

EL PENSAMIENTO URBANO DE RICARDO OLANO. 1900-1940

MARLENY ARCILA ARISTIZÁBAL

**Tesis de Grado para Optar al título de
Magíster en Historia**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA
Facultad de Ciencias Humanas y Económicas
Medellín
2016**

EL PENSAMIENTO URBANO DE RICARDO OLANO. 1900-1940

MARLENY ARCILA ARISTIZÁBAL

Tesis de Grado para Optar al título de Magíster en Historia

Director

LUIS FERNANDO GONZÁLEZ ESCOBAR

Dr. en Historia

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA
Facultad de Ciencias Humanas y Económicas
Medellín
2016

AGRADECIMIENTOS

A mi hijo Raphael, prolongación de vida que ha crecido, hermoso y único; gracias por mostrarme la grandeza que hay en las cosas pequeñas y simples de la vida.

Una gratitud inmensa debo a mi familia: papá, mamá y hermanas: Gladys, Patricia, Ivon y Zoraida. Gracias por el apoyo sin límites y porque me han enseñado que una buena forma de aspirar a la dignidad humana es a través de la formación académica.

A Farid, compañero de mi vida. Gracias por entender los afanes, azares y ocupaciones. Sus aportes han sido valiosos en la culminación de este trabajo.

A Jorge William, maravilloso amigo, gracias por los buenos consejos.

Un agradecimiento especial debo a Luis Fernando González Escobar, asesor de esta tesis. Sus pertinentes y acertados aportes, fueron significativos en el desarrollo y finalización de la investigación.

Mucha gratitud debo a Zoraida Arcila Aristizábal; la lectura minuciosa y sus buenos comentarios, fortalecieron el proceso escritural.

A Raphael, mi niño

CONTENIDO

| | |
|--|-----|
| INTRODUCCIÓN..... | 9 |
| CAPÍTULO I: PLANIFICACIÓN URBANA MODERNA | 32 |
| PRESENTACIÓN | 32 |
| 1. MODERNIDAD, MODERNISMO Y MODERNIZACIÓN..... | 33 |
| 2. NUEVOS IDEALES EN LA PLANEACIÓN DE LAS CIUDADES | 40 |
| 3. EL CITY PLANNING. PROYECTO DE PLANEACIÓN URBANO MODERNO .. | 53 |
| 4. MODELOS URBANOS EN COLOMBIA DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX..... | 62 |
| 4.1. La concepción de ciudad para Medellín | 70 |
| CAPÍTULO II: POLÍTICAS URBANAS MODERNAS EN MEDELLÍN..... | 75 |
| PRESENTACIÓN | 75 |
| 1. PRODUCCIÓN DE MODERNIDAD LOCAL | 76 |
| 2. LA INFRAESTRUCTURA URBANA COMO FACTOR DE ORDENAMIENTO DE LA CIUDAD | 86 |
| 2.1. El Acueducto | 86 |
| 2.2. Instalaciones Eléctricas | 95 |
| 3. REGULAR LA CIUDAD: HIGIENIZACIÓN Y CIVISMO | 100 |
| 3.1. El agua, elemento indispensable para la higiene | 101 |
| 3.2. Regulación de espacios insalubres | 105 |
| 3.3. La difusión del civismo | 107 |
| 4. EL PLANO DEL MEDELLÍN FUTURO..... | 112 |
| 4.1. Las modificaciones del Plano del Medellín Futuro | 121 |

| | |
|---|-----|
| CAPÍTULO III: EL PENSAMIENTO URBANO PROMOVIDO POR RICARDO OLANO | 143 |
| PRESENTACIÓN | 143 |
| 1. EL <i>CITY PLANNING</i> EN LA PERCEPCIÓN DE RICARDO OLANO | 145 |
| 1.1.1. Legislación urbana para facilitar la vialidad y circulación en la ciudad | 149 |
| 1.2. La codificación de las calles..... | 157 |
| 2. ZONIFICACIÓN Y PLANIFICACIÓN DEL ESPACIO..... | 166 |
| 2.1. El barrio El Prado. Símbolo de urbanización perfecta | 169 |
| 1.3. La adopción del <i>City Planning</i> | 177 |
| 2.2. Ensanche y prolongación de calles y carreras | 181 |
| 2.2.1. Prolongación de la carrera de Córdoba..... | 183 |
| 2.2.2. Ensanche de la calle Caracas | 185 |
| 2.2.3. Prolongación de la carrera de Carúpano..... | 186 |
| 2.2.4. Prolongación de la carrera de Palacé..... | 187 |
| 2.2.5. Ampliación de la Avenida Echeverri..... | 189 |
| 2.2.6. Prolongación de la carrera de San Benito..... | 190 |
| 2.2.7. Rectificación y ensanche de la carrera de Bolívar..... | 191 |
| 2.3. La carretera de Circunvalación | 192 |
| 2.4. Cobertura de la quebrada Santa Elena..... | 195 |
| 2.5. La canalización del río Medellín | 204 |
| 3. CONTRIBUCIÓN A LA FORMACIÓN DE UN PENSAMIENTO URBANO EN COLOMBIA..... | 211 |
| 3.1. El estatuto de la aldea colombiana y mejoramiento de las poblaciones menores | 220 |
| 3.3. Una ciudad para el turista | 223 |
| CONCLUSIONES..... | 235 |

| | |
|--------------------|-----|
| BIBLIOGRAFÍA | 241 |
|--------------------|-----|

LISTA DE TABLAS

| | |
|---|-----|
| Tabla 1. Ejemplo Nomenclatura de la Ciudad. 1935..... | 165 |
|---|-----|

LISTA DE ILUSTRACIONES

| | |
|---|-----|
| Ilustración 1. Grandes arterias haussmanianas | 44 |
| Ilustración 2. Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona de 1859 de Ildefons Cerdà.. | 49 |
| Ilustración 3. Edificio Olano | 80 |
| Ilustración 4. Hidroeléctrica Piedras Blancas..... | 99 |
| Ilustración 5. Plano topográfico de Medellín. 1908 | 113 |
| Ilustración 6. Plano del Medellín Futuro propuesto por el ingeniero Jorge Rodríguez | 117 |
| Ilustración 7. Avenida derecha de la quebrada Santa Elena, paralela hasta la calle Sucre | 120 |
| Ilustración 8. Calles Moore, El Palo y Carrera Urabá..... | 123 |
| Ilustración 9. Barrio Colón Manzana G. | 124 |
| Ilustración 10. Las Perlas, el Cuchillón y Santa Elena. Sucesión Amador | 127 |
| Ilustración 11. Avenida Juan del Corral | 130 |
| Ilustración 12. Plano del Medellín Futuro. 1923 | 135 |
| Ilustración 13. Plano General de Medellín. 1938 | 139 |
| Ilustración 14. Calle de Cuba. 1930 | 159 |
| Ilustración 15. Calle Colombia cruceiro con Bolívar. 1920 | 161 |
| Ilustración 16. Paseo Los Libertadores. 1922..... | 163 |
| Ilustración 17. Plano a ángulos rectos. Barro El Prado. 1925 | 170 |
| Ilustración 18. Plano de la ciudad de Medellín. 1908 | 172 |
| Ilustración 19. Desarrollo urbano de Medellín. 1932..... | 172 |
| Ilustración 20. Barrio El Prado. Barranquilla. 1928..... | 174 |

| | |
|---|-----|
| Ilustración 21. Barrio El Prado en Medellín. 1928..... | 175 |
| Ilustración 22. Calle Carúpano. 1925 | 187 |
| Ilustración 23. Puente San Juan. Primer tercio del siglo XX | 194 |
| Ilustración 24. Avenida derecha de la quebrada Santa Elena. 1923..... | 198 |
| Ilustración 25. Calle del Codo. 1920 | 201 |
| Ilustración 26. Puente Junín. 1900 | 202 |
| Ilustración 27. Cuelga del Río Medellín. 1940..... | 210 |
| Ilustración 29. Parque de Bolívar | 226 |
| Ilustración 31. Oferta hotelera en Medellín. 1940..... | 230 |
| Ilustración 32. Iglesia de la Veracruz. 1910..... | 232 |

INTRODUCCIÓN

Desde finales del siglo XIX y durante la primera mitad del siglo XX, Medellín experimentó transformaciones importantes en diversos ámbitos de la vida urbana y social. Cambios en lo geográfico, lo económico, los aspectos demográficos y el mismo modo de vida de sus habitantes, fueron dando paso a procesos de modernización en los que ya se encontraban la mayoría de las ciudades latinoamericanas. Entre 1900 y 1940, particularmente, estos procesos obedecieron al impulso de miembros de instituciones políticas como el Concejo de Medellín y privadas como la Sociedad de Mejoras Públicas, que se venían consolidando como las más relevantes y determinantes en la propuesta y ejecución de planes de intervención urbana.

La Sociedad de Mejoras Públicas (en adelante, S. de M. P.) entidad de carácter privado, asumió la orientación urbana de la ciudad y la difusión de un discurso cívico, que le permitió ubicarse en el orden de lo público, como guía de los destinos de la ciudad, con el fin de ingresar a ésta en la modernidad¹. A través de las decisiones políticas asumidas por esta institución, se empieza a elaborar un discurso y un pensamiento sobre la ciudad que, bien por su aplicación u omisión, incidieron en la forma en la que se planearía el desarrollo infraestructural de la ciudad.

Fueron las élites de la ciudad quienes representaron ambas instituciones, el Concejo y la S. de M. P. Las dos jugaron un papel fundamental en la planeación urbana, a través de acciones que se verían materializadas en el mejoramiento de los servicios públicos y de aseo: la construcción de acueductos, cañerías y alcantarillados, la apertura de vías, el ensanche y prolongación de calles, la rectificación y canalización del río Medellín. Estas acciones exigieron de los ciudadanos una nueva forma de ver y vivir la ciudad, bajo un esquema de

¹ Ver: Gómez Gómez, María Mercedes. *Ciudades construidas, ciudades imaginadas: narrativas urbanas de piedra, de tinta y de papel*. Medellín: Instituto de Estudios Regionales INER, Universidad de Antioquia, Tesis de Maestría en Estudios Socioespaciales, 2012, p. 25.

valores cívicos, a través del uso racional de los servicios que los nuevos espacios ofrecían. Lo cual llevaba explícita una idea de ciudad moderna no sólo para los habitantes, sino para los turistas que la comenzaron a visitar.

Una de las personas que más incidió en la planeación de la ciudad fue el señor Ricardo Olano Estrada, comerciante del municipio de Yolombó² que se estableció en Medellín a finales del siglo XIX y quien integraría en años posteriores la S. de M. P.³ y el Concejo de Medellín. Desde muy joven, se hizo cargo de los negocios de su padre, Juan E. Olano; estos negocios estaban asociados al comercio y la minería. Luego, desarrolló varias actividades como empresario, de las cuales es importante recordar la fundación de la primera fábrica de fósforos que hubo en Colombia y la gestión de la primera empresa de buses que tuvo la ciudad de Medellín⁴.

A Olano se le ha reconocido por su obra de hombre cívico y por su espíritu público, aspectos que fueron trascendentales en la modernización de la ciudad. La difusión del civismo, es decir, el amor por la ciudad y por sus obras para el progreso, se hizo principalmente a través de la Sociedad de Mejoras Públicas y específicamente con la creación de sociedades de mejoras. Evidencias de esto, se encuentran las campañas dedicadas a “la casa obrera mejor arreglada, desfiles de flores, premios a las mejores fachadas de almacenes de comercio y de casas particulares, campañas de arborización y creación de viveros municipales para vender a precios bajos los árboles al público, la compra y administración del Bosque de la Independencia”⁵.

² Ricardo Olano Estrada nació en 1847.

³ Fue presidente de la S. de M. P. desde 1918 hasta 1926.

Luego de muchos años de labor cívica en Medellín, a mediados de los años treinta, comienzan sus giras por todo el país. Cultura aldeana, ir por los pueblos predicando civismo.

⁴ Botero Herrera, Fernando. “Ricardo Olano Estrada (1847-1947)”. En Millán de Benavides, Carmen, *et al.* (Ed.) *Pensamiento Colombiano del siglo XX*, Tomo III, primera edición. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2013, p. 533.

⁵ *Ibid*, p. 545.

Uno de los aspectos vitales para esta investigación y clave en la vida de Olano, fue la apuesta por la promoción y concreción de obras urbanas. Realizar viajes por diversas ciudades del mundo (Europa, EE.UU., ciudades de Cuba y otros lugares) y ser una persona autodidacta, le permitió formarse la idea de un modelo base para construir la ciudad del futuro. Pero fue el *City Planning* observado en la ciudad de Washington, en EE.UU., el modelo que Olano intentó adaptar a la ciudad de Medellín, -sin desconocer la presencia de otros referentes urbanos-. Dicho modelo tenía como eje articulador una ciudad para la industria, donde la circulación, la zonificación de los espacios, la racionalización económica de los mismos, serían los elementos para lograrlo. La aspiración de una ciudad moderna para estaba precedida por estos aspectos, lo cual explica su empeño para que estuvieran planteados en el Plano del Medellín Futuro, propuesto en 1910 y aprobado en 1913.

