

Alice Beuf y María Eugenia Martínez Delgado,
coordinadoras

Colombia

Centralidades históricas en transformación



OLACCHI

Organización Latinoamericana
y del Caribe de Centros Históricos

Editor general

Fernando Carrión M.

Coordinador editorial

Jaime Erazo Espinosa

Comité editorial

Eusebio Leal Spengler

Fernando Carrión

Jaime Erazo Espinosa

Mariano Arana

Margarita Gutman

René Coulomb

Coordinadoras

Alice Beuf

María Eugenia Martínez Delgado

Editor de estilo

Ana Aulestia

Diseño y diagramación

Antonio Mena

Impresión

RisperGraf C.A.

ISBN: 978-9978-370-30-8

© OLACCHI

El Quinde N45-72 y De las Golondrinas

Tel: (593-2) 246 2739

olacchi@olacchi.org

www.olacchi.org

Primera edición: noviembre de 2013

Quito, Ecuador

Contenido

Presentación. 9

Introducción

Colombia. Centralidades históricas
en transformación. 11

Alice Beuf y María Eugenia Martínez Delgado

LA CENTRALIDAD URBANA Y SU REGIÓN: UNA HISTORIA COMPARTIDA

El establecimiento de Santiago de Tunja
como ciudad española en América: dinámica de
dos estructuras sobre el territorio. 27

William H. Alfonso P.

Paisaje urbano histórico de Santa Cruz de Mompox
y el río grande de la Magdalena: patrimonio vivo 61

Lucía Victoria Franco Ossa

EL CAMINO LARGO DE LA INDIFERENCIA AL DESEO

La transformación del centro de Medellín:
¿de cuál centro hablamos?. 97

Luis Fernando González Escobar

**El centro urbano de Cali:
entre “El Calvario” y “Ciudad Paraíso” 145**
Pedro Martín Martínez Toro

**Centros históricos del Caribe colombiano:
transformaciones urbanas, intervención visual y
revalorización de la imagen de ciudad 179**
Ricardo Adrián Vergara

**POLÍTICAS DE RENOVACIÓN URBANA EN LOS CENTROS HISTÓRICOS:
¿CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO O VALORIZACIÓN INMOBILIARIA?**

**Conservación del patrimonio en el centro
histórico de Bogotá, ¿una cuestión de apariencia? 211**
Amparo De Urbina

**Los precios del suelo en los centros urbanos
históricos de ciudades pequeñas e intermedias. 243**
Oscar Borrero

**ELITIZACIÓN DE LAS CENTRALIDADES:
UN BALANCE SOCIO-TERRITORIAL**

**¿A quién pertenece el centro histórico?
Análisis sobre el proceso de reforma urbana
del centro histórico de Santa Marta, Colombia 279**
Natalia Ospina

**Entre competitividad e inclusión social:
la producción de la centralidad en el centro
de Bogotá y sus impactos territoriales 309**
Alice Beuf

La mezcla social en los barrios centrales de Bogotá: una realidad con múltiples facetas	343
<i>Françoise Dureau, Marie Piron y Andrea Salas</i>	

**LA PLURALIDAD DE FORMAS DE APROPIACIÓN
DE LOS CENTROS Y EL RETO DE LA INTEGRACIÓN**

Vivir en el centro de una ciudad en mutación: prácticas y representaciones espaciales de los habitantes del centro de Bogotá	377
<i>Thierry Lulle y Jeffer Chaparro</i>	

Los inquilinatos: una expresión diversa y compleja de la problemática habitacional del centro de Medellín	403
<i>Françoise Coupé</i>	

Visitas guiadas y mercadeo de la diferencia en Cartagena de Indias	441
<i>Elisabeth Cunin y Christian Rinaudo</i>	

Procesos de renovación urbana, brecha de rentas del suelo y prácticas predatorias: el caso del polígono de intervención del Plan Centro en Bogotá	463
<i>Bernardo Pérez Salazar y César Velásquez Monroy</i>	

**El camino largo
de la indiferencia al deseo**

La transformación del centro de Medellín: ¿de cuál centro hablamos?

Luis Fernando González Escobar*

El 2 de noviembre de 2012, Medellín celebró los 337 años de fundación. Son casi los mismos años que tendría su centralidad urbana. Y digo casi, pues si bien el 2 de noviembre de 1675 el gobernador de Antioquia, Miguel de Aguinaga, erigió la Villa de Nuestra Señora de la Candelaria de Medellín en el viejo “Sitio de Aná”, cumpliendo con lo ordenado por la real cédula del 22 de noviembre de 1674, solo a comienzos del año siguiente, el alarife Agustín Patiño, comisionado por el Cabildo de la nueva villa, hizo el trazado de calles a cordel rectificando la “planta en forma de pueblo” que preexistía en el sitio, el cual ya contaba con ermita, plaza y solares.

El poblamiento de esta región comenzó desde 1574 cuando se otorgaron las primeras mercedes de tierra a quienes gobernaban en la primera capital colonial fundada en 1541, esto es, Antioquia. Estas tierras fueron dedicadas a la actividad ganadera y agrícola, cuya producción se llevaba a las regiones mineras aledañas y al centro administrativo principal. La actividad productiva atrajo una población que fue en crecimiento a principios del siglo XVII, al punto que ya para 1633 contaba con alcaldes que dependían de Antioquia y para marzo de 1671 se hizo una primera erección de villa que solo duró once meses por la oposición de vecinos de la capital temerosos de la pérdida de privilegios (Jaramillo, 1996: 106-120).

* Profesor Asociado Escuela del Hábitat Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia sede Medellín. Arquitecto Constructor con Maestría en Estudios Urbanos Regionales y Doctorado en Historia de la Facultad de Ciencias Humanas y Económicas de la Universidad Nacional de Colombia sede Medellín.

La plaza rectificadora de esta fundación colonial tardía determinó que desde 1676 fuera el espacio de la centralidad administrativa y simbólica de una población que entonces apenas sobrepasaba los tres mil habitantes en todo el valle de Aburrá, y que luego de más de trescientos años de múltiples modificaciones en sus dimensiones, formas, usos y marco arquitectónico, se mantiene hasta el presente como su centralidad urbana ahora cuando es una metrópoli y punto focal de una conurbación de casi tres millones y medio de habitantes¹.

Esa traza inicial que no sumaba la veintena de manzanas, desiguales y mal configuradas alrededor de la plaza, actualmente están contenidas dentro de lo que, por razones del ordenamiento y de la funcionalidad territorial, se denomina el Centro Ampliado, que abarca aproximadamente 850 hectáreas; aunque, curiosamente, esta área total en buena medida solo se poblaría y consolidaría en toda su extensión entre finales del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, cuando, al mismo tiempo, el centro fundacional comenzó a ser radicalmente transformado.

Hasta finales del siglo XIX, el centro fundacional se había ampliado hacia el oriente, por el barrio Nuevo Mundo, con epicentro la Plaza de San Francisco (hoy Plazuela de San Ignacio) y el Camellón (hoy calle Ayacucho); y, en segundo lugar, por el desarrollo hacia el norte, salvando la quebrada Santa Elena, con la pretensión de hacer allí el barrio Nueva Londres, pero que se demoró en desarrollarse en la segunda mitad del siglo como barrio Villanueva, en donde se comenzaría a construir en 1874 la nueva Catedral que ayudaría consolidar de manera definitiva este sector junto al Parque de Bolívar, construido entre 1888 y 1892.

Ese proceso expansivo determinó que ya desde la década de 1870 se configurara la idea de una centralidad urbana en Medellín, como se puede percibir en un texto de 1876 donde se criticaba la construcción

1 Medellín es la capital del departamento de Antioquia, con una población de un poco más de dos millones doscientos mil habitantes en su área municipal, aunque conurbada con otras ciudades —entre ellas, Bello, Envigado, Itagüí, Sabaneta, Bello— alcanza los 3 312 165, según el último censo de 2005, formando entre el área metropolitana, dentro del valle de Aburrá, una configuración geomorfológica interandina a 1538 metros de altitud sobre el nivel del mar.

de un puente sobre la carrera Palacé que iba precisamente hacia la parte norte de la ciudad; al señalar el peligro de la obra al igual que su valor se decía: “este puente pone en comunicación directa con el centro de la ciudad, un barrio importante donde se hallan un hotel muy concurrido y el Seminario de la diócesis” (*El Álbum*, 16 febrero 1867). Con lo apuntado, era evidente el cambio en la denominación de aquel centro fundacional que había sido llamado desde finales del siglo XVII sucesivamente como el Marco, el Recinto o Plan de la Villa, desde donde se administraba y controlaba todo el valle de Aburrá.

Ese centro urbano comenzó su proceso de cambio entre 1893 y 1895 cuando dejó de ser la Plaza Mayor y fue transformada en el Parque de Berrío. La transición de Plaza a Parque marcó sin duda los procesos y dinámicas de una sociedad que quería sacudirse de sus formas y costumbres pueblerinas, adoptar unas ideas más urbanas, pretendidamente cosmopolitas, progresistas y, por ende, renovadoras; así, la vieja plaza, escenario de los mercados populares y de los rituales políticos y religiosos, a donde concurría toda la sociedad, fue higienizada y estetizada con sus jardines, árboles, verjas y el monumento al dirigente regional Pedro Justo Berrío, y las actividades de mercadeo de víveres trasladadas en 1891 al Mercado de Oriente (luego nombrada Plaza de Flórez) y, posteriormente, a la Plaza de Mercado cubierta de Guayaquil, a partir de 1894, lo que marcó también la expansión de la malla urbana al sur. La villa de la quietud dio paso a la ciudad de mayor dinámica, centro de actividades económicas manufactureras y bancarias regionales, que la convertían en la segunda del país en población y, por tanto, demandaba nuevas maneras de concebir la ciudad y las formas arquitectónicas. Allí se incubaba una idea determinante de hacer progresar la ciudad que pasaba por eliminar mucho de aquello que recordara el pasado e incorporara novedades arquitectónicas que empezaron a implantarse desde la última década del siglo XIX, cuando se construyeron edificios en ladrillo de tres y cuatro pisos. No obstante, esto no era suficiente para una élite urbana que ya se había reunido en 1899 en la Sociedad de Mejoras Públicas, a imagen y semejanza de la Sociedad de Embellecimiento de Bogotá.

La ruptura de la totalidad urbana de Medellín para crear la dialéctica centro-barrios, es una situación que comenzó a darse desde esta época, aunque solo se evidenció en el territorio al momento de la construcción del tranvía en 1921. Hasta la década de 1910, tal y como lo pensaba el plano de *Medellín Futuro*, la ciudad era compacta. Su crecimiento seguía el modelo inicial de expanderse desde la plaza fundacional, hacia el norte, al oriente y un poco al sur, agregando nuevos espacios públicos (parque de Bolívar o plaza de Cisneros) y de servicios (plazas de mercado de Oriente y Guayaquil, hospital San Vicente, etc.). Con el desarrollo fabril de principios del siglo XX y el consecuente surgimiento de la demanda de vivienda para obreros y sectores medios, la expansión urbana no fue continua sino hacia nuevas áreas que los urbanizadores definieron, delimitaron, lotearon y vendieron, aun sin tener claro la manera de conectarlos a la ciudad. A raíz de la dificultad de la venta de los lotes por la lejanía de los nuevos barrios y la ausencia de transporte, los mismos urbanizadores propusieron la implantación del tranvía, participando económicamente en su construcción junto al Municipio de Medellín². De esta manera se configuró una gran periferia que tenía como referencia al centro, por donde cruzaban todas las líneas del sistema de tranvías.

Mientras los barrios se expandieron a unas fronteras urbanas cada vez más lejanas, incluso hacia el occidente del valle salvando el obstáculo del río Medellín, el centro fue el gran escenario del inasible progreso, del cambio acelerado, el crecimiento y la voracidad económica, donde cada vez hubo menos espacio para la vivienda y más para la movilidad urbana, la actividad de intercambio, la especulación inmobiliaria y el crecimiento en altura. Desde principios del siglo XX, la ruptura con el pasado fue un deseo expresado con vehemencia y el cambio de la fisonomía una cualidad intrínseca de esta centralidad, al punto que

2 El sistema de tranvías lo constituyeron “36 kilómetros de vías que tuvieron siempre al centro como llegada y partida obligada, con rutas hacia La América, Buenos Aires, El Bosque (después llamado Aranjuez), el cementerio de San Pedro (en 1921); el Bermejál (Moravia), posteriormente extendida hasta el parque de Aranjuez y la línea Sucre (en 1922); Robledo y El Poblado (1924), Belén (1926), Manrique y la Estación Villa en 1928, y una extensión de El Poblado a Envigado en 1929”.

algo que durara más de una generación era considerado obsoleto o una antigualla urbana. Esto se materializó con la demolición y reemplazo de las casonas del marco del parque de Berrío. No había nada más que desesperara a los impulsores de los nuevos cánones estéticos que estas edificaciones heredadas del siglo XIX. Era momento en que las élites lideradas por la Sociedad de Mejoras Públicas impulsaran los concursos de fachadas, mediante lo cual quisieron motivar un cambio de imagen en la ciudad que reflejara de mejor manera lo que se había logrado hasta el momento en todos los órdenes y que proyectara una visión de futuro. Las arquitecturas anteriores eran consideradas caducas. Muy pocos ejemplos se podrían salvar de dicha denominación; casas, casonas y edificaciones de muros de tapias y bahareque eran antiestéticas, y por lo cual era urgente su cambio por otras edificaciones de ladrillo y, especialmente, de concreto armado que se empezaron a construir a finales de los años 1920.

