

CAPÍTULO VII

Reinscripciones libertadoras

...es lo cierto que los candelaritas, sean Celtas, Iberos, Judíos, Bereberes, sean mezclados de las cuatro razas, o de la indígena y la africana, no se durmieron al amanecer de la libertad¹.

NOS ACERCAMOS A LA ESTACIÓN PRINCIPAL EN EL PARQUE DE BERRÍO. El señor Berrío nos recibe de pie, amablemente. Un día a finales del siglo XIX, la emblemática plaza mayor que antes sirvió como plaza de mercado con sus toldos y de lugar ceremonial para los eventos cívicos y religiosos que pautaban la vida de la comunidad, se convirtió en el Parque de Berrío, en honor a la memoria del insigne Pedro Justo Berrío, tan sólo veinte años después de su muerte. Lleno de jardines, con la estatua pedestre en el centro, y con fuentes en los cuatro costados; espacio menos funcional y más representativo del poder político y religioso, al mismo tiempo que lugar de festejo, recreación o reunión pública y hasta sitio propicio para realizar negocios de Bolsa y especulación, una plaza de mercado virtual donde el intercambio de objetos tenía lugar en un nivel simbólico, como un imaginario colectivo que seguía flotando superpuesto a la nueva realidad de parque del connotado recinto. Se decía que “el oro ya no se encontraba en las minas sino en el parque Berrío”.

En cambio las ventas del mercado público se habían desplazado no sólo a las nuevas concentraciones que eran las plazas de mercado cubiertas, sino a las calles donde han permanecido desde entonces, porque la arraigada fuerza del comprador callejero las mantiene vivas.

¿Qué simbolizaba esta transformación del epicentro de las memorias de la joven ciudad? ¿Quién era ese personaje que tan poco tiempo atrás se movía por ahí entre las gentes, antes de subirse a su pedestal a mirarnos pasar, inmóvil para siempre?

La crisálida despliega sus alas, ha emprendido su vuelo de libertad.



1. Efigie de Pedro Justo Berrío y edificio del Banco popular.

¹ Tomás Carrasquilla, *Obras completas*, pp. 808-809.



2. Efigie de Pedro Justo Berrío, bronce y mármol de Carrara. Obra de Giovanni Anderlini, realizada en 1895.



3. Parque Berrío renovado, 1895.
Foto: Melitón Rodríguez.

Sale de su sueño, se hace forma urbana, paisaje urbano, se expande, migra, inscribe territorios. No en vano la construcción poética de la realidad, transformando un habitar desde un construir, había ido dando una forma no sólo a la urbe sino a la cultura, y por supuesto a la etnia y a sus manifestaciones estéticas y corporales.

El sino de la ciudad y las emociones de los hombres ciudadanos son exclusivamente los que constituyen el fondo que se revela en la lógica de las formas visibles².

La Independencia, un nuevo desgarramiento necesario en la construcción de nuestra escurridiza y cambiante identidad, cuya utopía se funda en la, aún más, inasible idea de la *libertad*, paradigma simbólico del siglo de las emancipaciones.

La Villa de La Candelaria accede en la nueva era republicana, a la categoría de ciudad, la Ciudad de Medellín; y en pocos años, superando a otras rivales importantes, pasa a convertirse en la capital del estado soberano de Antioquia³.

...en toda cultura aparece bien pronto el tipo de la *capital*. Como el nombre indica, es la capital aquella ciudad cuyo espíritu, con sus métodos, sus fines y sus resoluciones políticas y económicas domina todo el territorio. El campo todo, con sus habitantes se convierte en medio y objeto de ese espíritu director. El campo no comprende lo que aquí sucede. Nadie tampoco le pregunta nada⁴.

Estos acontecimientos imprimirían su sello en los espacios y lugares con múltiples referencias y señales, reinscribiendo en su propio transcurrir

² Oswald Spengler, *La decadencia de occidente*, p. 115.

³ José María Bravo, *Medellín. Análisis sobre su proceso histórico y desarrollo urbanístico*, pp. 50, 51. Con la independencia, la villa de Nuestra Señora de la Candelaria logró ostentar el título de ciudad, obtenido el 21 de agosto de 1813 por disposición del dictador republicano don Juan del Corral, presidente del estado libre de Antioquia. En este mismo año se fundó también la casa de la moneda de Medellín, propiedad del departamento, que le dio gran auge en el campo de las finanzas y del comercio. En abril de 1826 la ciudad asumió su calidad de capital, a pesar de ser un pequeño caserío que solo contaba en aquella época con 6.050 habitantes.

⁴ Oswald Spengler, *op. cit.*, p. 117.

las huellas de su óptico devenir. La capital habrá de diferenciarse, los signos de la libertad habrán de insinuarse, las formas de apropiación territorial habrán de destacarse.

La plaza mayor era el escenario por excelencia de tales acontecimientos, que habrían de transformar el destino colectivo de los herederos de la independencia, que eran todos los seres humanos que habitaban la nación; así lo fue el gran día en que se dio cumplimiento a la ley sobre la libertad de los esclavos.

Un espectáculo maravilloso y un golpe de vista sorprendente presentaba la plaza en aquel memorable día. En el centro y hasta las gradas del pabellón, la multitud de los que hasta el día antes no eran nada, con sus mejores ropas y haciendo conocer en sus expresivos semblantes la alegría que los poseía de verse ya en su verdadero puesto de personas racionales e iguales a los otros ante la ley.

[...] Conseguido el silencio, se iba llamando uno a uno a los agraciados cuyos nombres constaban en sendas listas. El llamado subía las gradas del pabellón, recibía de manos del gober-



4. Elevación en globo, plaza mayor, 1875. Foto: Pastor Restrepo.

nador su diploma de hombre libre, refrendado por el gran sello de armas de la República, y volvía a su puesto acompañado por los vivas de la inmensa multitud⁵.

Nunca antes la plaza primigenia tuvo tal inmensidad. Hoy, en lo que resta luego de sus múltiples reinscripciones, no habría cabida para tan grandiosa libertad.

Muy pronto la mariposa habría de batir sus alas. Su cuerpo estrecho y alargado sobre el eje de la Calle de la Amargura en sentido oriente-occidente, de cinco cuerdas de ancho por diez de largo, presto se rebatiría hasta desplegarse en el costado norte de la quebrada, cuando la presión ejercida por las gentes que se pasaron hacia esta orilla fuera desbordando y ensanchando el casco urbano hacia el oriente y hacia el norte, con la conformación de pequeños núcleos de humildes viviendas, en especial en los potreros del Llano y las mangas del Chumbimbo, llamadas así por el frondoso árbol que existía en el camino, un poco abajo, y de los guayabales y las faldas de la quebrada arriba, todos sectores ubicados estratégicamente en las entradas y salidas del lugar⁶.

La ciudad es un mundo, es *el* mundo. Sólo como *conjunto* le sobreviene el sentido de habitación humana. Las casas son los átomos que componen ese cosmos⁷.

Con la construcción en la Calle del Resbalón de un puente de madera con techo de teja de barro cocido, como eran los puentes de la época, se estableció el vínculo que dio inicio al rebatimiento del cuerpo urbano hacia el otro lado de la quebrada.

La religión habría de afincarse en forma destacada sobre la nueva conquista territorial, al costado norte de la Santa Elena. Con la creación de la Diócesis de Antioquia, la Santa Sede emprendió el proyecto de construir una sede digna de ella. El Sr. Tyrrel Moore, propietario de amplios terrenos en este costado, cedió los necesarios para hacer el trazado de las calles y una gran plaza con su catedral en la zona habilitada por el nuevo puente.

El lugar se llamó entonces *Villa nueva* por oposición a la *Villa vieja*.

Muy pronto se fue poblando este sector a medida que progresaban los trabajos de construcción de la catedral. Desde el nuevo eje de urbanización en que se constituyó la calle de Junín, se empezaron a trazar las calles hacia oriente y occidente para comunicarse con las muy pobladas del Llano y la Ladera, que era una de las salidas al camino de Guarne⁸.

⁵ José María Bravo, *op. cit.*, p. 58, cita de Eladio Gónima su *Historia del teatro de Medellín y vejeces*. pp. 239-240.

⁶ José Antonio Benítez, *Carnero de Medellín*, pp. xviii y ss.

⁷ Oswald Spengler, *op. cit.*, p. 123.

⁸ Alberto Bernal Nicholls, *Miscelánea sobre la historia, los usos y costumbres de Medellín*, p. 84. Fernando Botero Herrera, *Medellín 1890-1950*, p. 306.



5. Parque de Bolívar, 1908.

Foto: Melitón Rodríguez.

El crecimiento urbano se orientó entonces desde su nuevo centro –la catedral de Villanueva en construcción y su gran parque– hacia el norte, insinuando desde allí el desarrollo del eje norte-sur que con el tiempo iría a dominar, en el sentido longitudinal del valle.

Se propuso hacer un hermoso parque, no una plaza cívica como había sido la costumbre, inspirado en los parques pulmones ingleses y se dispuso la fabricación de una verja de hierro para defenderlo de los animales que paseaban libremente por las calles. Los estudiantes de la Escuela de Minas hicieron el trazado que en un principio fue un extenso jardín, en cuyo centro se colocó una de las fuentes más hermosas que tuvo la ciudad, que está hoy en el Hospital. El agua caía en un gran tazón de donde se surtían los vecinos⁹.

La construcción, aledaña al parque de la futura catedral, nos aproxima al espíritu y a la jerarquía de valores de la época. El gran esfuerzo que implicó para el Medellín de entonces la construcción de esta magna obra, cuya enorme mole resultaba desmesurada para el tamaño de la pequeña ciudad y para los recur-

⁹ José María Bravo, *op. cit.*, pp. 77, 85, 97.



6. Villa Nueva 1847, por Hermenegildo Botero.



7.



8.



9.

7, 8, 9. Catedral en construcción, diseño final de Charles Carré. Fotos: Melitón Rodríguez.

esos del momento, nos indica con claridad el valor simbólico de su disposición territorial y el poder de la Iglesia como institución en la ciudad, muy por encima de cualquier otro poder civil o público¹⁰.

Su ornamentación sobria, casi austera, halaga el sentido de lo exquisito. Tan imponente es su frontispicio como su ábside.

De frente, de perfil, de soslayo, por dentro, por fuera, de cerca, de lejos, inspira siempre la fuerza y la sencillez del Cristianismo¹¹.

Construida en adobe cocido en su totalidad, su concepción románica en los albores del siglo xx no deja de causar asombro. Un brote tardío del romano-normando con una espacialidad en verdad imponente y un sereno equilibrio en sus sólidos volúmenes.

Era un reto al paisaje y al entorno, su masa entraba en relación con los cerros dando otra lectura al paisaje y a la forma urbana. Tenía que ver con todo

¹⁰ Fernando Botero Herrera, *op. cit.*, pp. 172, 175.

¹¹ Tomás Carrasquilla, *op. cit.*, p. 799.

el espacio de la ciudad, era una referencia obligada que se iba imponiendo a medida que se iba levantando hacia el cielo, que empezaba a tener que ver con ella. Aparte de su función simbólica en el nivel religioso, asumía también un simbolismo cósmico. Erguida por encima de un cielo físico, también lo estaba por encima de uno metafísico. Como este último no tiene límites, erguirse por encima de él, delinear un límite visible en el infinito, significaba comprenderlo, definirlo, representarlo y como el cielo metafísico abarca el físico, representar el espacio en su totalidad¹².

El cielo metafísico, y la abstracción de su significado, era un nuevo concepto que entraba como innovación del conocimiento simbólico a formar parte de la cosmogonía aborígen y del universo mágico de los antepasados, como herencia del pensamiento filosófico griego legado por la colonización. La inmensa mole obligaba a elevar la mirada hacia el cielo, a apreciar la verticalidad, la elevación, a sentir el espíritu, a trascender más allá del mundo físico.

Hoy debemos buscarla por entre los edificios, al pasar en nuestra veloz carrera, pues aún se destaca pero no se impone; su grandeza, desde el Metro, no es tan impresionante, el cielo está señalado ahora por objetos más profanos. Sin embargo, parados a su vera, aún podemos percibir toda su magnificencia, y en su interior aún podemos presentir a Dios.

En la margen derecha de la quebrada, se empezaron a edificar quintas majestuosas y señoriales con juegos de agua, jardines y arboledas a la vista y contemplación del transeúnte, quintas que fueron el orgullo urbanístico de la ciudad, cuyo rostro entonces se insinuaba, sitio apropiado para recibir presidentes de la república cuando nos visitaban y paseo obligado para habitantes y visitantes. El eje estructurante se había desplazado desde la calle de la Amargura, hacia este espinazo surcado de puentes que liaban las dos orillas de la hermosa quebrada, la cual aún corría inocente de su oscuro porvenir, mientras la sutil mariposa extendía sus tramadas alas al sol¹³.

Los signos de la libertad, las gestas gloriosas, habrían ya no tanto de insinuarse, sino más bien de imprimirse, de inscribirse literalmente, sobre la estructura urbana.



10. Quinta en el paseo La Playa.
Foto: Melitón Rodríguez.



11. Paseo La Playa. Foto: Melitón Rodríguez.



12. Paseo La Playa. Foto: Escovar.

¹² Giulio Carlo Argan, *Historia del arte como historia de la ciudad*, pp. 95-96.

¹³ Tomás Carrasquilla, *op. cit.*, p. 784. Alberto Bernal Nicholls, *op. cit.*, p. 79.

El Libertador sería honrado al darle su nombre al barrio Villanueva y al hermoso parque, donde su efigie ecuestre ocuparía, años más tarde, el lugar de honor.

Los nombres de las calles, toponimias que habían surgido ligadas a las vivencias cotidianas de las gentes, o a las sugerencias del paisaje natural, los poéticos nombres de la calle de la Amargura, el Resbalón, los Huesos, el Llano, el Chumbimbo, esquina del Ciprés, el Guanábano, fueron cambiados por nombres de batallas memorables como Boyacá, Ayacucho, Juanambú, Calibío, Maturín, Carabobo, Pichincha, Junín, Bomboná, o de héroes patrios que participaron en la lucha por la Independencia como Bolívar, Girardot, Córdova, Caldas, Sucre, Zea, o de ciudades o países latinoamericanos como Caracas, Perú, Bolivia, Venezuela, Ecuador¹⁴.

Quizás la forma primigenia de inscripción territorial de una cultura que haya pervivido aún más que la ciudad de los vivos, sea el camposanto o ciudad de los muertos. Quizás sean los vestigios que con más esmero hayan sido conservados por las diversas culturas.

De pronto, desde nuestro veloz desplazamiento sobre rieles, en medio de la ladera oriental aparece una intrigante superficie verde, un espacio vacío en medio de la apretujada textura urbana que se le viene encima y lo acorrala, anunciando su inminente ocupación. Volviéndonos



13. Colina de El Salvador

¹⁴ Fernando Botero Herrera, *op. cit.*, p. 176.

Alberto Bernal Nicholls, *op. cit.*, p. 48: En 1847 un Cabildo quiso honrar las glorias de la patria y le dio a las calles el nombre de héroes, naciones hermanas y campos gloriosos de batalla.

en el espacio y en el tiempo podremos rememorar cómo sobre esta bella colina situada al sureste, en las afueras de la pequeña ciudad, llamada el alto de las Sepulturas, o alto de las Guacas, situada al parecer en el mismo lugar donde existía un cementerio de los antiguos pobladores en los tiempos de su perdición, se había levantado la primera ermita de San Lorenzo cubierta de paja; allí se aposentó también el cementerio de igual invocación y se erigió una antigua capilla, dos de cuyas columnas originales hechas en piedra se conservan en pie aún hoy en día, como ruinas que atraen por su rareza en nuestro medio.

En el recinto, por el contrario, sus sepulturas profanadas horrorizan, oponiéndose al sacrosanto respeto que siempre han inspirado estos restos de humanidad, e invitan a huir de allí espantados.

En los potreros del Llano, también en las afueras de la población pero hacia el lado norte, varios vecinos se reunieron y organizaron la construcción de otra pequeña necrópolis que se llamó el cementerio de San Pedro. Hermoso camposanto con su rotonda y sus amplias avenidas, donde se construyeron los primeros mausoleos y las primeras efigies y *esculturas* que podríamos llamar de ornamento público.

Podría decirse que allí se dio comienzo a una categoría estética inexistente hasta entonces en la pequeña urbe, la primera plusvalía estética urbana, las primeras obras de arte público aparte de las fuentes existentes que cumplían una función utilitaria además de la función estética.

Entre ambos se marcaba una polaridad no sólo cardinal, en el del sur se enterraban los “pobres”, en el del norte los “ricos”. Cuando el Metro se acerca elevado al de San Pedro, recuperamos, un poco, el sentimiento de arraigo y sacralidad perdidos. Si nos detenemos y entramos, podremos acercarnos a una experiencia conmovedora en este lugar donde se hallan inscritas las memorias más significativas de lo que ha sido el transcurrir de nuestro escenario vital, des-



14. Eje entre los dos cementerios.

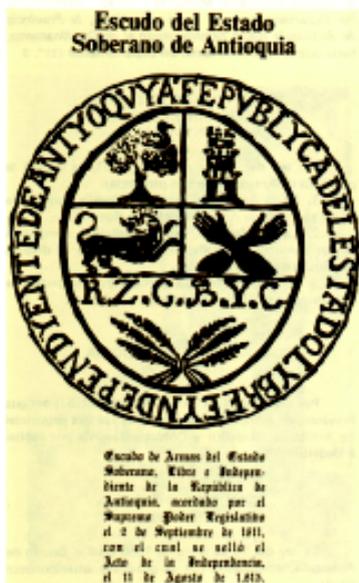


15. Columnas originales del cementerio de San Lorenzo.



16. Monumento a José María Amador.

Foto: Guillermo Melo.



17. Escudo Independencia de Antioquia.



18. Busto de Pedro Justo Berrío, 1963. Octavio Montoya, Bronce. Foto: Guillermo Melo, detalle.

de aquella época no tan lejana hasta nuestros días, pasando por todas las manifestaciones poéticas de nuestra disímil constitución etnográfica; desde los más delicados mausoleos neoclásicos, pasando por los más fríos y anónimos *lockers* modernos, hasta los más insólitos panteones *neokitsch*.

Estos cementerios jalonaron el crecimiento hacia el norte y hacia el sureste del pequeño casco urbano.

La actividad cultural, plusvalía poética que aparece como una nueva categoría de lo imaginario social antes superpuesto sólo a la esfera de lo religioso y lo doméstico, se inicia con la aparición en la escena urbana del *Teatro Principal*, construido en el mismo terreno donde más tarde estuvo el *Teatro Bolívar*, hoy Ayacucho con Bolívar, hecho social y cultural que inició un cambio en la rutina y la monotonía de las ocupaciones cotidianas ofreciendo un espacio para una actividad representativa, para una interpretación de las vivencias, más allá del rutinario repertorio de las iglesias, las escuelas y las residencias.