Desde principios del siglo XX, Olano había empezado a manifestar la necesidad de un plano para la ciudad futura, ideas que luego materializó en el libro “Propaganda Cívica”, publicado en el año de 1930. Si bien la idea del plano tiene sus antecedentes en 1890, es cierto que “fue gracias al impulso que le dio Olano a través de la S. de M. P. que esta idea provocó o contribuyó a emprender una serie de obras públicas que transformaron el paisaje urbano y jalonaron el crecimiento futuro de la ciudad”⁶. Entre estas obras se encuentran la canalización del río Medellín y la apertura de sus vías paralelas, que permitieron habilitar nuevas obras en el occidente de la ciudad.

¿Qué tipo de ciudad planteaba construir Olano? Pese a las iniciativas planificadoras, hubo una ciudad que en su materialización, reveló la tensión permanente entre las intenciones de regulación del espacio y la ciudad que se produjo. La ciudad que se planificó en los primeros cuarenta años del siglo XX, no fue siempre la ciudad que se produjo. Ello condujo a un nuevo interrogante, ¿qué aspectos del *City Planning* se vieron materializados en la ciudad de Medellín durante las primeras cuatro décadas del siglo XX? Es así que realizar un seguimiento al concepto de modernidad y su incidencia en la planeación de las ciudades, analizar el modelo urbano del *City Planning* como elemento sustancial en la planeación de

⁶ Ibid, p. 542.

la ciudad de Medellín, hacer una lectura de lo que significó el *Plano del Medellín Futuro*, constituyeron los objetivos de la presente investigación a través de los cuales se busca responder y reflexionar sobre este cuestionamiento.

Según lo consideraba Ricardo Olano, la asimilación de principios urbanos parte de una perspectiva científicista, en tanto es comprendida como una nueva ciencia. El urbanismo hace parte de un proceso en el cual los espacios se van transformando en aras de la confortabilidad, el bienestar y la belleza. Una casa, una aldea y una ciudad, que en algún momento fue una construcción sin armonía, se van convirtiendo en espacios sanos y bellos. En su artículo *Del Urbanismo*⁷, Olano asegura que esta ciencia tiene como uno de sus principios básicos “tener algo del campo en la ciudad”, comprendida en la materialización de parques, bosques y fuentes. Para este personaje, la iniciativa privada en ciudades que estaban en formación, era indispensable para adelantar obras públicas que garantizaran el progreso de la ciudad. Es por ello, que analizar el pensamiento urbano promovido por Olano como objeto central de este trabajo, permite desentrañar tanto la trayectoria de un personaje, como los alcances y materialización de sus ideas en un entorno particular como lo es la ciudad de Medellín, y su repercusión a nivel nacional.

Estudios sobre problemáticas urbanas en Medellín

Los estudios sobre problemáticas urbanas en Medellín han sido abordados a partir del discurso de la modernidad y de la emergencia de la ciudad industrial. Estos pueden agruparse en cuatro grandes enfoques: (i) la configuración socio-espacial de los nuevos sujetos sociales, (ii) las formas normativas de intervenir, regular o planificar la ciudad, (iii) el proceso de transferencia de ideas urbanas europeas y norteamericanas a Medellín y (iv) la ciudad en las urgencias respecto de los servicios públicos.

⁷ Olano, Ricardo. *Propaganda Cívica*. Segunda edición aumentada. Editada por la Tipología Bedout. Medellín, 1930.

En el t3pico **Configuraci3n socio-espacial de los nuevos sujetos sociales**, se evidenciaron significativas contribuciones de Fabio Botero G3mez⁸, Fernando Botero Herrera⁹, Rodrigo Garc3a Estrada¹⁰ y Jorge Orlando Melo¹¹. Sus aportaciones van desde la reflexi3n sobre las ideas sobre las cuales gir3 el pensamiento de Olano, hasta las nuevas formas de ver y pensar la ciudad desde la civilidad.

La reflexi3n sobre la ciudad que realiza el investigador Fabio Botero G3mez, es vital para entender el proceso material de la ciudad, vinculado al aspecto social. Para 3l, la ciudad es ante todo el hombre que la habita, de ah3 que toda imagen o representaci3n de la misma, es inevitablemente un testimonio social. En esta l3nea, Manuel Restrepo Yusti¹² propone estudiar la ciudad como el centro de las definiciones de una civilidad. ¿C3mo vio Medell3n el transcurrir de las primeras d3cadas del siglo XX? Es el cuestionamiento que atraviesa su investigaci3n, para entender el fen3meno antioque3o y m3s concretamente la conformaci3n del Medell3n urbano como centro econ3mico, social y pol3tico. No se puede olvidar la extracci3n rural de gran parte de la 3lite de Medell3n; siendo Medell3n un centro que atrajo las migraciones desde muchos pueblos, empieza a caracterizarse tambi3n por ser un centro urbano pluricultural. De ah3 que la construcci3n de un proyecto 3tico-cultural de vida urbana, apuntaba a crear un modo de vida urbano. Este modo de vida urbano en muchos casos estuvo ligado a pol3ticas de moralizaci3n, dirigidas a la mendicidad y la vagancia, la prostituci3n, centros de juego y la bebida. Se resalta del autor el an3lisis del poblamiento en los barrios, en conexi3n con un modo de vida que dependiera del mundo de la f3brica, en una etapa que si bien no representaba a3n un avanzado proceso de industrializaci3n (1902-1920), ya prefiguraba el liderazgo de Medell3n como centro industrial. Retoma la vida de la f3brica

⁸ Botero G3mez, Fabio. *La ciudad colombiana. Ensayo de interpretaci3n hist3rica y morfol3gica*. Medell3n: Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, abril de 1986.

⁹ Botero Herrera, Fernando. *Medell3n 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses*. Medell3n: Colecci3n Cl3o, Editorial Universidad de Antioquia, julio de 1996.

¹⁰ Garc3a Estrada, Rodrigo de J. *Sociedad de Mejoras P3blicas de Medell3n. Cien a3os haciendo ciudad*. Medell3n: Sociedad de Mejoras P3blicas, 1999.

¹¹ Melo, Jorge Orlando. "Medell3n 1880-1930: los tres hilos de la modernizaci3n". En *Biblioteca Virtual del Banco de la Rep3blica*, diciembre de 2004. Disponible en:

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/sociologia/moderniz/indice.htm>

¹² Restrepo Yusti, Manuel. "Medell3n a principios del siglo XX, ¿ciudad o aldea?". En *Revista Antioque3a de Econom3a y Desarrollo*, No. 30, Medell3n, septiembre-diciembre de 1989, pp. 51-60.

como el gran centro de aprendizaje para vivir una vida ordenada, que suprimiría la afición a la ganancia y al dinero fácil, propio de una sociedad comercial.

¿Quiénes hicieron parte del grupo social que definió los elementos físicos y espirituales de la ciudad de Medellín durante la primera mitad del siglo XX? Indudablemente fue un grupo de élite, de la cual Ricardo Olano Estrada hizo parte. Al respecto, Fernando Botero Herrera¹³ aporta elementos sustanciales del personaje en términos biográficos, de su trayectoria como empresario y urbanista. Según el autor, la importancia de Olano radicó en el papel que jugó como intermediario cultural a través de la divulgación y aplicación de algunas ideas traídas de otros países, con el objeto de contribuir al desarrollo de las ciudades colombianas. Los viajes que Olano emprendió hacia Europa, EEUU. y ciudades de América Latina, le posibilitaron estudiar aspectos relacionados con la planificación urbana y analizar la factibilidad para emprender nuevos negocios. Uno de los aportes significativos de Olano es que visionó una ciudad en el marco de dos elementos fundamentales: el civismo y el urbanismo. Fue uno de los promotores, desde principios del siglo XX, de que la ciudad contara con un plano de lo que sería la ciudad futura. Para esto, el profesor Botero¹⁴ trae a colación el *City Planning* como el modelo que cobraba importancia en la ciencia de la planeación urbana. Uno de los elementos importantes que Botero Herrera plantea en sus estudios es el concepto de “hombres estorbo”, que utilizó Olano para referirse a aquellas personas que se oponían a las obras públicas de la ciudad, al mostrar resistencia a la venta de fajas de terreno para la ampliación de vías o proponer al Municipio un precio muy alto por éstas. Esto explicó en gran parte, el choque de intereses entre las necesidades de la ciudad y el predominio de los intereses privados.

¹³ Botero Herrera, Fernando. “Ricardo Olano Estrada (1847-1947): un empresario antioqueño de la primera mitad del siglo XX”. En Dávila de Guevara, Carlos (Comp.). *Empresas y empresarios en la Historia de Colombia. Siglo XIX-XX*. Bogotá: Ed. Norma y Ediciones Uniandes, primera edición, 2003, pp. 481-511.

¹⁴ _____. “Ricardo Olano Estrada (1847-1947)”. En Millán de Benavides, Carmen, *et al.* (Ed.) *Pensamiento Colombiano del siglo XX*, Tomo III, primera edición. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2013, pp. 533-554.

En el t3pico **Formas normativas de intervenir, regular o planificar la ciudad**, son significativos los aportes de Hern3n Gil Pantoja¹⁵, Marta In3s Villa Mart3nez¹⁶, Roberto Luis Jaramillo¹⁷, Constanza Toro¹⁸, Fernando Botero Herrera¹⁹, Claudia Avenda3o V3squez²⁰, Ver3nica Perfetti²¹, Gloria Naranjo²², Fabio Botero G3mez²³ y Rodrigo Garc3a Estrada²⁴. El tema de regulaci3n o planificaci3n de la ciudad, es uno de los m3s relevantes cuando se trata del proceso de urbanizaci3n en Medell3n.

El investigador Roberto Luis Jaramillo parti3 del siguiente cuestionamiento: ¿En Medell3n hubo un orden urbano? Para esto, se remonta a finales del siglo XIX para argumentar que el Concejo decidi3 intervenir de una manera contundente en el planeamiento de la ciudad. Lo que quiere decir que ya se hab3an ejecutado proyectos de loteo privados y sobre todo, la parte norte de la ciudad fue el sitio preferido por los urbanizadores, cuyo polo de atracci3n eran las cercan3as del parque de Bol3var. Hubo otros urbanizadores que vendieron amplios lotes al oriente y sur de la ciudad. Este 3ltimo sector correspond3 al barrio Guayaquil, que comenz3 a expandirse progresivamente con econom3as fluctuantes asociadas a mercados intermunicipales: se trazaron amplias v3as, se contaba con la plaza de mercado cubierto y se decidi3 levantar la estaci3n terminal del Ferrocarril de Antioquia, que con el

¹⁵ Gil Pantoja, Hern3n. "Medell3n, lo que va de la urbanizaci3n al urbanismo". En *Revista Antioque3a de Econom3a y Desarrollo*, No. 30, Medell3n, septiembre-diciembre de 1989, pp. 97-110.

¹⁶ Villa, Marta In3s. *Formas de ocupaci3n y apropiaci3n del espacio urbano. Medell3n 1900*. Medell3n: Facultad de Historia, Universidad Nacional de Colombia (Tesis para optar al t3tulo de Historiadora), 1993.

¹⁷ Jaramillo, Roberto Luis. "La cartograf3a antigua de Medell3n como fuente". En *Seminario Una mirada a Medell3n y al Valle de Aburr3*, *Memorias*, 1993, pp. 168-190.

¹⁸ Toro B., Constanza. "Los servicios p3blicos en Medell3n: 1920-1990". En Melo, Jorge Orlando (Ed.), *Historia de Medell3n*, Primera Edici3n, Tomo II, Bogot3: Compafi3a Suramericana de Seguros, 1996, pp. 531-540.

¹⁹ Botero Herrera, Fernando. *Medell3n 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses*. Op. Cit.

²⁰ Avenda3o, Claudia. Desarrollo urbano en Medell3n, 1900-1940. En Melo, Jorge Orlando (Ed.). *Historia de Medell3n*, Tomo I, Bogot3: Suramericana, 1996, pp. 343-352.

²¹ Perfetti, Ver3nica. "Tres proyectos para un deseo: la ilusi3n de una ciudad". En Melo, Jorge Orlando (Ed.). *Historia de Medell3n*, Tomo I, Bogot3: Suramericana, 1996, pp. 85-104.

²² Naranjo, Gloria y Villa, Marta In3s. *Entre luces y sombras. Medell3n: espacio y pol3ticas urbanas*. Medell3n: Corporaci3n Regi3n, primera edici3n, 1997.