De este modo, los incendios, especialmente en las manzanas alrededor del parque de Berrío, fueron saludados muchas veces con beneplácito, como el ocurrido en marzo de 1916 en la parte norte del parque, el de octubre de 1921 sobre la calle Boyacá, y el de mayo de 1922 en la fachada occidental del mismo parque. Estos incendios fueron considerados por algunos sectores como verdaderos gestos de renovación, percibidos más que como desgracia como un acto benefactor para la ciudad, en la medida que se podrían renovar esos sectores viejos de arquitectura obsoleta que no le prestaban a la ciudad ningún beneficio ni económico ni estético.

Luego de los incendios, con la construcción de los edificios Echeverría, Gutiérrez, Hernández y Olarte, se definió la fachada norte entre 1917 y 1922, cumpliendo el anhelo de hacer una arquitectura burguesa con aires historicistas, algo que llenó de orgullo a la ciudad y fue la imagen que mostró al menos hasta 1955 cuando nuevamente comenzó otra cirugía urbana en esta fachada norte. En la década de 1920 se configuró la fachada occidental, con el Banco Republicano y los edificios Sierra, Colombiana de Tabacos, Saldarriaga y el Henry.

Este último inaugurado a principios de 1929 marcó la impronta de los rascacielos de raigambre norteamericana, planteado como la nueva y necesaria alternativa urbana para el centro de la ciudad. Con el ejemplo del edificio Henry, en el centro de la ciudad se comenzó a verticalizar la arquitectura y en las décadas siguientes fueron en aumento el número de pisos, pasando de los seis de este pionero a los 36 pisos (más tres sótanos) del edificio Coltejer en 1972.

Pese a todos los cambios en la estética arquitectónica urbana y a la construcción de edificios cada vez más altos, solo en la década de 1960 se pudo barrer el último vestigio decimonónico en el parque de Berrío con la demolición de la fachada sur hacia 1965, lugar donde luego se construiría la sede del Banco de la República. Con esto es necesario señalar de manera adicional que a medida que fueron configurándose las nuevas fachadas, la antigua plaza se fue ampliando en tamaño, pues en cada una de las intervenciones se fue realinderando, cediendo algunos metros en beneficio del Parque.

Sin embargo, lo que transformó con mayor intensidad y de un modo más radical el centro de la ciudad de Medellín desde principios del siglo XX fue la ampliación de las calles, ya fuera por las ideas higienistas, estéticas o de movilidad urbana. Obviamente con la ampliación de calles iba implícito también el cambio arquitectónico. Los primeros cambios se empezaron a dar con la rectificación y ensanche de calles, pasando de ser las estrechas y retorcidas de ocho metros de promedio que había, a las de diez y seis metros que era el ideal planteado por los higienistas, con lo cual garantizaba el principio de que el aire y la luz debían circular en abundancia para evitar las enfermedades, pues “el viento eliminará los gases mefíticos y miasmas, a la vez que el sol impedía las humedades, lo que se pensaba no ocurría con las calles curvas y estrechas, por lo cual proclives a situaciones malsanas” (González Escobar, 2007: 137). La antigua Calle Real, por ejemplo, fue rectificada y ampliada para dar lugar a la Calle Boyacá, y así otras calles del antiguo centro fundacional, con lo que, contrario a lo que se piensa y afirma, el ordenamiento ortogonal del centro de la ciudad no es herencia de la traza fundacional sino del proceso que se inició con el ensanche y

rectificación de calles desde 1888, cuando el Concejo lo normó bajo la influencia de los médicos higienistas.

A las ideas higienistas se sumaría las demandas de movilidad urbana, cuando en los inicios de la década de 1910 se discutía ya la idea de implantar tranvías y autobuses, pero se consideraba que “desgraciadamente para nosotros, la edificación y desarrollo de la ciudad de Medellín, no ha obedecido a un plan racional alguno y se ha faltado a elementales principios. Con la implementación del Plano del Medellín Futuro a partir de 1913, bajo los principios de la higiene, la comodidad y la estética, se dio lugar a un programa de ensanche de calles, pese a las excepciones que se hicieron a dicho plano.

El incremento del parque automotor, bajo la misma concepción de higiene, comodidad y estética, incidió en uno de los cambios más dramáticos del paisaje urbano del centro de la ciudad como fue la cobertura de la quebrada Santa Elena, el eje de las avenidas Izquierda y Derecha, donde se habían construido las casas quintas de las élites desde las últimas décadas del siglo XIX. Con el argumento de las condiciones higiénicas deplorables y la posibilidad de hacer por allí una avenida para los vehículos que se tomaban la ciudad, se comenzó a cubrir por tramos este histórico lecho, pese a los argumentos a favor de mantenerlo a cielo abierto y no “quedando así una buena parte de la poca belleza que tenemos en la Villa sepultada por la civilización” (Posada, 1927: 271); pero este discurso fue minoritario y derrotado frente al discurso civilizador y progresista que definió el nuevo paisaje urbano.

En poco más de treinta años, entre 1925 y 1956³, el curso de la quebrada fue cubierta desde el lugar donde luego se construiría el teatro

3 El primer tramo se ordenó construir en 1925 por parte del Concejo que encargó para ello a la Gerencia de Obras Públicas. Esta primera obra era entre los puentes de Junín y Palacé, pequeño trayecto que ya estaba listo para 1926. Archivo Histórico de Medellín –A.H.M.–, Fondo Alcaldía, Secretaría de OO.PP, oficio núm. 189 del 11 de marzo de 1925, tomo 231, f. 33 y tomo 258, f. 489. El último tramo se hizo desde la carrera Cundinamarca (detrás del antiguo Palacio Municipal, hoy Museo de Antioquia) hasta la carrera Ayapel en las proximidades de la Estación Villa (hoy el sector de la Plaza Minorista José María Villa), entre 1955 y 1956.

Pablo Tobón Uribe⁴, sector histórico conocido como La Toma, hasta la antigua Estación Villa del Ferrocarril de Antioquia (en las proximidades de la desembocadura de la quebrada sobre el río Medellín), atravesando buena parte de la estructura del centro urbano. En ese recorrido, aparte de materializar la gran avenida planteada y aprobada desde 1945, se configuraron nuevos espacios públicos que la ciudad no tenía y se consideraron fundamentales para la estética urbana, como lo fueron la Plazuela Nutibara, la Plaza de Zea y el Jardín Parque del Teatro Pablo Tobón Uribe.

Pero sin lugar a dudas, el mayor impacto sobre el centro de la ciudad de Medellín se debió a las obras derivadas de la aplicación de la Valorización, cuyo propósito era ejecutar obras fundamentales para la ciudad, entre ellas “el arreglo, rectificación y ensanche de las avenidas de la quebrada Santa Elena y de río Medellín, la apertura, rectificación y ensanche de calles, plazas avenidas, paseos y parques”(González, 1942: 22). De la mano de la implantación de este impuesto se fue implementando a su vez la normatividad urbanística, la estructuración de una institucionalización técnica para su aplicación, y la concepción de la idea de una ciudad más moderna.

Jorge Restrepo Uribe, uno de los alcaldes y personajes más *progresistas* que la ciudad ha tenido, director por un tiempo de la oficina de Valorización, señalaba en el año de 1981 su incredulidad de que “cuarenta años atrás solo hubiera en Medellín dos o tres vías anchas, muy cortas y en mal, pero muy mal estado”, y de ahí que se “hacía imperiosa la necesidad de encontrar las formas jurídicas que le permitieran expropiar terrenos, recaudar fondos y crear dependencias para hacer frente a las necesidades que se iban presentando ante el vertiginoso crecimiento que se estaba operando en ese momento. Y ese instrumento fue el GRAVAMEN DE VALORIZACIÓN” (Restrepo, 1981: 314). En mayúsculas está en el texto este ábrete sésamo urbanístico que se autorizó para las capitales colombianas a partir de 1938 y encontró en Medellín el escenario adecuado para su aplicación, en la medida que

4 Iniciado a construir en 1955, pero cuyas obras se demoraron para terminar hasta 1967, cuando se inauguró.

la clase dirigente, bajo la mentalidad imperante desde principios del siglo, apostaba por este ideario, de allí que el lema fuera “valorización o parálisis”.

A la Oficina de Valorización se le encomendó “el progreso y el embellecimiento de la ciudad” (*El Correo*, 3 mayo 1945), y esa tarea la emprendió con firmeza demoliendo casas y ensanchando vías. Las primeras porque eran consideradas como caserones inmundos, de poco valor, que afeaban la ciudad e impedían el progreso; las segundas, para abrir espacio a los vehículos que aumentaban en la ciudad, a la vez que posibilitaban la construcción de una arquitectura que le diera la “faz de urbe moderna” y, de paso, “monumentalizar” la ciudad. Los resultados no tardaron en evidenciarse y en pocos años, cuando ya estaba en pleno funcionamiento la llamada Junta de Urbanismo y Planeación Municipal, se señalaba que, “la ciudad estremecida en su vieja estructura, empezó a hermostearse, a sentir en sus flancos con técnica y precisión el lineamiento real de la urbe futura” (*El Correo*, 20 abril 1945).

Desde 1938 hasta 1976, entre la ampliación de la carrera Carabobo (entre las calles Calibío y Boyacá) y la terminación de la Avenida Oriental, se adelantaron numerosas obras que transformaron radicalmente el centro de la ciudad y expandieron las fronteras urbanas. Sin duda, el gravamen de valorización fue un proveedor de recursos para auspiciar una enorme cantidad de obras públicas, fundamentalmente de índole vial, lo que cambió el paisaje urbano de Medellín de manera dramática. Este importante programa de obras públicas que modernizó la ciudad y la puso a la par del crecimiento industrial y demográfico del momento histórico, se aplicó con igual entusiasmo y a rajatabla sobre nuevas áreas sin urbanizar, en sectores degradados que se pretendían recuperar o en la denominada “ciudad antigua”.

Las calles todavía eran consideradas en el discurso dominante un problema higienista, a lo que se le sumó el funcional. La circulación vehicular era caótica en el antiguo recinto tanto por su estrechez debido a la sección, pero también por no ser rectas, como debería ser lo ideal. Así que el programa de aperturas, rectificaciones y ensanches propuesto se cumplió a cabalidad. Desde entonces, la torcida y antigua calle Real

quedó convertida en la recta y amplia calle Boyacá, junto a la de Calibío (entre 1939 y 1941) que de los ocho metros pasó a la nueva disposición de los quince metros, dejando de ser las estrechas callejuelas de la Villa de la Candelaria y trasformase en una “espaciosa avenida de ciudad moderna”, como se argumentaba por la época; lo mismo la ampliación de la calle Junín (1938-1941) —desde la avenida La Playa hasta la calle San Juan—, cuyas demoliciones se iniciaron a finales de julio de 1939, cumpliendo con lo definido por la oficina de Valorización, “para entregar a la ciudad de Medellín una gran avenida, que será la entrada obligatoria para los visitantes que llegan en tren o en avión”⁵.

Una ciudad respetable debía tener una gran avenida como las que tenían Lima —Avenida del Paseo de la República de 110 m de ancho—; Santiago de Chile —“con su avenida magnífica de las Delicias”, de 95 metros de ancho—; Buenos Aires con la monumental 9 de julio de 150 m de ancho—; Río de Janeiro con Río Branco; o Bogotá con la Avenida Caracas, para señalar los ejemplos destacados que listaban los articulistas en la prensa de la ciudad, resaltando no solo su anchura, sino la longitud y la arquitectura definida en sus fachadas. No se comparaban ni tenían como referentes proyectos de avenidas en ciudades europeas sino latinoamericanas.

Si bien algunos se resistían reclamando por esa transformación urbana y las pérdidas que esto conllevaba, la mayoría reclamó por el progreso considerando lo contrario como un aferrarse a una tradición absurda, como lo escribió en la prensa Gabriel Castro, uno de los más acérrimos defensores de la transformación del urbanismo de la ciudad.

Medellín no se podía quedar atrás en tan sentido y debía construir obras urbanas que le dieran renombre y la pusiera, supuestamente, al mismo nivel que las otras ciudades destacadas de Sudamérica. De ahí la idea de monumentalizar la ciudad mediante la construcción de algunos

5 La primera casa demolida estaba ubicada en la esquina de Pichincha Junín, propiedad de Avelino Hoyos y Juan N. Uribe, que ocupaba el Atheneo Colombia. Interesante esquina, pues cuando estos señores compraron la antigua casa al anterior dueño, en el sitio se encontraron evidencias arqueológicas, catalogadas en su momento como un “fabuloso tesoro”. En diferentes años y en este sector de Junín se encontraron otras evidencias prehispánicas (*La Defensa*, 29 julio 1939).

espacios públicos como la Plaza Nutibara o, principalmente avenidas, entre ellas, la referida Avenida Junín⁶, la Avenida Juan del Corral y otra que en su momento inicial se denominó como Avenida Monumental. La Avenida Monumental formó parte del proyecto presentado en mayo de 1945 por los ingenieros José López Sanín y Eduardo Orozco, a las Juntas de Valorización y de Urbanismo y Planeación, en los que se incluía las obras de la canalización del río Medellín, la construcción de la mencionada Avenida Juan del Corral y la continuación de la Avenida La Playa hasta encontrarse con la avenida sobre el río Medellín. La idea era ir de oriente a occidente de la ciudad por una amplia avenida de 100 metros de ancho que conectara además con otros sectores y espacios públicos urbanos, en lo que no debería existir ningún tipo de impedimento ni económico ni arquitectónico, pues si era necesario tumbar treinta o cuarenta casas viejas no era nada comparado con lo que tuvieron que demoler las grandes ciudades suramericanas tomadas como ejemplo. No obstante, la “monumental” quedó solo en proyecto y se retomaría la idea de una avenida siguiendo esta vez el curso final de la quebrada Santa Elena, cuyos estudios se entregaron en julio de 1954 y la ejecución se realizó por valorización entre 1955 y 1956, ya no monumental, pero sí una espaciosa arteria como se percibió en su momento.