Al parecer el río se había llevado el puente construido tiempo atrás con el empeño del señor Mon y Velarde, en la estrechura que había frente al cerro Nutibara, y la “ciudad capital” seguía tan aislada como antaño. Con el esfuerzo de todos se consiguió dejar fluir el aislamiento.

Por allá en la primera mitad del siglo de las luces se montó sobre el río el puente de Colombia, llamado así por empalmar, naturalmente con la calle de este nombre.

[...] era el primer puente sobre el río y relegaba para siempre el vado a pie, la balsa y la toa mercenarias. Al costo de tan redentora empresa contribuyeron voluntariamente los vecinos todos; penados y presos por deudas trabajaron en ella; señoras principales acarrearón materiales para sus estribos. Aquello fue un rito en la religión del adelanto¹⁵.

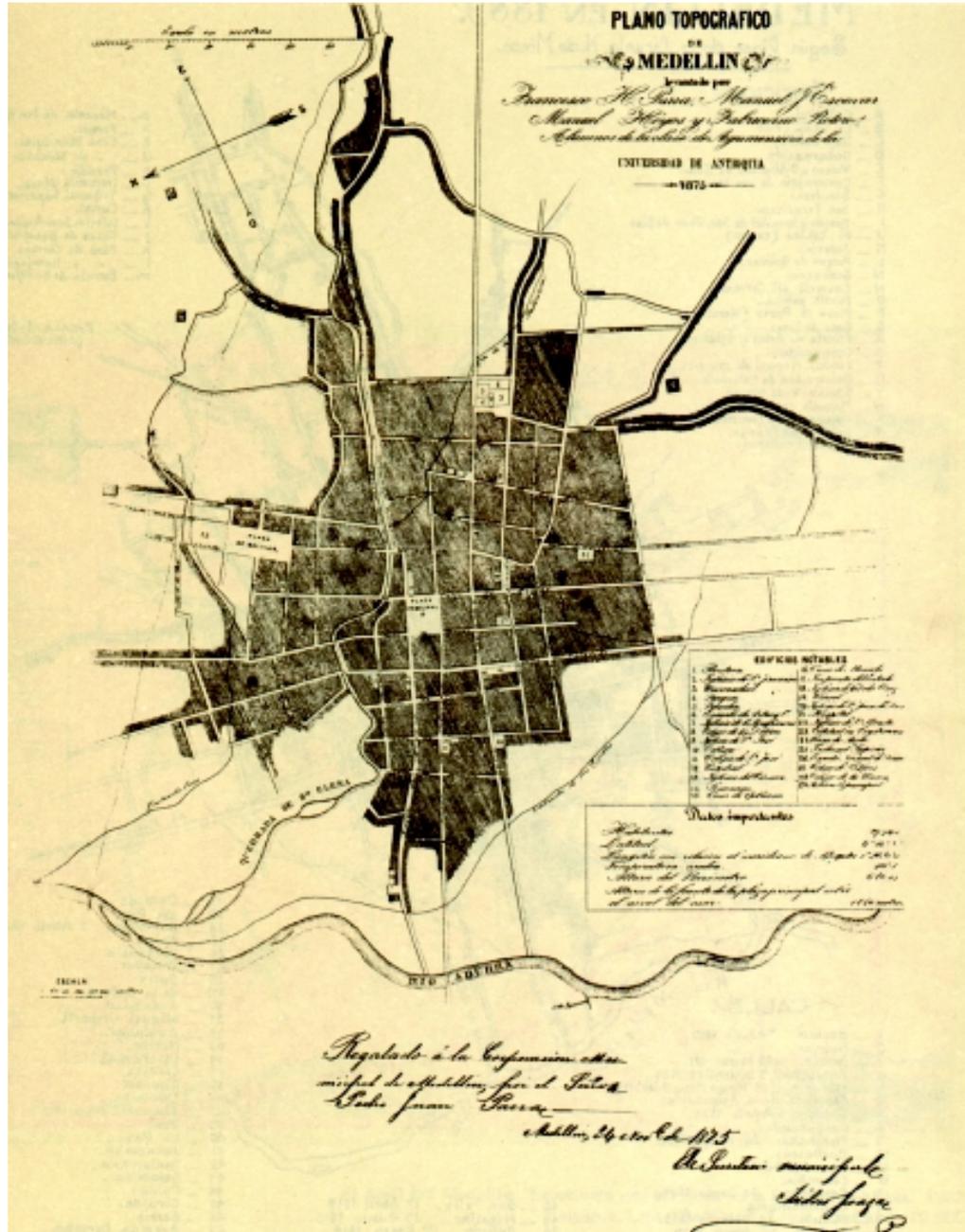
«Si Mon y Velarde despertó a los dormidos colonos, Pedro Justo Berrío puso a galopar a los despiertos ciudadanos»¹⁶.

A la oscura noche le sucede el luminoso día.

El pueblo emancipado ejerció su democracia eligiendo como presidente del estado libre de Antioquia al doctor Pedro Justo Berrío, en dos ocasiones, casi cien años después de haber pasado por nuestras comarcas el señor Oidor.

¹⁵ Tomás Carrasquilla, *op. cit.*, p. 788.

¹⁶ Gonzalo Restrepo Jaramillo, *Medellín 1962*, s.p.



19. Plano topográfico de Medellín, levantado por Francisco H. Parra y otros alumnos de la clase de agrimensura de la Universidad de Antioquia en 1875.

«Escuelas y caminos», fue su lema. Un pueblo sin alfabeto sería ciego instrumento de la abyección, y una comarca por naturaleza encasillada entre montañas intransitables jamás estaría abierta a la civilización y al progreso.

Berrío fomentó la apertura de un camino carretero o de rieles que pusiera en comunicación la capital del estado con un río navegable. Se inició así el carreteable al Magdalena, que finalmente sólo llegaría hasta Barbosa y que sería considerado como el mejor de la época¹⁷.

Hace cincuenta años, más o menos, aconteció la gesta enorme en estas nuestras vías de andurriales: «El Carretero». Ni los ferrocarriles de ahora causaron tanto pasmo como este camino milagroso, por donde íbamos a rodar a impulsos del carruaje novelesco. ¡Y así fue! Vinieron los coches y vinieron los vagones, y vino «la diligencia» y vino El Edén y vino Cipriano; y hasta tranvía mulero vino después¹⁸.

El Carretero sería el empalme con el ferrocarril de Antioquia antes de la apertura del túnel de la Quiebra, que lograría comunicar el valle del Aburrá con Puerto Berrío, en el Magdalena, navegando por él con el mar y, por consiguiente, con el alejado resto del mundo¹⁹.

Bajo su mandato la educación, forma primordial de apropiación y dominio territorial, manifiesta en sus edificaciones, fue tomando un gran impulso. «Había traído para impulsar la educación pública en el estado, una misión pedagógica alemana que había renovado en aquellas montañas todos los métodos educativos»²⁰.

Para la época había varios colegios masculinos y femeninos y buen número de escuelas públicas. Abrió la biblioteca del Estado y la imprenta oficial y creó la escuela de artes y oficios.

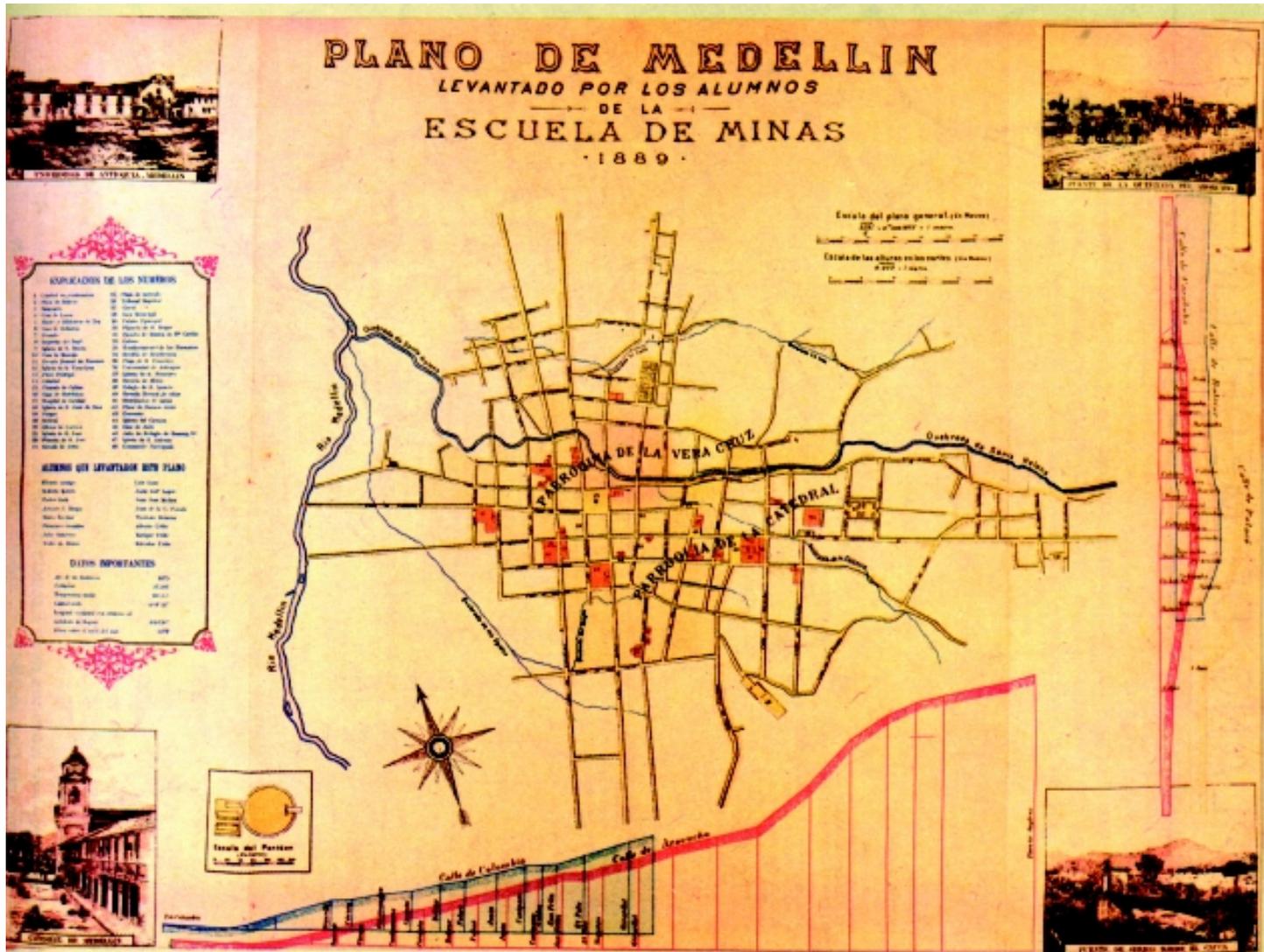
Estas formas culturales empezaban a acentuar unos ritmos urbanos y volumétricos, que si bien estaban concebidos dentro de unos mismos patrones tradicionales, constructivos y espaciales como el resto de las edificaciones domésticas, el tamaño, las trazas de los recorridos ciudadanos para accederlos, la ubicación, sus emblemas, iban marcando acentos y valoraciones en la espacialidad urbana que aunados a los pocos parques, las muchas iglesias, los puentes sobre la quebrada y las variaciones del paisaje iban consolidando marcos de referencia que permanecerían en la memoria como soportes de la identidad de la ciudad y de la comunidad,

¹⁷ José María Bravo, *op. cit.*, pp. 6, 68, cita de Javier Gutiérrez Villegas su *Pedro Justo Berrío, centenario de su muerte*, p. 63. La elección tuvo lugar en 1865 y la reelección en 1869.

¹⁸ Tomás Carrasquilla, *op. cit.*, p. 788.

¹⁹ Podemos deducir que Puerto Berrío se llama así en memoria de quien tuvo la visionaria idea de esta importante ruta.

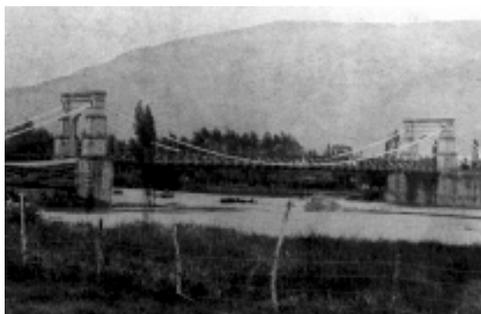
²⁰ Antonio José Restrepo, *Medellín ciudad tricentenaria*, p. 141.



20. Plano de Medellín, levantado por los alumnos de la Escuela de Minas, 1889.



21. Puente de Guayaquil, obra de Enrique Haeusler, 1878.



22. Antiguo puente de San Juan, 1889. Antonio J. Duque.



23. Antiguo puente en la calle Colombia, 1846. Obra de Enrique Haeusler.

como una «conjunción de sangre y suelo»²¹, el territorio como una escritura vital, como la posibilidad de una inscripción espacial de cuerpo y mente²².

Uno de los mojones que anclan precisamente ese sentido de pertenencia, en aquella época y en nuestros días, es el emblemático puente de Guayaquil, que permanece incólume como una valiosa pieza de nuestro escaso patrimonio material, y que fue otra de las muchas obras del doctor Berrío en pro del progreso de la ciudad, el cual permitiría la expansión hacia la otra banda²³.

La identidad, el sentido de pertenencia, la educación, el arraigo territorial, la civilidad, la prosperidad y el progreso fueron parte de la herencia legada por este distinguido antecesor, artífice en otro momento definitivo de nuestro transcurrir como urbs y como civitas, como polis que asume su destino con esfuerzo y con afecto a su raigambre espacial y temporal.

Su serena y noble efigie que espera impasible, cruzada de brazos, nuestra interlocución al salir de la estación principal, nos permite entrever el alma de este gran hombre “justo en el nombre y en los hechos justo”²⁴.

La pequeña ciudad había logrado adquirir la fuerza y el empuje necesarios para dar inicio a su crecimiento como tejido de un organismo vivo que se genera y se regenera con una dinámica propia, de acuerdo a los dictados de sus códigos genéticos.

En la parte alta de Ayacucho se esbozó lo que podría denominarse la primera urbanización de una finca en las afueras inmediatas del casco urbano²⁵.

²¹ Luis López de Mesa, “Elogio a Medellín” en *El libro de oro de Medellín*, p. 47.

²² Alicia Londoño B., “El territorio: memoria e identidad”, en revista *Morar*, p. 37.

²³ José María Bravo, *op. cit.*, p. 56. Su construcción en 1878 fue obra de Enrique Hauesler, hecho en ladrillo común y pegado con argamasa o zulaque. Un poco antes, el mencionado ingeniero había construido el de doña María en Itagüí que, como el de Guayaquil, se ha conservado intacto hasta nuestros días.

²⁴ Antonio José Restrepo, *op. cit.*, p. 143. Medellín se estremeció entonces en todos sus ámbitos y Antioquia lloró lágrimas vivas a la muerte del líder Pedro Justo Berrío ocurrida en el año 1875.

²⁵ José María Bravo, *op. cit.*, p. 75. En 1874 don Modesto Molina, primer urbanizador moderno de la capital de la montaña, abrió una venta de lotes urbanos en la parte alta de Ayacucho donde poseía una vasta superficie de terrenos.

Un ciudadano Rave levantó por ahí una venta con billares. “Buenos Aires”, rezaba su letrero enorme. ¡Y tú que lo dijiste! ¡Eso fue como un sortilegio ineludible! Vecinos y no vecinos acudieron. Quiénes, solar; quiénes, casa; éste, quinta; aquel, ventorro; arbolado el Municipio, iglesia los fieles, pronto cuajó aquello como por arte de encantamiento.

“Buenos Aires”, con sus alturas y sus vistas, con su rambla y sus calles adyacentes y sus vertientes al Santa Elena; “Buenos Aires”, con su éter, su Gerona y su Basílica, será siempre, en este suelo andino, el paseo sin rival²⁶.

El nihilismo geométrico seguía imperando en los trazados urbanos como era lo acostumbrado; no se seguía un plan y se construía con los dictados de la anarquía, al antojo y voluntad de los propietarios, costumbre que se adentraría en el posterior crecimiento de la ciudad, a realizarse sin muchos criterios ni propósitos, sin orden, planos o planes previos.

Buenos Aires tipificaría la generación del tejido urbano en las faldas extramuros de la ciudad. La imposición de la cuadrícula a las pendientes laderas montañosas va generando una especie de zurcidos o tejidos fragmentarios, como rizomas de crecimiento que buscarán empatarse con otros de su misma especie pero de distinta generación a como dé lugar, en algunos casos con asombroso ingenio, consiguiendo una variedad inusitada de espacialidades y puntos de vista, una poética ingeniosa e intrincada que se apropia del lugar como tal, del paisaje de la urbe y del inmenso horizonte del valle.

El paseo La Playa constituía entonces no sólo la estructura cervical de la pequeña urbe, como hemos visto, sino que era considerado como la maravilla del siglo XIX, desde el punto de vista de su imagen memorable, de su rostridad urbana como Villanueva, convertido ya en auténtico *boulevard*, con sus bellas quintas y mansiones, sus arboledas y jardines y sus vías a lado y lado de la quebrada.

Por ellas recorrió el primer coche de lujo traído a la ciudad, su paseo inaugural.

Las colinas aledañas al sector de la villanueva empezaron a desarrollarse luego con el trazado del barrio los Ángeles y la Ladera en la parte alta y en la parte baja, con el trazado de la zona envolvente de la catedral²⁷.



24. Primer coche.

²⁶ Tomás Carrasquilla, *op. cit.*, p. 788.

²⁷ Fabio Botero G., *Cien años de la vida de Medellín*, p. 60.

Todo es un cuadrado que demora al nordeste de la ciudad, en el suave declive de una falda. Por su amenidad han llamado a este punto “La colina de los ángeles”²⁸.

Como un centro alrededor del cual gravitan una serie de rizomas o focos de atracción cuya fuerza de crecimiento y desarrollo van más allá de lo predecible, o de lo hasta ahora acaecido, la pequeña población pone un pie en el nuevo siglo transformándose en ciudad “de carne y piedra”, no sólo de títulos, una vez cruza la frontera vaga e intangible del tiempo que separa los dos siglos.

Es así como una constelación de barrios nuevos se encaraman por las laderas que contornean el casco urbano, con su peculiar poética de remiendos que se entretejen, unas veces atando, otras dejando cabos sueltos, unas veces de acuerdo, otras veces en contra de la topografía y del lugar: La Asomadera y Guanteros, Buenos Aires, el Salvador y Boston; El Buen Pastor, Gerona o cuchillón de Loreto, Loreto. Se abre el camino a Robledo cruzando el río y comienza a esbozarse el barrio Sevilla²⁹.

El irregular tejido, no por ello menos poético, adquiere carta de ciudadanía, consigue identidad formal y funcional, naturaleza urbana, gesta de la ciudad venidera cuyo corazón ha empezado a latir y a irrigar la trama vital que se irá extendiendo en una relación propia, orgánica e inextricable con él, óptica y existencialmente inseparables, con una impronta característica y exclusiva.

