta, elaborados bajo un modelo o un molde que más o menos se repitió en diversos espacios.

El trazo parecido nos dice que fueron barrios construidos en lugares despejados de poblamientos anteriores, en hojas en blanco donde se pudo dibujar lo que se quería, pero estas otras características mencionadas nos dicen que fueron procesos diferentes los que guiaron su surgimiento: **Aranjuez** al igual que todo este sector del nororiente (**Manrique, Villa Hermosa, Campo Valdés**) fue producto de una ocupación más antigua (desde los años 20 del presente siglo), adelantada por urbanizadores privados en momentos en que había una alta demanda de vivienda y existía un grupo social en formación, el de los obreros y empleados, con capacidad para adquirir a bajos costos su casa propia. La cercanía de este grupo de urbanizadores privados a las instancias que dirigían y jalonaban el crecimiento de la ciudad, el Consejo Municipal, la Sociedad de Mejoras Públicas, hicieron no sólo que los barrios fueran planificados sino también que se insertaran adecuadamente al proceso de crecimiento de la ciudad. Esto garantizó que desde sus inicios estos barrios **nororientales** tuvieran buen servicio de transporte (tranvía), agua, calles integradas a una red vial coherente que las comunicaba con el centro de la ciudad. Desde los inicios hubo un decidido apoyo e impulso del municipio y de los urbanizadores privados en las grandes obras tales como iglesias, pavimentación de vías, servicios públicos, además los barrios se hacían bajo especificaciones técnicas que garantizaban ciertas condiciones básicas de higiene y de ornato para la ciudad. Aún se pueden ver casas que no han sido modificadas que encierran aquel espíritu: con corredores, techos altos, patios que permiten la aireación, buen tamaño. Esto explica la diferencia que notamos entre estos dos sectores que aunque poseen características similares como la de ser las zonas de la ciudad más poblada, el de haber tenido una localización periférica en la ciudad, el de estar en zonas pendientes, obedecen a dos procesos de poblamiento diferentes.

En el parque de la **Esperanza** no se ve nota cuál es el molde pues son las necesidades de las comunidad las que han determinado que y como utilizar el espacio, la iglesia es más moderna porque es de más reciente construcción, mientras que en el nororiente no sólo la iglesia de Aranjuez sino algunas otras como la de Manrique presentan monumentalidad ya que hubo mayores recursos para su construcción. Son pues ejemplo de dos tipos de barrios populares planificados pero por procesos diferentes.

Como en los demás lugares centrales de los barrios que hemos visitado, el comercio local no ha de faltar: las droguerías, colchonerías, heladerías, cafeterías, salas de belleza rodean el marco del parque de Aranjuez.

Pero estos procesos de poblamiento con estas características no fueron sino el inicio de varias olas de poblamiento de esta ladera **nororiental** de la ciudad que aun hoy se continua, en los años 50 se dieron procesos de ocupaciones piratas que al igual que en el **noroccidente** luego de mejoras posteriores alcanzaron un bienestar material que al menos en la parte física no dejan ver las condiciones precarias que dieron origen a los inicios del barrio, es el caso de Villa Guadalupe otro lugar hito del nororiente, dónde de igual manera el trabajo comunitario y el liderazgo de sacerdotes, sacó adelante a la comunidad.

Villa Guadalupe

En la parte central del nororiente que estamos recorriendo podemos ver como capas de poblamiento primero esta el cementerio San Pedro (1840) que se hizo en el lugar más periférico de la ciudad pero que sin embargo junto con algunas otras construcciones como el **Manicomio de Bermejál** y el **camino a Guarne** atrajo un incipiente proceso de población, luego un poco más arriba vinieron los barrios obreros construidos por urbanizadores, planificados, con la mano aprobatoria de las autoridades municipales, (1920- 1940), más arriba hacia donde nos dirigimos ahora por la calle 95 llegamos a **Villa Guadalupe** un barrio pirata producto de la venta de lotes, sin calles, sin luz, sin agua sin autoridades, sin iglesia mucho más lejos del centro de la ciudad, arranca su poblamiento desde los años 40 a 70, el trazado recto de dos calles permiten una continuidad vial y comunicativa, de las casas de bahareque, el piso de tierra, los fogones de leña, la misa en pesebrera no queda nada⁶⁵, los convites, las marchas del ladrillo, las fritangas y las “dedicatorias” ayudaron a borrar este paisaje y a construir el que ahora vemos, evolucionaron las condiciones materiales y también las organizativas las Acciones Comunes, la Iglesia y la presencia del Estado a partir de aquella ofrecieron la base sólida a este afianzamiento del barrio.