²³ Botero G3mez, Fabio. *Cien a3os de la vida de Medell3n. 1890-1990*. Medell3n: Colecci3n Memoria de Ciudad/Ciencias Sociales-Editorial Universidad de Antioquia, diciembre de 1998.

²⁴ Garc3a Estrada, Rodrigo de J. y Correa Ram3rez, John Jaime. "3lites, proyecto de ciudad y discurso c3vico en Medell3n (1899-2002): empresarios c3vicos al frente de los destinos de la ciudad". En *Revista Tecnolog3a Administrativa*, Vol. XV, No. 35, Enero-Junio de 2002, p. 74.

discurrir del siglo XX se constituyó en epicentro de la movilidad comercial y económica de la de la ciudad.

Los autores esbozados coinciden en la importancia de estudiar las formas normativas de intervenir la ciudad por parte de las instituciones y su relación con las obras de infraestructura, incluyendo los obstáculos que hubo en su ejecución. Así, reconocen y profundizan en el hecho de que existieron dinámicas urbanas que surgieron en oposición a los planes estipulados por el Concejo de Medellín y la SMP. Es indudable que ambas instituciones jugaron un papel relevante en la racionalización y prestación de los servicios básicos de la ciudad; aspectos que fueron transversales en el Plano del Medellín Futuro de 1913. Aquí es importante resaltar el papel de Ricardo Olano en la difusión y ejecución del plano, como modelo que guiaría la ciencia del urbanismo en la ciudad; sin desconocer que hubo un interés específico por parte de los empresarios en esta idea, dado su vínculo al negocio de la propiedad raíz.

Dentro de los obstáculos en la materialización del Plano del Medellín Futuro que analizan los investigadores, está claro que la interferencia de los intereses privados sobre los públicos y las excepciones al plano, contribuyeron a su inoperancia y por tanto desactualización al momento de realizar alguna obra. En la década del treinta se seguía hablando de los problemas del plano: la poca coincidencia con las necesidades del tránsito y lo más importante, las dificultades para las obras de ensanche, apertura y rectificación de vías, las cuales se vieron frenadas en muchos casos, por los intereses particulares. Todavía en la década del cuarenta, las dificultades en la ejecución del plano seguían latentes, lo que llevó a concluir a los investigadores, que no hubo una directriz concreta para el crecimiento de la ciudad y por tanto, la realidad del crecimiento urbano no se correspondió en la mayoría de los casos, con lo plasmado y proyectado en los planos.

Retomando la pregunta orientadora y específica de este proyecto de tesis de Maestría, en las cuales se indaga por el tipo de ciudad que propuso Olano y por cuáles fueron esos aspectos del *City Planning* que se vieron materializados en la ciudad de Medellín; los argumentos expuestos por los autores, son aportes sustanciales para comprender a Ricardo

Olano como un hombre de élite enamorado del progreso, quien se debatió y medió siempre entre lo que convenía para la construcción de una ciudad acorde con los ideales de la modernidad y los intereses de su mismo grupo social, quienes antepusieron en muchas ocasiones, su propio beneficio.

Ahora bien, el tercer tema trabajado en el estado del arte, es el **proceso de transferencia de ideas urbanas europeas y norteamericanas a Medellín**. Este apartado es de vital importancia para esta investigación, pues se pretendió buscar en los planteamientos de Ricardo Olano, aquello que se relacionara, se identificara y/o se vinculara, con la propuesta del *City Planning*, en el contexto de la modernización y su impacto en el diseño de las nuevas urbes. ¿Qué tanto de este modelo hay en la propuesta de Ricardo Olano? es una inquietud investigativa, en la cual los aportes de investigadores como Manuel Restrepo Yusti²⁵, Fernando Botero Herrera²⁶ y Luis Fernando González Escobar²⁷, ofrecen un panorama amplio para entender el problema.

El elemento específico que permite evidenciar las propuestas de ciudad enmarcadas en el *City Planning*, es el Plano Futuro de Medellín, que como se esbozó anteriormente, siempre estuvo en el vaivén de las excepciones a su concreción. Sin embargo, con estos autores se pone de manifiesto cuáles fueron exactamente los aspectos que estuvieron vinculados a este modelo. Las modificaciones urbanas avanzaron a la par con las ideas de embellecimiento, higiene y salubridad, como formas estéticas de manifestación de una ciudad diseñada para el bienestar y la civilidad.

Un nuevo ideal de progreso, con influencia de los modelos franceses e ingleses, se abrió paso sobre la topografía de una ciudad como Medellín, que en los albores del siglo XX inició su proceso de industrialización. El *City Planning* fue un modelo urbano

²⁵ Restrepo Yusti, Manuel. "Medellín a principios del siglo XX". *Op. Cit.*

²⁶ Botero Herrera, Fernando. *Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses. Op. Cit.*

²⁷ González Escobar, Luis Fernando. *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos. 1775-1932*. Medellín: Escuela del Hábitat CEHAP, Universidad Nacional de Colombia, 2007. Y "Del higienismo al taylorismo: de los modelos a la realidad urbanística de Medellín, Colombia 1870-1932". En *Bitácora*, No. 11, enero - diciembre de 2007, pp. 149-159.

norteamericano que se retomó para Medellín en las primeras décadas del siglo XX. Los autores traen a colación cómo Ricardo Olano se apoyó en este modelo para proponer una nueva configuración de la ciudad, donde la circulación, belleza e higiene, fueran principios rectores del ordenamiento urbano. El movimiento estaba relacionado con el crecimiento del tráfico, debido a los intercambios comerciales y por tanto, a la necesidad de un trazado de calles y avenidas rectas y amplias. La hermosura se manifestó en las posibilidades de poder establecer plazas y avenidas que generaran una sensación de orden. Y finalmente, el aspecto de la salubridad se asoció con la racionalidad científica de las calles, que permitiera liberarse de calles estrechas e insalubres.

Es importante resaltar que en el momento de la reforma del plano del cual había sido ganador el ingeniero Jorge Rodríguez, Ricardo Olano iniciaba su proceso de formación en la ciencia del urbanismo. De acuerdo con los autores, la aplicación del *City Planning* se evidenció en la introducción de ideas básicas de ornato, manifiestas en los parques y bosques, la avenida de los Libertadores y el realineamiento de la antigua malla urbana; además de la alineación de nuevas construcciones, apertura de calles, arreglo de parques públicos y plazas de mercado. Sin embargo, Olano promovió la inclusión de otras ideas en el plano, que abrieron todo un debate en torno al urbanismo como ciencia; esto es, la importancia de la dirección científica a lo urbano y la aplicación de leyes de la economía industrial a la construcción de edificios.

El último tópico trabajado se refiere a la **ciudad en las urgencias respecto de los servicios públicos**. En este aspecto, Catalina Reyes Cárdenas²⁸ y Jorge Márquez Valderrama y Víctor Manuel García²⁹, profundizan en las condiciones de vida cotidiana en las que habitaron las personas de la ciudad durante los últimos años del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX. Ellos parten del hecho de que no hubo correspondencia entre la ciudad soñada y la ciudad real, en términos de higiene y salud. Estos dos aspectos tienen

²⁸ Reyes Cárdenas, Catalina. “Higiene y salud en Medellín, 1900-1930”. En *Estudios Sociales*, No. 7, Medellín: FAES, junio de 1994, pp. 13-44.

²⁹ Márquez Valderrama, Jorge y García, Víctor Manuel. “La Comisión Sanitaria Municipal de Medellín: surgimiento de un modelo de control higienista”. En Márquez Valderrama, Jorge. *Poder y Saber en la Historia de la salud en Colombia*, Vol. 1, Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2006, pp. 17-45.

su justificación en los procesos acelerados de crecimiento, urbanización e industrialización, en el cual se vio inmersa la ciudad de Medellín.

Los problemas de higiene y salud en Medellín, fueron el resultado de una desarticulación administrativa y de diferenciación social, puesto que mientras la élite buscaba confortabilidad y bienestar, buena parte de la población urbana vivía en condiciones de escasa salubridad por la presencia de enfermedades y viviendas carentes de servicios públicos y de aseo. Lo que condujo al aumento de focos de infección incluso en lugares públicos como plazas y parques, situación agravada por el acelerado proceso de crecimiento demográfico, urbanización e industrialización.

No obstante, el sector político y médico de la ciudad de Medellín de principios del siglo, mostró una preocupación por las problemáticas de la salud y cuidado del cuerpo. La salud, la higiene, la enfermedad y las formas de habitar la ciudad se convirtieron en aspectos relevantes para este sector social. Surgieron nuevas sensibilidades donde no sólo es visible la necesidad de una ciudad limpia y sana. Médicos e ingenieros intentaron mejorar la vida material de la ciudad: se ocuparon de factores como el cuidado de las aguas; la modernización del sistema de excusados y alcantarillas; la limpieza de los predios urbanos; el control del tráfico de alimentos, bebidas y medicamentos; los cambios en los hábitos y las costumbres de los habitantes, el mejoramiento del hábitat urbano y de las políticas de aislamiento para aquellas personas sospechosas de algún riesgo de contagio o infección.

El interés por planear la construcción de espacios que fueran acordes con el progreso, se derivaron del considerable desarrollo y crecimiento que la ciudad experimentaba, visto en la estrechez de las calles y la emergencia de construir nuevos espacios de confluencia y circulación como plazas y avenidas. Aunque los proyectos de planeación urbana que surgieron a finales del siglo XIX y principios del XX, en los cuales se propendía por un ordenamiento racional y lógico no pudieron ser implementados completamente, se convirtieron en los emblemas de la modernidad.

Abordar los estudios sobre problemáticas urbanas en Medellín, a partir de la identificación de los cuatro elementos expresados, sirvió como ruta para trazar una investigación donde se pudiera reconstruir el pensamiento de un personaje que se debió a un contexto social, político y económico específico. De ahí que mereciera la pena el planteamiento de tres capítulos que fueran de lo general a la particular, esto es, la inserción de la modernidad en los proyectos urbanos, el papel de las instituciones en los procesos de regulación urbana y finalmente, los planteamientos específicos de Ricardo Olano como promotor del urbanismo moderno, cuyo eje de pensamiento estuvo permeado por la idea de la materialización del modelo urbano del *City Planning*.

Marco teórico

Esta investigación se enmarca dentro de la perspectiva de la Historia Urbana. Esta se entiende en la relación entre lo social y lo físico, es decir, en la ciudad se expresan las prácticas sociales en los espacios construidos y se genera una forma particular de vida urbana. La historia urbana posibilita ubicar los acontecimientos en el espacio urbano y desde allí explicar estos hechos en su propia constitución.

El espacio se vincula a las formas urbanas. Hay varias perspectivas de análisis del espacio: en tanto estructura física, como también en su dimensión social, cultural, política y económica. Para el caso de la presente investigación, el concepto socio-espacial, es una herramienta teórica relevante para abordar el problema de la concepción de ciudad promovida por Ricardo Olano.

En la perspectiva *socio-espacial* de Henry Lefebvre³⁰, el desarrollo de la sociedad sólo puede ser concebido en la vida urbana a través de la realización de la sociedad urbana. Para esto, retoma el concepto de *espacio urbano* como un complejo de prácticas espaciales

³⁰ Lefebvre, Henri. *La revolución urbana*, Madrid: Alianza Editorial, Tercera Edición, 1980. Y *La producción del espacio*. Paris: Anthropos, 1974.

materializadas, que producen formas concretas del urbanismo como una forma de vida. El espacio urbano puede ser observado en las configuraciones y prácticas de la vida, con posibilidad para ser medidas y cartografiadas, es decir, las relaciones sociales permanecen abstractas hasta no ser convertidas en relaciones espaciales, materiales y simbólicas.

Este referente teórico es importante a la hora de entender la construcción urbana de Medellín a principios del siglo XX. La pregunta por los cambios socio-espaciales de los nuevos sujetos sociales que empezaron a poblar la ciudad, sugiere un tipo de urbanización acorde a sus necesidades y la posibilidad de insertar a la ciudad en una dinámica moderna. El establecimiento de barrios obreros que permitieran el acceso rápido a las nuevas fábricas, la definición de las zonas de comercio y las medidas de salud pública, hacen referencia a un nuevo discurso higienista y a la necesidad de desarrollar un plan que apuntara a la creación de un modo de vida urbano. La modernidad de Medellín se vincula a las obras civiles y de comunicación, tanto como a la difusión de la civilidad y el progreso. En el proceso urbano de Medellín, los factores políticos, económicos, sociales y culturales, incidieron en la manera como se pensó y se deseó la ciudad y la materialización de esas ideas de ciudad plasmadas en los planos.