La ciudad aparece ya como una huella digital única perfectamente diferenciada, como una ecuación genética y morfológica, como un tejido orgánico vivo.

El ensanche a la redonda, que ha surgido gradualmente y que se ajusta en lo posible a los planos del Medellín futuro, es rigurosamente regular en las partes recientes; mas, en el empalme y conexiones con lo anterior, pasa lo de siempre: añadijos y ziszás para empatar allá e ingerir acullá. Esta es la eterna historia. Sólo las ciudades a la yanqui, con planos y diseños *antes de escoger el lugar* ciudadano, se escapan de este remendar incesante³⁰.

A la evolución prototípica del tejido primario con sus tensiones internas, se superpone la estructura de los vacíos o espacios públicos representativos de la civilidad, pues la religiosidad tiene sus templos que a veces también se expanden sobre ellos, marcando acentos o síncopas libres dentro de lo construido, creando espacios de asentamiento o de permanencia en contraposición a los de recorrido o sistema de circulación como son las calles.

²⁸ Tomás Carrasquilla, *op. cit.*, p. 775.

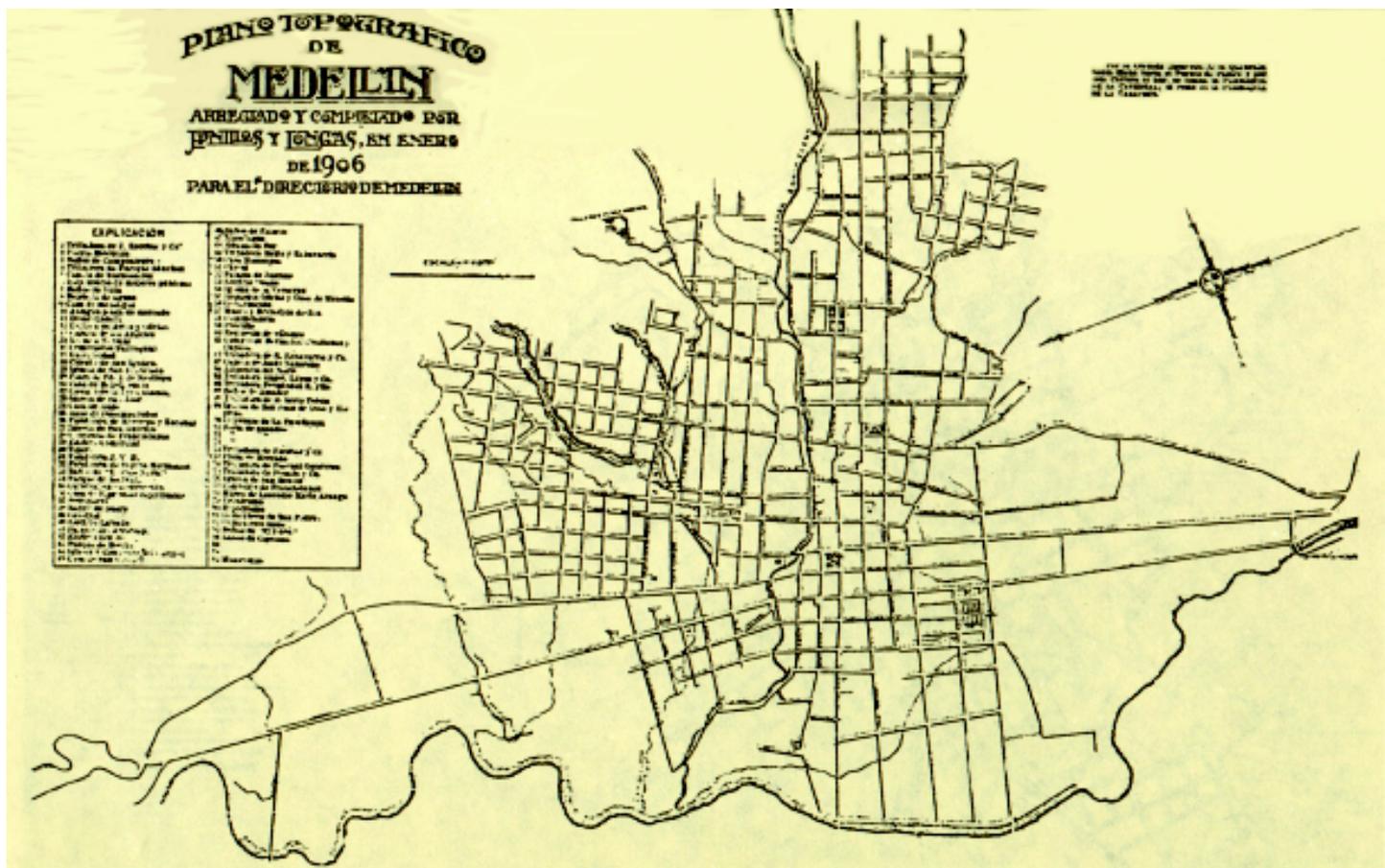
²⁹ Fernando Botero Herrera, *op. cit.*, pp. 297-307; Fabio Botero G., *op. cit.*, p. 61; José María Bravo, *op. cit.*, p. 85.

³⁰ Tomás Carrasquilla, *op. cit.*, p. 790.

Estos vacíos y sus contenedores, son también formas de inscripción que representan el devenir de una cultura que ya reconoce su identidad y la plasma en sus formas sensibles.

Hacia el este, como otro espacio de carácter representativo aparte de los ya mencionados, se abre la plazoleta José Félix de Restrepo, antes de San Francisco, y después de San Ignacio, sembrada de árboles y con la primera fuente de bronce que tuvo la ciudad.

Una gran *marca urbana*, un gran vacío interior, circunscribió el Circo España que emergía ocupando un vasto cuadrilátero en el sector de la Villanueva, cubierto posteriormente con una gigantesca estructura metálica, traída de Alemania, que permitía funciones permanentes de teatro, ópera y cinematógrafo además de “circo de toros” con una capacidad, increíble para



25. Plano topográfico de Medellín por: Pinillos y Longas, 1906.



26. Casa de Gobierno Departamental, 1893.

Foto: Rodríguez Hnos.



27. Ceremonia religiosa, plazuela José Félix de

Restrepo. Foto: Francisco Mejía.



28. Plano con: Catedral, Circo España, plazas y plazuelas.

la época, de hasta siete mil espectadores, actividad que daría un vuelco definitivo a la hasta entonces probada concepción de lo social-cultural³¹.

Cerca de allí se conformaría también la plaza de Sucre, más tarde parque de Boston –pero con la efigie de Córdova– como otro espacio público notable que contrapone el vacío a la solidez de lo construido que, a su vez, lo define.

El tejido urbano y la civilidad evolucionan bajo otras dimensiones estéticas y funcionales que van un poco más allá de las construcciones domésticas y

³¹ Fabio Botero G., *op. cit.*, p. 59. Situado entre las calles Caracas y Bolivia y las carreras Girardot y Córdoba, construido entre 1909-1910.

eclesiásticas y de la infraestructura que las relaciona, las calles, plazas, parques, plazoletas, que hasta ahora son su cuerpo.

Se adelanta la construcción del ferrocarril, hecho que genera lazos y tensiones invisibles, que muy pronto dejarán de serlo, e irán dejando su impronta en el funcionamiento y en la forma de la ciudad. Al ponerse en funcionamiento la luz eléctrica, la ciudad habrá adquirido otra dimensión perceptible o estética nunca antes vista, que renovará en forma definitiva su imagen como entidad urbana y su espacialidad nocturna. La pequeña ciudad logra pertenecer con orgullo al siglo de las luces. «Durante el día se desenvuelve por las calles un tráfico extraño de colores y sonidos. De noche brilla una luz nueva que apaga la luz de la luna»³².

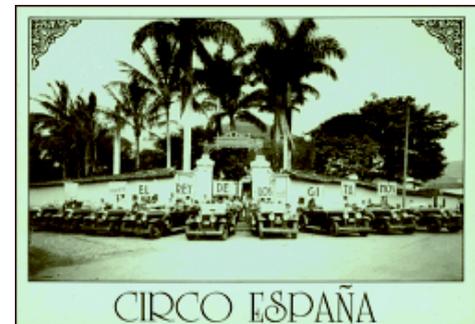
La ciudad había adquirido una imagen, desconocida hasta entonces, visible desde las lejanías en la oscuridad de la noche, una ilusión mágica y promisoriosa, una sensación memorable, más allá del tiempo y el espacio; la aparición de unos signos misteriosos que permitían vislumbrar “el alma vigilante de los mayores que poblaron y sufrieron, que soñaron lo que hoy es y lo hicieron posible, con su sangre, con su fe y con sus normas”³³. Enunciaciones éstas, que toman consistencia estética en esos registros luminosos, en esa territorialidad producto de las sucesivas poéticas.



29. Circo España. Foto: Benjamín de la Calle.



30. Circo España 1895. Foto: Rodríguez Hnos.



32. Circo España, 1934, postal. Foto: Francisco Mejía.



31. Circo España, 1910. Foto: Manuel A. Lalinde.

³² Oswald Spengler, *op. cit.*, p. 117.

³³ Luis López de Mesa, “Elogio a Medellín”, en *Medellín ciudad tricentaria*, p. 165.

Y fue desde esa cima cuando, al caer de una tarde y hacerse gris, opaca y fría la leve niebla azul que arropaba la llanura remota, surgió a mis ojos como un pardeado de chispazos la plena ilusión de la ciudad allá lejos.

A esa hora de mi vida y en aquella edad de civilización incipiente en nuestro hogar antioqueño, ver surgir ese parque de luz en la apacible lontananza del valle fecundo tenía a mis ojos un no sé qué de prodigio aladinesco³⁴.

Con la instalación de la primera planta de teléfonos se superpone a su estructura física la más intangible telaraña de las comunicaciones a distancia, que innovaría la concepción del tiempo y del espacio ciudadanos.

A fines del siglo XIX, consolidando su poder y primacía como capital, Medellín había llegado a ser punto de acopio o de concentración de la incipiente capitalización del café y del oro. Esta última desde mucho antes, cuando permitió a los insignes líderes insurgentes locales, ser los “financieros” de la Independencia³⁵.

Esta concentración de la riqueza iría a propiciar nuevos acontecimientos que se registrarían en la forma urbana, como la creación de algunas industrias y sociedades anónimas que aportarían nuevas tensiones a la generación y a la con-formación del tejido ciudadano. Hacia el oriente, dentro del casco urbano, se establecieron la Cervecería Tamayo, la planta de vapor de la empresa de electricidad y luego la fábrica de tejidos Coltejer, hitos destacados cuyos alrededores se irían transformando y consolidando como forma urbana en función de las nuevas actividades que ellas desencadenan.

Otra actividad socializada generadora de tensiones urbanas la constituían los baños públicos, como los que estaban situados en Ayacucho, cerca de la puerta inglesa, con pozos de inmersión y duchas que durarían hasta la década del cuarenta, como otros que hubo, haciendo uso de las numerosas corrientes de agua que bañaban el área urbana y los alrededores³⁶.

El Bosque de la Independencia, una inscripción testimonial para perpetuar nuestra emancipación cada vez que su nombre fuera pronunciado, el barrio San Pedro, en cercanías del cementerio, y el viejo manicomio, situado más al norte, jalonaron el desarrollo de este sector

³⁴ *Ibidem*, p. 161.

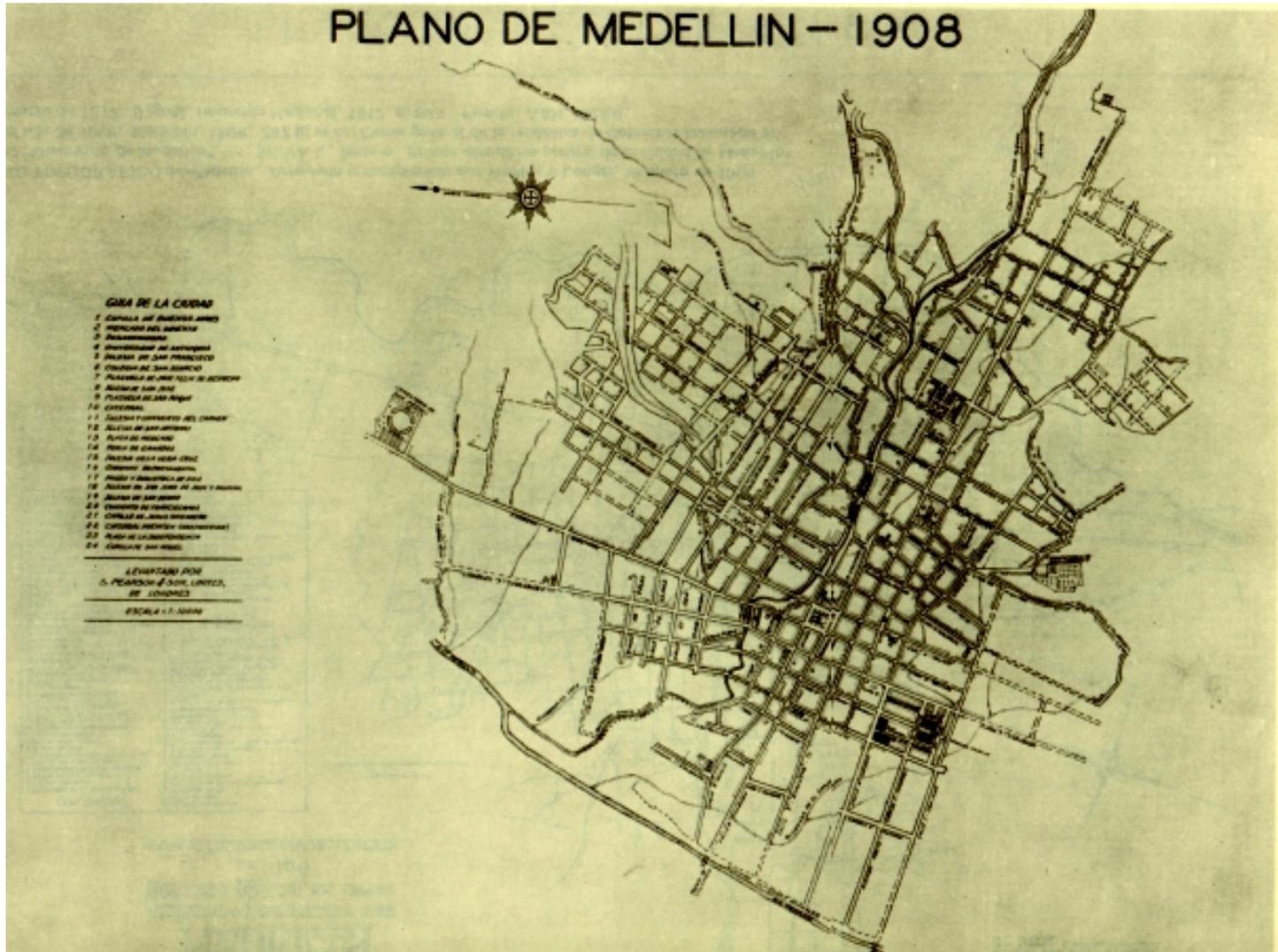
³⁵ Fabio Botero G., *op. cit.*, p. 23. Líderes como los Montoya, los Del Corral, los Arrubla y el mismo Zea, al menos como intermediario.

Alberto Bernal Nicholls, *op. cit.*, p. 93: “Según documentos que tenemos a la vista, la provincia de Antioquia, en poco más de un año, dio 400.000 pesos en barras de oro y 2.000 reclutas de los cuales 900 eran esclavos”.

³⁶ Fernando Botero Herrera, *op. cit.*, p. 30.

nororiental sobre el cual se asentó y consolidó la estructura matricial de la ciudad, desde finales del siglo XIX hasta la década del cuarenta.

Las plazas de mercado cubiertas como la de Rafael Flórez, la primera, y luego la de Guayaquil, fueron formas manifiestas de los nuevos ordenamientos, generadoras de actividad y crecimiento a su alrededor.



33. Plano de 1908. Levantado por S. Pearson and son limited, de Londres.



34. Cervecería Tamayo.



35. Bosque de la Independencia. Foto: Melitón Rodríguez.

36. Estación El Bosque, obra de Enrique Olarte, 1915.
Foto: Melitón Rodríguez.

Las tensiones del dispositivo ferroviario se hacen manifiestas, se inscriben sobre la superficie territorial, no sólo con los trazos de la carrilera y con las trazas evanescentes del recorrido del ferrocarril, sino con sus formas emergentes y simbólicas, las estaciones.

La Estación Medellín aportaría su notable forma, su novedoso lenguaje en el concierto de las formas tradicionales, a la configuración del territorio en el nudo crucial donde convergían las trayectorias del intercambio. Como un sistema mayor estructurado en torno a un gran vacío: la plaza cívica de Guayaquil, de dimensiones destacadas que entronizan la vacuidad como cualidad espacial urbana, lugar apropiado para las grandes manifestaciones políticas y la movilización masiva y popular, a la cual le hacían de contenedores por el costado norte la plaza de mercado cubierta, con los edificios Vásquez y Carré destinados al hospedaje, flanqueada por el edificio Tobón Uribe y la connotada estación, cerrando el gran conjunto con el cual se había hincado en el territorio la presencia inestable del desplazamiento y del intercambio, creándose un verdadero “puerto seco” sobre el cual gravitaría el mercado de víveres y todo tipo de comercios y transacciones e incluso una agitada vida nocturna³⁷.

Encrucijada formal y espacial, nodo urbano del cual se desprendían y al cual confluían los carretables y la ferroviaria; cruce de sistemas de locomoción que se intercambian allí traspasando los umbrales de un modo a otro; en este lugar la Villanueva ha recuperado su ancestral función de sitio crucial y corazón de un amplio sistema nacional y regional.

La convergencia que allí tenía lugar, se movía en dos dimensiones superpuestas que ataban trayectorias de diferentes planos en el tiempo y en el espacio.

De un lado desde los tiempos de las actividades colonizadoras y mineras venía una tradición de perpetua movilidad que sugiere procesos de no afinamiento, de migraciones rurales que no se asientan y mantienen una relación flotante con los espacios ciudadanos, una forma nómada de usar el territorio que conduciría a formas de apropiación peculiares del espacio urbano, a procesos de hibridación, a veces conflictivos, como las ventas ambulantes, zonas remanentes de lo salvaje dentro de la ciudad, oposición civilización-barbarie

³⁷ Fernando Botero Herrera, *op. cit.*, p.177.

A un mismo tiempo se construyeron la Estación Medellín por el ingeniero-arquitecto Enrique Olarte y la Plaza cívica de Guayaquil, ésta por iniciativa de don Carlos Coriolano Amador, quien contrató al arquitecto francés Charles Carré, autor también de la plaza de mercado cubierta.



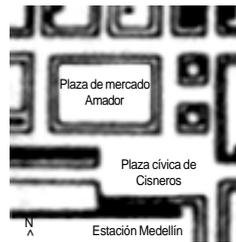
37. Edificio Tobón Uribe, 1921, y Estación Medellín. 1914.