Si continuamos hacia la parte alta de la ladera (por la misma calle) seguimos encontrando mas asentamientos, producto de procesos mas recientes (**San Pablo**), entre más se suba a la cima más reciente es la formación del barrio, a lo lejos se ve **El Compromiso** que se inició aproximadamente hace 5 años, actualmente pueden estar viviendo lo que hace 30 años vivía Villa Guadalupe (pero con el agravante de estar ubicados en terrenos menos adecuados), se empieza a ver la madera en las construcciones, se pierde la distribución espacial de las cuadras para dar pie a las calles, carreteras estrechas pero pavimentadas casi todas, que se empinan en la montaña, a comunicar e integrar las mas nuevas ocupaciones, con los corredores peatonales de escaleras como acceso a las viviendas. No todas las casas son de madera, el ladrillo y el cemento también es común. En estos barrios altos encontramos actividades comerciales como tiendas, reparaciones eléctricas, lavados de carros,

⁶⁵ Sobre la historia de este y muchos barrios de la ciudad podemos consultar las diferentes “Historias de Barrio” del concurso del Concejo de Medellín. Las podemos hallar en la biblioteca del Concejo que queda en la Alpujarra y en algunas bibliotecas como el Faes y Comfenalco.

peluquerías, trasteos, colchonerías, ventas de empanadas ... servicio de transporte público que en estas empinadas y estrechas carreteras de doble vía logran mantener el vínculo con la ciudad, también servicios públicos como agua, luz y teléfonos públicos.

Villa Guadalupe que fuera hace 30 años una margen de la ciudad es ahora un lugar central en esta parte alta de la zona, la iglesia, las zonas verdes, las canchas recreativas, el comercio variado la convierten en un sector bien equipado a donde confluyen habitantes de muchos barrios vecinos.

Alcanzamos la antigua **carretera a Guarne** (en ocasiones es la carrera 34, en ocasiones las 36) para empezar nuestro descenso al centro de la ciudad, esta carretera hoy igual que ayer se constituye en la principal vía de comunicación de toda esta parte alta nororiental. Es importante tener en cuenta que en este sitio dónde nos devolvemos (calle 100) todavía nos falta por recorrer más al norte casi la mitad de la zona nororiental, los barrios **Santo Domingo, los Populares, Granizal**, ... esto nos da una verdadera conciencia de la dimensión de la ciudad y de lo extenso del poblamiento en este **nororiente**.

Carrera 45

Por toda la carretera nos devolvemos buscando la **carrera 45 o Avenida Carlos Gardel** la vía más importante en la parte media de la ladera que atraviesa una gran extensión de la zona norte y centro oriental de la ciudad: desde **Villa Guadalupe, pasa por Aranjuez, Campo Valdés, Manrique, La Mansión, los Ángeles** hasta llegar a atravesar todo el centro de la ciudad. Un buen termómetro para percibir nuevamente todos estos contrastes que ofrece la ciudad en este sector y para seguir comparándola con el sector noroccidental. Bajando por la 45 tendremos la oportunidad de observar la parte central de **Manrique** sus casas tradicionales, su iglesia, su diversos usos que supera el comercio local es decir las necesidades inmediatas de la tienda de barrio, en la 45 podemos encontrar desde un hotel, una oficina bancaria, un supermercado, una escuela de conducción, pizzería, usos que difícilmente encontraremos en barrios como Castilla y Doce de Octubre de carácter marcadamente residencial, las calles de Manrique anchas y bien planeadas y de puentes o intercambios viales marcan también la diferencia con aquellas otras zonas.

De esta forma (bajando por la 45 hasta que se convierte en calle el Palo y cambia la doble dirección) podemos alcanzar la carrera Sucre y llegar nuevamente al centro a la Avenida Oriental donde terminamos nuestro recorrido en circuito por la ciudad. Faltaron muchos sitios por recorrer, pero al menos la intención inicial la de ir a sitios representativos de la ciudad cubriendo las seis zonas para percibir grandes contrastes y verificar la posibilidad de circulación y comunicación de las principales vías, creemos que se ha cumplido.