Por otra parte, la lectura semiótica de la realidad planteada por el historiador Robert Darnton, aporta elementos importantes para esta investigación. El estudio del ambiente cultural, político y social remite a una comprensión del objeto de estudio, en términos de cómo experimentaron y otorgaron sentido las personas de una determinada época, a diversos acontecimientos. Se trata de trascender el qué pasó para reflexionar acerca del cómo pasó, de los factores que hacen comprensible que un evento histórico haya ocurrido de un modo y no de otro³¹.

Dos aspectos propuestos por este autor, son retomados:

³¹ Darnton, Robert. *El beso de Lamourette. Reflexiones sobre historia cultural*. México: Fondo de Cultura Económica, 2010, p. 220.

En primer lugar, el estudio de las ideologías y de la difusión de las ideas, los procesos escriturales y su difusión en la sociedad y su producción. Esta línea pretende mostrar la manera en que el pensamiento organiza la experiencia y crea sentido en los sujetos, es decir, en el mundo mental de las personas³².

La actividad intelectual, circunscrita a una historia social y cultural, permite percibir las ideas que circularon en determinados marcos temporales. En este caso, la figura de Ricardo Olano, se entiende como difusor de las ideas de progreso, quien promovió el urbanismo en Medellín. Para esto, se valió de diversos medios: la revista *Progreso* donde expresó sus ideas sobre el urbanismo y el civismo; los discursos emitidos en los Congresos sobre Mejoras Nacionales y las campañas en pro de la vinculación económica de particulares para la cesión de terrenos al Distrito.

En segunda instancia, el estudio del contexto político, social, cultural, el entorno institucional y los demás círculos sociales en los que interactúan sus protagonistas, es relevante en tanto se entiende el medio intelectual como un medio polimorfo y polifónico³³. Para ello, es preciso examinar la procedencia de los marcos teóricos e ideológicos, así como los cambios que sufren cuando se trata de matrices de pensamiento trasladadas y aplicadas a nuevos escenarios, en el sentido de que toda recepción tiende a ser selectiva y su arribo a un contexto diferente modifica su contenido y alcance.

El marco teórico e ideológico de principios del siglo XX en Medellín, permite comprender por qué Ricardo Olano propuso un modelo de ciudad acorde con el progreso, esto es, el *City Planning*, aplicado en principio a la ciudad de Washington, en EE.UU. Un modelo que apuntaba a construir una ciudad para el bienestar y la confortabilidad de sus habitantes.

³² Darnton, Robert. *El beso de Lamourette...*

³³ Dosse, Françoise. *La marcha de las ideas. Historia de los intelectuales, historia intelectual*. (R.F. Tomás, trad.). España: Publicaciones de la Universidad de Valencia, 2006, p. 28.

Estos presupuestos centran la atención sobre la importancia de comprender la red de sociabilidad que se crea alrededor de un grupo, al unísono de una nueva audiencia que reclama nuevos modelos políticos y sociales. La S. de M. P. y el Concejo de Medellín, fueron las instituciones desde donde se tomaron las decisiones del decurso urbano de la ciudad. Los discursos producidos dentro de esta red, hicieron parte de marcos más generales que apelaron a lo cognitivo, lo institucional y lo social. Hubo una necesidad latente: Medellín iniciaba su proceso de industrialización, motivo por el cual era necesario encausar los recursos, las ideas y las personas en función de esa realización.

Aspectos metodológicos

Esta investigación propone como objeto de estudio el análisis del pensamiento urbano de Ricardo Olano, en el periodo comprendido entre 1900 y 1940 en Medellín. Se trata de analizar sus ideas respecto de lo urbano, con el fin de comprender cuál era la ciudad que quería construir y cómo se expresó esa formación en las propuestas de planeación para Medellín. Para estudiar el problema propuesto, el estudio se centra en los planteamientos urbanos, es decir, se identifican las diversas posiciones ocupadas por Ricardo Olano y otras personas de su generación, respecto de la transformación del espacio urbano.

El enfoque para abordar el pensamiento urbano de Ricardo Olano, tiene que ver con la recuperación de la pregunta sobre el lugar del actor en el movimiento general de la historia. Tomando como referente a Lucien Febvre en el postulado de que el individuo nunca es otra cosa que aquello que permiten su época y su medio social, se presenta a Ricardo Olano en un proceso histórico, no aislado del contexto donde se halla arraigado. A partir de *Martin Lutero: un destino*³⁴, Febvre se orientó hacia el estudio de las manifestaciones más reflexivas e intelectuales de la vida mental, en particular las relaciones entre la cultura literaria y la cultura religiosa en el Renacimiento. Un estudio de las mentalidades centrado a menudo en una figura destacable, quien resumió las tendencias de su época.

³⁴ Febvre, Lucien. *Martin Lutero: un destino*. México: Fondo de Cultura Económica, 1ra. Edición, 1998.

Según Febvre, el historiador debe instalarse “en una encrucijada donde coincidan y se fusionen todas las influencias, dentro de la conciencia de los hombres que viven en sociedad”³⁵. El autor compara la psicología de un individuo, Lutero, con el universo mental de la Alemania del siglo XVI. Para él, lo importante no es el peso del individuo sino el universo mental que prevalece, lugar de encuentro entre aspiraciones individuales y colectivas. Es la adecuación de la figura singular con un medio y una época lo que busca el historiador, cuyo verdadero tema es el contexto histórico en sí mismo más que el individuo biografiado³⁶.

De esta propuesta metodológica, la presente investigación retoma lo siguiente. Ricardo Olano fue un individuo de principios del siglo XX, un comerciante de Yolombó³⁷ que migró a Medellín a fines del siglo XIX, para instalar un almacén en la Plaza Mayor. Allí estableció relaciones comerciales nacionales e internacionales en la venta de café, principalmente; pero luego, permeado por el contexto social, político y económico que vivía Medellín a principios del siglo XX, su interés en el negocio del café quedó subordinado a otros intereses, esta vez, la apuesta sería por lo urbano.

Para ese momento, Medellín padecía grandes problemas de salubridad: el agua no era potable, había carencia de alcantarillas, la poca higiene personal y de las viviendas, indicaban grandes focos de infección y enfermedades. Paralelo a esto, la ciudad empezó a experimentar cambios industriales, que exigieron una nueva forma de pensar la ciudad. Era necesario construir canales para desaguar las aguas, ensanchar las calles para permitir la circulación del aire, canalizar el río para evitar inundaciones en ciertas zonas, es decir, era necesario construir una ciudad, que fuera a tono con esas aspiraciones industriales.

Para esto, fue indispensable la participación de comerciantes y personajes de la política, en la nueva planeación de la ciudad. Ricardo Olano fue uno de ellos: de comerciante,

³⁵ Proyectos de enseñanza para el College de France de Marc Bloch y Lucien Febvre, 1929. Citados por Georges Duby en su prefacio a la reedición de Marc Bloch, *Apologie pour l'histoire*, Paris: A. Colin, 1974.

³⁶ Ver: Dosse, Francois. *La apuesta biográfica*. Valencia España: Universidad de Valencia, 2007, pp. 216-218.

³⁷ Ver: AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Tomo I. 1918-1923, p. 1.

pasó a integrar el Concejo de Medellín y la S. de M. P. Él no fue ajeno a este contexto histórico en el cual emergieron las ideas de construir una ciudad moderna, para el progreso, y por eso invirtió parte de su vida en esa labor.

Si bien Ricardo Olano planteó la formalización de un plano rector del crecimiento de la ciudad, inspirado en el modelo *City Planning*, en el cual se indicarían las modificaciones que deberían hacerse en la ciudad en términos de plazas, calles y avenidas, esta particularidad de su pensamiento en relación con lo urbano, fue compartida con muchos representantes de su generación. Fue una forma de pensar la ciudad bajo influencias de modelos urbanos norteamericanos, que trascendió la concepción de cómo debían pensarse las ciudades modernas en Colombia.

Se plantea en este análisis la distinción de las publicaciones de Ricardo Olano y aquellas escritas por defensores y opositores de su proyecto de ciudad moderna: artículos, conferencias, correspondencia, memorias, actas, acuerdos, memoriales y quejas. El estudio de estos documentos permitió orientar la investigación a través de la elaboración de unos cuadros donde se especifica la división en categorías de análisis, lo que permitió discernir entre los conceptos, sus definiciones, cómo se enlazan y qué tipo de aplicación generan en la concepción de ciudad.

| | | | | |
|---|--------------------|------------|---------------|------------|
| Constitución del pensamiento de Olano respecto de lo urbano | | | | |
| Conceptos básicos para el análisis | | | | |
| Urbanismo | Higiene-Salubridad | Planeación | Zonas urbanas | Modernidad |

Para estudiar el problema propuesto, el análisis se concentró en tres elementos: la Escuela de Chicago y su modelo del *City Planning*; la adopción de un modelo para la ciudad de Medellín, a partir de *Plano del Medellín Futuro*, y las influencias de las propuestas urbanas a partir de Olano y otros representantes de su generación, que integraron las dos instituciones más importantes en ese momento: el Concejo Municipal y la S. de M. P..

Los hallazgos en los archivos

Los Archivos y Bibliotecas que hicieron posible la investigación, se encuentran en las ciudades Medellín y Bogotá. En la ciudad de Medellín, se visitaron los siguientes archivos históricos:

1. ACADEMIA ANTIOQUEÑA DE HISTORIA

Alberga una de las fuentes más importantes para la presente investigación: las Memorias de Ricardo Olano Estrada, entre 1918 y 1947, la Correspondencia Cívica, entre 1930 y 1939 y las Guías por los departamentos del país: Huila, Atlántico, Nariño. Estas memorias fueron donadas por Olano Estrada a la Academia Antioqueña de Historia en el año de 1945. Es un archivo que carece de una clasificación y organización del Fondo Ricardo Olano Estrada; buena parte de la documentación está sin foliación y se encuentra en hojas sueltas, así: Memorias. Tomo I. 1918-1923; Memorias. Segunda parte; Memorias. Tomo III. 1934-1935; Memorias. Tomo IV; Memorias. Tomo V; Memorias. Sexta Parte. Correspondencia. 1930-1939. Guía para el Departamento de Nariño. Urbanizaciones. Abril y mayo de 1925 y Guía por el Departamento del Huila. Febrero y marzo de 1935.

Las *Memorias* contienen información sobre la vida de Ricardo Olano: descripciones de sus viajes a Washington, Florencia-Italia, Francia y Europa en general. Se halló información relacionada con la formación de compañías para la compra y urbanización de las tierras al norte de Medellín; proyectos para comprar algunos carros para establecer el servicio de autobuses en Medellín; los contratos para la instalación de la Compañía Nacional de Fósforos; anotaciones sobre el Primer Congreso de Mejoras Nacionales; alusiones sobre la necesidad de levantar un plano futuro en las ciudades del país. En sus *Memorias* se tratan temas relacionados con la arborización del barrio Prado; la pavimentación de la ciudad y campañas sobre mejoras públicas.

Se halló además, información pertinente sobre la instalación de farolas de luz eléctrica en algunas calles de Medellín; información útil sobre la compra de edificios para continuar la apertura de calles y compra de terrenos.

En la Correspondencia Cívica de Ricardo Olano durante nueve años (1930-1939), se encontró información importante relacionada con la necesidad de planificar las ciudades del país y el interés de varias personalidades en llevar a cabo este proyecto. Se evidenció la preocupación por construir avenidas, ensanchar las calles, nomenciar la ciudad, ideas sobre el embellecimiento de la ciudad y la canalización del río Medellín.

2. SOCIEDAD DE MEJORAS PÚBLICAS DE MEDELLÍN

La S. de M. P. de Medellín fue la institución que promovió, controló y ejecutó los proyectos urbanos en la ciudad. Ricardo Olano, en calidad de presidente y miembro de la Sociedad, difundió, propuso y llevó a cabo proyectos urbanos en la ciudad, que se evidencian claramente en los Informes y Actas de la Sociedad, sobre la construcción y ejecución de proyectos urbanos. Se revisaron las Actas desde 1912 hasta 1940. Se encontró en los libros de Actas información relevante entre 1919 y 1929, relacionada con la cobertura de la quebrada Santa Elena; la compra de fajas de terreno a propietarios de predios para la canalización del río Medellín, el ensanche y prolongación de vías; solicitudes para la arborización, ornato y embellecimiento de la ciudad.

3. ARCHIVO HISTÓRICO DE MEDELLÍN

Se hizo revisión del Fondo Concejo Municipal y Alcaldía, y los Acuerdos que se refieren a la necesidad de instaurar los servicios públicos, para darle a la ciudad un carácter moderno. Específicamente se estudiaron los Acuerdos relacionados con la instalación de luz eléctrica, acueducto y alcantarillado, aseo, feria de ganado y la plaza de mercado. Un hallazgo importante fue la información contenida en los Acuerdos expedidos por el Concejo entre 1886 y 1919, referentes a la consecución de los proyectos urbanos de la ciudad. Se halló información trascendental sobre el plano del Medellín Futuro de 1913 y sus posteriores modificaciones. Se encontró además, información sobre el ensanche y prolongación de calles.