38. Plaza de mercado Amador, 1894. Diseño de Charles Carré. Foto: Melitón Rodríguez.



39. Estación Medellín y tranvía a la América. 1923.
Foto: Benjamín de la Calle.



40. Plano del conjunto.



41. Efigie de Cisneros en su posición original.



42. Plaza cívica, manifestación. Foto: Digar.



43. Manifestación, edificio Vázquez, 1963. Foto: Carlos Rodríguez.



44. Pesebrera en la calle, 1891. Foto: Melitón Rodríguez.



45. El Carretero, 1894. Foto: Rodríguez Hnos.



46. Bestias, tranvía, tren, Estación Amagá.

que se inscribe subrepticia y resistente en sustratos permanentes. Estas movilizaciones habían sido pedestres en los comienzos y luego a lomo de mula.

«La naciente ciudad como centro de intercambio y cruce de caminos, tenía la apariencia e incluso el olor agreste de una “inmensa pesebrera”».

Las pesebreras ofrecían despacho a cualquier hora del día o de la noche, lo que nos revela que aquello era poco menos que una terminal de transporte de gran vitalidad, que daba acogida a una función urbana de primer orden³⁸.

De otro lado, el trayecto Caldas-Barbosa, de unos setenta km en línea recta era el único que permitía a finales de siglo XIX una vía carretable en toda la región. Si tenemos en cuenta que una gran red casi continental de “carreteras” monumentales, era ya realidad en el imperio romano y que el ferrocarril había atravesado de lado a lado el continente norteamericano, podemos ver por qué esos setenta km carretables, únicos en todo el territorio de Antioquia, los hacían su centro vital precisamente allí donde estaba surgiendo la gran ciudad³⁹.

El Carretero en conexión con el ferrocarril habría de permitir vincular estas trayectorias a la red de vías marítimas, de ferrocarriles y carreteras de la exten-



47. Ferrocarril de Amagá, 1911. Foto: Benjamín de la Calle.

³⁸ Fabio Botero G., *op. cit.*, pp. 23, 24.

³⁹ Fabio Botero Gómez, *ibid.*, p. 49. Desde 1870 se había construido el ferrocarril en Norteamérica.

sa malla interconectada que unía ya el universo civilizado. Había varias líneas de transatlánticos que de Nueva York y de los principales puertos de Europa traían a los viajeros a Barranquilla o Cartagena; de allí se viajaba al interior del país por el río Magdalena. El viaje duraba cinco o seis días en buques de vapor que llegaban hasta Puerto Berrío, emprendiendo el trayecto en tren, que cuando aún no estaba terminado el paso por el túnel de la Quiebra, era forzoso salvar a lomo de mula y luego viajar algunos kilómetros en coche por el Carretero, hasta llegar a la ciudad.

La ciudad naciente extendía ahora sus dominios territoriales en todas direcciones recobrando su posición originaria de cruce de caminos, que ahora conducían hasta el otro lado del mundo.

Hacia los cuatro puntos cardinales partían anchas carreteras que surcaban los espléndidos campos del valle donde se veía un reguero de viviendas campestres. Se había dominado el territorio propio y hundido sus tentáculos en el vecino.

Entonces esa Antioquia que estaba lejos de todas partes se acerca por su propia iniciativa a las demás regiones del territorio nacional y emprende el movimiento migratorio que acabará poblando de antioqueños las cordilleras Central y Occidental⁴⁰.

El conjunto orgánico de Guayaquil, su paradigma funcional, es el sitio de confluencia de las múltiples dimensiones que se superponen como trayectorias humanas y como inscripciones territoriales. Trazas del habitar que dibujan unas zonas de gravitación personal, al ritmo del tiempo pedestre o de tracción animal, en contradicción creciente con las dimensiones del universo de los ferrocarriles, del telégrafo y del teléfono. Poco a poco los hombres se ven obligados en un medio urbano que se distiende, a trazar sus órbitas personales sobre un fondo topográfico cuyo crecimiento es coherente en relación con los nuevos medios, pero anárquico en relación con el comportamiento espacial del hombre zoológico⁴¹.

Hoy, casi a un siglo de distancia, los acentos de esta apreciación se han trastocado de tal manera que nos parece que nuestro cuerpo está en una perfecta relación natural con el dispositivo Metro, en el cual cabalgamos cómodamente sin ni siquiera pensar en ello. La Estación Medellín, que pasa veloz, se ha aquietado, es ahora un monumento restaurado.



48. Paso de la Quiebra. Foto: Melitón Rodríguez.



49. La Estación Medellín restaurada.

⁴⁰ Gonzalo Restrepo Jaramillo, *op. cit.*, s.p.

⁴¹ André Leroi Gourhan, *El gesto y la palabra*, p. 333.



50. Calle Bolivia.

El conjunto de Guayaquil había generado un eje de gran importancia, la calle de San Juan que se extendería hacia el occidente cruzando el río con un tercer puente.

El Camellón del Llano y La Asomadera quedaron abolidos con la apertura de la carrera Carabobo que se prolongaría desde el puente de Guayaquil hasta el bosque de la Independencia, convirtiéndose en el eje indiscutible del septentrión al mediodía, por una senda nivelada “como superficie de estanque”.

Como un signo + cuarteaban la ciudad la carrera de Carabobo y la calle de Ayacucho; aquélla del Norte al Mediodía, ésta de Oriente a Ocaso. Ni una ni otra enmarcan la plaza principal, cual si quisieran valer por sus méritos propios [...] Carabobo y Ayacucho son las vías más largas de la ciudad progresista. La carrera la parte muy gentil de banda a banda; la calle arranca de la propia ribera del Aburrá y se trepa glorificada hasta las alturas de Miraflores. A medida que se alejan de las estrecheces peninsulares, se ensanchan, se dilatan, se embellecen, bien así como las colonias de España se emanciparon. Por algo tienen nombres libertadores. Ni se sabe cuántas cuadras miden, pues esto de cortes en las vías públicas es aquí como la ética: cambia según el lugar y el tiempo. Tiradas a cordel ofre-



51. Panorámica desde la Catedral con calle Bolivia, 1925.

Foto: Manuel A. Lalinde.

cerían una perspectiva admirable; divisaríanse confundidas en un punto oscuro, allá donde la visual termina⁴².

Signo cardinal, equivalente del signo mágico o trazo iniciático del desplazamiento orientado, según el desplegarse de la forma urbana y su enraizamiento en el territorio, en el paisaje, en la geografía y en el país, signo naciente de la ciudad.

Se habían abierto además calles nuevas, rectas, amplias algunas de ellas y sembradas de árboles a imagen y semejanza del paisajismo europeo de la época.

De ahí la línea recta y las tiradas a cordel en estas vías donde principian o terminan las poblaciones [...] de ahí los balastos y los árboles en ringlera. Esto de la siembra sin cogienda es signo palmario de adelanto urbano⁴³.

⁴² Tomás Carrasquilla, *op. cit.*, p. 789.

⁴³ *Ibidem*, p. 786.

El Camellón del Medio, hoy Palacé, visto desde la barranca del Convento o Zacatín, el del Carretero visto desde la capilla de Jesús Nazareno, la margen derecha del río Medellín, entre los puentes de San Juan y Colombia, y la Alameda o calle de Colombia abajo:

Esa vía que prolongaba una de las calles que enmarcan la plaza principal; que pasa por San Juan de Dios y por el Hospital; esa vía, que daba a las playas floridas y sombreadas, tenía que ser de mucho esmero y embellecimiento. A ella le aplicaron, en efecto, todo el arte y la ciencia de la época, y fue por mucho tiempo el camellón de los camellones. “La Alameda” por antonomasia, se le llama en el día. Si no hasta el propio río, está hoy edificada en mucha parte. Por ahí se construye La Feria, edificio sui géneris si los hay: una lonja de bestias, como si dijéramos⁴⁴.

El paisaje ancestral seguía imponiéndose inmutable como un telón de fondo ante la armoniosa escena que crecía, oponiéndole contrapuntos en extensión y en altura. Se destacaban aún con toda su majestuosidad los cerros, el entorno montañoso y el río. Desde un cierto punto de vista podría considerarse una polis ideal, casi una utopía realizada por un corto tiempo⁴⁵.

Es entre la última década del siglo XIX y las tres primeras del XX cuando la naturaleza y el artificio construido parecen dialogar frente a frente. Inexorablemente la ciudad aumentará su ritmo creciente hasta desbordar su onticidad y adquirir su propia carta de naturaleza. Lo connatural al hombre es ahora el habitar en su artificio construido, para poder morar como hombre *civilizado*.

La aldea *confirma* el campo; es una exaltación de la imagen campestre. La ciudad posterior desafía el campo. Su silueta contradice las líneas de la naturaleza. La ciudad niega toda naturaleza. Quiere ser otra cosa, una cosa más elevada.

[...] Al fin se inicia la urbe, la urbe gigantesca, *la ciudad como un mundo*, la ciudad que debe ser sola y única.

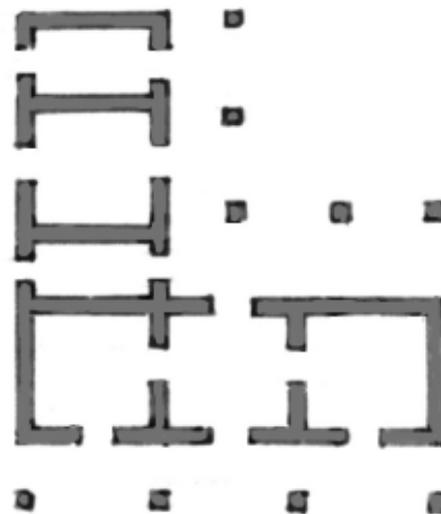
⁴⁴ *Ibidem*, *op. cit.*, p. 788.

⁴⁵ Fabio Botero G., *op. cit.*, p. 64. Los que vivieron en Medellín de 1890-1930 tuvieron el privilegio de apreciarlo en todo su esplendor natural antes de que la ciudad grande pasara a superar, “absorbiera” el paisaje.

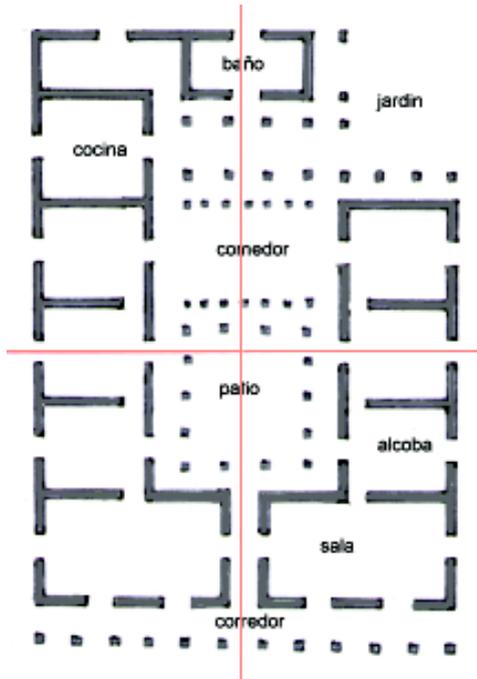
Alberto Bernal Nicholls, *op. cit.*, p. 87...es a ese Medellín de las postrimerías de siglo o de las tres primeras décadas del actual al que recordamos con deleite...



52. Vivienda típica. Foto: Benjamín de la Calle, 1904.



53. Tipología tradicional mínima.



54. Tipología espacial tradicional.



55. Casa tradicional, el Poblado, 1950.

Y comienza la labor destructiva a aniquilar el paisaje. Antaño la ciudad se entregó a la imagen del campo. Ahora la ciudad quiere reconstruir el campo a su propia semejanza. Y los senderos se convierten en vías militares, los bosques y los prados en parques, las montañas en puntos de vista panorámicos. La ciudad inventa una *naturaleza artificial*, pone fuentes en lugar de manantiales, cuadros de flores, estanques, tallos recortados, en lugar de praderas, charcas y matorrales⁴⁶.

El construir para morar y el morar para construir se irían sucediendo como en una espiral ascendente que cada vez amplía más el rango de sus alcances, haciendo sus marcaciones, significativas de sus devenires, sobre el territorio ávido de *poiésis* y de *semiosis*.

El uso de los materiales constructivos fue evolucionando desde la pequeña casa de bahareque y techo de paja de herencia indígena, a la de tapia pisada y teja española. La tipología espacial más elemental se apropió de elementos de las dos tradiciones: una galería al frente llamada corredor, de tradición local, una puerta en medio de ese corredor por donde se accedía a una habitación principal o sala, que daba entrada a dos aposentos o alcobas situadas a lado y lado de ella y al corredor de atrás donde solían estar la cocina y la letrina, algunas veces allí, otras veces más alejada en el solar.

Esta organización primaria, que era la reducción a su mínima expresión de la tipología residencial colonial de patio central rodeado de corredores, habitaciones en galería, zaguán y solar, con entrada lateral para las bestias, evolucionó luego a la de dos pisos con balcón, a finales del siglo XVIII, modelo que se *imitaba* en los otros poblados como Barbosa y Hatogrande. Casi todas las casas eran blancas, limpias, espaciaosas, provistas de agua en su interior, con espaciosos baños de inmersión y jardines esmeradamente cultivados.

Un siglo más tarde se comenzaron a construir las de tres pisos y sólo a principios del siglo XX aparecieron los edificios de mayor altura, sólidos e imponentes, con destinaciones diferentes a la residencial⁴⁷.

⁴⁶ Oswald Spengler, *op. cit.*, pp. 116, 117.

⁴⁷ Cuentan que cuando Tomás Carrasquilla conoció el hotel de tres pisos en la calle de Boyacá fue tanta su admiración que al volver a su pueblo de Santo Domingo llamó al lugar de sus tertulias, situado en un local a ras de tierra, "El tercer piso".



56. El manicomio departamental. Diseño de Luis Jhonson, 1888. Foto: Melitón Rodríguez.

La apariencia prototípica colonial criolla empieza a evolucionar un poco a imagen de algunas importaciones de estilos venidos de Europa, símbolos emancipatorios, superpuestos a la invariable tipología espacial de patios, produciendo cierta reticencia en la aceptación popular: «El pueblo dice que están hechas en inglés y no las entiende»⁴⁸.

El repertorio tradicional doméstico se enriquece desde entonces con edificios de connotada arquitectura, como fueron la estación Central del ferrocarril, la romántica estación Villa, lugar de reunión predilecto de los medellinenses a esperar la llegada del tren de Puerto Berrío, algunos templos, algunos edificios con una clara función social como el Orfanato y el Manicomio, el Circo España, la majestuosa mole de la Catedral de Villanueva en construcción que empezaba ya a destacarse como una imponente *marca urbana*, y en especial el Paseo la Playa con sus esplendorosas mansiones.

Los aldeanos, habiendo emprendido el tránsito desde remotas zonas del tiempo y del espacio para ser hombres de ciudad, por fin lo han conseguido, ahora pueden llamarse con certeza *ciudadanos*.

Transformación gentilicia que denota el cambio acelerado que estaba teniendo lugar, *el nacimiento* de una ciudad *entre las pesebreras*. Lo que podría llamarse la estructura urbana, la “mancha urbana”, se expande en el período 1890-1920, con un incremento proporcional tan enorme, que nos permite llamar ese lapso como “el nacimiento de la ciudad”⁴⁹.

Al entrar el nuevo siglo, Medellín es ya una *ciudad* como *urbs* y como *civitas*, caracterizada en el campo histórico social colombiano y plenamente diferenciada de las otras ciudades del país, con alma propia.

Pero el verdadero milagro es cuando nace el *alma* de la ciudad. Súbitamente, sobre la espiritualidad general de una cultura, destácase el alma de la ciudad como un alma colectiva de nueva especie, cuyos últimos fundamentos han de permanecer para nosotros en eterno misterio. Y una vez despierta, se forma un cuerpo visible.

La aldeana colección de casas, cada una de las cuales tiene su propia historia, se convierte en un todo conjunto. Y este conjunto vive, respira, crece, adquiere un rostro peculiar y una forma e historia interna. A partir de este

⁴⁸ Fernando Botero Herrera, *op. cit.*, pp. 27, 28.

⁴⁹ Fabio Botero G., *op. cit.*, pp. 23, 28.

momento, además de la casa particular, del templo, de la catedral y del palacio, constituye la imagen urbana en su unidad el objeto de un idioma de formas y de una historia estilística, que acompaña en su curso todo el ciclo vital de la cultura.

Bien se comprende que lo que distingue la ciudad de la aldea no es la extensión, no es el tamaño, sino la presencia de un *alma ciudadana*⁵⁰.

Es así como la constelación de poblados que afloraban por el valle, que apenas empezaban a salir del cascarón de las adormecidas aldeas decimonónicas, semi-coloniales, casi en estado de siesta interminable, y que tenían un ritmo, una cierta manera propia de “vivir su vida”⁵¹, no habían logrado despertar un alma ciudadana que permitiera llamarlos ciudades, como sí lo había logrado la que entonces había tomado la delantera y que ahora se había constituido en centro gravitacional de todo el sistema latente que desencadenaría ya no solamente la polis, que ya era, sino la metrópolis venidera, cuando todos los rizomas urbanos despertaran y sus desarrollos multi-direccionales se entretrejeran en una compleja sintaxis de lazos conectores y de tramas intersticiales.

Mientras Medellín, “la esplendorosa reina de todo el occidente colombiano”⁵², nacía a la vida ciudadana como la epifanía de los sueños brumosos de su leve pasado, San Francisco, la orgullosa reina de la costa del Pacífico de Estados Unidos, poseedora de todos los atributos, virtudes y pecados que la historia exige a una gran ciudad, grandes hoteles, espléndidas mansiones, sórdidas chabolas, iglesias, catedrales, sinagogas, colegios, hospitales, bibliotecas, etc., caía abatida, luego de que un sordo estruendo, reverberante y monstruoso, como si el mundo entero hubiera empezado a vibrar a gran profundidad, estremeciera la estable y eterna tierra como una masa de jalea, con la furia telúrica del devastador terremoto de 1906⁵³.

⁵⁰ Oswald Spengler, *op. cit.*, p. 112. Este texto sirvió de punto de partida al seminario *¿Tienen alma las ciudades?*, dictado por Manuel Delgado para la maestría “Cultura de la metrópolis latinoamericana” del posgrado en Estética de la Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Universidad Nacional de Colombia, Medellín, 1998.

⁵¹ Fabio Botero G., *op. cit.*, p. 73.

⁵² Antonio José Restrepo, *op. cit.*, p. 148.

⁵³ Sergio Mejía Echavarría, “Páginas de la historia”, *El Colombiano*, abril 18 de 1998.



57. Puente de occidente. Foto: Guillermo Arias.



1. Pintura sobre madera, ex-voto de 1776, que muestra en la parte inferior la iglesia de la Candelaria después de su reedificación.