Si bien la Avenida Monumental no cumplió el ideario subyacente de amplitud que implicaba, de pasar de seis y ocho metros a treinta, treinta y seis o más metros la anchura de las vías para lograrlo, se cumplió mediante la continuación del programa de ensanches por valorización que siguió siendo el determinante para la reconfiguración del centro. En 1945, estaban en ensanche la carrera Cúndinamarca entre las calles Boyacá y Maturín, la calle Amador entre Niquitao y Bolívar, y la carrera Bolívar entre Los Huesos y el puente de Guayaquil. El ensanche de la fundamental calle Colombia para convertirla en el eje de conexión vial automotor entre el “centro antiguo” y “Otrabanda”,

6 “En un esfuerzo supremo de adelanto urbano se echaron atrás los edificios del costado oriental de la carrera Junín y ya andamos infatuados comentándolo y haciéndonos remilgados para el ensanche de otras vías. Anhelamos entrar en un reposo búdico después de ese, para nosotros, colosal esfuerzo” (*El Correo*, 22 abril 1945).

es decir, el sector occidental de la ciudad que ya tenía un gran desarrollo urbanístico, planteado en el Plano Regulador en 1952, comenzó a hacerse evidente en 1955, desde la carrera Carabobo hasta el nuevo puente Gonzalo Mejía que se construyó sobre el río Medellín y se inauguró a finales de 1956, lo que implicó numerosas demoliciones en las dos fachadas para darle la sección vial requerida.

La ampliación de la carrera Bolívar entre las calles Calibío y San Juan fue planteada desde 1963, de un kilómetro de longitud y 36 metros de ancho y fue inaugurada en abril de 1967. La ampliación fue considerada en su momento la “obra más importante hecha por valorización en el país y que transformó el centro de Medellín”, como lo tituló un periódico de la ciudad.

Aún con lo significativa que fue la intervención de la carrera Bolívar, la obra ejecutada de mayor impacto fue el anillo vial conformado por la Avenida del Ferrocarril (o Alfonso López), el ensanche de la calle San Juan y las dos etapas de la Avenida Oriental (o Jorge Eliécer Gaitán), cuyo proceso se adelantó en forma discontinua entre 1961 y 1976. Estas obras estaban contempladas en el Plan Vial del Plano Regulador, aunque tenían cruciales variaciones entre esa propuesta inicial y la contemplada en el Plan Vial de Medellín adelantado entre 1969 y 1971, el cual consideró el desarrollo de la denominada Avenida Oriental, cuyo diseño final estaba listo en planos para noviembre de 1972 y en cual se tomaba en cuenta el cierre en la parte norte para conectarse con la Avenida del Ferrocarril y así definir el “Sistema vial arterial para el núcleo central de Medellín”⁷. La planeación y estudio general de la Avenida Oriental duró once años, y en noviembre de 1972 se firmó el plano definitivo para dar inicio a la construcción en marzo de 1973, con una primera etapa que iba desde San Diego hasta la Avenida La Playa; la segunda etapa, desde la Avenida La Playa hasta la calle Echeverri y luego un giro al occidente hasta la Avenida del Ferrocarril, se construyó desde enero de 1974 hasta principios de 1976. La primera etapa implicó la compra de 500 propiedades y la segunda etapa, la

108 | ⁷ Al respecto, ver el plano en: (Botero, 1998: 79).

ruptura de cinco manzanas fundamentales del centro donde estaban las casas más costosas.

Este anillo vial, fundamental para la movilidad y defendido con ahínco por el director del proyecto, el ingeniero Fabio Botero Gómez, determinó de hecho la configuración de un centro dentro del centro de la ciudad. Como una especie de “piel de zapa”, el centro tradicional se encogió, quedó funcionalmente confinado al área dentro de ese anillo, y se convirtió a su vez en la barrera y muralla frente al resto de la estructura urbana de la que quedaba aislado o, al menos, desestructurado. Así, en el imaginario se implantó desde entonces como centro tradicional apenas una parte del sector urbano que perdió los vasos comunicantes con los barrios residenciales tradicionales aledaños, pero que contenía los edificios institucionales, ya fuera los de orden religioso o gubernamentales, a los que se le habían sumado los nuevos edificios bancarios. Por tal razón, la vocación interior cada vez fue más comercial y menos residencial, y la parte residencial quedó afuera, pero con una cicatriz en medio de los dos, con terrenos vagos, áreas afectadas, edificios y casas mutiladas, lo que se tardaría en ser cauterizado y regenerado, pese a lo cual aún en la actualidad se evidencian sus huellas, y se cambiaría su dinámica para tornarse en comercial, afectando cada vez más los barrios contiguos hasta ser expulsada la vivienda.

Hasta 1968, la vivienda representaba en el centro el 34.75% del uso del suelo urbano frente al 33.5% del comercio, y para estos años y aún los siguientes, se construían viviendas tipo multifamiliar o torres de propiedad horizontal que incentivaban la permanencia de habitantes en el centro, pero con la construcción de la Avenida Oriental hubo una gran ruptura con lo residencial que se alejó del centro, en buena medida por esta obra. Esta avenida marcó un antes y un después para la ocupación del centro por el comercio mayorista y minorista, y en los años ochenta por el comercio informal, dejando de ser el entorno de actividades múltiples casi equilibrado que fue hasta ese momento.

Tanto los edificios comerciales, los bancarios, como los de propiedad horizontal que combinaron el comercio en el zócalo urbano con las torres de vivienda, o solo apartamentos, en general, respondieron a

una dinámica de densificación y especulación urbana que dio origen a las obras de valorización en el centro de la ciudad. La idea de ordenar un centro y ampliar sus vías fue un factor para la expulsión de propietarios que no tuvieron la capacidad de responder a las demandas económicas de las obras o de asumir los costos de remodelación o construcción de nuevas edificaciones de altura, lo que sí podían hacer ciertos sectores económicos. A la vez que se respondía a los imaginarios y discursos predominantes de las élites de desprovincializar la ciudad, quitarle esa imagen tan despreciada de pueblo que supuestamente pervivía, nada compatible con el vago ideal de modernización habían elaborado.

Desmemorar el centro

De manera generalizada, y curiosamente cada vez con más vehemencia, el lamento de los medellinenses y no solo de los patrimonialistas está centrado en la demolición del teatro Junín. La acción *valorizadora* que siempre consideró por encima de todos los valores el de la renta del suelo urbano, tuvo un efecto negativo en la historia urbana y arquitectónica de la ciudad, pero, por encima de todo, cultivó una desmemoria en la ciudad de Medellín. Al convertir en valor absoluto el progreso y condenar el pasado, al considerar todo como arcaico e imposibilitar el avance civilizador se creó un discurso dominante que se impuso y determinó un velo sobre cada obra que desaparecía.

No había lugar ni mucho menos tiempo para lamentar la pérdida de las obras antiguas, pues era tal el vértigo de la transformación que el margen de recuerdo es vago y poco extensible. Una edificación, por más representativa que fuera, duraban acaso dos generaciones. La fachada urbana recompuesta de una anterior intervención, ya era considerada caduca, vieja, obsoleta, en treinta o cuarenta años después, cuando era sometida a otra transformación. Por eso Medellín siempre es joven, pues cada veinticinco años cambia su fachada. La desmemoria a la que se ha sometido al habitante urbano es de tal magnitud

que retiene pocos referentes, pues no ha tenido posibilidad de conocer ejemplos representativos que permanezcan; de modo que este habitante va a tener poca memoria arquitectónica. De ahí que el Teatro Junín se convirtió con el tiempo en el ícono del patrimonio perdido y su valoración ha sido mayor en el presente que en el mismo momento de su desaparición, en el emblemático cruce de la Avenida La Playa con la carrera Junín, lugar donde luego se construiría el edificio Coltejer como el nuevo ícono del paisaje urbano. Otros referentes históricos y obras arquitectónicas fueron lamentadas por unos pocos y olvidadas por la mayoría, al ser radicalmente transformadas o inexorablemente desaparecidas.

Sitios como el atrio de la iglesia de La Veracruz, con sus antiguas columnas, sintieron el peso civilizador y progresista, pues fueron demolidas y su espacio cercenado varias veces, una de esas para ampliar la carrera Carabobo. Esto apenas fue un síntoma inicial, y en el transcurso del siglo XX otras obras sucumbieron al afán transformador, como el caso de la antigua torre del Palacio de Justicia, obra terminada de construir en 1896, con diseño del francés Charles Carré, la que empezó a ser demolida en septiembre de 1933 para darle paso al Palacio Nacional que ya estaba en construcción desde 1925. La pensaron como una especie de torre de Pisa en Medellín, pero a “última hora se ha pensado que es mejor ensanchar la plazoleta que quedará al frente de la fachada principal del palacio, y por tanto se ha optado por derruirla”. Finalmente, la ciudad se quedó sin torre y sin plazoleta sobre la carrera Carabobo.

El centro antiguo de la ciudad tuvo otras obras importantes de las cuales pocas personas tienen referencias y difícilmente podrían imaginarlas en el actual centro urbano; una de ellas, por su antigüedad, tamaño e importancia fue el Convento de las Carmelitas Descalzas, construido entre 1791 y marzo de 1794; según el cronista José Antonio Benítez: “la obra interior del convento se empezó desde el año anterior de 1791, y la postura de la piedra que se dice fue en la fábrica de la Iglesia, que ya el Convento estaba comenzado como dicho es, en el año citado” (González, 2008: 24). El convento quedaba ubicado a dos cuadras del parque de Berrío, formando una manzana entre las carreras

Palacé al oriente y Bolívar al occidente, y entre las calles Pichincha al norte y Maturín al sur.

La edificación del convento de la que fuera la primera comunidad religiosa femenina llegada a la villa de Medellín, fue demolida en 1945, en momentos que el “adelanto material de Medellín” era evidente. Así, los vetustos corredores con piso de ladrillo hacia la zona de lavaderos donde también había una gran arboleda, el patio con fuente en el claustro principal, las arcadas del primer piso y las ventanas del segundo que daban hacia ese patio, el cementerio con su Gruta de Lourdes a la entrada, la iglesia con su espadaña sobre la carrera Palacé, y el remate en linterna octogonal, todo fue al piso con su memoria y reminiscencias conventuales de tiempos coloniales. La comunidad se trasladó a la nueva sede de La Mansión en Villa Hermosa, que fue diseñada por el arquitecto Gonzalo Restrepo Álvarez y ocupada en 1949.

Fotografía 1
Panorámica del Parque Berrío en 1952



Fuente: Imagen panorámica del Parque de Berrío en 1952, entre la calle Colombia hacia el occidente, en la parte izquierda de la foto, hasta la calle Colombia hacia el oriente, en la parte derecha. Al frente y al fondo la fachada norte. La foto es antes de la transformación radical a la cual sería sometido el parque y, especialmente, su entorno con la demolición de casi todos los edificios, salvándose de esto el edificio Henry (que no se alcanza a apreciar), la iglesia de La Candelaria y su edificio contiguo a la derecha (el Banco de la República de reciente construcción), los demás sucumbirían en los años siguientes debido a los ensanches viales, apertura de vías (la diagonal Ayacucho-Colombia, en la que se demolió el edificio Uribe Ruiz que se aprecia a la derecha) o simplemente la densificación con las nuevas torres bancarias y comerciales para reconfigurar esta fachada urbana central.

Fotografía de Jorge Obando, reproducida de la revista *Escala*, Bogotá, núm. 29, 1968.

La febrilidad se mantendría en la ciudad y seguiría arrasando pocos años después con ese paisaje de tejas pardas y rojas cuando se hizo el ensanche de la calle Colombia. Esta obra por Valorización comenzó en 1955

(desde la carrera Carabobo hasta el puente Gonzalo Mejía que se construyó sobre el río Medellín y se inauguró a finales de 1956), con lo cual se debió demoler una gran fachada urbana que afectó edificaciones tan significativas como el edificio Duque, diseñado por Antonio J. Duque e inaugurado en 1904, demostrativa de la transformación arquitectónica de la ciudad de casas de tapia a los edificios de ladrillo entre finales del siglo XIX y principios del XX; o, la capilla de San Juan de Dios, en el cruce con la carrera Cúcuta, que ante la inminencia de su demolición una fotografía de 1956 titulaba “San Juan de Dios, víctima de Valorización” y su pie de foto resumía el pensamiento de un sector minoritarios de la sociedad: “la piqueta demoledora de Valorización amenaza la existencia de la capilla antigua de San Juan de Dios, cuya sencillez y pureza arquitectónica ha sido uno de los pocos rincones clásicos de Medellín.

Efectivamente, la capilla y el entorno aledaño fueron demolidas. El arquitecto Félix Mejía Arango haría un proyecto de remodelación para la antigua capilla que implicaría también la desaparición de los vestigios del antiguo Hospital San Juan de Dios, mientras que el eje de la calle Colombia, entre las carreras Bolívar y Cúcuta, se convertiría en la zona bancaria de la ciudad en un proceso que se extendió desde 1950 hasta 1975, cuando fueron construidos los edificios de mayor altura. Esta fachada urbana bancaria, de concreto armado y arquitectura moderna, reemplazó la enjabelgada fachada de tapia, de ladrillo de finales del XIX, lo mismo que la modernista de las tres primeras décadas del XX.