4. SALA PATRIMONIAL. UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA

Reúne publicaciones en revistas y prensa, donde se evidencian ideas y referentes sobre ciudad, la importancia del urbanismo y la creación de un espíritu cívico. Específicamente se revisaron las revistas *Progreso* (1914-1940, Anales de la Escuela Nacional de Minas, los cuales contienen información pertinente sobre el planeamiento de la ciudad y la necesidad de propagar las ideas en torno a un espíritu cívico.

La revista *Progreso* fue el medio de divulgación más importante de la S. de M. P. En ésta, Ricardo Olano publicó sus ideas sobre urbanismo y manifestó el interés en generar un espíritu cívico en la sociedad medellinense. La revista ofreció información sobre los Congresos de Mejoras Públicas, el planeamiento de Medellín, la difusión del civismo y del urbanismo e informes sobre las labores de la S. de M. P.

Se hallaron además publicaciones de Ricardo Olano, como *Propaganda Cívica*, publicada en Medellín por la Tipografía Bedout en el año de 1930. En la obra se manifiestan las ideas del *City Planning*, modelo adoptado por Olano para la construcción de las ciudades, acompañadas de ornato y embellecimiento, los procesos de urbanización, el plano de las ciudades y las compañías urbanizadoras.

Otras fuentes importantes fueron las guías turísticas de Medellín. La primera, escrita por Olano en 1916 y la segunda, publicada por el Ministerio de Economía, en 1943. En estas guías se pudo evidenciar la necesidad de construir una ciudad para el turista, de ofrecer al visitante confortabilidad y belleza y mostrarle una ciudad industrial.

Se revisó los Anales de la Academia de Medicina de Medellín y se encontró información pertinente al problema de higiene en la ciudad y la necesidad de establecer un acueducto con agua potable.

Crónica Municipal fue una fuente clave en la investigación. En este medio de divulgación se publicaron los Acuerdos referentes a la construcción de las obras en la ciudad y los informes del gobierno municipal relacionado con el presupuesto destinado a proyectos

urbanos. Y finalmente, la revista *Progreso*, otro medio de divulgación, donde se promovió el espíritu cívico en los nuevos ciudadanos de la urbe, las ideas sobre el *City Planning* y la importancia de la planeación en las ciudades.

5. ARCHIVO HISTÓRICO DE ANTIOQUIA

Se revisó el Fondo Planoteca. Se hallaron los planos del Medellín Futuro, donde se pudieron visualizar las respectivas modificaciones. Otro hallazgo interesante fue alguna cartografía menor de Medellín, es decir, planos realizados por ingenieros y firmas internacionales, de alguna fracción de la ciudad, definidos por sucesiones, venta de fajas de terreno al municipio para fines urbanos.

6. SALA DE PATRIMONIO DOCUMENTAL. UNIVERSIDAD EAFIT

Específicamente se hizo revisión en el FAES, del periódico *Colombia*, del año 1924, los Anales de la Escuela Nacional de Minas y la Revista *Progreso*. Se destaca información clave sobre el abastecimiento de agua en la ciudad, a partir de los proyectos propuestos por los ingenieros de la Escuela de Minas.

7. BIBLIOTECA BANCO DE LA REPÚBLICA -BLAA-

La Biblioteca Luis Ángel Arango conserva fuentes pertinentes sobre el problema urbano nacional. Se rastreó información en la Sala de Libros Raros y el Depósito de Hemeroteca. En el primero, se revisó el *Manual de Urbanismo*, escrito por Karl Brunner, además de los textos: *First National Conference on City Planning* y *A City Planning Primer*. Estos textos ofrecieron un marco teórico interesante en lo relacionado con el urbanismo como ciencia.

En el Depósito de Hemeroteca se encontró el texto: *Álbum de Medellín*, editado por la S. de M. P. en 1924. El texto reúne información gráfica importante sobre los lugares turísticos de Medellín y la descripción de los mismos.

8. BIBLIOTECA NACIONAL DE COLOMBIA

En la Sala de Patrimonio Documental y Documentación Musical, se encuentra *El estatuto de la aldea colombiana y mejoramiento de las poblaciones menores*, obra de Ricardo Olano publicada por el Ministerio de Educación Nacional en 1934. La información contenida en este texto, permitió acercarse a la comprensión de la contribución de Ricardo Olano al pensamiento urbano en Colombia. El estatuto es una guía para la planeación de las pequeñas ciudades, aldeas y municipios del país.

Plan del texto

La presente tesis consta de tres partes: la primera trata sobre la planificación urbana moderna, donde se abordan cuatro aspectos específicos: 1. La delimitación del concepto de modernidad, como elemento transversal en la planificación urbana de las ciudades de principios del siglo XX. 2. Nuevos ideales en la planeación de las ciudades; aquí se trae a colación dos referentes urbanos importantes: París y Barcelona. 3. El concepto y el contexto en el que surgió el *City Planning*, modelo que acogerá Olano para proponer una transformación urbana de Medellín y, finalmente, 4. Un contexto general sobre los modelos urbanos en Colombia durante la primera mitad del siglo XX.

En la segunda parte del trabajo investigativo, se analizan las políticas urbanas modernas en Medellín, enfocado en cuatro elementos de crucial importancia: 1. La producción de modernidad local, en la cual instituciones como la S. de M. P., el Concejo Municipal y la Escuela de Minas de Medellín, jugaron un papel preponderante en la formación de una ciudad para la industria y el progreso. 2. Se muestran algunos procesos de regulación de la ciudad, a partir de elementos indispensables como el agua y la regulación de espacios insalubres. Se incluye también el Plano del Medellín Futuro y sus posteriores modificaciones.

Finalmente, un tercer capítulo, que se concentra en el pensamiento urbano promovido por Ricardo Olano Estrada. Aquí se da un panorama sobre la adopción del *City Planning* en una ciudad como Medellín. Se trabajan aspectos específicos propuestos desde este modelo, relacionados con el ornato, el embellecimiento de la ciudad, la zonificación y planificación del espacio. Se pretende mostrar la contribución de Ricardo Olano a la formación de un pensamiento urbano en Colombia, a partir de sus propuestas de ciudad desde el *Estatuto de la aldea colombiana y mejoramiento de las poblaciones menores* y el marco de una ciudad para el turista.

CAPÍTULO I: PLANIFICACIÓN URBANA MODERNA

PRESENTACIÓN

El presente capítulo contiene la proyección conceptual de toda la investigación. Se estudia el concepto de modernidad vinculado a la idea de ciudad como elemento clave dentro del desarrollo que trae consigo la industrialización. Específicamente, Medellín es una ciudad que perfiló su vocación en el desarrollo de un modernismo industrial, y de manera paralela se fue orientado por pensamientos de urbanistas que en su momento fueron fundamentales para el desarrollo de la ciudad moderna. En este sentido, propuestas como las de Ildefonso Cerdá ingresaron al tejido de fundamentaciones, lo mismo que los modelos urbanos norteamericanos, que desarrollaron la idea del *City Planning* y, en especial, el pensamiento de Ricardo Olano, respecto del trazado urbano de Medellín hacia 1913.

El análisis de este capítulo busca transversalizar la lectura del pensamiento de Ricardo Olano en apertura a los distintos enfoques urbanos que integraron la formación de ciudad en Occidente. El enfoque de Olano del tema urbano está sustentado en la apertura frente a las teorías de organización y planeación, y con frecuencia acude a referentes teóricos esenciales para pensar el concepto de modernidad. Es por esta razón que la mirada de Marshall Berman cobra importancia en el marco de unas ideas que determinaron la modernidad, para unas sociedades en constante transformación, supeditadas a paradigmas cambiantes y a mentalidades divergentes, que desde el Viejo Mundo hasta las ciudades en desarrollo de América Latina, definen los principios de una condición citadina inherente a las transformaciones de los siglos XIX y XX.

1. MODERNIDAD, MODERNISMO Y MODERNIZACIÓN

En torno a los conceptos de la modernidad, el modernismo y la modernización, se han suscitado una serie de reflexiones sobre sus características y escenarios de estudio. Particularmente, hacia las tres últimas décadas del siglo XIX y las dos primeras del XX, la metrópoli fue el escenario de vivencias y transformaciones sociales, culturales y urbanas, que abrieron el debate en torno a la modernidad. Analizando los aportes de Marshall Berman, David Frisby y David Harvey, la metrópoli no fue el único espacio posible, donde se llevó a cabo el estudio de los procesos de modernidad.

Aparte del urbanismo, otras fueron las razones de la modernidad; por ejemplo, para Marx, lo más importante era el modo de producción capitalista. Para Emile Durkheim, el interés principal del estudio de la metrópoli moderna radicaba en la naturaleza de la solidaridad social en el marco de la sociedad moderna. Entre tanto, Max Weber consideraba que lo fundamental eran las indagaciones históricas sobre el origen del racionalismo y el capitalismo racional occidental moderno como su producto más representativo³⁸. La pregunta por los cambios en diferentes escenarios como la literatura y el arte, la planificación urbana y la organización industrial, la política y los modos de vida ocuparon un lugar central en los debates que dieron lugar a significaciones asociadas con lo nuevo para reemplazar e incluso clausurar lo viejo.

Marshall Berman en su texto *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, llega a plantear el asunto de la modernidad como una entre las formas de la experiencia vital del ser en el siglo XIX, contenida en el marco que determina las dualidades de tiempo y espacio en las dimensiones de la existencia misma. Se trata de exponer que la modernidad se asume como una forma innovada de existir, en donde la categoría de *ser moderno*, consiste en formar parte de un universo evanescente con respecto a las transformaciones físicas y socio-culturales.

³⁸ Para una mayor información, ver: Frisby, David. *Paisajes urbanos de la modernidad*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 1ra. Edición (Lilia Mosconi, tr.), 2007.

Lo moderno está permeado por un ideal de progreso, los mismos que se encuentran reflejados en la curva de crecimiento continuo, incesante, abierto y sin fronteras del pensamiento y las creaciones, aspectos que son propios de la idea de modernización y por tanto, sinuosos al instante de fijar en una categoría estática e independiente: la evanescencia del mundo se experimenta en la premura del cambio y la sustitución, la bifurcación de los paradigmas y la intervención de la cultura con nuevos modelos tan efímeros como la utopía del progreso. Viene al caso destacar que desde la apuesta bermaniana, la modernidad va a hacer que todo sea nuevo: la vida de la Europa moderna abrió una nueva interpretación del tiempo y el espacio, tal como lo expresó Berman:

la vida moderna del año próximo tendrá un aspecto diferente a la de éste, aunque ambos sean parte de la misma época moderna; pero el hecho de que no se puede entrar dos veces en la misma modernidad hará que la vida moderna sea particularmente escurridiza y difícil de captar³⁹.

El núcleo de la problemática que desarrolla Berman es el de la relación entre la modernización material y la espiritual. El autor concibe la ciudad moderna a partir de dos categorías sustanciales: las transformaciones sociales y el habitar los espacios; ambos aspectos inspiran e imponen a la vez la modernización de los ciudadanos, cuya categoría acuña un concepto posible en el advenimiento de lo moderno.

Ubicados en esta relación, se evidencia la idea de que los grupos más dinámicos e innovadores de la vida política y económica estarán abiertos a la creatividad intelectual y artística, para realizar la idea del futuro en el presente y del pasado en el ahora mismo, en todas sus diversas formas. Está contenida en esta perspectiva, el fondo de la idea del progreso en la complejidad de su devenir; proceso al que sólo las élites accedieron en el fragor del pensamiento ilustrado, que para el caso lo analiza Berman, abordando a Baudelaire y lo que fue su mirada desde *El Salón de París* y otras obras a las que dedicará un capítulo entero en

³⁹ Berman, Marshall, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, México: Siglo XXI, 2da. edición (Andrea Morales Vidal, tr.), 2011, p. 142.

Todo lo Sólido se Desvanece en el Aire: “la motivación burguesa fundamental... no únicamente en lo económico, sino universalmente, también en las esferas de la cultura y la política”⁴⁰. En el caso específico de París, es Baudelaire junto con el barón de Haussmann, quienes verán materializado en el bulevar el factor de innovación hacia el núcleo de lo urbano más determinante en la concepción de la ciudad en el segundo tercio del siglo XIX.

... quisisteis sentaros delante de un café nuevo que hacía esquina a un bulevar... lleno todavía de cascotes y ostentando ya gloriosamente sus esplendores, sin concluir. Centelleaba el café. El gas mismo desplegada todo el ardor de un estreno, e iluminaba con todas sus fuerzas los muros cegadores de blancura, los lienzos deslumbradores de los espejos, los oros de las medias cañas y de las cornisas, los pajes de mejillas infladas arrastrados por los perros en trailla, las damas risueñas con el halcón posado en el puño, las ninfas y las diosas que llevaban sobre la cabeza frutas, pasteles y caza; las hebes y las ganímedes ofreciendo a brazo tendido el anforilla de jarabe o el obelisco bicolor de los helados con copete: la historia entera de la mitología puesta al servicio de la gula⁴¹.