CAPÍTULO VIII

El sortilegio de La Candelaria

Los entornos y las experiencias modernos atraviesan todas las fronteras de la geografía y la etnia, de la clase y la nacionalidad, de la religión y la ideología: se puede decir que en ese sentido la modernidad une a toda la humanidad. Pero es una unidad paradójica, la unidad de la desunión: nos arroja a todos en una vorágine de perpetua desintegración y renovación, de lucha y contradicción, de ambigüedad y angustia. Ser modernos es formar parte de un universo en el que, como dijo Marx «todo lo sólido se desvanece en el aire»¹.

Desvelamientos poéticos

LOS DESIGNIOS SE CUMPLEN DE NUEVO. Otros desgarramientos serán necesarios para que las nuevas formas afloren. De entre las cenizas del pasado surgirán los primeros vestigios de la modernidad. El fuego implacable que todo lo transforma aparece arrollador y misterioso en la plaza de su advocación. La Candelaria hace resplandecer su nombre y su furia arrasadora reduce a escombros la totalidad del costado norte, con la increíble complacencia y complicidad ciudadanas, más clamorosas que las lamentaciones, que veían en las llamas y en la inmensa nube de humo, augurios de renovación, porque todo lo incendiado era considerado “viejo y feo” y ahora se levantarían edificios modernos².

El costado norte es entonces dignamente transformado a la modernidad republicana con la edificación de cuatro notables edificios que cumplirían con creces los augurios renovadores: los edificios Echavarría, Hernández, Gutiérrez y Olano. El primero dialogaba de tú a tú haciendo esquina con La Candelaria, el edificio Olano, en la esquina inferior del parque, aportaba su elegante ochave a la civilidad urbana y causaba la admiración general por tener el primer ascensor que existió en la ciudad³. Lo que no predijeron los augurios sería que en menos de cuarenta años el discreto y elegante costado norte desaparecería por completo, esta vez en aras del modernismo, más implacable aún que la peor conflagración, y con consecuencias menos admirables.

¹ Marshall Berman, *Todo lo sólido se desvanece en el aire*, p. 1.

² Fernando Botero Herrera, *Medellín 1890-1950*, p. 196.

³ *Ibidem*, p. 197.

Marcela Bernal, *100 años de arquitectura en Medellín*, p. 32. El diseño del costado norte, netamente republicano, fue obra del ingeniero-arquitecto Enrique Olarte.



2. Incendio del parque Berrío.
Foto: Benjamín de la Calle

El ritual de la muerte y renovación continúa sus designios inexorables. Cinco años más tarde, el turno le corresponde al costado occidental, cuyas construcciones coloniales arden sin misericordia, ante el nuevo conjuro de la advocación hebraica de La Candelaria, transformando en cenizas hasta el último de sus vestigios históricos.

Este rito misterioso del destino también es acogido con regocijo por los ciudadanos, como un nuevo presagio de renovación y modernidad.

La modernidad ecléctica decimonónica, el estilo republicano, con algunos aportes verdaderamente modernos del nuevo costado occidental, que además ha permitido la ampliación de las calles aledañas, consolida con el costado norte y con el costado oriental la nueva identidad moderna del corazón de la ciudad, borrando para siempre la imagen de la plaza colonial, que sólo persiste impertertable en el costado sur con sus viejas casas de balcón hasta los años cuarenta.

Como en las premoniciones de la primera conflagración, las predicciones hacia el futuro se quedarían cortas pues en un breve lapso de existencia, en un parpadeo de siglo, el modernismo se superpone demolidor, victorioso, como si quisiera arrancar de su memoria el efímero y esplendoroso paso por la modernidad de la emblemática plaza, ahora parque, de Berrío. Lo que no previeron ni los más atrevidos presagios habría de ser que en un lapso todavía más apresurado, la imagen orgullosa de la airosa modernidad desaparecería de los ojos del transeúnte desprevenido tras la imposición forzosa de la sólida estructura del viaducto elevado y la grandilocuente estación del Metro, pasando frente



3. Incendio del parque Berrío.
Foto: Benjamín de la Calle



4. Incendio del parque Berrío, costado occidental.
Foto: Benjamín de la Calle



5. Incendio del parque Berrío, costado occidental.
Foto: Melitón Rodríguez.



6. Edificio Henry, primer rascacielos de Medellín.
Diseño de Herrera Carrizosa, de Bogotá.



7. Parque Berrío aún con su reja, 1925.
Foto: Obando.

a las propias narices del retrans-formado costado occidental, que aún no sale de su asombro.

Frente al edificio Olano, en la esquina noroccidental que se asoma al parque, se construyó, posterior al incendio, el edificio Henry, considerado el primer “rascacielos” de la ciudad, que aún perdura resistiendo con resignación el ocultamiento al cual fue sometido por el aparataje del metro, desde donde al contemplarlo, su drama no nos es ajeno. Ambos conformaron una marca urbana inconfundible del desaparecido Medellín de las décadas del veinte al cincuenta⁴.

El sortilegio de La Candelaria, que había iniciado su ronda con el incendio premonitorio del edificio de la esquina de la plaza en la salida de Palacé hacia Calibío en 1916, que había continuado su danza ritual de sombras y llamas por los costados norte en 1917 y occidente en 1921, alcanza su culmen con la conflagración de la manzana noroccidental en 1922⁵, llamada que se eleva hacia los cielos, como una apertura simbólica, como un renovado signo de la fatalidad que nos impulsa a levantar el vuelo sobre las cenizas del pasado para construir el presente, a reparar la fisura causada por los perpetuos rompimientos, con el conjuro de poéticas siempre insospechadas.

Aires nuevos se ciernen sobre la ciudad. Una actitud renovadora en la mentalidad de la clase dirigente promueve la municipalización de los servicios públicos básicos comenzando por la creación del cuerpo de bomberos, y desarrollando el acueducto, el alcantarillado, la energía, los teléfonos, el aseo, el matadero y la feria de ganados, servicios que incidirían notablemente en el desarrollo y la configuración urbana de la modernidad, poética tangible a un nivel macro como respuesta material pertinente a unas necesidades sociales históricas.

Como ya hemos visto, esta poética no fue afortunada en el caso de la disposición de las aguas residuales, pero se hace evidente en el desarrollo y en la emergencia de las nuevas infraestructuras sobre lo perceptible de la forma y la estética urbanas.

La imagen nocturna, ese reguero de constelaciones terrestres, adquirirá con el paso del tiempo una dimensión memorable cuando su ascenso por las laderas nos va a permitir vislumbrar una noche artificial que se confunde con la

⁴ *Ibidem*, p. 185. El edificio Henry fue construido con diseño del arquitecto bogotano Herrera Carrizosa.

⁵ Fernando Botero Herrera, *op. cit.*, pp. 196 y ss.

noche natural, maravillosa visión nocturna que se nos brinda hoy desde el metro reconciliándonos con el pasado y con el futuro, el cual mirado desde este encuadre siempre parece promisorio. Los circuitos de energía tienen su expresión inconfundible en los trazos de los cables que se dibujan en todas direcciones, en las lámparas, postes de variada configuración y torres que alcanzarían proporciones gigantescas haciendo parte indiscutible del paisaje urbano que irá configurando la ciudad moderna.

Cuando se intenta dar solución al transporte urbano mediante la empresa municipal del tranvía, que comenzaría a operar en los años veinte, quedaría en forma indeleble un marcaje, una escritura y unas trazas que pautarían formas de crecimiento a su alrededor, lógicas de translación generadoras del sistema de circulaciones que se propone irrigar la totalidad del cuerpo urbano y que daría origen al futuro sistema del transporte masivo: el rudimentario tranvía de mulas, su idea, se transformaría hasta lograr el dispositivo del sofisticado tren metropolitano desde el que hoy desandamos nuestro peregrino transitar por las sendas poéticas; poéticas del desplazamiento colectivo posibilitadoras del asentamiento de gran parte de la población obrera y de la clase media en lugares periféricos de la ciudad, que con el paso del tiempo se integrarían al casco urbano. El tranvía posibilitó no sólo el desarrollo del sector nororiental sino que rompió la barrera de expansión hacia la amplia zona occidental entre Belén y la Iguaná⁶.

Esta sólida infraestructura de servicios que se desarrollaría cabalmente a lo largo del siglo xx, es lo que permitirá a la ciudad destacarse en el panorama nacional y acceder dignamente a la modernidad histórica, más que su desarrollo morfológico, estilístico o formal, aspectos en los que siempre estuvo a la saga, hasta el arribo demoleedor del estilo internacional.

La Sociedad de Mejoras Públicas, entidad de carácter privado sin ánimo de lucro cuyo objeto era velar por el embellecimiento y ornato de la urbe y su entorno, había consolidado una alianza con el Concejo Municipal cuyo trabajo eficiente en pro de la civilidad y de la urbanidad ciudadanas habían conseguido una verdadera transformación en la valoración de lo social colectivo, lo que podría denominarse un *espíritu cívico*, o preocupación por lo público en relación con la ciudad, ejemplar en el panorama nacional. La *estética urbana* aparece como una preocupación y un orgullo ciudadanos⁷.

Con su iniciativa comenzó a gestarse lo que podría denominarse un urbanismo naciente o *city planning*, como se le conocía en el exterior, que se preocupaba de todo lo relacionado con la proyección de la ciudad hacia el futuro y al mejoramiento del espacio público: calles, parques y bosques, transporte, arquitectura, casas para obreros, acueducto, sanidad, edificios públicos, mercados, luz eléctrica, legislación, finanzas, además de la organización de fiestas cívicas

⁶ *Ibidem*, p. 107; Fabio Botero G., *Cien años de la vida en Medellín*, pp. 188, 284.

⁷ Fernando Botero Herrera, *op. cit.*, pp. 31, 36, 37, 56. La Sociedad de Mejoras Públicas, desde 1889, sería la encargada de velar por el embellecimiento y el ornato de la ciudad.



8. Parque Berrío modernizado. Foto: Obando.



9. Edificio Echavarría, costado norte. Foto: Obando.



10. Banco Republicano, costado oriental, 1930.
Foto: Melitón Rodríguez.



11. Edificio Olano, Parque Berrío, costado norte, 1922.
Diseño de Enrique Olarte. Foto: Melitón Rodríguez.



12. Banco de Londres, costado occidental. Diseño de H.
Foto: Melitón Rodríguez.

como la de las flores o campañas para el embellecimiento, tendientes a afianzar un sentimiento de identidad regional y de amor por lo propio⁸.

Con el plano del “Medellín futuro”, aprobado en 1913, la ciudad empieza a tener una guía, una directriz pensada que va captando, en forma aún elemental, el concepto de “plan” o plano orientador, y el establecimiento de algunas normas específicas para la estructura urbana. De ese plano surgieron la canalización del río frente a la ciudad y el paseo de los Libertadores; la avenida Juan del Corral, la apertura y ensanche de muchas calles, la mayor parte de las cuales eran muy estrechas con un trazado demasiado irregular hecho las más de las veces al acaso, y estando frecuentemente interrumpidas por edificios construidos en puntos que debieran servir para prolongarlas.

Además, esboza tímidamente el ensanchamiento futuro de la ciudad de manera que las plazas, avenidas y calles tengan las condiciones requeridas por el movimiento, salubridad y ornamento de una ciudad populosa. En forma casi subconsciente va naciendo la concepción del *plan urbano* y su construcción teórica, *el urbanismo*⁹.

El gran artífice de la institución, don Ricardo Olano, empresario y gran visionario, con un refinado sentido de lo estético, realizó durante toda su vida una labor cívica ejemplar; a su iniciativa se debe el nacimiento de un urbanismo teórico propio, no sólo local sino nacional, con la publicación del pe-

⁸ *Ibidem*, op. cit., pp. 41, 42, 45.

⁹ Fabio Botero G., op. cit., pp. 152, 154; José María Bravo, *Medellín, análisis sobre su proceso histórico y desarrollo urbanístico*, p. 96; Fernando Botero Herrera, op. cit., pp. 109, 111.

riódico *La ciudad futura* de carácter cívico orgánico, fue el alma de esta nueva corriente vital del pensamiento¹⁰.

También promovió la apertura de nuevas calles y plazas, arborizó la ciudad; urbanizó e iluminó el barrio Prado, primer barrio moderno de Medellín. Consiguió que la administración destinara los terrenos del Bosque de la Independencia y del cerro Nutibara para parques públicos y luchó incansablemente, aunque no logró ganar la batalla, como hemos visto, por reservar las franjas contiguas al río para un parque nacional y para que la industria no se ubicara allí¹¹.

Don Ricardo Olano junto con don Pepe Sierra y don Carlos Coriolano Amador representan una mítica fábula, la de los grandes “señores del dinero”.

Don Pepe Sierra, un recio personaje de talla nacional, una escultura en bruto, en *granito*, don Carlos Coriolano Amador, una romántica y delicada escultura en *mármol*, representan la desaparecida leyenda del gran rico en especie, para dar paso a la nueva figura humana del capitalista financiero, accionista de sociedad anónima, promotor industrial y del mercado urbano, que va a caracterizar al Medellín joven de los primeros decenios, como era la figura de don Ricardo Olano, o como lo era la de don Manuel J. Álvarez, el gran urbanizador, quien lideró el trazado y apertura de barrios como La Independencia, La Ladera y Los Ángeles, Berlín y Aranjuez, Pérez Triana y Majalc¹².

La ubicación de los tanques del nuevo acueducto municipal en la esquina nororiental del perímetro que encierra la nascente urbe, posibilitaría el desarrollo urbanístico de las laderas aledañas¹³. Berlín, Villa Hermosa, Campo Valdés y Manrique tipifican los desarrollos resultantes de la superposición de la retícula ortogonal, de variadas proporciones según las circunstancias, a las pendientes laderas y montículos de disímiles conformaciones siguiendo los trazos caprichosos de cumbres y cañadas.

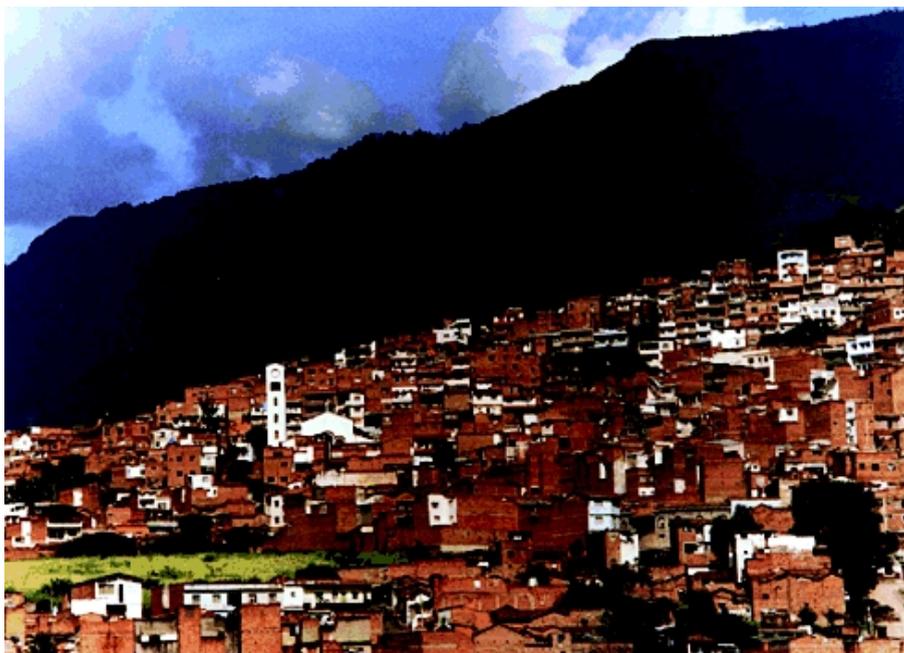
Un orden geométrico, artificial, es impuesto a la orgánica naturaleza que se somete impávida sin dejarse aniquilar, emergiendo de su simbiosis arbitraria la poética escondida de su multiplicidad volumétrica y formal, de su ambigüedad espacial y perceptual que desdibuja las fronteras entre el adentro y el afuera, lo propio y lo ajeno, lo público y lo privado, lo individual y lo colectivo, la interioridad y la exterioridad, la proximidad y la lejanía. Los puntos de vista se multiplican ante la mirada inquieta, el paisaje lejano se inmiscuye en las rendijas de los volúmenes próximos.

¹⁰ *Ibidem*, p. 187. *La ciudad futura* se empezó a publicar el 17 de septiembre de 1919.

¹¹ Fernando Botero Herrera, *op. cit.*, p. 164.

¹² Fabio Botero G., *op. cit.*, pp. 63, 185; Fernando Botero Herrera, *op. cit.*, pp. 291, 308, 313 y ss.

¹³ Constanza Toro B., “Los servicios públicos en Medellín 1920-1990”, en *Historia de Medellín, II*, Cia. Suramericana de Seguros, p. 531.



13. Barrio San Diego, 1996.
Foto: Gladys Arboleda.



14. Barrio Buenos Aires, 1997.
Foto: Oscar Darío Carvajal.

Expresión visible de esta poética, es la arquitectura de sus quicios rehundidos, hundidos, a nivel o resaltados sobre las aceras, eco persistente del corredor tradicional; de los sistemas de escaleras que resuelven todo tipo de desniveles, direcciones y sentidos de apariencias inusitadas; de los gradientes balcones que auscultan vigilantes las cuatro direcciones con insólitos lenguajes connotados de dominio y de poder; de las terrazas triunfadoras, dueñas del aire y de los cielos, que desdoblan la fachada principal hacia el interior, multiplicándola al doble, al triple y hasta al cuádruple.

Esta asombrosa poética que convierte lo posterior en anterior, el detrás en delante, lo privado en público, esa inversión ingeniosa de la forma y del espacio que trastoca el revés en derecho, que desdobra la interioridad en exterioridad se hace evidente a lo lejos, o de cerca, en colinas como las del Salvador y San Diego cuando las miramos al pasar desde el metro y vagamente percibimos que a su vez ellas nos miran divertidas con su equívoco travieso, pues no nos están poniendo su cara sino su insigne trasero.

La superposición de una retícula ortogonal sobre una superficie plana reproduce formas y espacialidades interiores y exteriores previsibles, predefinibles, con su propia morfo-lógica. Pero cuando se superpone una malla irregular a una conformación tridimensional, como es el caso de los asentamientos sobre montículos o colinas como Aranjuez o el Salvador o tantos otros, se hacen manifiestas volumetrías y espacialidades desconocidas, sorprendentes, multifacéticas, ante el imperioso conjuro de una recóndita poética, cuyo ocultamiento debió ser desvelado por verdaderos artifices.

Es en los insólitos y múltiples fragmentos intersticiales que traslapan, giran, resuelven y entretejen los fragmentos consolidados, previsibles o no, así como en aquellos fragmentos de poéticas insospechadas, donde reside la identidad que caracteriza lo que hace única e irrepetible la huella digital o impronta de una conurbación particular, es allí donde se oculta la forma esencial de su alma ciudadana.

Los Libertadores, hoy barrio triste o Sagrado Corazón, como el barrio *Colón* son ejemplos de asentamientos en el plano, trazados con poéticas no menos ingeniosas logrando imponer un nuevo orden en el caos legal y formal de terrenos fragmentarios y multiformes, o logrando la habilitación de terrenos anegadizos y malsanos¹⁴.