La ampliación de la carrera Bolívar implicó la demolición en 1965 de la capilla de San José o de los Hermanos Cristianos, que había sido construida a finales del siglo XIX, cuya torre, diseñada por el Hermano Floriano, fue terminada en 1899 y era una muestra significativa de la arquitectura en ladrillo, tan común en estos años. Lo mismo ocurrió con una serie de casas, entre ellas, la de la esquina de Bolívar con la calle Colombia, en la esquina suroccidental del parque de Berrío que desapareció en 1965. Un titular de prensa de ese año mencionó: “la más antigua edificación del centro de Medellín será demolida. Fue la primera edificación de dos plantas que se construyó en Medellín, en el año de mil setecientos cuarenta y cinco”. Esta casa era parte de la fachada

sur, la única de arquitectura tradicional que se había mantenido en el marco del Parque.

La Plaza de Cisneros, construida entre 1917 y 1924, dejó de ser el espacio público representativo para la ciudad, el gran escenario de las convocatorias políticas masivas como las retratara majestuosamente Jorge Obando en muchas fotografías con su cámara panorámica⁸, en el momento que se ensanchó la calle San Juan, primero hacia 1961 con el tramo entre Palacé y Bolívar, y luego en los años siguientes hacia el occidente, hasta encontrarse con la Avenida del Ferrocarril, tramo que también se llevó en el ensanche el edificio de la Farmacia Pasteur, también conocido como el edificio Tobón Uribe, diseñado por Horacio y Martín Rodríguez e inaugurado en 1921. El escritor y crítico Alberto Aguirre celebró la demolición de este edificio, al cual lo denominó como un mamarracho arquitectónico.

Ese edificio de la plaza de Cisneros donde funcionaba la farmacia Pasteur, era una birria. Además, se incendió y amenaza ruina y es un foco de infección y estorbo: la autoridad como un santo, lo mandó a tumbar. Se agitó el cotarro. Fotos, nostalgias, exclamaciones, delirios, protestas, titulares, colectas, lágrimas furtivas. Aulló la ciudad. Como si le hubieran amputado el otro brazo a la abuela (Aguirre, 1981: 47).

Como Aguirre, muchos especuladores, ingenieros viales e intelectuales consideraron que el edificio era un estorbo por distintas razones, por lo que coincidían en la necesidad de demolerlo.

Con la radical intervención para construir la calle diagonal entre Colombia y Ayacucho entre 1966 y 1967, desaparecieron obras tan representativas como el edificio Uribe Ruiz, conocido luego como “La Fama y posteriormente como el “Portacomidas”, diseñado por

8 Se había impulsado su construcción desde 1917, entre la estación terminal del Ferrocarril de Antioquia, en el costado sur, y el edificio Vásquez y la Plaza de Mercado Cubierto de Guayaquil en el costado norte. Giraba alrededor de la una plazoleta en el cruce de la calle San Juan con la carrera La Alhambra, en cuyo eje estaba la escultura del ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros, elaborada por el escultor antioqueño Marco Tobón Mejía, cuya inauguración se hizo junto al de la plaza el 12 de octubre de 1924.

Dionisio Lalinde y Antonio J. Duque a principios del siglo XX. No obstante, la afectación se extendió a otros ejemplos arquitectónicos que formaban parte de esta manzana, que aprovechando esta obra ya habían sido demolidas para dar paso a las nuevas edificaciones, como el caso del edificio de Seguros Bolívar, inaugurado en abril de 1966, en plena esquina de la carrera Junín con calle Colombia.

Por su parte, la apertura de la Avenida Oriental en 1972 implicó el cercenamiento de espacios públicos ya de por sí con poca área pero que eran fundamentales en términos históricos y urbanísticos para la ciudad, como la plazoleta del atrio de la iglesia de San José, que quedó reducida a su mínima expresión luego de esta obra; igualmente, ocurrió la demolición de un número significativo de viviendas de gran valor arquitectónico, entre las que se siempre se referencia el Palacio Arzobispal⁹ por ser fundamental para la ciudad, pero fueron muchas más las grandes casonas que sucumbieron al romper las carreras Maracaibo, Caracas, Perú o Argentina, de las que de alguna manera nos podemos formar una idea literaria en el libro de María Cristina Restrepo, *La vieja casa de la Calle Maracaibo*, o pictórica con los murales alusivos a esta arquitectura de Pedro Pablo Lalinde, sobre la misma cicatriz no cauterizada de la Oriental con la calle Caracas. En otro sector de este anillo vial quedó también arrasada la estación Villa, tanto la estación diseñada y construida por Dionisio Lalinde en 1914, como el barrio y la estructura urbana configurada a su alrededor, por el impacto generado por el intercambio vial y el desnivel, cuyos efectos se extendieron en el tiempo y no se pudieron remediar pese al intento de su reconfiguración con el proyecto del Bazar de los Puentes en la administración de Juan Gómez Martínez, inaugurados en octubre del 2000.

El cruce de obras de la Avenida La Playa y la Avenida Oriental implicó un efecto devastador sobre la arquitectura configurada desde

9 Ubicado sobre la Avenida Derecha del paseo de La Playa en el cruce con la carrera Abejorral. Era la antigua casa de José María Amador, diseñada por Charles Carré y con participación de los principales artesanos y carpinteros de la ciudad, la cual fue inaugurada en 1892. Pasó a manos de la curia en 1908 como sede arzobispal, abandonando la sede que tenían ésta en la plazuela de San Roque (luego llamada Uribe Uribe).

la segunda mitad del siglo XIX, pues en el eje oriente-occidente de la primera no quedó ninguna casona que resistiera al efecto desencadenante inmobiliario al ser transformados los dos paseos de carruajes y peatones —la avenida izquierda y la avenida derecha a lado y lado de la quebrada Santa Elena— en uno vehicular de alto tráfico, con la excepción de la denominada Casa Barrientos, la cual alcanzó a salvarse y ser restaurada para quedar como el único ejemplo¹⁰.

No se puede minimizar el impacto de arrasar sectores populares decisivos para la configuración cultural antioqueña en diversas manifestaciones como la música, por dar un ejemplo, tal el caso del barrio de la Estación Villa o de los sectores aleñados a San Antonio y Niquitao, que fueron desestructurados y por lo cual también muchos pobladores fueron expulsados, impactando no solo a la cultura material sino a la inmaterial, algo que poco se reconoce o se relaciona con estas obras. En idéntico sentido se puede decir que la imposición de la Avenida Oriental (con el nombre de Jorge Eliecer Gaitán que no pudo imponerse, pues la gente la llama simplemente “la Oriental”), sepultó las toponimias de calles tradicionales que no solo desaparecieron físicamente sino que sus nombres fueron barridos y olvidados como los casos de las carreras Abejorral, Caldas, Carúpano y San Félix.

No se trata únicamente de lamentar el caso del Teatro Junín —en realidad el edificio Gonzalo Mejía, que reunía el teatro Junín y el hotel Europa— que es apenas un caso excepcional pese a su enorme importancia, sino de entender que la arquitectura del centro de Medellín, por lo tanto su patrimonio y memoria, han sido sistemáticamente intervenidas, desfiguradas, demolidas y reconfiguradas cada tanto, en pos de una idea de progreso que, en muchos casos, simplemente ha servido de escudo para el interés especulativo urbano. Tras ese beneficio, también está la novedad que actúa como mampara en el proceso de reactualiza-

10 Son muchas las casonas y quintas que se recuerdan de este sector, como las de Santiago y Tulio Ospina, Gabriel Echeverri, Braulio Mejía, Alejandro Ángel (casa presidencial en la visita del General Rafael Reyes en mayo de 1909), Manuel María Escobar (casa presidencial en la visita de Ramón González Valencia), entre otras, que compitieron por ser las de mayor relevancia arquitectónica y social desde finales del siglo XIX.

ción. Basta observar que en la década de 1910 se reclamó acabar con las feas casonas de la fachada norte, como ya se vio, y luego de los incendios se logró configurar entre 1917 y 1922 una fachada de tres y cuatros pisos, muy estructurada dentro de un canon historicista, pero la que solo duraría con su perfil poco más de treinta años, pues ya en 1955 se estaba construyendo la sede del Banco Popular, un edificio de seis pisos, en el lugar donde estaba el edificio Olano, el cual se inauguró en 1956. A principios de 1961 se terminó la construcción del nuevo edificio Gutiérrez, de tres pisos y sótano, una edificación comercial diseñada y construida por la firma Ingeniería y Construcciones, presentada como el nuevo y moderno edificio y “una importante contribución al embellecimiento de la ciudad”. Así que para la década de 1960, había una nueva fachada urbana, la cual nuevamente sería afectada a finales de la década de 1980 con la construcción del viaducto del Metro, que implicó la demolición del Banco Popular, salvando solamente los murales que había realizado allí el maestro Pedro Nel Gómez. Este es apenas un ejemplo de la manera sucesiva y de la poca permanencia temporal de la fachada urbana en la ciudad, lo cual hace efímera a su arquitectura y a la memoria, un hecho frágil y deleznable.

Vaciar el centro y crear otro centro

Las acciones demoledoras y progresistas determinadas a partir de la intervenciones en la ciudad antigua por la política municipal de valorización, trajo consigo otros efectos tal vez no pretendidos ni deseados, pero que también fueron contundentes para cambiar la vocación de ese centro, como el traslado de muchas de las funciones que se cumplían allí. Mucho de esto se derivó de la crisis del mismo centro y la emergencia de variadas problemáticas, al igual que el proceso expansivo urbano que fue trasladando esas funciones hacia otras áreas de la ciudad, como lo fue la habitacional, pese a los edificios de renta y de propiedad horizontal que empezaron su auge después de 1959 y que anclaron mucha población.

Sin embargo, desde temprano empezaron a ser trasladadas actividades importantes, como el caso de la educativa, universidades y colegios pasaron del centro a las nuevas sedes al occidente.

La función como sitio de recepción y transferencia del transporte interregional se mantuvo vigente hasta el funcionamiento de la estación terminal del Ferrocarril de Antioquia en el sector de Guayaquil, que cesó en 1978. Ya el sector estaba en franca decadencia urbanística debido al incendio de varias de las galerías de la Plaza de Mercado Cubierta en 1968, la expansión de actividades informales e ilegales en la zona denominada El Pedrero hacia las calles aledañas deterioró aún más el sector, a lo que se llamó “guayaquilización” del centro.

Las actividades comerciales mayoristas se redireccionaron a la Plaza Central Mayorista, al sur del valle de Aburrá, inaugurada en agosto de 1972; las actividades de comercio minorista primero fueron trasladadas a las plazas satélites —entre 1968 y 1971— y, posteriormente, a la Plaza José María Villa en la proximidad de la antigua Estación Villa del Ferrocarril en agosto de 1984; y las actividades de recepción de pasajeros intermunicipales quedaron establecidas en la Terminal de Transportes en el Barrio Caribe, al norte de la ciudad, fuera del perímetro central, cuya construcción se adelantó entre 1980 y 1984.

Sin embargo, de todas las funciones, una de las más fundamentales en el proceso de vaciamiento del centro antiguo fue la pérdida de la centralidad institucional, con la construcción del Centro Administrativo de La Alpujarra, proyecto que se materializó entre 1984 y 1987, expandiendo la frontera del centro más allá de los límites tradicionales, pero contribuyendo en buena medida a la pérdida de dinámicas como la capacidad de convocatoria y el poder simbólico. Si bien su construcción se concretó literalmente a finales de la década de 1980, la iniciativa se remonta a los planteamientos del Plan Piloto de los urbanistas Paul Lester Wiener y José Luis Sert entre 1948 y 1951, año en que fue aprobado por el Consejo.

Es importante mirar los planteamientos de Wiener y Sert, pues todo lo bueno y lo malo sucedido a la ciudad entre los años cincuenta y mediados de los ochenta se les adjudica a ellos. Interesa aquí lo dicho

y planteado específicamente en torno al centro de la ciudad. Esa concepción que los arquitectos de la CIAM (Congreso Internacional de Arquitectura Moderna) eran ahistóricos, poco sensibles con las arquitecturas tradicionales y por lo cual arrasadores a ultranza para elaborar la arquitectura del ser humano nuevo; sin embargo, no parece ser este el caso si leemos con detenimiento sus descripciones sobre el centro de Medellín, donde destacan las características de la arquitectura tradicional y se duelen de la pérdida de la misma por la nueva arquitectura.

La parte vieja de la ciudad y los pueblos del valle presentan casas típicas con pequeños patios. Estas casas tienen una escala que está en proporción con el ancho de las calles. Tienen, como norma, una buena asoleación aún estando ya viejas muchas de ellas. Desafortunadamente las casas viejas han sido reemplazadas por nuevas y edificios altos, en donde las condiciones de vida respecto a asoleación y ventilación, no son tan buenas como en las edificaciones que reemplazaron” (Wiener y Sert, 1950: 4).

A pesar de los nuevos desarrollos en comunidades como La América, Barrio Cristóbal, La Floresta, Belén, San Bernardo, Antioquia y Laureles, encontraban que en la parte vieja de la ciudad había “más armonía y escala [...] con sus calles estrechas y casas de un piso y patios, que en los nuevos distritos donde no armoniza una gran variedad de estilos y modelos de calles” (Wiener y Sert, 1950: 10). Veían como un peligro potencial para la ciudad vieja la costumbre de construir edificios altos en las mismas calles estrechas.