Es el paso decisivo hacia la modernización, que trae para los tiempos, el paisaje de la ciudad moderna, la nueva polis o la existencia de un sujeto ciudadano que exige un espacio como lugar propicio para su existencia. Surge el bulevar, un lugar de paso donde coinciden las diferencias, pues sin distinciones, a todos los habitantes se les permitió la movilidad. Los bulevares, desde la interpretación de Marshall Berman, constituyeron un elemento en tránsito de un amplio sistema de planificación urbana. “Los bulevares eran una sola parte de un amplio sistema de planificación urbana, que incluía mercados centrales, puentes, alcantarillados, abastecimiento de agua, la Opera y otros palacios destinados a la cultura, una gran red de parques”⁴².

El bulevar incorporó la centralización del mercado y concibió el puente como un nexo de continuidades urbanas. Desde una concepción estética, esos nuevos espacios de

⁴⁰Berman, Marshall, *Todo lo sólido se desvanece en el aire...* p. 133.

⁴¹ Baudelaire, Charles. *Pequeños poemas en prosa*. Buenos Aires: Editora Espasa-Calpe Argentina, S.A. (Enrique Diez-Canedo, tr.), 1948, p. 41

⁴² Berman, Marshall, *Todo lo sólido se desvanece en el aire...* p. 150.

socialización coincidirían en la Opera y la pintura, con el diseño de palacios destinados a la cultura. Vinculado al ornato y embellecimiento, aparecieron los parques como lugares de socialización. El París modernizado puso el acento en la figura del habitante y la ciudad como escenario frente a todas las universalidades posibles: desplazarse significaba ir, estar y volver por una ciudad con nuevas configuraciones estéticas materializadas en barrios y parques, en puentes y balcones.

Desde esta perspectiva estética, la modernidad ha sido celebrada y también criticada en una pluralidad de representaciones consideradas modernismos. David Frisby en su texto *Paisajes urbanos de la modernidad*, retoma al sociólogo Georg Simmel para dar cuenta de la ciudad como escenario de transformación de la experiencia humana⁴³. Según Frisby, Simmel consideraba que había una relación recíproca entre los eventos culturales y la existencia metropolitana, en tanto las exposiciones de arte eran un fragmento simbólico cuya exploración revelaba el efecto de la vida metropolitana en su totalidad; la simetría era la que daba armonía, orden y equilibrio a una estructura arquitectónica y por tanto, había una interacción recíproca entre el propósito material de una construcción material y el motivo estético.

Ahora bien, las representaciones estéticas del modernismo en América Latina durante el siglo XIX, han sido asociadas a una “época” y una “actitud” específicamente hispana; la de situar las letras hispanas de fines del siglo en el marco de una dicotomía: España y Latinoamérica. Al respecto, Rafael Gutiérrez Girardot, filósofo y ensayista colombiano que vivió gran parte del siglo XX, retomó en sus análisis a Federico de Onís, para plantear que:

... el Modernismo es la forma hispánica de la crisis universal de las letras y del espíritu que inicia hacia 1885 la disolución del siglo XIX y que se había de manifestar en el arte, la ciencia, la religión, la política y gradualmente en los demás aspectos de la vida entera, con todos los caracteres, por lo tanto, de un hondo cambio histórico cuyo proceso continúa hoy⁴⁴.

⁴³ Frisby, David. *Paisajes urbanos de la modernidad*.... p. 16

⁴⁴ Gutiérrez Girardot, Rafael. *Modernismo. Supuestos históricos y culturales*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2da. Edición, 1987, p. 15

El Modernismo fue la particular forma de expresión hispánica de la crisis universal de las letras y el espíritu. Pero, ¿compartió el Modernismo latinoamericano del siglo XIX las características de otras formas de expresión artística retomadas de Europa? Colocar el Modernismo dentro de la lírica moderna exigió la aceptación de la influencia europea en las letras hispanas. Gutiérrez Girardot trae un ejemplo al respecto: “sin la tradición romántica... de Herder en la Argentina, Ricardo Rojas no hubiera podido formular su teoría de... los “valores hispano-indios” como baluarte contra la inmigración europea en su país”.⁴⁵ En Latinoamérica se labraba un estilo de vida propio con influencias extranjeras.

En el área de las realizaciones urbanas, el ingreso al siglo XX desplegó todo un ímpetu constructivo, público y privado, en la mayoría de las ciudades latinoamericanas. Con el advenimiento de un nuevo siglo, se fundaron diferentes instituciones académicas: politécnicos, facultades de ingeniería e instituciones de carácter científico, que incidieron en la percepción social de las nacientes profesiones y permitieron a esas nuevas generaciones un contacto actualizado con las formas más avanzadas de la técnica.⁴⁶

La técnica era un proceso pragmático de ensayo y error, que derivaría en los inventos. A esto se debe el que a esta generación se le denominara “pragmática”⁴⁷. Se concebía a sí misma como la fundadora de un mundo moderno y con esta convicción, creó instituciones y empresas, que garantizaran el éxito en las construcciones urbanas a largo plazo. Se formaron grandes bibliotecas particulares, que se convirtieron en las bibliotecas públicas de los nuevos dirigentes; los libros y a la vez las influencias de planeación urbana, contribuyeron a que las ciudades latinoamericanas formaran parte de un mundo globalizado, en lo relacionado con la formación de un pensamiento intelectual, que confluyó en tres aspectos para la construcción de las ciudades: higiene, elegancia y comodidad.

⁴⁵ Gutiérrez Girardot, Rafael. *Modernismo. Supuestos históricos y culturales...* p. 18

⁴⁶ Arango Cardinal, Silvia. *Ciudad y arquitectura. Seis generaciones que construyeron la América Latina moderna*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, primera edición, 2012, p. 78.

⁴⁷ Arango Cardinal, Silvia. *Ciudad y arquitectura...* pp. 79-80.

La primera década del siglo XX está marcada por la ejecución de obras urbanas de gran magnitud, orientadas principalmente a la realización de puertos, trabajos sanitarios, parques, avenidas y construcción de edificios significativos. Son obras que se consideraron prueba fundamental de la modernización, pues incluyeron transformaciones definitivas en las estructuras urbanas anteriores.

Para Silvia Arango Cardinal, el esfuerzo dedicado a la modernización de los puertos, fue el factor decisivo en los procesos de urbanización latinoamericanos. Por ejemplo, bajo la dirección de la firma inglesa Hawkshaw, Son & Hayter, el puerto de Buenos Aires se construyó entre 1887 y 1897, siendo el primer puerto moderno latinoamericano. Sin embargo, el haber sido el primer puerto en América Latina, hizo que luego, cinco años después, esa innovación técnica se considerara obsoleta. En adelante, “no se harán rígidas dársenas cerradas con esclusas... no hacer el puerto inmediato al centro de la ciudad para no taponar la relación con el frente de agua y posibilitar la construcción de paseos...”⁴⁸. Con el referente de la construcción de este puerto, la nueva generación optó por la realización de empresas eficientes: la centralización de ferrocarriles y la planeación de las actividades portuarias.

Además de los puertos, se hicieron trabajos ferroviarios, de dotación de aguas, drenajes, levantamiento de planos topográficos y planes urbanísticos. Una de las firmas significativas que se contrataron para la realización de estos trabajos, fue la de S. S. Pearson & Sons, de origen inglés, con filiales en Estados Unidos y Canadá. Pearson & Sons construyeron el puerto de Manaus y terminaron los trabajos de los puertos de Veracruz y Valparaíso. En 1906 firmó un contrato con la municipalidad de Bogotá y envió al ingeniero sanitaria William Fox, a realizar obras que incluyeron desde abastecimiento de agua, sistema de drenaje y canalización de ríos, hasta la construcción de mercados, escuelas y ornamentación de la ciudad, programadas con miras a la celebración del Centenario de la Independencia. A partir de 1912 la misma firma realizó proyectos para otras ciudades

⁴⁸ Arango Cardinal, Silvia. *Ciudad y arquitectura...* p. 84.

colombianas, como el puerto de Buenaventura, el puerto y las redes de alcantarillado de Cartagena y obras de saneamiento en Medellín⁴⁹.

Al comenzar el siglo, se hicieron obras de infraestructura que cambiaron las condiciones de los servicios públicos de buena parte de los habitantes de las ciudades latinoamericanas. Los trabajos de regularización, modernización y ampliación de redes de acueductos recogían una vieja aspiración higienista, ahora asumidos por ingenieros. La provisión de agua potable fue una tarea permanente, pese a que la dotación domiciliar era todavía escasa y cubría sólo porciones de la ciudad. De otro lado, la electricidad también fue un tema prioritario. Si los servicios de agua y los alcantarillados fueron normalmente de carácter municipal, la electricidad presentó una tendencia a quedar en manos de monopolios privados.

Los procesos de saneamiento y electrificación urbanos fueron una necesidad global. Sin embargo, lo que es específico de las ciudades de América Latina, fue la situación urbana que tenían cuando estos avances fueron introducidos. Se trataba de ciudades no sólo en pleno proceso de crecimiento sino de consolidación; y su pasado representaba un obstáculo a las grandes transformaciones. A diferencia de las ciudades europeas y norteamericanas, éstas eran ciudades que comenzaban una vida urbana y por esto, se consideraron modernas. Los enormes esfuerzos técnicos de saneamiento emprendidos por las municipalidades latinoamericanas, con recursos precarios, fueron incompletos e insuficientes y no alcanzaron a cubrir a toda la población.

La condición de las ciudades latinoamericanas durante la primera mitad del siglo XX es particular: la rapidez de los cambios tecnológicos y el crecimiento hizo que cada generación construyera su ciudad sobre la destrucción de las anteriores. La generación pragmática intentó reunir en dos décadas las innovaciones urbanas de la segunda mitad del siglo XIX, junto con acciones contemporáneas. Pero “esa puerta al día no es completa, pues perviven islotes anteriores, a veces muy anteriores, y además, una generación siguiente va

⁴⁹ Arango Cardinal, Silvia. *Ciudad y arquitectura...* pp. 85-86.

socavando su imagen urbana y reemplazándola por otra”⁵⁰. Por eso, las ciudades latinoamericanas son a la vez modernas y antiguas, siempre en renovación, inmersas en un permanente proceso de construcción.

2. NUEVOS IDEALES EN LA PLANEACIÓN DE LAS CIUDADES

Las bases de la planeación moderna de las ciudades surgieron en el contexto de ascenso de la industrialización, en el cual era necesario la reorganización y transformación espacial de las ciudades. Fue en este proceso de modernización donde surgieron propuestas de planeación urbana moderna, como las del barón Georges-Eugène Haussmann para París, las de Ildefons Cerdà para Barcelona, Reinhard Baumeister y Joseph Stübben para Alemania, durante la segunda mitad del siglo XIX. Ellos marcaron pautas urbanas que propendían por hacer de la ciudad existente una nueva ciudad, acorde con las exigencias del momento: el proceso de industrialización, la inversión de capitales, el éxodo del campo a la ciudad y las nuevas comunicaciones.

Entre las grandes preocupaciones de Haussmann y Cerdà estuvieron el movimiento de tráfico con el fin de mejorar y construir calles, avenidas, vías de tren y canales, que permitieran la facilidad del tránsito. Ambos pensaron en las redes viales que debían contener las calles principales, para hacer de la ciudad una totalidad, integrada a través de las vías. Y un aspecto muy importante, fue la especulación de la tierra, que estimuló la participación de órganos de gobierno en los procesos de reordenamiento, con el fin de utilizar instrumentos como la expropiación y el control de la tierra para facilitar los procesos. Baumeister consideró la disciplina urbanística como una estructura formada de aspectos por considerar en la reorganización y conducción de las ciudades; estos aspectos eran: las condiciones de la vivienda, el tráfico, la provisión de agua, la salud pública, el carácter de plazas, parques y árboles, el control del suelo, la delimitación de las alturas de los edificios y el financiamiento de los planes.

⁵⁰ Arango Cardinal, Silvia. *Ciudad y arquitectura...* p. 90.

A continuación, se hace una relación de los principales aportes de los autores planteados.

El proceso urbano moderno de París durante la segunda mitad del siglo XIX, fue decisivo en la remodelación de las relaciones espaciales y las transformaciones de la escala; aspectos que produjeron un cambio cualitativo en la geografía parisina, en comparación con el proceso urbano que había prevalecido durante la primera mitad del siglo XIX. Es significativo retomar el papel preponderante que jugó en la reconstrucción moderna de la ciudad, el barón de Haussmann, Prefecto de París entre 1853 y 1870 durante el régimen de Napoleón III.