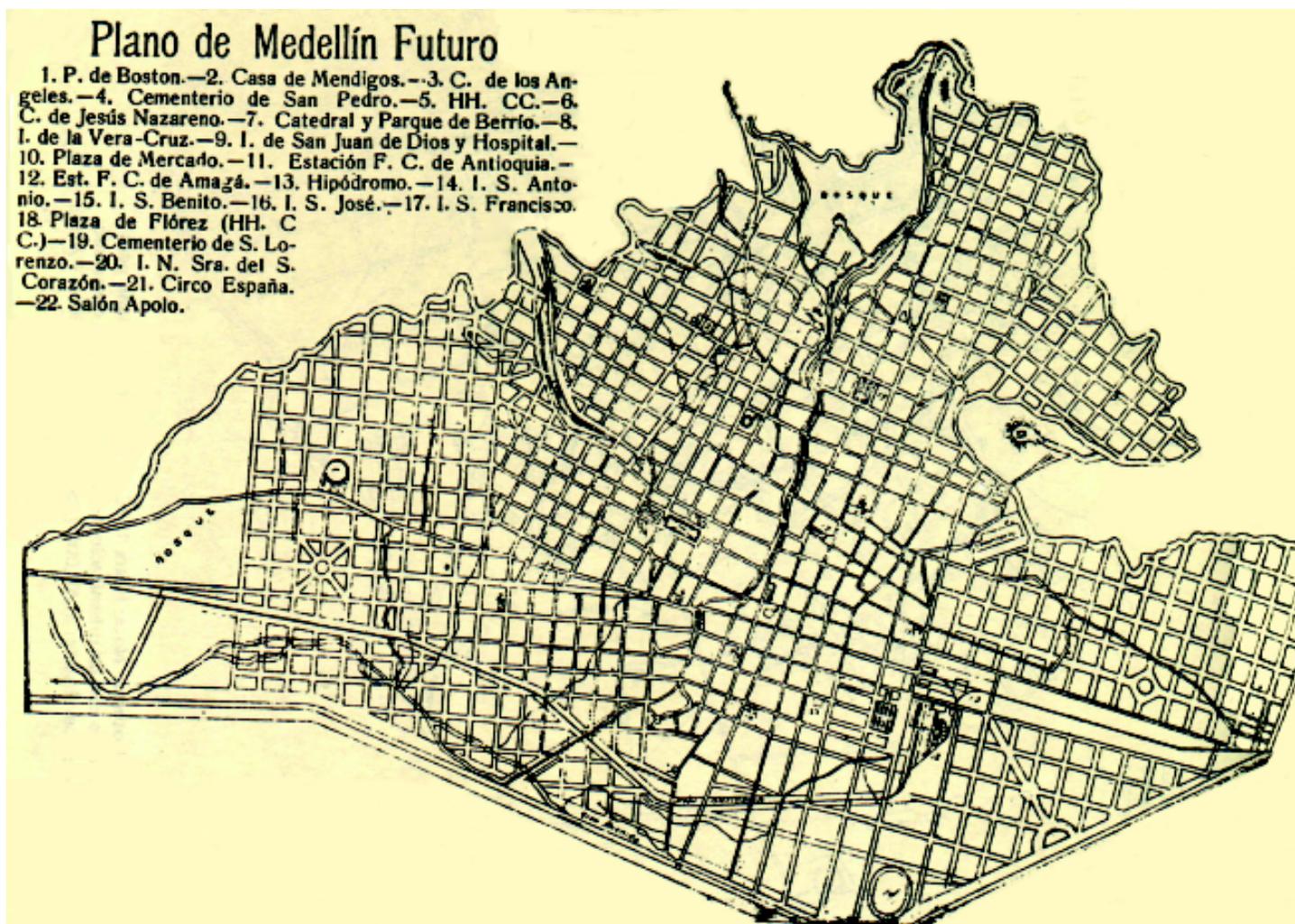
15. Fragmento del plano general de Medellín: Castilla, (abajo) Aranjuez y Berlín (arriba), elaborado por el departamento técnico del municipio en 1938.

¹⁴ Fernando Botero Herrera, *op. cit.*, pp. 322, 323.

Castilla inaugura el asentamiento sobre la ladera noroccidental en la década del treinta. Típica imposición de retícula ortogonal sobre ladera, de la que no se ha reservado como vacío uno de sus recuadros centrales para la edificación del templo y del parque principal, como ha sido costumbre en las laderas del frente, y cuyo poblamiento masivo se dará en los años siguientes con los asentamientos periféricos de las migraciones campesinas que huyen del campo debido a la violencia desatada entre conservadores y liberales, que se apropian e invaden las laderas marginales de oriente y de occidente con la poé-

16. Plano de Medellín futuro, 1913.

Elaborado por Jorge Rodríguez Lalinde.



tica de la desesperación, no por ello menos real, que también se hace evidente en su peculiar, irregular, anómala e informal manera de hacer ciudad y su tejido inconfundible¹⁵.

Desde un punto de vista ya no de la poética sino de lo funcional, el trazado de retícula ortogonal sobrepuesto en forma arbitraria a las pendientes e irregulares topografías que rodean el corazón urbano, herencia de las leyes de indias decretadas por Carlos V para fundaciones de colonias en terrenos planos, da como resultante calles interrumpidas por un barranco abrupto, o calles que suben por pendientes excesivas enfrentando las curvas de nivel, o sectores aislados del sistema de las circulaciones.

Sólo cuando se reflexiona sobre la ciudad *como un todo orgánico* y se toma conciencia de la posibilidad de orientar su desarrollo, se buscan soluciones como el trazado de vías con un desarrollo suave y continuo que unan fragmentos de tejido, como es el caso de la carrera Venezuela que iniciándose en el parque Bolívar logra remontarse hasta Campo Valdés, o como la de Palacé, cuya prolongación desde la calle Perú hasta el barrio Pérez Triana, que ya existe, logra romper un sector taponado y se convierte en un nuevo eje de desarrollo hacia el costado norte¹⁶.

Prado fue un sueño hecho realidad por don Ricardo Olano, a mediados de la tercera década, quien logró concretar sus anhelos urbanísticos para un barrio elegante, recogidos en sus numerosos viajes al exterior. Poética visionaria que consigue convertir la inversión monetaria en calidad urbana y la calidad urbana en inversión monetaria, así haya que recurrir a socios extranjeros para lograr su concreción.

La prolongación de la carrera Palacé hacia el norte, habilitó el desarrollo del sector, constituyéndose en la espina dorsal generadora del nuevo tejido conformado por amplias calles pavimentadas que generan manzanas con parcelas generosas para albergar casas-quintas con sus amables porches, patios y solares luminosos, rodeadas de jardines y de hileras de árboles y de una iluminación exterior hecha con novedosas lámparas de diseño exclusivo, convirtiendo el taponado lugar en un recinto memorable.

Su arquitectura acoge la expresión tangible de los imaginarios e ideales estéticos de la burguesía de la época, en las más variadas manifestaciones de eclecticismo que logra sin embargo consolidar unidad y armonía en su conjunto.

¹⁵ *Ibidem*, p. 321.

¹⁶ *Ibid.*, p. 254.



17. Palacio egipcio, diseño de H. M. Rodríguez.



18. Palacio de los Medina, diseño de Tulio Medina, 1919, en el sector de Prado.

Sus destellos gloriosos anuncian paradójicamente la brevedad de su existencia, pues los signos destructores se cumplen implacables. Aunque se dicten normas y se hagan esfuerzos por su conservación, día a día vemos desaparecer ante nuestros ojos estos evanescentes sueños de un momento esplendoroso¹⁷.

Los signos flotan y pierden el carácter restringido, transparente y actual que tenían en las sociedades de castas. Ahora cada uno es libre de utilizarlos a su antojo pues la democratización conseguida por la lucha revolucionaria no inventa un nuevo universo simbólico sino que da lugar a un mundo de falsificaciones donde cada uno le “echa mano” al tesoro acumulado en el baúl de la historia donde se guardan los originales. Esto da lugar a un entorno teatralizado donde las nuevas clases en ascenso exhiben los signos con los cuales han elaborado su manto simbólico.

El sujeto de este orden de los simulacros es un sujeto a la deriva simbólica en búsqueda de los signos que constituyan su identidad¹⁸.

Los héroes ascienden a sus pedestales

Además de la concepción estética “eclectista”, o *de estilo*, sobreimpuesta a las fachadas, como una búsqueda de significaciones de acuerdo con los ideales de la época, que remitían a ideales foráneos que a su vez remitían a simulacros que permitían el acceso “democrático” a la imitación de los símbolos aristocráticos, las manifestaciones artísticas exentas de las fachadas, las obras de arte urbano con presencia autónoma que empezaban a ornamentar los lugares representativos, habían logrado una identidad más consecuente con la propia historia que immortalizaban, en un lenguaje neoclásico más emparentado con las tradiciones artísticas europeas, ya que no con las vanguardias, que en nuestro medio se podía considerar innovador pues éstas apenas se empezaban a conocer y a comprender.

La tradición de los artesanos locales había traspasado los límites del oficio hasta producir verdaderos maestros escultores del mármol y del bronce dentro de esa concepción neoclásica: *Francisco A. Cano*, maestro de maestros, *Marco Tobón Mejía*, *Bernardo Vieco*, *Constantino Carvajal*, primera generación de artistas urbanos que darían un sentido a los lugares más representativos de la civilidad, carentes hasta entonces de símbolos propios que aportaran una idea de pertenencia o arraigo hacia los acontecimientos ciudadanos memorables o hacia la apropiación de la huidiza nacionalidad.

¹⁷ *Ibidem*, p. 325; Fabio Botero, *op. cit.*, pp. 27, 243.

¹⁸ Jaime Xibillé M., en “Cuerpo y simulacro”, revista *Ensayo*, p. 58.

Se tomaba conciencia de los valores históricos que los monumentos representaban y significaban plásticamente, pero su verdadero significado consistía en el hecho de que estaban allí, en su realidad física, no ya como recuerdos y signos del pasado, sino como un pasado que seguía siendo presente, una historia hecha espacio o ambiente concreto de la vida. No sólo recordaban y celebraban las gestas del pasado, sino que magnificaban los actos de la vida cotidiana de la comunidad ciudadana, tal como el escenario aumenta y magnifica los gestos de los actores¹⁹.

Las plazas primigenias habían sido transformadas en frondosos parques con sus fuentes y jardines cuando los mercados se habían cubierto y cuando de algún modo llegaban ecos lejanos de las ciudades-jardín o de los parques ingleses que estaban más acordes con la idea de ciudad que se pretendía ser, sustitución a la que siguió la de las fuentes de agua, que habían perdido su función utilitaria y cuya función ornamental se denigraba, por monumentos o estatuas de héroes de la independencia, de la república, o de la vida civil o religiosa de la ciudad naciente aún²⁰.

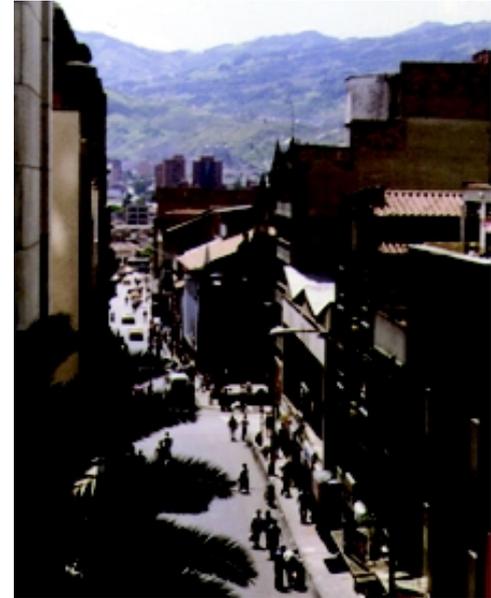
Al arribar de nuevo a la estación central impone su presencia ante la nuestra la efigie en bronce del ilustre Pedro Justo Berrío, dirigida hacia el occidente, hacia los telones montañosos, territorio de desafíos y engrandecimiento, cuyo espíritu emprendedor aún se dejaba sentir en la hasta ayer plaza de La Candelaria y hoy parque de su nombre, escultura que sustituyó la fuente de hierro que a su vez había reemplazado la primigenia pileta de tazones de piedra, donde por primera vez brotó el agua en una fuente pública a la invocación de la santísima virgen. En su momento, la efigie erigida poco más de veinte años después de su muerte, alcanzó una dimensión grandiosa de dominio absoluto sobre el espacio, entrando en una relación de perfecta armonía con el templo mayor y con los edificios contenedores del vacío, con las cuatro fuentes de sus flancos, la verja de hierro y los jardines, entablando una interlocución corporal con el ciudadano²¹.

¹⁹ Giulio Carlo Argan. *Historia del arte como historia de la ciudad*, p. 43.

²⁰ Fernando Botero Herrera, *op. cit.*, p. 175.

²¹ Tomás Carrasquilla, *Obras completas*, tomo 1, p. 793.

Autores varios, *El libro de oro de Medellín*, p. 143, obra del artista italiano Giovanni Anderlini, realizada en 1895.



19. La Veracruz desde el metro.



20. Monumento a Atanasio Girardot, erigido en la plazuela de La Veracruz, en 1909, por: Francisco A. Cano. Foto: Melitón Rodríguez.



21. Monumento al Salvador, 1911. Escultura de Arturo Longas y base de H. M. Rodríguez. Foto: Guillermo Melo, detalle.

Por una rendija, volviéndonos al occidente antes de que el metro emprenda su vuelo veloz, se cuela por un instante el vacío cercado de la plazuela y la antigua espadaña de La Veracruz, ermita construida en los primeros tiempos del poblado por los comerciantes y forasteros que carecían de lugar de reposo y se encomendaban al Cristo de su nombre.

En un costado de la plazuela, «por ahí frente a la casa donde nació Girardot, erigióse el monumento, al héroe, con su busto en el momento psicológico de coronar el Bárbula. Tanto expresa que hasta de día espanta»²²; conmovedora presencia coronando un pedestal, con una delicada bandera esculpida en el mármol.

Como saludo al primer día de enero del nuevo siglo se había decretado la erección de un monumento conmemorativo a “el Salvador del mundo”. Sólo diecisiete años después, sobre el cerro de las Tres Cruces la gran masa simbólica del monumento a la resurrección del nuevo siglo impuso su majestuosidad en el espacio urbano.

La ciudad, nuestro gran hogar, en anejió a ese *Axis Mundi* vertical, donde la montaña también es considerada como punto en el que la tierra y el cielo se juntan, expresa un verdadero proceso de construir, es decir, la capacidad del hombre para “vencer la naturaleza”, la verticalidad es algo que sobrepasa el mundo real²³.

Entre la catedral y el monumento al Salvador, que dialogaban en altura con el cerro Nutibara, se hallaba abrazada la ciudad. Pronto estos énfasis verticales que contenían la ciudad y su universo simbólico irían menguando su importancia como referencias del espacio urbano en la medida en que este se iba extendiendo por el valle a lo largo del siglo xx. La gran mole del Salvador, aún la buscamos con inquietud dentro de la escena urbana que se desliza presurosa ante nuestros ojos, y la encontramos casi oculta por la arboleda sembrada a su alrededor, indicio que muestra hasta qué punto se ha perdido su sentido de dominio sobre el cuerpo urbano.

²² Tomás Carrasquilla, *op. cit.*, p. 794. Obra del Maestro Francisco A. Cano, 1910.

²³ Beatriz Gómez S., *Construcción de las diferentes expresiones evolutivas del barrio de Medellín*, p. 6; Marcela Bernal, *100 años de arquitectura en Medellín*, p. 39.

La hermosa fuente de bronce del parque de Bolívar sería también reemplazada por la imponente estatua ecuestre del Libertador²⁴, fundida en bronce y con gran pedestal de mármol, mirando hacia el lejano sur, hacia su malograda Gran Colombia, bajo la fronda de las arboledas que en cierta medida escondían la catedral pero que proveían de un oasis sombrío, a medida que la creciente proporción del material sólido del espacio construido caldeaba el ambiente. Es probable que la ubicación del monumento haya despejado un poco la vista de la catedral.

El Parque de Bolívar, con ser bastante hermoso en su conjunto, lo fuera hasta más, sin ese arbolado céntrico que tapa la vista del frontispicio de la Catedral. Bien se ve que al disponerlo así no se previó tamaño inconveniente; bien se ve, así mismo, que esto pide a gritos una reforma, si no hoy, mañana.

Nos imaginamos una como un sueño oriental [...] Es una avenida: hileras de palmas reales, hacia afuera; hileras de naranjos, hacia adentro; en el centro, ancha calle bordeada de césped con rosales; [...] Así mostraría su cara la Basílica²⁵;

En la antigua plaza de Sucre, convertida en parque de Boston, se erigió el grandioso monumento al más grande héroe insurgente, José María Córdova, quien tuvo el valor de rebelarse contra el Libertador, insurgencia que le costó la vida.

Conjunto escultórico cuyo alegórico pedestal en mármol exalta la grandeza de la soberbia efigie vaciada en bronce. Frente a la estación Medellín, hoy adormecida, se honra la memoria del recio forjador del ferrocarril de Antioquia Francisco Javier Cisneros, con una efigie que en un principio estuvo colocada en el remate de la Alhambra, al morir en el centro de la plaza cívica de Guayaquil, resignificando la antigua plaza Amador, con su imponente conjunto escultórico también en mármol y bronce²⁶. Hoy parece resignada a su nuevo lugar



22. Monumento a Simón Bolívar.

²⁴ Fernando Botero Herrera, *op. cit.*, p. 175. Obra realizada por el italiano Engenio Maccagnani sobre un modelo de Giovanni Anderlini en 1923.

²⁵ Tomás Carrasquilla, *op. cit.*, p. 792.

²⁶ José María Bravo, *op. cit.*, pp. 103-104. *El libro de oro de Medellín*, pp. 181, 183. José María Córdova (1928), Francisco Javier Cisneros (1924), Francisco Antonio Zea (1936), tres obras grandiosas del maestro Marco Tobón Mejía, así como el busto de Rafael Uribe Uribe, de 1923.

anodino, divisando desde la otra orilla el río del tráfico que circula por los doce carriles impidiéndole salvar la distancia, como le ocurre al anónimo ciudadano, para recuperar su gloriosa posición original.

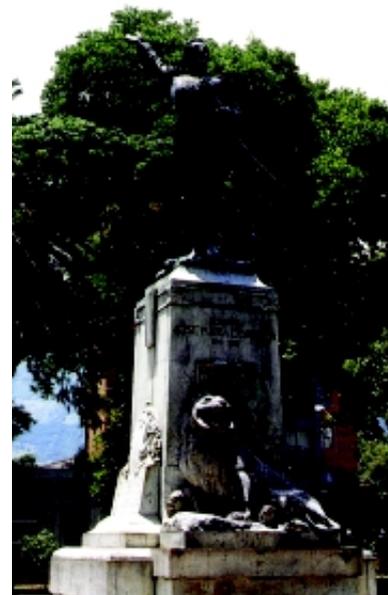
Francisco Antonio Zea, primer vicepresidente de la Gran Colombia, notable hijo de Medellín, recibe su homenaje con el imponente pedestal esculpido en mármol y coronado con la escultura vaciada en bronce, en la plazuela de Zea. Rafael Uribe Uribe también recibe su tributo con el busto que semantiza la plazuela de su nombre.