Wiener y Sert concluyen su análisis con una propuesta que trataba de evitar el deterioro del centro antiguo y equilibrarlo con la extensión hacia un centro cívico donde se podrían construir los edificios altos, una biblioteca, un museo, una catedral, un gran parque, todo conectado por vías como Junín-Place y Cundinamarca, convertidos en paseos arborizados y ajardinados.

El área central de la ciudad con sus edificios comerciales de negocios y cívicos ha sido estudiada cuidadosamente y debería ser especialmente bien diseñada, pues es la parte más congestionada de la ciudad y el sec-

tor representativo del orgullo cívico y emprendedor [...] Medellín ha dado amplias pruebas de este espíritu de empuje. Sus fábricas y rápido crecimiento son de prueba de esto, pero como otras ciudades que han crecido rápidamente no tiene bien definido un centro que personificaría este espíritu de empuje de los antioqueños. Además, el aspecto planeado del centro de la ciudad es de especial importancia porque la primera impresión que recibe un visitante es una vista desde el aire, enmarcado en la belleza natural de los alrededores, dará mayor crédito a la ciudad y su gente (Wiener y Sert, 1950: 23).

La propuesta de Centro Administrativo planeada por Wiener y Sert no fue pensada como una manera de negar el centro antiguo sino como un complemento, con el fin de descongestionarlo. La extensión del centro hacia La Alpujarra no competía con lo existente sino que lo integraba. El arquitecto Luis Hernández, hacia el año 1967, al reclamar la urgencia de la construcción del centro administrativo que estaba en discusión para ese año, señalaba que, retomando lo dicho por Wiener y Sert, “el nuevo centro se considera una extensión del actual. Y en ningún caso como un Nuevo Corazón de la Ciudad” (*El Correo*, 15 noviembre 1967).

Sin embargo, las orientaciones fueron hacia otro lado, pues de centro cívico con una combinación de funciones se pasó a un centro exclusivamente de orden administrativo, sin relación con el entorno inmediato. Y tal como lo señaló de manera adecuada el arquitecto Nel Rodríguez, tal vez quien con mayor claridad analizó la situación y criticó el cambio de perspectiva, al afirmar que no se le podía imponer un “centro” a la ciudad cuando esta ya lo tenía, además no se podía pretender “la amputación de un miembro a un organismo vivo” porque “el traumatismo repercutirá en el funcionamiento de toda la ciudad” (*El Correo*, 22 noviembre 1967).

De las pocas mentes lúcidas y claras que se opusieron a construir un centro para trasladar las oficinas administrativas hacia La Alpujarra fue la del arquitecto Nel Rodríguez. Sin embargo, sus opiniones no fueron consideradas.

El Plan Piloto de 1950, trajo como resultado el Plan Director de 1959 y de este se derivaron una “serie de trabajos de detalle, entre ellos

el del Centro Administrativo La Alpujarra en 1961”¹¹. Este proyecto lo iba a desarrollar una sociedad mixta conformada, en 1961, entre los propietarios particulares de los terrenos y el Municipio (el nombre era Sociedad Remodeladora de La Alpujarra S. A.), para la realización de una “serie de edificaciones destinadas a la exhibición de maquinaria pesada en la zona comercial, subestación de bomberos, estación de policía, supermercado, cuatro grande bloques de vivienda para clase media, mediante el sistema de propiedad horizontal, zonas verdes, parqueadero, etc.” (*El Correo*, 14 enero 1961: 2). El objetivo de desarrollar este primer proyecto no se cumplió, sin embargo, la administración ya venía trabajando para liberar los terrenos erradicando y reubicando los tugurios asentados allí, mediante la construcción del barrio Villa del Socorro en la zona nororiental de la ciudad, proceso que se inició desde 1959.

En octubre de 1969 se presentó un nuevo proyecto:

Para la remodelación del sector vecino de la Plaza de Mercado de Cisneros, lo cual incluye el centro administrativo que se construirá en lo que es hoy la Estación Central de los Ferrocarriles. De este harán parte los edificios Nacional, Departamental y Municipal y los edificios para institutos descentralizados. El proyecto se refiere además a la remodelación de la Plaza de Cisneros y de la manzana situada al sur occidental de esta, que se destinará al comercio minorista (*El Correo*, 10 octubre 1969: 1).

El proyecto diseñado por el grupo Habitar, que se consideraba en su momento como el definitivo, estaba aupado en buena medida por los efectos del incendio del año anterior en la Plaza de Mercado y por la euforia del concurso y las obras para el edificio Coltejer. Como parte de esta dinámica, también se había convocado a un concurso para diseñar el edificio de las Empresas Departamentales de Antioquia –EDA–, el cual fue ganado y adjudicado en julio de 1969 a la firma Fajardo

11 Incluyó adicionalmente el de sectorización de la ciudad para servicios (1963), Plan Vial (1963, 1969), Bases para las normas de urbanización (1964), etc., etc. En: A. H. M., Caja 09, Legajo 05, Planeación Despacho, Actas 1978-1979, f. 12

Vélez y Cía. Ltda., junto con C. E. Halaby y Cía. Ltda. Se consideraba que este debería ser el primero en construir y en marcar la pauta para los demás edificios del Centro Administrativo. De hecho, el proyecto del grupo Habitar no se realizó, pero el edificio de la EDA se terminó en 1971 y fue referente obligado del nuevo concurso convocado en 1974, y del cual fue ganador el proyecto presentado por el consorcio conformado por Lago Saénz y Cía. Ltda., Esguerra Sáenz Urdaneta, Samper Ltda., y Fajardo Vélez y Cía. Ltda.

Ya para este momento, el proyecto estaba volcado a configurar un grupo de edificaciones netamente administrativas, sin actividades complementarias de ninguna índole como había persistido, al menos en parte, hasta el proyecto de 1969. Este nuevo Centro Administrativo, de rígida y geométrica arquitectura, de pisos duros y gran asepsia, fue inaugurado en 1987. De inmediato fueron trasladadas las oficinas públicas de los diferentes órdenes, vaciando, como se expresaba y se temía en los años 1960, el corazón del centro. Los antiguos palacios Municipal, Departamental y Nacional entraron en una fase de indefinición o de decadencia, aunque el Departamental, desde 1986 se había destinado como Palacio de la Cultura y entró en un proceso de restauración. No obstante, en términos generales, quedaron por mucho tiempo más como restos arqueológicos que como elementos vitales de la vida de la ciudad.

El centro de la ciudad sintió el vaciamiento y la “guetización” de sus oficinas administrativas y habría que esperar algunos decenios para solucionar los impactos en el primero y romper el aislamiento de las segundas. Además se debe tener en cuenta que el traslado institucional coincidió con los años de la crisis económica, del fatídico terrorismo de los narcotraficantes contra el Estado, y el inicio y parálisis de la construcción del viaducto del sistema de transporte masivo (conocido como el Metro), lo cual generó para el centro de la ciudad una escena de inseguridad, informalidad, demolición y ruina sin parangón.

Ordenar y memorizar el centro¹²

En la década de 1980, mientras la situación del centro entraba en su fase más crítica, algunas acciones aisladas comenzaron a dar cuenta de la preocupación por la pérdida del patrimonio, al ser intervenidas edificaciones de gran valor histórico y arquitectónico, como fueron los casos del antiguo Seminario Menor en el sector de Villanueva, reciclado en el Centro Comercial Villanueva (1981-1984)¹³, la Estación Central o Guayaquil del Ferrocarril de Antioquia¹⁴ restaurado en la primera etapa de 1985 a 1987, y la segunda de 1987 a 1992¹⁵, y el Paraninfo de la Universidad de Antioquia entre 1987 y 1999¹⁶; también se debe sumar la restauración del abandonado Palacio Departamental para ser convertido en Palacio de la Cultura, en un largo proceso de intervención entre 1987 y 1998.

Estas y otras acciones de intervención son la evidencia de la preocupación que existía en esos momentos, no solo por el deterioro del centro sino por la situación de la arquitectura histórica del centro de la ciudad, de su pérdida o desfiguración, ante la situación caótica, la actividad especulativa inmobiliaria y las actividades de demolición por la

12 Varios de los párrafos de este aparte del texto fueron retomados del trabajo “El centro histórico” para el catálogo de la exposición *Patrimonio en Medellín. El presente sobre el pasado*, realizada en el Museo de Antioquia entre noviembre del 2006 y marzo de 2007, en conjunto con la investigadora y poeta Gloria Posada. El catálogo está inédito. A los párrafos retomados se le han introducido cambios, complementaciones y ampliaciones.

13 Diseño de L. y L. H. Forero Arquitectos (Laureano y Luz Helena Ceballos), con la colaboración de Juan José Escobar.

14 Trabajo adelantado por la Fundación Ferrocarril de Antioquia, con el liderazgo del arquitecto Álvaro Sierra Johns. Esta intervención ganó el Premio Nacional de Restauración “Carlos Arbeláez Camacho”, en la XIII Bial Colombiana de Arquitectura en 1992.

15 Cabe destacar que la obra también fue el punto de partida para la formalización y continuidad de la Fundación Ferrocarril de Antioquia, que con la dirección del mismo arquitecto Sierra, ha hecho los estudios y las intervenciones de varios de los edificios en el centro de la ciudad, y en otras partes de Medellín y Antioquia.

16 La primera etapa de intervención que rescató el claustro con graves problemas estructurales se extendió de 1987 hasta 1993, con la dirección de la arquitecta Clemencia Wolff. Este edificio fue declarado Monumento Nacional (hoy Bien de Interés Cultural) en marzo de 1982.

construcción del Sistema Metro, de ahí que para el año de 1991 se elaboró una reglamentación para edificaciones de valor patrimonial que buscaban contribuir al mejoramiento de la imagen urbana del centro de la ciudad, “basada en la tarea de respetar y conservar los diversos hechos físicos, en general de gran calidad, y que se constituyen en nuestro patrimonio urbanístico y arquitectónico”¹⁷: adicional a ello se pretendían determinar las edificaciones patrimoniales del centro mediante un inventario y la reglamentación de su intervención, como efectivamente se hizo ese mismo año de 1991 que se expidió el reglamento¹⁸. Pese a lo anterior, esto no derivó en acciones de protección ni intervención, y mucho menos en políticas integrales en torno al patrimonio, para lo cual habría que esperar muchos años más e incorporar estas medidas en proyectos de ciudad, como se leerá más adelante, pero define un momento importante en torno a las preocupaciones en pos del poco patrimonio heredado de siglos anteriores y el reconstituido a lo largo del siglo XX.

A principios de los años 1990 se reclamaban y planteaban “alternativas y estrategias de futuro” (Consejería Presidencial para Medellín y su Área Metropolitana, 1995: 7)¹⁹, incluso nombre dado a una serie de seminarios donde se discutieron problemáticas y soluciones por parte de los diferentes actores urbanos que coincidieron en aportar un enfoque social en procesos de participación, diálogo y concertación, al mejoramiento físico de la ciudad. Era claro el planteamiento en torno

17 Decreto núm. 721 de 1991. Este decreto se derivaba y apoyaba en el Acuerdo 11 del mismo año de 1991, mediante el cual se establecían “acciones para el reordenamiento del centro de Medellín”.

18 El inventario fue adoptado mediante la Resolución núm. 123 del 31 de octubre de 1991 y la reglamentación por el Decreto 721 del mismo año de 1991. Hay que aclarar que este inventario y reglamentación de edificios se planteaba para la Comuna 10. Medellín basa su división político administrativa en comunas y esta comuna 10 se correspondía en estos años con la totalidad de lo que se consideraba el centro de la ciudad.

19 Con la convocatoria y coordinación de la Consejería Presidencial para Medellín y su Área Metropolitana, hasta 1995 se realizaron cuatro seminarios, en donde participaron “la iglesia, organizaciones no gubernamentales como Corporación Región, la Fundación Corona y Proantioquia, las universidades, encabezadas por la Universidad de Antioquia, y las entidades de gobierno: la Alcaldía de Medellín, la Gobernación de Antioquia y la Consejería Presidencial para Medellín”.

a que “la crisis que hoy por hoy revela la ciudad de Medellín demanda una reestructuración sustancial en todos sus órdenes de cara a la construcción de un proyecto de ciudad más democrática y con calidad de vida para sus ciudadanos” (*Consejería Presidencial para Medellín y su Área Metropolitana*, 1995: 229), en la que lo político, lo económico, lo social y lo espacial iban de la mano; en tal sentido, el espacio público perdido por la crisis de violencia y su apropiación indebida, era reclamado, especialmente en el centro de la ciudad, y fue reivindicado como derecho fundamental y demandada su restitución.

El Tren Metropolitano o simplemente “el Metro”, se constituyó en un símbolo paradójico de este período. El Metro fue vilipendiado y resistido en el momento de la construcción, al ser considerado un invasor, devastador y alterador del paisaje urbano del centro, amén de la corrupción y los altos costos; pero a partir de la inauguración de la operaciones comerciales de las líneas A y B (la primera el 30 de noviembre de 1995 y la segunda el 29 de febrero de 1996)²⁰, los efectos tangibles e intangibles en la ciudad redimensionaron su importancia y valor. La denominada “cultura metro” se convirtió en un paradigma en cuanto a la maneras de comportarse y socializar en el espacio público, de respeto y dignidad en el transporte urbano, mientras que lo físico material se erigió en elemento estructurante de la ciudad, configurador de la espacialidad pública y de un nuevo paisaje urbano. Primero adelantando acciones cicatrizantes para tejer los nuevos espacios abiertos en el entorno de las estaciones; segundo, aminorando los impactos visuales, especialmente del viaducto en el centro de la ciudad; y, tercero, adecuando la accesibilidad peatonal, con escaleras, puentes, plazoletas y las mismas estaciones. El Metro, con su amoblamiento urbano, paisajismo y arquitectura, fue factor desencadenante de otras actuaciones en el espacio público de la ciudad.