Sin desconocer que hubo grandes discusiones sobre planes y propuestas de renovación urbana anteriores a 1852⁵¹, Haussmann tomó los principios básicos de la reconstrucción de las prácticas de la arquitectura y la edificación, para transformar la escala de los proyectos urbanos, lo que le permitió pensar y diseñar una ciudad -incluyendo su periferia-, como una totalidad y no como una suma de proyectos individuales. Como se señaló en la nota al pie de página contenida en este párrafo, gran parte de lo que hizo Haussmann estuvo presente inicialmente en las décadas de 1830 y 1840; pero el proceso de modernidad de París entra en una fase distinta a partir de 1852 y fue Haussmann quien contribuyó enormemente a la forma en que se articuló, tal como se muestra a continuación.

⁵¹ Vale la pena destacar algunas propuestas de renovación urbana que antecedieron a Haussmann: En la década de 1833, el Ministro de Comercio y Obras Públicas, Adolphe Thiers, defendió proyectos encaminados a la financiación de canales, carreteras y vías férreas. Por su parte, el conde de Rambuteau, prefecto de París en la misma década, puso en práctica planes para mejorar las vías de comunicación. El arquitecto Jacques Hittorff diseñó la Place de la Concorde y otros proyectos que impulsaron el desplazamiento del centro de París hacia el norte y el oeste. Considérant y Perreymond, consideraron las vías férreas de ese momento, como destructivas para los intereses humanos y propulsora de la degradación de la relación del hombre con la naturaleza; su posición fue clara frente a la creciente centralización del poder y del capital entre la elite financiera, que estimulaba la industria y el desarrollo urbano y excluía la agricultura. Propusieron la nacionalización de la red de ferrocarriles y su construcción sin recurrir al capital privado. Finalmente, Hyppolyte Meynadier insistió en la revitalización del centro de la ciudad, desarrollando un sistema de calles mucho más racional integrado con el ferrocarril. Propuso proyectos de nuevos bulevares, lo que anticipaba de alguna manera las propuestas de Haussmann; además, consideró prioritaria la sustitución de las viviendas insalubres, especialmente en el casco viejo. Para mayor información, consultar el texto: Harvey, David. *Paris, capital de la modernidad*. Madrid: Ediciones Akal (José María Amoroto Salido, tr.), 2008, pp. 109-113.

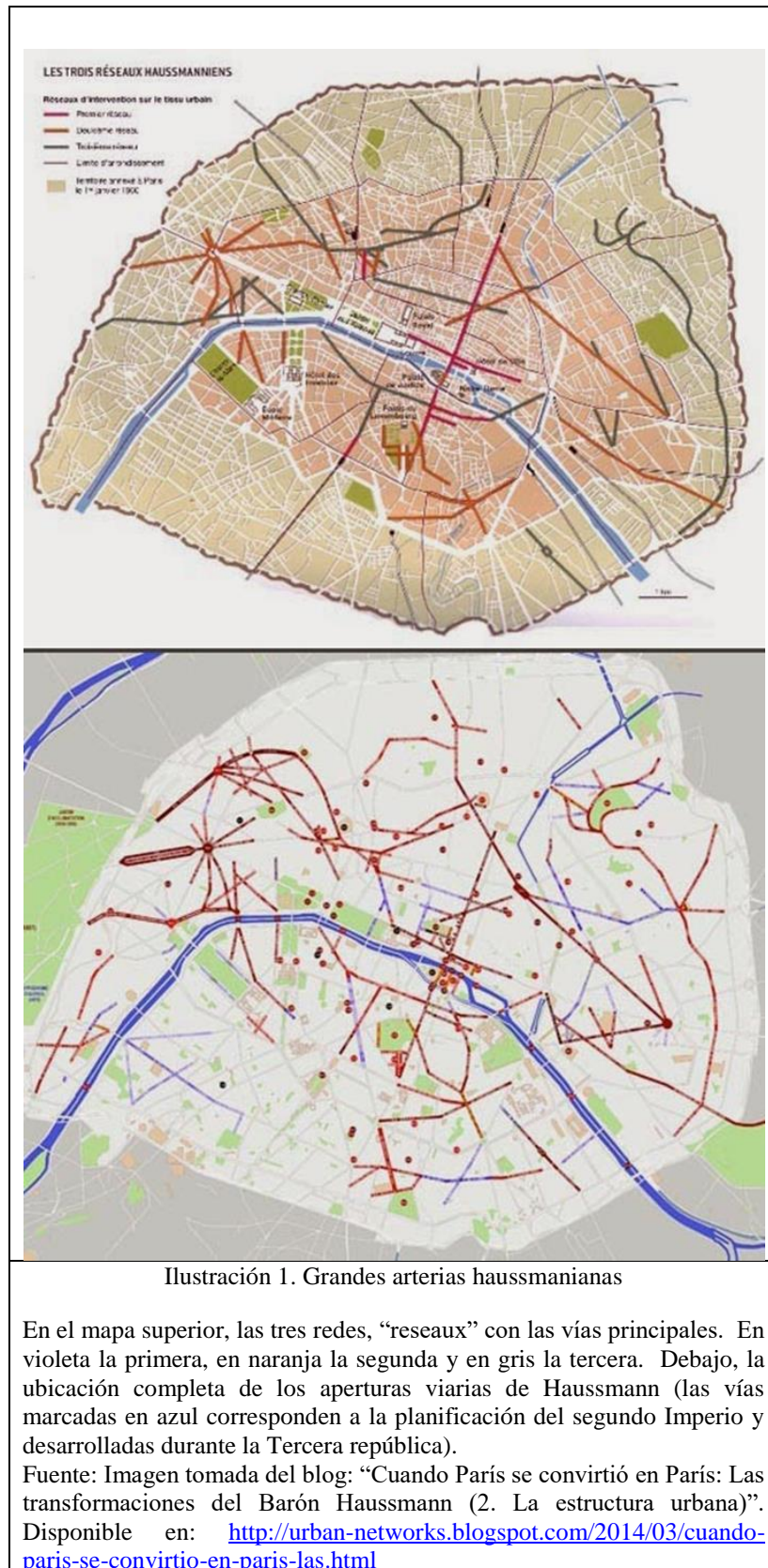
La nueva organización del espacio tuvo una connotación específica en su momento: la implementación del capitalismo a gran escala, devino en la organización racional del espacio, adaptado a las nuevas necesidades. Situar a París en el centro de la nueva red ferroviaria, iba en consonancia con el hecho de que París se había convertido en el principal mercado y centro industrial del país. Por ende, la afluencia de actividades conllevó a nuevas inversiones en transporte y nuevas formas de actividad económica hacia la ciudad. La consecuencia fue la apertura de la industria y del comercio a la competencia interregional e internacional; pero, en contrapartida, la ciudad obtuvo un acceso más fácil al mercado de las exportaciones⁵². Así, el incremento en la regularidad, el volumen y la velocidad del flujo de bienes hacia la industria y los mercados de la ciudad, redujo el tiempo de rotación del capital y abrió la posibilidad de grandes operaciones de producción y distribución.

La aparición de los grandes almacenes con la venta al por menor y el cambio de las relaciones de poder entre comerciantes y productores, fue en parte resultado de las nuevas relaciones espaciales. Esta transformación estuvo en concordancia con la racionalización del interior de la ciudad; por ejemplo, se ideó un plan para reorganizar el marco espacial de la vida social y económica de la capital. Así, las inversiones se dirigieron, no solamente a una nueva red de calles, sino también al alcantarillado, los parques, los monumentos, los colegios, las iglesias y los edificios de la Administración, la vivienda, los hoteles y los locales comerciales.

Lo anterior pone en evidencia cierta novedad en el desarrollo urbano de París. Haussmann propulsó por un plan general, detallado, en lugar de una parcialización de planes para las vías públicas sin ningún tipo de conexión. Esto quiere decir, que el espacio urbano fue considerado como una totalidad en la que los barrios se ponían en relación para formar una unidad de funcionamiento. De ahí que incluyera los suburbios dentro de la región metropolitana, para evitar que un desarrollo sin reglas amenazara la evolución racional del orden espacial. En el siguiente mapa se muestra la distribución espacial de los bulevares haussmanianos. Éstos tendrán trazados propios superpuestos a la ciudad buscando

⁵² Harvey, David. *Paris, capital de la modernidad...* pp. 139-142.

conexiones urbanas determinadas y cuyas redes de circulación estuvieron determinadas por anchas vías de 20 y 30 metros; su distribución espacial se hizo en tres fases, siempre del centro hacia la periferia.



Al mejorar la capacidad de circulación con la construcción de avenidas, se redujo el costo y el tiempo en el desplazamiento, manifiesto entre las nuevas estaciones de trenes, entre el centro y la periferia, entre las márgenes izquierda y derecha y los flujos de entrada y salida de los mercados centrales. Los bulevares contribuyeron a la construcción de redes de saneamiento. Todos estos cambios estuvieron permeados por una filosofía de la circulación del capital que se vio materializado mediante las obras públicas; esta transformación planteó unas nuevas relaciones y comprensión del espacio-tiempo. David Harvey trae a colación algunos ejemplos:

La multiplicación por tres del número de pasajeros de los transportes colectivos de la ciudad... El ferrocarril revolucionó, no solamente la materialidad de las relaciones espaciales, sino también las relaciones sociales, las intimidades y las sensibilidades. La incorporación del extrarradio y de las remotas zonas rurales a la vorágine de la vida parisina también significaba que no quedaba ningún lugar para escapar del proceso de urbanización⁵³.

Hay que tener en cuenta que la movilización del flujo de capital para transformar el entorno existente de París acarreó dificultades con los propietarios y especuladores urbanos. Haussmann utilizó entre sus estrategias para movilizar el capital, una muy importante: dado el caso que no encontrara empresas que tuvieran el interés o los recursos necesarios para encargarse de ciertos proyectos urbanos, obtenía financiación del Estado para llevarlos a cabo. Esto lo llevó a recobrar el valor añadido derivado de sus propias inversiones, convirtiéndose en un gran especulador. Además, muchos propietarios se quejaban y entablaron demandas legales al ver que los beneficios que habían adquirido legítimamente, iban a parar en muchos casos a las arcas municipales.

Paralelo a esto, utilizó otra estrategia para obtener flujo de capital con fines urbanos: consistía en “dejar a la especulación, estimulada por la competencia” la tarea de “reconocer las necesidades reales de la gente y satisfacerlas”⁵⁴. La idea era establecer una alianza entre la ciudad y un círculo de intereses financ

⁵³ Harvey, David. *Paris, capital de la modernidad...* pp. 147-148.

⁵⁴ Harvey, David. *Paris, capital de la modernidad...* pp. 171-172.

ieros e inmobiliarios compuesto por constructores, promotores y arquitectos, bajo el lema del capital asociado. Con esto, Haussmann garantizaba el monopolio en la cesión de terrenos, aunque para obtener beneficios, las empresas tenían que ser lo suficientemente grandes como para esperar a que el aumento se materializara. Indudablemente, este proceso de renovación puso grandes concesiones en unos cuantos capitalistas. Se trataba de capital asociado, aplicado al desarrollo del terreno.

La forma de transacción especulativa explicada anteriormente, evidencia las contradicciones en el tipo de modelo del valor del terreno, que iba desde el centro hasta la periferia, con una marcada diferencia entre el Oeste burgués y el Este trabajador, separados por un centro comercial con unas rentas elevadas que diferenciaba una margen derecha dinámica de una margen izquierda más lenta económicamente. En el centro de la ciudad se congregó el poder de la administración imperial, las finanzas y el comercio. La creciente segregación residencial modelaba cada vez más la ciudad en espacios de reproducción de las diferentes clases sociales. Con esto, Haussmann logró proyectar diversos procesos sociales, a través de la planificación y la regulación y transformar la geografía de la ciudad.

El cambio de la escala de urbanización y la reducción de las barreras espaciales modificaron el espacio sobre el que se definía la comunidad. Pero esa modificación también fue una respuesta a nuevas configuraciones y luchas de clase, en las cuales muchos aprendieron que el control sobre el espacio era una fuente de poder social. Si bien no debe atribuirse a Haussmann la segregación espacial de la ciudad, sus proyectos de planeación urbana enmarcados en el mercado del suelo y su clasificación, produjeron un alto grado de segregación espacial, gran parte del cual estaba basado en distinciones de clase. “La eliminación de zonas degradadas y la especulación de la construcción consolidaron los barrios burgueses en el oeste, mientras el sistema específico de promoción del suelo en las periferias del norte y del este produjo áreas de viviendas para rentas bajas, desprovistas de cualquier mezcla con las clases más altas”⁵⁵.