El monumento al obrero, significativa obra de una preclara actualidad y visión de la realidad social en su momento histórico, en bronce y granito, y la estatua pedestre del general Santander en la plazuela de San Francisco²⁷, cierran el capítulo de monumentos urbanos, aparte de los del cementerio, que tienen un verdadero sentido como obras de arte urbano en la consolidación como urbs y como civitas de la creciente ciudad, como presentificación de los hechos memorables del pasado tanto en su concepción artística y realización formal, como en su significado y temporalidad histórica propia de nuestra particular idiosincrasia cultural.

Si bien A. Rodin ya había puesto un pie en la modernidad escultórica con su monumento a Balzac, superando con mucho la figuración romántica, y Henry Moore horadaba la forma tradicional dejando fluir a través de sus oquedades el vacío modernista, nuestra temporalidad histórica que siempre había estado a la zaga en lo arquitectónico y en lo urbanístico, no lo estaba menos en lo artístico, lo que hacía coetáneas de nuestra particular realidad histórica obras de corte clásico y romántico en pleno siglo xx, monumentos con el sentido tradicional de darle una significación y una memoria al espacio social de una colectividad que apenas accedía a darle alguna importancia a hechos y acontecimientos urbanos de concepción no utilitaria.

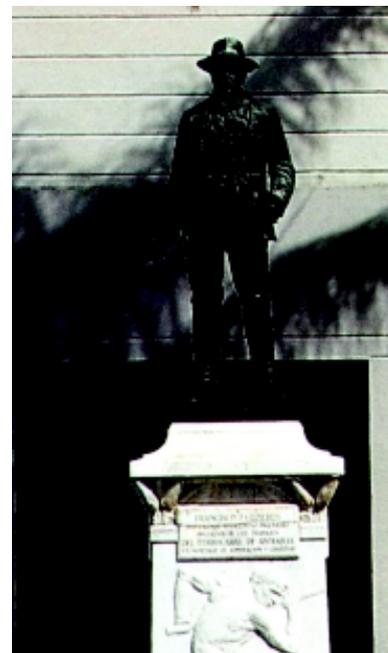
No es de extrañar que la tardía posesión de algún arte público quiera perdurar invariable con esta clásica manera de afrontar el monumento, incluso luego del vórtice modernista que removiendo los cimientos y la conformación de la ciudad toda, no logra conmover la comodidad monumentaria de los hacedores tradicionales ni la conservadora mentalidad ciudadana que prefiere no aventurar sus preciados imaginarios.

²⁷ Obras del maestro Bernardo Vieco, de 1931 y de 1940, respectivamente.



23. Monumento a José María Córdova.

Foto: Guillermo Melo, detalle.

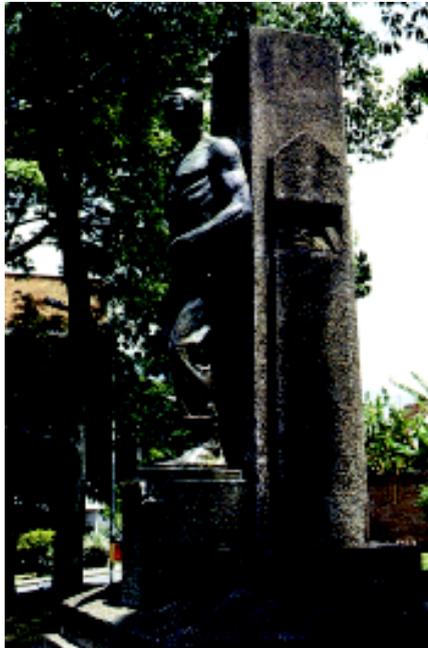


24. Monumento a Francisco Javier Cisneros, 1923.

Foto: Guillermo Melo, detalle.



25. Monumento a Francisco de Paula Santander.
Foto: Guillermo Melo.



26. Monumento al obrero.
Foto: Guillermo Melo.

No deja de causar asombro la insólita manera como se van tergiversando los presupuestos históricos y sociológicos de los monumentos, cómo la memoria de nuestra *etnia*, cuyo origen es la mezcla de razas y de culturas, trastoca los valores hasta llegar a glorificar por igual a los conquistadores y a los libertadores, tal cual se propone de manera expresa en el plano del Medellín futuro para denominar las avenidas a lado y lado del río, o en los bustos que a mediados del siglo ornamentan por decisión administrativa la que llegaría a ser la avenida La Playa, una vez escondida de la faz ciudadana la quebrada Santa Elena.

Entre el barrio Sevilla y la zona aledaña al centro del casco urbano se había reservado, como puede verse en el mismo plano del Medellín futuro, la gran área que ocuparía el hospital de San Vicente de Paúl. La concepción urbanística de este vasto sector, cuyo trazado interrelaciona espacios comunitarios y espacios residenciales, deja entrever ya una influencia moderna de evidente origen haussmanniano, con su gran *boulevard* en honor del insigne dictador republicano Juan del Corral en su centenario, de proporciones notables, desconocidas hasta entonces en la naciente urbe, eje estructurante, arteria principal del sistema cuyo corazón es el hospital, al que atraviesa por su mismo centro, para rematar con holgura en el Bosque de la Independencia, ejerciendo a su paso su influencia por vasos comunicantes hasta el cementerio de San Pedro que significativamente cierra el circuito.

A través de su existencia esta noble arteria se ha ido taponando, mientras el sector ha ido consolidando su vocación para la salud y pide a gritos que le sea devuelta su onticidad peatonal²⁸.

La poética de su exterioridad ajardinada que abraza una eficiente interioridad funcional, permite a este corazón construido, que desde entonces no ha cesado de palpar, articular la espacialidad urbana circundante como una rótula móvil y permeable que acoge, cohesiona y entreteje las direcciones y sentidos de los edificados alrededores.

Como su arteria principal, también su vena mayor, que perpendicular a ella cruzando el río irrigaba el occidente por la incipiente carretera al mar y la

²⁸ Si la concepción urbanística tiene influencias externas, el proyecto arquitectónico es decididamente extranjero, con planos hechos en París por el arquitecto M. Gavet. Fue construido por don Enrique Olarte y otros destacados personajes, pues sus trabajos se prolongaron durante dieciséis años hasta completar los primeros cuatro pabellones.

ladera oriental a través de la gran puerta, cayó en la obsolescencia perdiendo su pulsión original al taponamiento de sus válvulas.

El hospital y el sistema a él encadenado podrá leerse como otra inscripción territorial cuya forma lleva implícito su ritmo cardíaco, su palpito peculiar, su tiempo propio. Inscripción territorial cuya fuerza aún hoy en día, desplazándonos elevados articulando sus partes, no deja de sentirse como una serie de formas urbanas concebidas como lugar en su conjunto, como un monumento al ser humano que somos todos los mortales, hoy seres vivientes, mañana memoria, vestigios, cenizas, acaso una estela, difícilmente un monolito, un túmulo, un panteón, un obelisco, una pirámide o una simple estatua.



27. Cementerio de San Pedro, 1998. Foto: John Jairo Jaramillo.



28. Detalle de plano de 1938, sector Hospital de San Vicente de Paúl y cementerio de San Pedro.



29. Hospital de San Vicente de Paúl, 1923. Planos iniciales de Auguste Gavet.



1. Logotipo de Rosellón.

CAPÍTULO IX

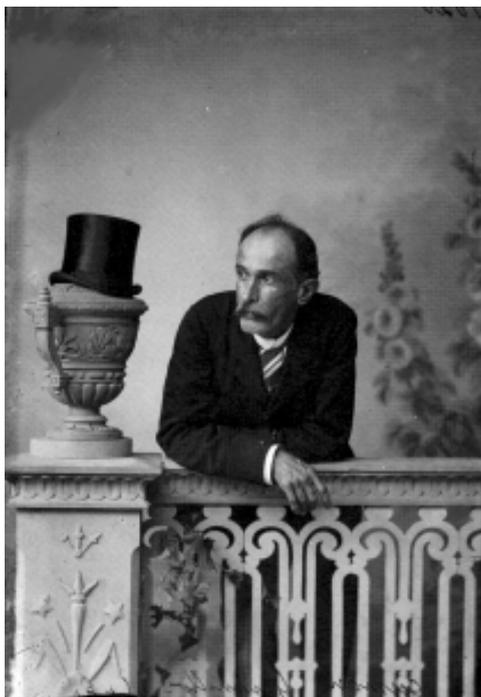
Los templos de las máquinas

EL ORO, «EL SUDOR DEL SOL», el oro ancestral de los antiguos pobladores, cuyos secretos para su extracción de las entrañas de la tierra, para la alquimia de su aglutinamiento, y para su posesión e intercambio habían perdurado a través de los siglos, seguía estando en las manos de los legendarios comerciantes, ahora ciudadanos.

Su poder deslumbrante transformado en tesoros por los artífices orfebres, que había alcanzado para llenar las arcas insondables de la ambición colonial, para deshacer las cadenas de la tiranía, para financiar la Independencia, la anhelada libertad, se disponía ahora a conquistar un preciado sueño a cuyo logro se entregaba como el más eficaz y universal medio de intercambio.



2. Lingotes de oro.



3. Germán Jaramillo V., 1892. Fundador de la primera textilera. Foto: Melitón Rodríguez.



4. Instalaciones industriales de la Cervecería Unión, Itagüí, 1941-1942.

Al despuntar el siglo xx, como hemos visto, los grandes soportes del poder económico estaban constituidos por la producción y exportación de café, del oro, de las curtiembres, y por la banca.

La tradición de la *clase de los comerciantes*, también de heredad ancestral, había adquirido un notable grado de desarrollo llegando a convertirse en importadores y exportadores con gran conocimiento del *mercado*, conocimientos que les hicieron soñar con la *industria* y tratar de llevar a la realidad tan preciado sueño. El *transporte* jugaría un papel esencial y el ferrocarril, encadenado al sistema fluvial y terrestre, lo iba a hacer posible¹.

Las chimeneas fabriles y sus alientos humeantes que empezaría a irrumpir en el plácido paisaje, traen a la memoria las columnas de humo que dispersas por el valle anunciaban a los conquistadores la presencia de pobladores, y sus especiales indumentarias tejidas, con las cuales se colgaron de los árboles

¹ Fabio Botero G., *Cien años de la vida en Medellín*, pp. 165, 166.

cuando se sintieron perdidos, signos premonitorios de una cultura de tejedores que quedaría latente al paso de los siglos para despuntar airoso en los albores de la cultura industrial.

El destello iniciador o detonante del proceso de industrialización ocurrió al filo del siglo, en 1899, a un siglo largo de este viaje en el metro, cuando don Germán Jaramillo Villa tuvo la idea de fundar una sociedad para montar una textilera con toda la técnica moderna, a imagen y semejanza de las más avanzadas de Manchester. Surgió entonces la sociedad de la Textilera de Bello, o Cia. Antioqueña de Tejidos, que llegaría a ser Fabricato, la empresa más importante junto con la ferrería de Amagá y la vidriera-locera de Caldas en toda la región del valle circundante.

Coltejer, Cervecería Antioqueña, Cervecería Tamayo, Rosellón, Fatelares, gaseosas Posada Tobón, la fábrica de fósforos Olano y otras, se aunarían a la dinámica fundacional de esta generación industrial de la primera época denominada heroica.

Dinámica que alcanzaría un notable desarrollo sobre todo a partir de la segunda década, una vez retomado el hilo ancestral, cuando se re-producen hilados y tejidos, tejidos de punto, fósforos, cigarros y cigarrillos, velas, cerveza, bebidas gaseosas, chocolate, camisas, calzado, pañolones, objetos de loza y vidrio, mosaicos, jabones, botones, etc.².

Se montan fundiciones, trilladoras de café, talleres de lavado y planchado, imprentas, litografías, ebanisterías, sastrerías, peluquerías, talabarterías, fotografías³.

Sobre la pequeña forma urbana se cierne una nueva poética, hitos fabriles, formas destacadas de extrañas configuraciones, templos de las máquinas, que por su preeminencia volu-

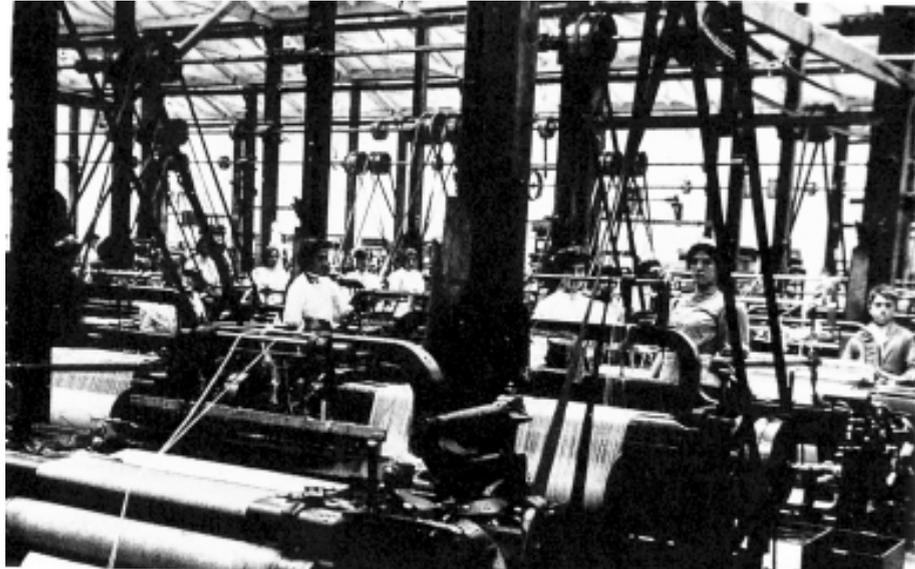
² Jorge Restrepo Uribe, *Medellín, su origen, progreso y desarrollo*, p. 441: principales empresas industriales existentes en 1900:

1. Ferrería de Amagá.
 2. Locería de Caldas.
 3. Vidriería de Caldas.
 4. Tipografía Bedout en Medellín.
 5. Chocolatería Nacional en Medellín.
 6. Pequeñas fábricas de textiles en Bello y Medellín.
 7. Talleres de maquinaria para la elaboración del café en Titiribí, Amagá y Caldas.
 8. Cervecerías Restrepo, en Medellín y Miraflores.
 9. Fábricas de calzado en Rionegro.
 10. Fábricas de locería en El Carmen, Granada y La Unión.
- Además varias fábricas de jabón, velas, cigarros y cueros.

³ Fabio Botero G., *op. cit.*, p. 167. “Exposiciones industriales” entre 1905-1920. Publicaciones periódicas: *El Espectador*, nació en Medellín. En 1905 recibieron premio los fotógrafos Melitón Rodríguez y Rafael Mesa por su éxito con el “fotograbado” por primera vez en Medellín.



5. Fábrica de tejidos de Bello.



6. Interior de la Fábrica de tejidos de Bello, 1910.

Foto: Rafael Mesa.

métrica dialogan con los templos sagrados y como ellos generan tejido y desarrollos urbanísticos para albergar no sólo a las máquinas, sino además para asentar a las nacientes masas de trabajadores. Poéticas un tanto erráticas pues los criterios para la ubicación tienen que ver más con la disponibilidad y economía de los terrenos, con la cercanía de fuentes de agua y energía o accesibilidad, que con un sentido coherente dentro de un planeamiento armónico de la ciudad y del ambiente, que entonces empezaba a convulsionarse con las tensiones sobreimpuestas a su frágil estructura por los caparazones viscerales y sus infraestructuras tentaculares que signarían su abrupto ingreso a la modernidad.

Sobre su joven piel, con grandes extensiones aún immaculadas, habrían de inscribirse toda suerte de marcajes, de hendiduras, de infraestructuras, de circuitos, de nuevos rasgos del sistema de las circulaciones que se ha hecho necesario para el transporte de los materiales, de las maquinarias y de las mercancías en vehículos de proporciones inmensas, necesarios también para el transporte de las grandes masas trabajadoras desde sus periféricos lugares de residencia a los dispersos lugares de trabajo; ferrocarril, tranvía y trolebuses conducen parsimoniosos y seguros el tránsito irreversible a la modernidad triunfante, inscrita indeleble en los acerados tatuajes de trazos paralelos, dejados a su paso sobre la imberbe superficie.

El plano del Medellín futuro era de un candor tal que no preveía la era industrial, de vieja data ya en el viejo continente y en el nuevo, ni las transformaciones de la forma urbana aún adolescente, cuyos retozos juguetones con el romanticismo tardío, reaccionan con desconcierto ante la adulta y bronca voz de la modernidad que le estruja apresurada.

Si el sistema venoso había caído en la obsolescencia, aún antes de haberse desarrollado el sistema arterial pues faltaban elementos de enlace que relacionaran los diferentes tejidos, ante la fuerza que iba adquiriendo la vida social y económica simbolizada en el creciente número de automóviles particulares que se sumaban a la congestión de las estrechas vías, el sistema respiratorio se había atrofiado en la infancia colonial.

Parques y plazas no eran prioritarios para la imperiosa fuerza de las cantidades y los rendimientos, y se reducían por lo general al vacío dejado frente al templo, que en ocasiones era sólo el atrio, y eso cuando se trataba de los asentamientos trazados pues en los espontáneos ni para templo había, mucho menos para monumentos y ornamentación que tenían que ver con la calidad del ambiente y con la estética ciudadana de la adolecida urbs cuya escuálida apariencia de joven que se estira, a muy pocos llegaba a desvelar.

Sólo a algunos, como a don Ricardo Olano, se debían los pocos monumentos que semantizaban los contados lugares urbanos que todos los ciudadanos podían considerar como propios.

Aún no se establecían criterios para asentar los diferentes organismos nacionales, departamentales y municipales ahora dispersos, ni las nuevas tipologías edilicias que deberían atender las necesidades sociales de las crecientes masas poblacionales, centros de salud, educativos, bibliotecas, centros deportivos, etc.

La pubertad de la joven fue mucho más acelerada que las medidas previsiones del plano del Medellín futuro y casi desde el mismo momento en que le fue confeccionado sobre medidas le *quedó chiquito*.

Como una gigantesca rueda de la fortuna que gira paralela a la superficie, el proceso de industrialización va dejando a su paso en cada vuelta nuevos brotes maquínicos, inmensos caparzones, artefactos extraños de aspectos viscerales, simbólicas chimeneas de alientos cargados y sombríos, dientes de sierra coronando techumbres y fachadas, altas torres portando calderos humeantes, hornos rugientes de proporciones inusitadas, emblemáticos nombres, símbolos, signos y señales ocupando lugares destacados, infra y super estructuras, que a la vuelta vertiginosa de unos cuantos lustros reconfigurarían la caracterizada silueta urbana de la imperiosa modernidad.