20 La Línea A con una longitud de 23,2 kilómetros, desde Niquía, al norte, hasta Itagüí, al sur, y 19 estaciones, mientras que la Línea B con una longitud de 5.6 kilómetros, con 6 estaciones va del centro hacia el occidente de la ciudad. La Línea A estableció al menos 8 estaciones en el centro, desde la estación Industriales, al sur, hasta la estación Universidad, en el norte; mientras que la Línea B, al menos con dos estaciones, siendo estas Cisneros y San Antonio, estas últimas parte de la Línea A y el lugar de intercambio entre las dos líneas.

Frente al deterioro del centro, la ocupación del espacio público y la pérdida de su significación, las diferentes administraciones que se sucedieron en el gobierno municipal desde 1992 incorporaron en las propuestas de desarrollo y de ordenamiento territorial, programas y proyectos relacionados con el centro. El punto de partida fue el *Plan de Intervención del Centro de la Ciudad de Medellín*, entregado en octubre de ese año por la Alcaldía con el apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, una idea de planificación del centro a mediano y largo plazo para recuperar la capacidad de convocatoria y uso del mismo para todos los pobladores, mediante unas estrategias –proceso continuo de planificación, promoción social, dinamización de la economía, descentralización y desconcentración urbana–, y unas propuestas de intervención que, entre las contempladas en el programa de los espacios públicos, incluían la construcción del Parque de San Antonio, la Plaza de la Cultura y una serie de adecuaciones de boulevares, avenidas, plazas, pasajes, etc. Algunas de estas obras se ejecutarían de inmediato y otras serían tomadas y reformuladas por los ejercicios planificadores posteriores, especialmente por el *Plan Estratégico para Medellín y el Área Metropolitana* de 1997 y el Plan de Ordenamiento Territorial –POT–, aprobado en diciembre de 1999, los cuales en buena medida definirían los planes de gobiernos y las directrices de intervención de los sucesivos gobiernos municipales, al menos hasta el año de 2006 cuando se revisó y ajustó el POT.

Mientras se ejecutaban las obras del Metro, se adelantaron como parte del *Plan de Intervención del Centro* la restauración de la Plazuela de San Ignacio, la recuperación de la Avenida La Playa y la construcción del Parque San Antonio; este último con un gran impacto, considerado en su momento como el principal proyecto estratégico del centro. El concurso para el diseño se abrió en diciembre de 1992 y se inauguró el 14 de diciembre de 1994²¹; un espacio de 3 300 metros cuadrados donde se combina el parque tradicional con la plaza cívica, el comercio in-

21 El concurso fue ganado por el consorcio AIA y CONVEL, con diseños de los arquitectos Gabriel Jaime Arango y Juan José Escobar. El proyecto fue ganador de una Mención en la Categoría Urbanismo, en la XVI Biental Colombiana de Arquitectura de 1998.

formal con el formal, la obra escultórica del Maestro Fernando Botero con la arquitectura de la iglesia que da nombre a un sector que estuvo por muchos años abandonado después de la construcción de la Avenida Oriental y la calle San Juan, y la demolición de las dos manzanas²², que alguna vez en la ciudad se conocía como la “Barranca del Caleño”.

El *Plan del Centro de 1992* puede considerarse débil en propuestas y resultados pese a iniciar una nueva mirada sobre el centro de la ciudad, en cambio el *Plan Estratégico de 1997* y, sobre todo, lo recogido y aportado por el POT de 1999 trajo diferentes consecuencias, determinó intervenciones con mayores efectos territoriales, urbanísticos, arquitectónicos y estéticos no solo en el área inmediata sino en el resto de la ciudad. En primera instancia, hay que señalar el cambio del territorio a determinar como centro, pues el *Plan de 1992* consideraba de intervención la comuna 10, conformada por 19 barrios, más o menos siguiendo la delimitación tradicional pensada desde 1968, con algunos ajustes al sur y al oriente, mientras que el *POT de 1999* ya habla de un centro expandido, que incluye parte de la ciudad al otro lado del río Medellín, el sector del barrio Carlos E. Restrepo y alrededores²³, apoyado en las diferentes estaciones del Metro, bajo la premisa de configurar ya no un centro de ciudad sino un gran centro metropolitano, idea que se fundamentaba en los planteamientos del *Plan Estratégico de 1997*.

En el *Plan Estratégico de 1997* se enunciaron las bases de la futura ciudad metropolitana, bajo la concepción de que era necesario poblar nuevamente el centro y, al mismo tiempo, fortalecer centralidades alternas, ya fuera reforzando centralidades barriales o creando nuevas centralidades urbanas y metropolitanas. Este Plan apuntaba a recuperar

22 Queda entre las carreras 46 (Avenida Oriental) y 49 (Junín) y las Calles 44 (San Juan) y 48 (Maturín).

23 En la actualidad se consideran como parte del centro de la ciudad 23 barrios de las comunas 4 (Sevilla, Jardín Botánico, Universidad de Antioquia, Parque Norte), 10 (La Candelaria, Jesús Nazareno, El Chagualo, Estación Villa, San Benito, Guayaquil, Corazón de Jesús, La Alpujarra, Calle Nueva, Perpetuo Socorro, Barrio Colón, Bomboná N° 1, Boston, Villanueva, Las Palmas y San Diego), 11 (Laureles, Carlos E. Restrepo, Suramericana, Naranjal y Conquistadores) y 16 (Tenche –Cerro Nutibara–), que ocupan un poco más de 896 hectáreas y con una población calculada de 130 245 habitantes.

el “centro histórico y administrativo”, a fortalecer los elementos constitutivos de lo que llamaban la “ciudad original”, a reforzar su significación urbana, a preservar y consolidar su patrimonio, todo lo cual serviría para que este sector vertebrara la vida de la ciudad y fuera un componente fundamental de lo que se denominaba el sistema estructurante de espacios públicos metropolitanos. El espacio público jugaba un papel fundamental en los discursos de los procesos de recuperación de ciudad, debido a las situaciones aciagas que había sufrido en la década de 1980, donde la ciudad lo perdió por la informalidad y la violencia, de ahí la insistencia en proponerlo como premisa básica y en plantear diversos proyectos como la renovación urbana en el Camellón de La Alhambra y de la misma Alpujarra, en un proceso de complementación entre La Alpujarra I, La Alpujarra II y áreas aledañas, mediante la introducción de nuevos usos como vivienda, comercio, cultura (museos y bibliotecas), hotelería, servicios feriales y empresariales, además de articularse con el entorno mediante espacios públicos, recuperando de alguna manera el espíritu subyacente en la propuesta inicial para este sector. Otros de los proyectos fueron la recuperación del carácter simbólico y como núcleo cultural del barrio Guayaquil, alrededor de la Plaza Cisneros, en lo que se incluía recuperar el Pasaje Sucre y los edificios Carré, Vásquez y el Hotel Montería; el repoblamiento, reciclaje y reutilización del barrio Prado, por ser un sector de gran calidad patrimonial para la ciudad; y propuestas fundamentales en el centro tradicional como la recuperación del Paseo La Playa como parque lineal de la ciudad de orienta a occidente, o el Eje Corredor Carabobo, propuesto como un corredor y franja especializada que recuperara el espacio público del centro de la ciudad²⁴.

Estas propuestas fueron recogidas y potenciadas en el *POT de 1999*, en proyectos considerados de resignificación urbana como el “Plan especial del centro tradicional y representativo metropolitano”²⁵, el

24 Línea Estratégica 5. “Ciudad Metropolitana, acogedora, integrada y con calidad ambiental”, cuyo objetivo era “impulsar la renovación urbana y mejorar la movilidad interna del valle de Aburrá” (*Plan Estratégico de Medellín*, 1998:144-165)

25 Orientado a “mejorar la calidad urbanística y ambiental del centro y a la recuperación

proyecto del eje cultural La Playa-Boyacá, la recomposición del espacio urbano de La Alpujarra, el espacio cívico de Cisneros, el proyecto de intervención urbana del Museo de Antioquia, lo que las distintas administraciones incluyeron en sus programas de gobierno y fueron desarrollando cada una con nombre, procedimientos de diseño e implementaciones diferentes, pero manteniendo las premisas básicas inicialmente formuladas.

De las ideas formuladas en los planes se pasó a las obras, de esta manera se sucederían una serie de intervenciones para ir consolidando núcleos fundamentales en el centro de la ciudad: La Alpujarra II, Ciudad de Botero, Guayaquil o Cisneros, y el Parque de los Deseos. La Alpujarra II, contiguo al Centro Administrativo, tuvo como epicentro el edificio sede de las Empresas Públicas de Medellín –E.P.M.–, cuyo diseño y construcción se cumplió entre 1990 y 1997, a partir del cual se adelantó el Plan Parcial, con la pretensión de configurar la futura gran centralidad metropolitana, que incluyó el Parque de los Pies Descalzos y el Museo Interactivo, inaugurados en el año 2000. El edificio se convirtió en un nuevo ícono urbano –conocido como “edificio inteligente”– y el parque en una referencia ciudadana, más allá de las pretensiones iniciales de promotores y diseñadores²⁶. Un área contigua fue desarrollada entre julio de 2003 y abril de 2005, como Centro Internacional de Negocios Plaza Mayor para mejorar la oferta de la ciudad en cuanto sede de negocios y eventos, complementando el Palacio de Exposiciones también ubicado en las proximidades, al cual quedó conectado mediante la construcción de un boulevard, un espacio público que se convierte en lugar de acceso peatonal para cualquiera de las edificaciones con su variada oferta de servicios–incluyendo el cercano Teatro Metropolitano–, en un paseo urbano y un elemento

del centro y a la recuperación de su significación y de su capacidad de convocatoria para todos los sectores sociales de la ciudad metropolitana, mediante la integración coherente de las diversas intervenciones en gestación o en marcha en su interior o en su periferia inmediata y la protección y potenciación de su patrimonio cultural”. Artículo 103 del Acuerdo 62 de 1999.

26 Los responsables de este proyecto fueron los arquitectos Jorge Pérez, Felipe Uribe, Giovanna Spera y Ana Lucía Vélez, del Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo.

de referencia, junto al icónico Cubo de Madera, que es el centro de actividades de Plaza Mayor.

La Ciudad de Botero fue un proyecto desarrollado a partir de la iniciativa de reubicación del Museo de Antioquia. Debido al deterioro urbano y social del sector donde se ubicaba el antiguo Museo, lo mismo que la necesidad de ampliarlo, se pidió sacarlo del centro de la ciudad, y se planteó su ubicación en el antiguo Palacio Municipal, con un proyecto que se puso en marcha a partir de 1999²⁷. La convocatoria de un discutido concurso arquitectónico le permitió al grupo STOA²⁸ proponer en el proyecto ganador, la resignificación del antiguo Palacio Municipal, la renovación urbana del área de influencia, la recuperación de la calle como el espacio fundamental de la ciudad, mediante los boulevares, y asumir la ciudad como un planteamiento cultural, donde el mismo espacio fuese expresión de la historia, el arte y los sueños colectivos. Implicó la demolición de dos manzanas, una para la plazoleta de las esculturas del maestro Botero y otra para parqueaderos; la intervención física mediante la rehabilitación y adecuación del antiguo Palacio Municipal; y la reforma y mejoramiento de la antigua sede. En su conjunto, el proyecto tuvo el efecto pretendido de ayudar a recuperar el centro tradicional, crear un espacio de calidad cultural de escala metropolitana e incidir sobre el centro histórico.

El tercer núcleo desarrollado en este período se localizó en los terrenos de la antigua Plaza de Mercado Cubierta de Guayaquil, incendiada en 1968 y abandonada desde entonces, hasta ser demolidas sus ruinas con la pretensión de adelantar allí un proyecto de espacio urbano, que fue variado y postergado hasta comenzar a concretarse en diciembre de 2001 cuando fue convocado un concurso arquitectóni-

27 Como ya se ha escrito, para su concreción se pasó por diferentes fases de planificación, gestión y administración: aunque era un proyecto ya esbozado en el *Plan del Centro* de 1992, luego retomado por el *Plan Estratégico* de 1997, el *Plan de Desarrollo* de la administración municipal 1998-2000 y por el *Plan de Ordenamiento Territorial* de 1999, hasta lograr su concreción a partir de 1999 con la gerencia del Proyecto "Ciudad de Botero", en la administración de Juan Gómez Martínez (1998-2000).

28 Integrado por los arquitectos Beatriz Jaramillo, Tomás Nieto y Emilio Cera, y el escritor Darío Ruiz Gómez.

co fallado en mayo de 2002²⁹, e inaugurado el 2 de junio de 2005. El proyecto que se llamaba inicialmente “Plaza de la Protesta” –según el programa de gobierno del alcalde de entonces–, pasó a ser el Bosque de la Luz, de acuerdo con el proyecto ganador³⁰, siguió con el de Parque de la Luz y terminó por designarse “Plaza de Cisneros”, en referencia al espacio público contiguo desaparecido con el ensanche de la calle San Juan. Alrededor de esta plaza ya se venía adelantando un proceso de renovación urbana que incluyó la construcción de la Biblioteca Temática de las Empresas Públicas de Medellín, inaugurada también en junio de 2005; y la restauración de los viejos edificios comerciales de renta, el Carré y el Vásquez, cuyos estudios y proyectos se iniciaron en el 2000 y culminaron los trabajos en 2004 el primero, y en 2005 el segundo.

El cuarto núcleo tuvo como epicentro inicial el Parque de los Deseos. Se desarrolló como parte de la renovación urbana alrededor del Planetario Municipal, de ahí el énfasis temático en torno al sistema solar, relojes, eclipses, entre otros. Este se ubicó en el límite norte del nuevo centro de la ciudad, junto a la estación Universidad del Metro, la Universidad de Antioquia, el nuevo edificio de Extensión de la misma Universidad, y el Parque Norte; con él se pretendió aminorar el déficit de espacio público de las comunas y barrios del nororiente de la ciudad, y a la vez crear una nueva centralidad que se complementaba con la intervención urbano-arquitectónica del Parque y Biblioteca de Ciencia y Tecnología. Se configuraba así el denominado Centro de Equilibrio Norte, dentro del Sistema de Centralidades formulado en el POT de 1999, en la parte fronteriza del centro expandido contemplado allí. Esto implicó un proceso de renovación urbana sobre áreas de talleres, locales y lotes abandonados e, incluso, la demolición de los muros de tapia que se habían construido en 1971, en “estilo español”, como se decía en su momento, para la delimitación del Jardín Botáni-

29 El proyecto ganador, entre 49 propuestas, fue el presentado por Juan Manuel y Luis Fernando Peláez. El equipo de trabajo también lo integraron los arquitectos Rafael Vélez, Carlos Álvarez, Ingrid Barragán y Cache Uribe.

30 El proyecto ganador, entre 49 propuestas, fue el presentado por Juan Manuel y Luis Fernando Peláez. El equipo de trabajo también lo integraron los arquitectos Rafael Vélez, Carlos Álvarez, Ingrid Barragán y Cache Uribe

co, en cuyo interior se construyó el Orquideorama, preinaugurado en abril de 1972 durante la 7ª Conferencia Mundial de Orquideología³¹. Tanto la arquitectura de los contenedores del Parque Explora —con sus 25 mil metros cuadrados para la apropiación y la divulgación de la ciencia y la tecnología en un espacio interactivo—, como la apertura visual del Jardín Botánico hacia el exterior, determinaron en gran medida la configuración de esta espacialidad pública y renovaron con sus formas singulares las características de esta parte norte del centro expandido.

El accionar de este período no se concentró solo en estos centros políticos, culturales y empresariales sino que también pretendió formalizar toda la actividad que se había tomado el centro, denominada “guayaquilización”, esto es, un término peyorativo que aludía a la invasión y apropiación del espacio público —andenes y calles—, con ventas populares y de bajo costo, lo que aparte del caos peatonal y vehicular, aumentaba la “inseguridad”, lo desmejoraba y le daba un aspecto estético “inadecuado”. Se plantearon varios proyectos que pretendían la recuperación del espacio público, el control por parte de las autoridades, la definición de áreas específicas y con ubicación temporal, la delimitación del tipo de productos y ventas. El primer proyecto se denominó Oro, en la administración de Luis Alfredo Ramos, siguiendo los parámetros del *Plan de Intervención del Centro* de 1992. Este proyecto fue retomado por la administración siguiente, la de Sergio Naranjo Pérez, como parte del Programa Social de Seguridad y Convivencia, que tenía como objetivo fundamental la organización de las ventas callejeras, mediante alternativas que garantizaran el reordenamiento y utilización racional del espacio público, con el respectivo control y la participación de los sectores involucrados. Estas iniciativas comenzaron a ser implementadas, pero no fueron suficientes, debieron ser complementadas en las administraciones siguientes, especialmente en la administración de Juan Gómez Martínez, quien apuntaló su política de recuperación del espacio público del

31 En abril de 1972 se inauguró como Jardín Botánico, Joaquín Antonio Uribe, dejando de ser así el Bosque de la Independencia, el cual había sido diseñado por el arquitecto Enrique Olano en 1913.

centro en la construcción de los bazares, sitios en donde reubicar los venteros ambulantes.

Bajo el mismo principio de los bazares fueron construidos otros centros de reubicación de vendedores ambulantes, que buscaban no solo recuperar el espacio público sino su formalización. Las políticas y los proyectos alrededor de la informalidad de las ventas callejeras han generado un cambio en la imagen urbana y en buena parte se ha recuperado el espacio público del centro, pero esto no lo ha solucionado. Aparentemente, son soluciones parciales y no de fondo, los proyectos construidos son de baja calidad arquitectónica, la informalidad crece y la lucha por ese espacio se mantiene a pesar del aparente control.

Otra característica fundamental de la ciudad y su centro en los últimos años es su densificación y uso como vivienda. Frente al crecimiento desmesurado y expansivo se consideró fundamental revertir el proceso para racionalizar el uso y ocupación del suelo urbano, incentivando el crecimiento hacia adentro. El POT de 1999 lo asumió mediante políticas de renovación, redesarrollo y redensificación en sectores centrales con buena dotación de infraestructura y transporte. Desde entonces se comenzaron a construir edificios de apartamentos de 16 a 21 pisos en torres individuales o conjuntos cerrados, con áreas netas entre 34 y 54 m² en promedio, algunos desarrollados como planes parciales, tal el caso del denominado de Paseo Sevilla, en el sector del Chagualo, junto a la Universidad de Antioquia, que en su primera etapa como Ciudadela Sevilla se construyeron 600 apartamentos. Actualmente, se han implantado en áreas de antiguos talleres vacíos urbanos o zonas deterioradas, pero también en otras áreas donde existía un patrimonio arquitectónico y urbano contextual no monumental. Así, en muchos casos, se han demolido referentes históricos, en otros se han desfigurado las fachadas y perfiles urbanos, sobre los que se imponen agresivamente las nuevas torres. Si bien se ha buscado incentivar el poblamiento del centro, esto se ha hecho de manera agresiva con una fuerte especulación inmobiliaria, con una baja calidad arquitectónica y poco respeto por el patrimonio. El imaginario planteado por el POT –calidad, identidad y referente– no se está cumpliendo. Todo lo

contrario, se está deteriorando aún más la calidad espacial del centro, de hecho ya desmejorada, sin espacio público, áreas recreativas o zonas verdes. El Centro, considerado en sí mismo como un espacio público, recibe poca o ninguna dotación de espacio público por parte de estas nuevas urbanizaciones que incentivan la vivienda, pero no el uso y apropiación del mismo pues se ausentan y aíslan de él mediante la guetización.

Todos estos cambios y proyectos se mantuvieron e incluso se incentivaron desde la administración de Sergio Fajardo (2004–2007) hasta la presente, cuando en aquella se planteó en el programa de gobierno como objetivo “mejorar la calidad de vida para quienes viven en el Centro y para quienes viven el Centro”, mediante el proyecto estratégico: “El Centro Vive: Revitalización del Centro de la Ciudad”, que incluyó la formación de una Gerencia del Centro, con el fin con el fin de “devolverle al centro su identidad y revitalizar su aspecto social y su calidad física como zona tradicional y representativa, mediante un programa con un norte claro y sostenible en el tiempo”, que incluía por igual proyectos sociales y urbanos; entre estos últimos se destacaron la intervención del Paseo Peatonal Urbano de Carabobo, el polémico de las pirámide de la Avenida Oriental, y los ya referidos del Jardín Botánico y el Parque Explora.

Vale destacar el Paseo Urbano, pues implicó la peatonalización de tres kilómetros y medio del eje sur-norte de la carrera Carabobo, entre la calle San Juan y la quebrada La Bermejala, al norte de la ciudad, cerca al Jardín Botánico, pero rematando en el Centro de Desarrollo Cultural de Moravia y conectando allí con el Parque Lineal de La Bermejala³². Un proyecto reclamado de tiempo atrás, que le daba importancia a un corredor de gran valor histórico para la ciudad y recuperaba para el peatón un espacio urbano que hasta el momento estaba apoderado

32 Aunque el proyecto inicial contemplaba 4 750 metros entre el histórico Puente de Guayaquil, sobre el río Medellín y la quebrada La Bermejala, por lo que aún falta esa parte entre la Calle San Juan y el puente en una extensión de 1206 metros. Fue definido como uno de los proyectos estratégicos dentro de la Línea Estratégica No. 3 “Medellín, un Espacio para el Encuentro Ciudadano”, incluida en el “Plan de Desarrollo 2004–2007, Medellín Compromiso de toda la Ciudadanía”, adoptado por el Acuerdo 03 de 2004.

de la informalidad y un transporte público altamente contaminante en todos los aspectos. El proyecto era determinante en tanto mostraba la posibilidad del centro como escenario para el peatón, aquel que comenzó a perder en la década de 1920 cuando se entregaron los espacios urbanos al automóvil con la cobertura de la quebrada Santa Elena, el cual podría recorrer y conectar distintos espacios que hasta el momento estaban implantados en la estructura del centro sin una continuidad o una trama; de esta manera también se logró que las intervenciones en la Plaza de Cisneros —y de paso el Centro Administrativo de La Alpujarrá— y en el Parque de las Esculturas frente al Museo de Antioquia, por ejemplo, pudieran enlazarse y relacionarse, al igual que otros espacios extremos hasta llegar al Parque de los Deseos, al Jardín Botánico o al Parque Explora.

En el año 2006 se hizo la revisión del POT de 1999, y en la versión vigente en la actualidad se insiste en la importancia del Centro Tradicional y Representativo Metropolitano, para el cual se define la realización posterior de un Plan Especial, con el fin de “mejorar la calidad urbanística y ambiental del centro y a la recuperación de su significación y de su capacidad de convocatoria para todos los sectores sociales de la ciudad metropolitana”³³. Este Plan se formuló pensando en volver al centro competitivo y habitable. Se deben destacar dentro de lo planteado dos elementos importantes para la génesis actual del centro y sus dinámicas: uno sobre la delimitación y definición de áreas especializadas dentro del centro expandido, y otro sobre el regreso a los límites iniciales del “centro tradicional y representativo”. De esta manera los planificadores, a partir de las dinámicas actuales y de los proyectos implementados, delimitaron áreas especializadas para la “gran empresa” al sur del centro, para la “educación” al oriente, y para “salud, ciencia y tecnología” al norte; de ahí los proyectos estratégicos alrededor del Museo Interactivo de Ciencia y Tecnología, complementado con el Bulevar de la Salud o el de Univerciudad.

33 Artículo 129 del Plan de Ordenamiento Territorial, Acuerdo 046 de 2006. “Mediante el cual se revisa y ajusta el Plan de Ordenamiento Territorial para el Municipio de Medellín y se dictan otras disposiciones”, Medellín, Alcaldía de Medellín, documento en pdf, p. 91.

A pesar de esta formulación, en la administración del período 2008–2011, la intervención física en el centro se mantuvo en la línea de complementar y mantener la infraestructura desarrollada en el período anterior, pero sin sumar nuevos espacios públicos significativos como en los períodos anteriores. La Gerencia del Centro se ha enfocado principalmente a lo que llaman macroproyectos sociales, y a atender las grandes problemáticas que siguen activas en el centro en términos de habitantes de calle, explotación sexual, delincuencia infantil y juvenil, deterioro del equipamiento urbano y aseo y ornato del mismo. Entre la infraestructura desarrollada se destacan las obras del Complejo Ruta N³⁴, iniciadas en junio de 2011 y entregada su primera parte en diciembre de ese mismo año; como su nombre lo indica, forma parte de un complejo que configura el centro especializado de ciencia y tecnología en el norte de la ciudad. Otras obras se desarrollaron en el Bulevar y Ciudadela de la Salud, en el lote donde el Instituto de los Seguros Sociales había tenido una sede, al lado del hospital San Vicente de Paúl y frente a la Facultad de Medicina de la Universidad de Antioquia, dos históricos edificios, teniendo como eje vial la Avenida Juan del Corral, con lo que se le daría un redimensionamiento urbanístico a estos bienes de interés cultural nacional.

También durante estos últimos años se adelantaron proyectos complementarios que ya había sido definidos tiempo atrás, como el caso de la Plaza de La Libertad, dentro de la consolidación de La Alpujarra, cuyo concurso se realizó en 2007 y la obra se inauguró en febrero de 2011, faltando todavía algunas obras contempladas dentro del proyecto. Este proyecto lo promovió la Gobernación de Antioquia y el Instituto de Desarrollo de Antioquia. El concurso fue ganado por las firmas Toro Posada y Oficina de Proyectos Urbanos (Opus). Este proyecto se plantea con dos torres de 24 y 17 pisos para sede de las oficinas descentra-

34 Denominado un Centro de Innovación y Negocios, que contempla tres edificios: uno propiamente de la Ruta N, otro del Grupo EPM y otro que ocupará la multinacional Hewlett Packard, para su centro de servicios globales. En total son 32 mil metros construidos. Están ubicados al frente a la Universidad de Antioquia, en la esquina de la calle Barranquilla, entre carreras Cundinamarca y Carabobo

lizadas del departamento de Antioquia y como sede del canal regional de televisión, además de salas de exposiciones y una significativa área de espacios públicos y verdes, que se conectan con los otros espacios del Centro Administrativo, dándole continuidad y a la vez un carácter más amable que el que existía hasta el momento. Por otra parte se avanzó en el diseño o implementación de planes parciales como el de Naranjal, Guayaquil, Corazón de Jesús y Parque de San Lorenzo, que renuevan y afectan de manera significativa las actuales condiciones del centro de la ciudad.