7. Emblemática industrial.



8. Compañía de cementos Argos.



10. Empresa Litográfica.

Destacados nombres afloran al paso de esta ronda emprendedora, gesta de la mítica estirpe industrial paisa: Argos, Siderúrgica, Peldar, Tejicóndor, Coltabaco⁴, entre tantos otros, que con su presencia sólida o intangible, material o inmaterial, real o virtual, pero en todo caso poderosa, potenciadora de trabajo y bienestar, capaz de engranar una población creciente, móvil y dinámica en una potente organización generadora de progreso, acortando las distancias entre una sociedad tradicionalista y conservadora y una inminente modernidad histórica que aún es mirada con recelo y desconfianza.



9. Compañía de cementos Argos.

⁴ Luis Guillermo Velásquez, *Medellín 1962*, s.p. Tejidunión, Cervunión, Apolo, Nacional de Chocolates, La Bastilla, Naviera Colombiana, Cine Colombia, Noel, Reysol, Elospina, Droguerías Aliadas, Pepalfa, Imusa, Estra, Everfit, Vanidad, Primavera, Pantex, Grulla, Empaques, Haceb, Almagran, Sam, Suramericana, Pintuco, Corona, El Colombiano, El Correo, La voz de Antioquia, Banco Comercial Antioqueño, Banco Industrial Colombiano, Bolsa de Medellín. Fabio Botero G., *op. cit.*, p. 309 y ss.



11. Compañía Colombiana de Tabaco, 1928. Diseño: H. M. Rodríguez.



12. Fábricas de Coltejer, Itagüí, 1961. Foto: Carvajal.



13. Catedral de Villanueva, inaugurada en 1931, luego de 55 años de construcción.

Cómo no desconfiar de la modernidad pujante cuando aún resuenan en el ambiente los cánticos sagrados y se percibe el incienso, la pompa y ceremonia de la inauguración solemne de la majestuosa catedral románica, con una espacialidad en verdad imponente aún bajo las sombras proyectadas por el modernismo, cuya construcción toda en adobe cocido demoró más de cincuenta años, ascendida entonces a la categoría de Basílica Metropolitana, denominación que expresa el singular e insólito sentido de su concepción: una espacialidad basilical cuyos orígenes se remontan a la antigüedad romana, contrapuesta a una forma urbana de la modernidad histórica; un poder religioso que aún quiere mantener bajo su sombra inmensa la fuerza dominadora, omnipresente, del pasado. Una antigüedad que como no se conoció, hubo que inventarla.



14. Villa Saboya, 1931.



15. Pabellón alemán en Barcelona, 1929.

Mientras Medellín inauguraba con orgullo su majestuosa catedral románica, *Le Corbusier*, en París, planteaba ya sus diferencias contra la tradicional y todavía dominante *École de Beaux Arts*, contra su enseñanza de «la falsedad, el afeitado y los manejos de los cortesanos, contra las vanas florituras de sus plantas, el follaje, las pilastras y los añadidos en los que se perdía», y demostraba con sus escritos y proyectos cómo se podía llevar a la práctica su apasionada defensa de una nueva arquitectura acorde con los tiempos modernos que vivíamos.

En el mismo año en que se inaugura la catedral, se realiza la Villa Saboya de Poissy. Dos años antes *L. Mies van der Rohe* había realizado su famoso Pabellón alemán en la Exposición Universal de Barcelona. Desde hacía un año se erguía con sus setenta y siete pisos el Chrysler Building de *William von Alen* en Nueva York.

Frank Lloyd Wright hacía tiempos ya que había hecho explotar la “caja” tradicional con el juego de sus espacios fluyentes y sus tejados flotantes en sus magníficas casas, y más de un lustro que *Walter Gropius* había levantado los edificios de la Bauhaus de Dessau y que *Gerrit Th. Rietveld* había proyectado su famosa casa en Utrecht. Paradigmas arquitectónicos que signaban el modernismo internacional⁵.



16. Edificio Chrysler, 1930.



17. Casa en Utrecht, 1924.

⁵ Peter Gössel, *Arquitectura del siglo XX*. pp. 165, 172, 174, 209, 66, 142, 147.



18. Interior fábrica de textiles.

Si por un instante la rueda se detiene y la mirada se vuelve hacia el pasado inmediato, se verá desaparecer en un parpadeo el entrañable poblado decimonónico que recién ha ascendido a ciudad, apareciendo en cambio ante el estupefacto ciudadano que no acaba de aceptarlo, una visión desconcertante, un tanto inusitada e inquietante, puntos de vista insólitos, enigmáticos, desarraigados, desasosegados, un paisaje renovado, triunfo indiscutible de lo artificial sobre lo natural, *una nueva naturaleza urbanizada*.

El desarrollo industrial ha hecho surgir una nueva clase, diferente al antiguo artesanado; lentamente ha ido apareciendo la *clase obrera* cuya expresión visible sobre la forma urbana la caracteriza el gran auge de las urbanizaciones y barrios obreros, en su mayoría realizados por iniciativa privada. Ha surgido también una nueva clase, diferente de la de los comerciantes, la *clase empresarial*, cuyo asiento material, también característico, se da en la misma proporción numérica en que se relaciona con la clase obrera, mas, como hemos visto, la poética de ambos asentamientos es notable sobre todo en el transcurso de los primeros decenios⁶.

Con el vértigo del crecimiento subsiguiente tanto de la masa poblacional como del desarrollo industrial, que convertiría en industria la misma construcción culminando en la produc-

⁶ Fabio Botero G., *op. cit.*, p. 161.



19. Interior fábrica de confecciones.

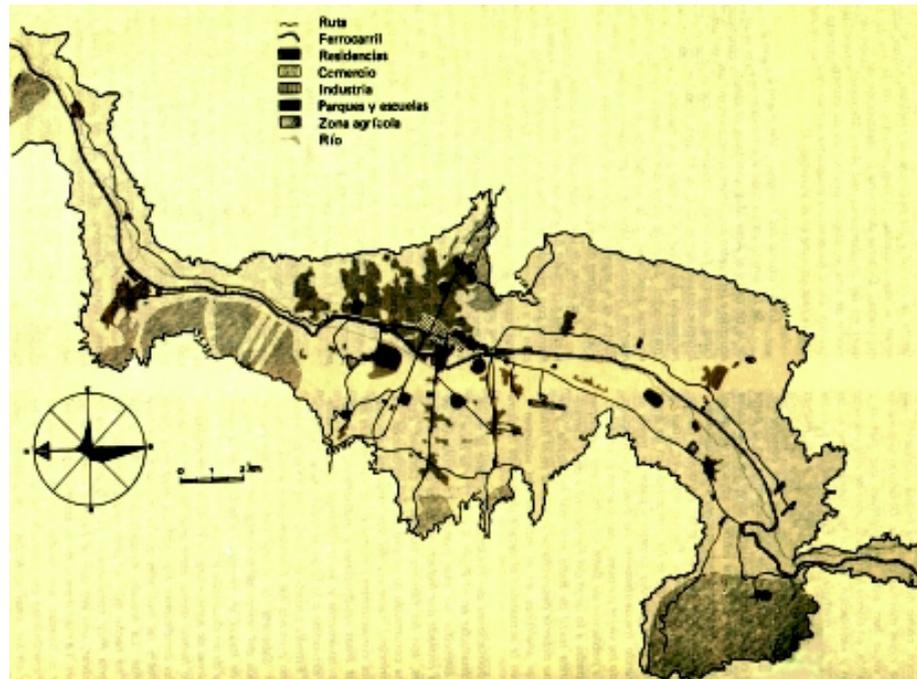
ción seriada de bloques de vivienda, es innegable la destrucción de la cohesión de la comunidad urbana tradicional, como el crecimiento urbanístico desarticulado cuya multiplicación en la cantidad estaría en relación directa con el degradamiento en la calidad urbana. Esta antítesis entre calidad y cantidad estará en la base de toda la problemática urbanística occidental y con mayor razón en desarrollos tan acelerados como el de nuestra joven ciudad⁷.

Los trazos iniciáticos, rasgos estructurantes de la forma urbana que aún hacen eco a los antiguos caminos prehispánicos, empiezan a invertir ahora su sentido primario y en adelante se impondrá el predominio del eje norte sur a lo largo del valle.

Los asentamientos nuevos jalonan ejes y los nuevos ejes jalonan asentamientos.

El Palo y Palacé tensionan desarrollos hacia Manrique y la zona nororiental y hacia el Poblado y la zona suroriental, existiendo aún el antiguo enlace por Niquitao, rastro perdurable de la primera carretera indígena; Bolívar y Carabobo irrigan desarrollos hacia Berlín y Aranjuez y zona norte; la calle Colombia tensiona el desarrollo hacia Robledo y el noroccidente; San Juan hacia La América y el sur occidente y Ayacucho continúa siendo el eje de desarrollo hacia Buenos Aires y el oriente.

⁷ Giulio Carlo Argán, *Historia del arte como historia de la ciudad*, p. 78.



20. Metropoli en gestación, 1950.

La crisálida desplegada en mariposa sobre la espina dorsal de la Santa Elena, se ha desdoblado de nuevo sobre la ladera oriental y una vez más, invirtiendo su eje con el curso del río, comienza a rebatirse y a extender sus alas sobre el costado occidental con aleteos presurosos cuya sombra cubrirá todo el valle en menos de lo que su errático vuelo a la modernidad, efímera también, descubra, desvele, los signos de la posmodernidad.

La interpretación de sus rasgos palmarios predice sin lugar a dudas su futuro metropolitano.

Desde sus orígenes una escritura de puntos dispersos por el valle, dispersión necesaria que lleva inscrito el potencial genético de la condición transurbana, anuncia su estructura rizomática que al germinar en múltiples brotes ligados en secreto, se irá apoderando del vacío intersticial que generan no sólo sus poblados sino su reguero de industrias, cuya sintaxis tensionante estructurará la futura metrópoli, desdibujando las fronteras convencionales y cohesionando un tejido que se extiende invasor en múltiples direcciones, sin pedir consentimiento.

Desde los comienzos de la gesta industrial no sólo en Medellín han surgido fábricas.



21. Ferrocarril en su esplendor.

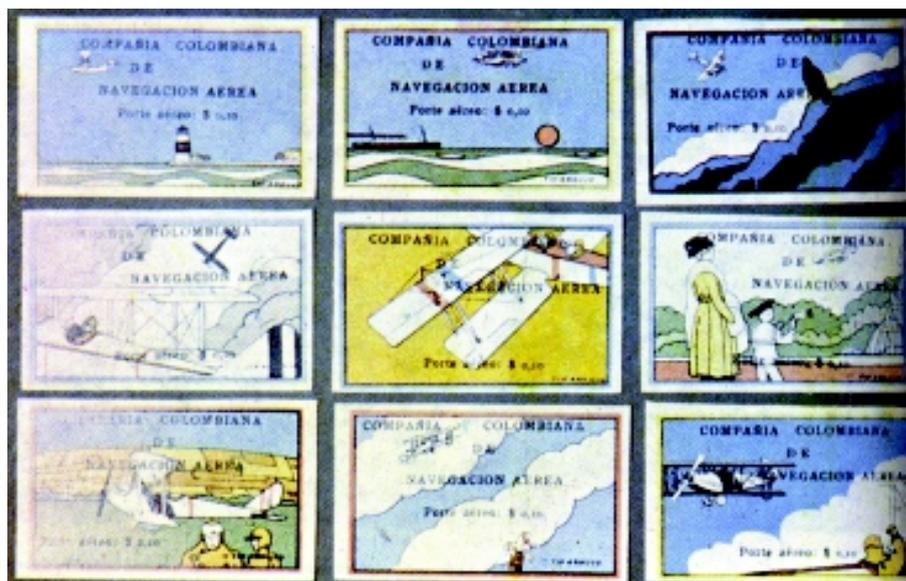
En Caldas se radicó la locería, en Bello y Envigado las textileras, en Barbosa y Copacabana los ingenios paneleros, en Itagüí las ladrilleras y las curtiembres, en Amagá la industria básica del hierro, etc.⁸.

El ferrocarril, obra titánica lograda con el duro esfuerzo de los visionarios, tenaces y recios artífices que lo hicieron posible, entraría en operación desde comienzos de la segunda década del siglo xx y se constituiría en el eje estructural que interrelacionaría todo el sistema industrial dispuesto a lo largo y ancho del valle.

Vinculado al sistema fluvial del río Magdalena y al exterior por los puertos del Caribe, como hemos mencionado, llegaría a transportar un millón de pasajeros al año entre Puerto Berrío y Medellín y ochocientos mil hacia Amagá, anunciándose ceremonioso con su inconfundible voz al arribar apresurado a las soñadoras estaciones. Con su hercúlea fuerza traería y llevaría sobre sí toda la carga pesada de la región, llegando a ser en su apogeo la línea ferroviaria más poderosa del país⁹.

⁸ Fabio Botero G., *op. cit.*, p. 161.

⁹ *Ibidem*, p. 170.



22. Estampillas y sellos del correo aéreo en Colombia.

Mas, como estaba escrito, también para él los días estaban contados.

El avión le robó sus pasajeros, las “mulas” su carga, el metro se apoderó vertiginoso de su ausencia y su prestigio, y a cambio de ello nos permite hacer este viaje hasta los confines de los sustratos imaginarios y reales, y los pasivos laborales le robaron su estabilidad económica. Escondido y silencioso, aún se desliza lentamente por su antigua brecha conquistando con esfuerzo las extensas sabanas hacia el mar. Hacia Amagá sólo quedan algunos de sus vestigios acerrados ocultos entre la tupida maleza o invadidos por asentamientos humanos semiurbanos que se adueñaron de su desusada senda.

¿Logrará remontar el infortunio y convivir como debiera con los demás medios modernos de transporte? o deberá desaparecer para que otros ocupen su lugar como es la tradición en nuestra peculiar cultura que inventa lo antiguo, pero se olvida presurosa de la existencia anterior más próxima.

El afán de salir del encierro montañoso, de volar fuera de los confines impuestos por nuestra indómita geografía, nos llevó a explorar otras formas de transporte más audaces, capaces de surcar los cielos hacia destinos lejanos que en aquel tiempo se confundían con lo fantástico.

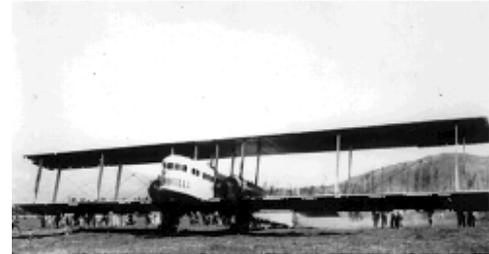
El tesón creativo de los artífices empresariales, la capacidad de sacar los sueños a la existencia real o capacidad poética, don adquirido a cambio de ardua lucha e ideales de progreso, llevaría a un grupo de industriales a formar en

Medellín la *Compañía colombiana de navegación aérea*, primera en el mundo de su género¹⁰.

Sobre el campo de la hermosa finca La Pradera en Aguacatala se elevó el primer pájaro artificial, el biplano “*Farman*” ante los asombrados ojos de los miles de curiosos que se dispusieron a «contemplar el bello espectáculo de civilización que ofrecía el aviador Mr. Schmitt».

...recorrió los primeros treinta o cuarenta metros en el declive del prado, para levantarse con cierta pausa y majestad, con las ondulaciones de un ave enorme, hasta alcanzar una altura de quinientos o seiscientos metros...¹¹

Sobre los vestigios arqueológicos, al parecer, de gran cantidad de enterramientos indígenas en tiestos de barro en un lugar donde se supone que los moradores del valle enfrentaron las huestes de Robledo¹², se dispuso el primer *campo de aviación* en Guayabal.



23. Avión goliath de la C. C. N. A., el primero que aterrizó en Medellín en julio de 1921.



24. Siniestro, junio de 1935, en el cual murió Carlos Gardel. Foto: Jorge Obando.

¹⁰ Jorge Restrepo Uribe, *op. cit.*, p. 496. Este acontecimiento tuvo lugar en el año de 1919 en el mes de noviembre; en diciembre del mismo año un grupo de colombianos y alemanes formó la compañía Scadta que voló durante veinte años hasta que se fusionó con la empresa Saco dando origen a Aerovías Nacionales de Colombia, Avianca.

¹¹ *Ibidem.* pp. 494-496. Este primer vuelo tuvo lugar el 26 de enero de 1913.

¹² José María Bravo, *Medellín, análisis sobre su proceso histórico y desarrollo urbanístico*, p. 107.

Elevándose con los espíritus de los antepasados, hizo su vuelo de demostración un avión de la compañía Scadta sobre este “aeródromo” de las playas¹³.

Se produce entonces el despliegue de la poética necesaria para crear, para sacar de la inexistencia, el dispositivo de la aeronavegación.

Campos de aterrizaje, hangares en Barranquilla, Cartagena, Medellín y Bogotá. Conquista de las rutas del cielo sobre el extenso país.

Los azarosos comienzos, un *debut* signado de duelo, naves desastradas, la muerte marcando las rutas, indujeron a un cambio de la tipología inicial con ruedas: el “Medellín”, provisto de flotadores, intentó el primer vuelo de un hidroavión al interior del país, que concluyó en Puerto Berrío con el avión despedazado. El arribo de un *goliath*, que habiendo partido de Barranquilla debió sortear todo tipo de dificultades, hasta la de esperar por muchos días la gasolina en un potrero pues debía llegarle a lomo de mula desde Medellín, inaugura el primer vuelo de la costa al interior, en avión de ruedas¹⁴.

La aventura apenas comenzaba, el dispositivo ha rebasado la concepción de lo local, de lo propio, de lo circunscrito, para intentar interconectar y dominar el territorio aéreo nacional, hazaña que transformaría para siempre la concepción del tiempo y del espacio no sólo ciudadanos sino humanos. La humanidad ha ascendido, ha trascendido el plano terrenal y nuestros visionarios antepasados han tenido que ver en ello, así como también, quienes *cayeron* sobre nuestra tierra pagando su tributo al progreso, al *ascenso*.

Las inscripciones humanas abarcan desde entonces los “territorios” celestes.

De ahora en adelante no sólo los ámbitos terrenales estarían surcados de telarañas de inscripciones portadoras de significados; si volvemos la mirada hacia los cielos detectaremos los signos de una sutil maraña de rutas aéreas, etéreas, invisibles, inscripciones celestes, tan reales y tan portadoras de significado como sus antípodas, las terrenas. Baste con imaginar qué le podría suceder al vuelo que abandona su ruta.

Rutas cruzadas también por las rutas migratorias de los pájaros viajeros y por las trayectorias ordinarias o cotidianas de los pájaros estacionarios que siguen anidando en sus arcaicas comarcas.

¹³ Fabio Botero G., *op. cit.*, p. 188.

¹⁴ Jorge Restrepo Uribe, *op. cit.*, pp. 497-503.