Estas ejecutorias continuas de los últimos veinte años sin ninguna duda han renovado y revitalizado al centro de la ciudad, pero sigue siendo escenario de grandes problemáticas y conflictos sociales, por lo cual es mirado con temor por ciertos sectores. Por otro lado, el centro sigue siendo determinante en el imaginario para la mayor parte de los pobladores de Medellín y del valle del Aburrá. Se recuperó no solo una parte de su espacio público y se redensificó habitacionalmente en otros, pero no fue posible revitalizar algunos sectores pese a las intervenciones, ya que se consideran desde el estudio de 1968 como “zonas deterioradas”, tal el caso de Guayaquil, Niquitao o San Benito. En estos mismos años se recuperó parte de la dimensión simbólica del centro y se logró que la planeación lo tomara en cuenta para la realización de proyectos, al igual que la planeación futura insistiera en tal sentido.

Conclusiones

La imagen no puede ser más contundente: mirado a la distancia, el centro de la ciudad de Medellín en la actualidad es caótico. El perfil no daría ni para forzar un mimético y paródico *sky line*, con lo cual pretender rememorar ese supuesto ideal neoyorkino, ni siquiera en su versión “platanizada”. En realidad se ha configurado un centro con una caótica sumatoria de formas, estéticas y tiempos, sin una sinergia o una búsqueda modelada. Mirado ya no de afuera sino de adentro, la falta de integración y las discontinuidades abruptas en escala y tiempos son

evidentes al recorrer las fachadas urbanas, aparte de la falta de coherencia entre espacios urbanos, pese a las intervenciones de los últimos años. Por eso se vuelve a recordar las palabras del historiador Jorge Orlando Melo.

Lo primero que debe mencionarse es la forma como las gentes de Medellín viven y perciben su relación con la historia de la ciudad. Desde el siglo pasado, sus grupos dirigentes, probablemente acompañados por el grueso de la población, han compartido una inequívoca fascinación por el progreso. Entre otras expresiones, esto se ha manifestado por una relativa indiferencia por las marcas de su pasado y los elementos físicos, arquitectónicos y del paisaje que en algún momento hicieron parte de la identidad de la ciudad. Esto ha llevado por lo común a una fácil destrucción de los hitos históricos de la ciudad, o a ignorar los daños causados por algunas obras de desarrollo en edificios y paisajes tradicionales (Melo, 1993: 13).

Lo dicho por Melo no ha cambiado mucho en los últimos diez y ocho años, pese a las intervenciones para renovar y revitalizar el centro. Uno estaría tentado a creer que la indiferencia hacia las cosas del pasado y de las formas arquitectónicas heredadas ya se ha superado, teniendo en cuenta que en este mismo lapso se han intervenido, restaurado y puesto en funcionamiento obras arquitectónicas de valor histórico como el reciclaje del antiguo Palacio Municipal para sede del Museo de Antioquia, el Club de la Edad Dorada (una casa del barrio Prado destinada a centro para la tercera edad), la Casa Barrientos en la Avenida La Playa convertida en Club de la Lectura Infantil, entre otras intervenciones por parte de particulares como la controversial intervención del Palacio Nacional (convertido en centro comercial), el hotel Montería, el edificio Gutenberg o el Constain en la esquina del Parque de Berrío, cruce de la carrera Palacé y calle Boyacá, para señalar solo algunos casos sobresalientes que han apostado por valorar el poco patrimonio de la ciudad.

Por otro lado, se estaría tentado a considerar que la formulación del Plan Especial de Protección del Patrimonio –PEPP–, aprobado en

abril de 2009, es demostrativa de esos cambios de perspectiva frente a lo que señalaba el historiador Melo en 1993. Sin ninguna duda que el PEPP es un gran avance, en tanto plantea y delimita un sector de preservación del centro tradicional, define unos proyectos estratégicos que buscan la articulación y apropiación del conjunto de elementos que componen lo que se denomina allí el Sistema de Bienes Inmuebles de Valor Patrimonial y los integra al Sistema de Espacios Públicos Municipal; de igual manera, aclara y actualiza el listado de bienes de interés cultural nacional y municipal definiendo su real situación jurídica, y establece áreas cívicas y representativas, equipamientos, infraestructuras, y corredores de articulación del sistema de inmuebles de valor patrimonial. No obstante lo anterior, y pese a la misma fronda normativa incluida, el PEPP no ha tenido efectos reales en la ciudad ni en los procesos planeación del centro de la ciudad, pues no conduce a verdaderas políticas con efectos territoriales, aparte de no ser tenido en cuenta en la definición de los proyectos estratégicos urbanos y, por el contrario, estos se hacen a despecho de lo consignado en el PEPP. A eso le debemos añadir que no quedó establecida una institucionalidad que fuera responsable directa del patrimonio y no quedar sometido al voluntarismo de diferentes agentes estatales, como ocurre en la actualidad.

Una primera demostración de la ausencia de un cambio real y no solo formal en cuanto al patrimonio, en términos de la política territorial urbana, es que el POT de 1999 había definido en su Artículo 50 que un año después debería estar listo el PEPP y solo fue posible diez años después, cuando en abril de 2009 fue aprobado. Entre tanto, fueron ejecutadas obras que no consultaron para nada los deseos de proteger el patrimonio, pese a que muchas veces se hicieron a nombre de valorarlo y potenciarlo, como el caso del Paseo Urbano de Carabobo que, por el contrario, lo sacrificó en sectores donde se ejecutó. Este proyecto, cuya primera etapa fue entregada en octubre de 2006 y llegó pocos meses después hasta el Centro Cultural de Moravia, a lo largo de un proyecto con más carácter vial que de diseño urbano, no se interesó por la fachada urbana, apenas se relacionó con el patrimonio monumental y no le dio importancia al patrimonio contextual, ya sea el de la

arquitectura comercial, industrial o doméstica, la cual fue afectada por los efectos de la renta del suelo urbano derivada de la intervención. El PEPP no tuvo nada que ver a pesar de estarse formulando, pues era un estudio paralelo sin posibilidades de interactuar con el proyecto de la Empresa de Desarrollo Urbano

Ni qué decir de lo que sucedió mientras se esperaba la formulación del PEPP, con el proceso de construcción de la Biblioteca EPM en la parte occidental de la Plaza de Cisneros, en donde inicialmente se tenía planteado un proyecto de reciclaje del histórico Pasaje Sucre. Pero en un acto inverosímil de celeridad de la administración municipal de entonces, el edificio fue sacado del listado de bienes municipales el 11 de diciembre de 2002, de inmediato se contrató su demolición y entre diciembre de ese año y enero del siguiente no quedaba huella de aquella edificación que se consideraba fundamental para la estructura urbana del sector de Guayaquil. En un acto de mercenarismo arquitectónico, el mismo arquitecto que había elaborado un proyecto de reciclaje del Pasaje, como parte del proyecto para intervenirlo por la Fundación Ferrocarril de Antioquia, elaboró otro de corte posmoderno, el cual fue construido e inaugurado en junio de 2005, borrando esa memoria urbana. No valió que fuera considerado patrimonio, ni estar incluido como parte de la intervención del marco de la Plaza Cisneros desde el Plan Estratégico de 1997, pues la misma administración de Luis Pérez dio el ejemplo contrario. Si bien se restauraron los edificios Carré y Vásquez en la parte oriental, no se pudo completar el marco general, pues no solo no se preservó el Pasaje Sucre, sino que no se logró mantener el edificio González en el costado noroccidental, que fue demolido para construir un centro comercial, pese a que en algún momento se consideró integrarlo al proyecto.

En el futuro inmediato, ¿qué sucederá en la intervención sobre el eje de la calle Ayacucho en la construcción del tranvía eléctrico que va de la estación del Metro de San Antonio hasta el barrio Buenos Aires? La obra comenzó a ejecutarse en 2012, y no se sabe cuántas obras valoradas por el PEPP serán demolidas, si serán sacadas de los listados o, simplemente, si fueron incluidas verdaderamente en ellos. El PEPP

pese al ingente esfuerzo de sus profesionales y de ser un avance normativo para la institucionalidad municipal, sigue siendo algo accesorio o secundario, subordinado a otra visión de hacer ciudad.

En términos generales hay una negación del centro como espacio de memoria y de valor histórico cultural, todavía en beneficio de una mirada de rentabilidad económica como desde finales del siglo XIX, hecho incrementado en los últimos diez años con la construcción de todo tipo de proyectos inmobiliarios —de vivienda y comercio— con el fin de densificarlo y habitarlo. De ahí la continua demolición y fragmentación del patrimonio urbano arquitectónico, el cual no necesariamente está incluido en los listados del PEPP pues son patrimonios no monumentales contextuales, fundamentalmente en la parte oriental, en la periferia del centro, hacia los barrios Salvador, Buenos Aires o Boston, donde todos los meses son demolidas nuevas casas para dar paso a edificios de apartamentos, no solo densificando sino generando el desequilibrio de la fachada urbana y la presión sobre las demás viviendas del sector. El PEPP no consideró una escala intermedia para proteger este paisaje urbano.

Medellín tiene la curiosa particularidad de no valorar como una verdadera visión de política territorial la existencia de un centro histórico. Desde el Plan Centro de 1968, que partía de la consideración pragmática del “pobrísimos aprovechamiento del terreno” del momento, hasta el Plan Especial del Centro de 2006, siempre se tomó en cuenta de manera eufemística como un centro de ciudad, urbano, tradicional o representativo, pero jamás un centro histórico significativo, pese a que el Plan de 1992 dice que el centro tradicional conforma su centro histórico, a pesar de manifestarse “con edificaciones aisladas de diferentes épocas y estilos, y conserva la identidad histórica que toda ciudad necesita” (Plan de Intervención del Centro, 1992: 75). Incluso el Plan Especial del Centro pretendió reducirlo a una pequeña porción de lo que consideraron como el centro fundacional, a partir del parque de Berrío, y siguiendo el eje de La Playa la zona del Museo de Antioquia a la Plaza Minorista.

Pareciera que existe una idea preconcebida de centro histórico decimonónico de la ciudad intramuros, medievaesca o entre fortalezas

militares como el caso de Cartagena, pero no se concibe como ya lo planteaba especialistas para el caso europeo:

El perfil del casco histórico tradicionalmente puede definirse como una unidad cultural y urbanística de carácter singular dentro de la ciudad, que puede o no contener edificios monumentales dignos de protección y elementos culturales, arquitectónicos y/o constructivos singulares, paisajes urbanos sobresalientes, características ambientales y/o conjuntos vegetales relevantes, que testimonian el desarrollo urbano y forma parte de la identidad de la ciudad y están habitados con una diversidad social, que contiene espacios de la mayor significación para sus habitantes (Urbal EuroeAid, 2003: s. p).

Este perfil que en muy buena medida tiene el centro de la ciudad de Medellín, pero a pesar de los indudables y notables avances de los últimos años en su renovación, debido también a los distintos proyectos y a los intereses encontrados, todavía no se sabe qué centro tiene ni qué centro quiere, ni mucho menos si se quiere tener un verdadero centro histórico. Todavía más en una ciudad que sufre del “Síndrome de Peter Pan”, pues siempre quiere ser joven, por lo cual se renueva, se reconstruye o, simplemente, se maquilla, síntoma de que le teme envejecer y, porque no, ennoblecer.

Bibliografía

- Botero Gómez, Fabio (1998). *Historia del transporte público de Medellín 1890-1990*. Medellín: Secretaría de Educación y Cultura de Medellín.
- Consejería Presidencial para Medellín y su Área Metropolitana (1995). *IV Seminario Alternativas y estrategias de futuro para Medellín y su Área Metropolitana*. Medellín: Editorial Lealon.
- González Escobar, Luis Fernando (2008). *Artesanos y maestros en la arquitectura de Medellín y Antioquia 1775-1932*. Medellín: Escuela del Hábitat-Facultad de Arquitectura-Universidad Nacional de Colombia sede Medellín.

- González Escobar, Luis Fernando (2007). *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos 1775-1932*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, Escuela del Hábitat-CEHAP.
- González, Fernando (1942). *Estatuto del Impuesto de Valorización*. Medellín: Imprenta Municipal.
- Jaramillo, Roberto Luis (1996). “De pueblo de Aburraes a Villa de Medellín”, en Jorge Orlando Melo (Editor), *Historia de Medellín tomo I*. Bogotá: Compañía Suramericana de Seguros.
- Melo, Jorge Orlando (1993). “Medellín; historia y representaciones imaginadas”. En el seminario: “Una mirada a Medellín y al Valle de Aburra” 1993 –Memorias–, Medellín, Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín–Biblioteca Pública Piloto de Medellín para América Latina–Consejería Presidencial para Medellín y su Área Metropolitana–Alcaldía de Medellín.
- (1992) *Plan de Intervención del Centro de la Ciudad de Medellín*. Medellín. Alcaldía de Medellín/Departamento Administrativo de Planeación Metropolitana–Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
- (1998) *Plan Estratégico de Medellín y el Área Metropolitana 2015. El futuro de la ciudad Metropolitana* Medellín, Alcaldía de Medellín–Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
- Restrepo Uribe, Jorge (1981). *Medellín su origen, progreso y desarrollo*. Medellín: Servigráficas.
- Salinas, Pedro (2007). *Pasajero en las Américas. Cartas y ensayos del exilio*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Wiener, Paul Lester y José Luis Sert (1950). *Informe del Plan Piloto de Medellín volumen II, Descripción*. Medellín.