⁵⁵ Harvey, David. *Paris, capital de la modernidad...* p. 307

Ahora bien, el ingeniero y urbanista Ildefons Cerdà, fue uno de los propulsores de las transformaciones urbanas en Barcelona. El ensanche fue el instrumento urbanístico más importante en el proceso de modernización urbana de Barcelona durante la segunda mitad del siglo XIX. Articulado a este proyecto de ensanche -que incluyó principalmente la construcción de ciudades que fueran acordes a las nuevas condiciones higiénicas y de transporte- estuvo Cerdà, cuyo legado intelectual⁵⁶ fue el referente de creación de la práctica urbanística con fundamento científico en España.

La palabra “ensanchar” tenía una connotación importante: la idea de progreso; a partir de ésta idea, se diseñó toda una ideología de ciudad moderna para reformar la ciudad existente. Esta necesidad de transformar la ciudad estuvo asociada a las condiciones higiénicas generadas por la industrialización y la consiguiente emigración del campo a la ciudad; así, como al transporte mecanizado, merced a la introducción del ferrocarril y a las nuevas redes de servicios urbanos. Estos fueron los primeros elementos que empezaron a generar las reformas en las grandes metrópolis.

Es importante traer a colación que el proceso de modernización urbana de Barcelona, aunque se materializó alrededor del proyecto de Reforma y Ensanche propuesto por Cerdà, se elaboró sobre la base de una serie de transformaciones que hicieron referencia a las ideas de ciudad que se establecían en capitales de países europeos. Algunos ejemplos de la época fueron: “Los proyectos ferroviarios de Paxton en Londres, los proyectos de saneamiento de Bazalguette en Londres, las aperturas de bulevares asociadas a la introducción de las redes de saneamiento, abastecimiento de agua y de gas en París, por Haussmann”⁵⁷. A estos se añaden, para el caso de Barcelona, la proyección de ciudades industriales y el consecuente traspaso de la planificación de los ingenieros militares a los ingenieros de caminos y los arquitectos, y la necesidad de articular las redes de servicios urbanos y de transporte en un

⁵⁶ Sus textos más importantes, donde se fundamentan el proyecto de ensanche y las teorías para la creación de la disciplina urbanística son: “Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona”, del año 1859 y la “Teoría General de la Urbanización”, del año 1867.

⁵⁷ Magrinyà, Francesc. “El ensanche y la reforma de Ildefons Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona”. En *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, Vol. XIII, No. 296 (3), 1 de agosto de 2009. Disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-296-3.htm>

marco de aparición de nuevos agentes urbanos, asociados a las empresas constructoras y gestoras de redes.

Cerdà tenía una preocupación específica: conseguir una relación equilibrada entre edificación y espacio libre, asegurando a todas las viviendas unas correctas condiciones de habitabilidad. Es decir, no atendió tan sólo al trazado como esqueleto urbano sino que se planteó el problema específico de “los tipos residenciales considerados como elementos con un valor e identidad propios, capaces de incidir en la forma general de la ciudad”⁵⁸.

Con esto, Cerdà puso el acento en la organización del conjunto de las manzanas, entendidas como superficies cuadradas a rellenar, delimitadas por las vías con un trazado geométrico. Según él, el espacio de las manzanas debía ocuparse por edificaciones independientes y discontinuas, de tal manera que las construcciones quedaran aisladas; con esto se aceptó la posibilidad de la yuxtaposición, que pasó de la casa aislada al bloque. Apareció entonces un sistema de manzanas abiertas por dos de sus lados que hacen desaparecer, gracias a la variedad de sus combinaciones y a sus jardines, la monotonía que caracterizaba las ciudades construidas en un sistema cuadrado⁵⁹.

El modelo de manzana le permitió a Cerdà proponer la construcción del ensanche con una sola matriz geométrica, es decir, fue el elemento de la manzana la forma de mediación entre la ciudad y la casa. La manzana, a través de su estricta repetición, crea un continuo rítmico al que se superpone, a modo de contrapunto, el entramado de la edificación y los espacios libres. De este modo, Cerdà definió un conjunto estructurado en el que cada parte poseía la misma topología que el todo. Con esto, Cerdà no aceptó la idea de definir un solo centro urbano y se inclinó por una concepción policéntrica lineal; por eso organizó a lo largo de la Gran Vía, a la que convirtió en eje vertebrador del llano de Barcelona, trazándola según

⁵⁸ Martí Arís, Carlos. “Cerdà: Un puente entre dos civilizaciones”. En *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*. Madrid: Ministerio de Fomento, Vol. XXXI, Tercera época, No. 119-120 primavera-verano, 1999, p. 48.

⁵⁹ De Terán, Fernando. “El urbanismo europeo en América y el uso de la Cuadrícula. Cerdà y la ciudad cuadrada”. En *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*. Madrid: Ministerio de Fomento, Vol. XXXI, Tercera época, No. 119-120 primavera-verano, 1999, pp. 38-39.

una línea tangente a la montaña de Montjuic y al casco antiguo. Organizó una sucesión de puntos nodales que fueron respondiendo a diversas situaciones urbanas, algo así como un policentrismo lineal, tal cual se aprecia en el plano de Ensanche de 1859.

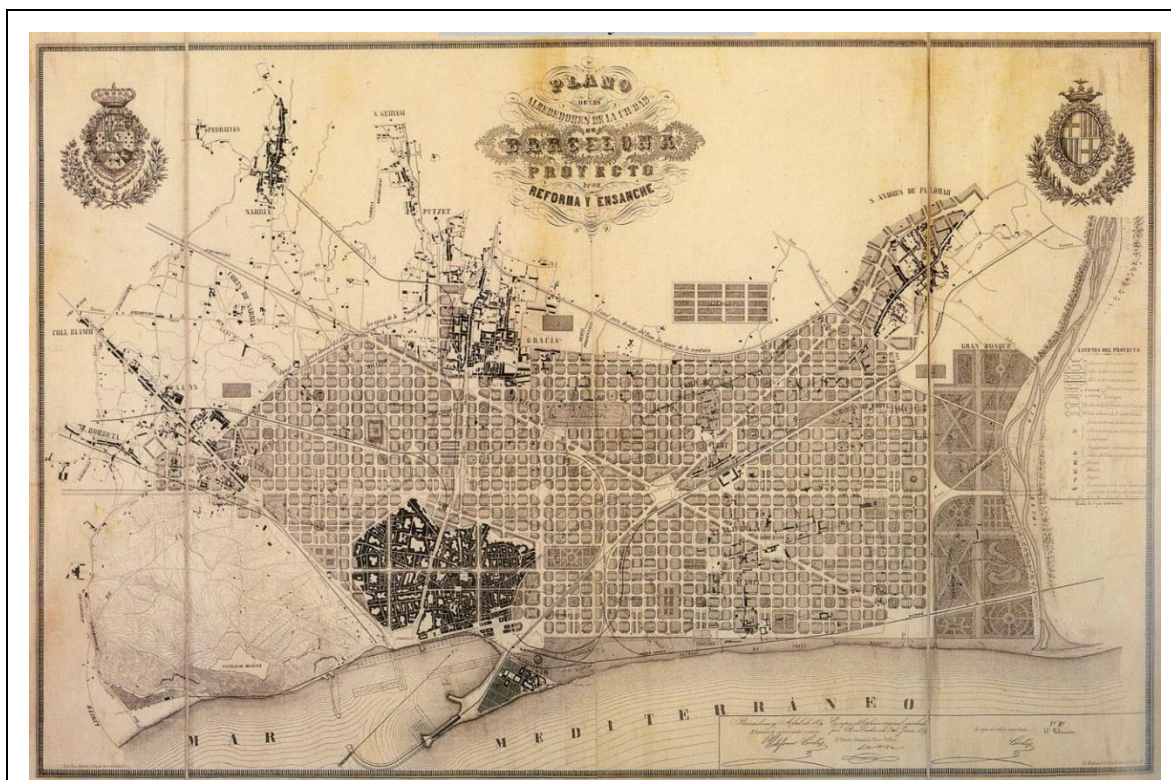


Ilustración 2. Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona de 1859 de Ildefons Cerdà

Fuente: Imagen tomada de: Muñoz, Francesc. “Pasado y futuro de la Barcelona territorio”, en *Metropolis*, No. 73, Otoño 2009, pp. 4-5, Disponible en: <http://www.anycerda.org/congres/documentacio/postmetropolis/docs/A/A21.pdf>

La noción de red, fue la que le permitió a Cerdà ocuparse de la continuidad del movimiento y con esto, de las vías en su conjunto y no una a una. Al descubrir la noción de red, consideró que una propuesta urbanística debía iniciarse definiendo la estructura del conjunto, es decir la red, y descender luego a los elementos. Planteó la siguiente secuencia: las redes-los tramos (las características de las calles entre dos intersecciones)-los nudos o cruces de vías-los espacios acotados, que son las intervías-la edificación y los jardines que ocupan las intervías.

Con Cerdà llegó el primer tratado moderno de urbanismo. *La Teoría General de la Urbanización* en 1867 y su aplicación al Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona representaron un nuevo paradigma de tratamiento de la ciudad industrial desde una visión integral de ensanche y reforma de la ciudad, a través del impulso de los nuevos sistemas de transporte. La propuesta se estructuró a partir de un análisis de la ciudad según cinco bases:

(i) facultativa o técnica, (ii) económica, (iii) legal, (iv) administrativa y (v) política. La primera, recogió aportes de la ingeniería, la arquitectura, la higiene, la estadística, la historia y la geografía; los cuales le permitieron fundamentar los proyectos de urbanización. La segunda, referida a la base económica, le permitió establecer mecanismos para la financiación de las redes urbanas. La base legal, le ayudó a determinar los derechos y deberes de la Administración y de los propietarios afectados en el proceso de parcelación. Con la base administrativa, definió los principios doctrinales que debían inspirar las ordenanzas municipales de construcción. Y finalmente, la base política, que consistió en estudiar la manera de armonizar lo teóricamente deseable con lo que en la práctica era posible⁶⁰.

Es en este marco que Cerdà aportó los instrumentos para la creación de una nueva forma de crecimiento urbano conocida como ensanche, asociada a la revolución industrial y al nuevo poder burgués. Partiendo de la perspectiva de los elementos que conforman una ciudad: edificio, calle y servicios, Cerdà proyectó a una nueva escala definida por los intervías (manzana), frente a la tradicional parcela. Desde la perspectiva de la urbanización, entendió que la transformación de suelo iba ligada a la urbanización a través de los nuevos agentes urbanos de infraestructuras de servicios urbanos y de transporte. En definitiva, Cerdà articuló una propuesta urbanística innovadora en su momento, a través de las formas de crecimiento urbano, definidas a partir del esquema de parcelación, edificación y urbanización. Éstas fueron formalizadas a través de cuatro bases, permitiéndole proyectar la construcción de Barcelona según su modelo de redes.

⁶⁰ Sora y Puig, Arturo. “Actualidad de la teoría de Cerdà”. En *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*. Madrid: Ministerio de Fomento, Vol. XXXI, Tercera época, No. 119-120 primavera-verano, 1999, pp. 129-130.

Ahora bien, el debate teórico alemán también contribuyó de manera significativa en el establecimiento de la disciplina urbanística y por ende, en la planeación de las ciudades. El crecimiento acelerado de la población, dadas las circunstancias del desarrollo industrial en Alemania, conllevó a que las ciudades adquirieran nuevas formas (trazado y alteración de calles y plazas en las zonas rural y urbana), acordes con ese desarrollo.

Este nuevo contexto, llevó a la generación de una serie de principios sobre planeación de las ciudades, sustentados en la obra de la *United Society of German Architects and Engineers* en 1874 y la declaración de la *Ley Prusiana del 2 de julio de 1875*⁶¹. Esos principios fueron explícitos en que la forma de alcanzar la planeación de las ciudades modernas era intervenir en el arreglo de las líneas de base de todos los movimientos de tráfico, como las calles, avenidas, las vías de tren y los canales, con el fin de facilitar las nuevas dinámicas de circulación. De esta manera, la red vial contenía calles principales, auxiliares y calles subordinadas, y estaba sujeta a modificaciones sanitarias y exigencias de comercio e industria.

Estos principios atendieron a la necesidad de agilizar actividades y determinaron espacios para lugares específicos de acuerdo al fluido vehicular y peatonal, con el fin de zonificar la ciudad. La *Ley Prusiana de 1875* buscaba controlar la manera en que se desarrollaban ciudades como Berlín, Postdam y Charlottenburg. En la Ley se hizo explícito el control sobre zonas, calles y edificios. Se atribuyó toda la competencia para establecimiento de los planos de calles a los Ayuntamientos, cediéndoles el derecho de fijar las aportaciones de los propietarios, para cubrir los gastos ocasionados por la apertura de nuevas calles. Así, la legislación indicó por ejemplo que: “La línea base de la calle y el edificio impuesta por el consejo ordinario, para el trazo o alteración de las calles y plazas en ciudades y lugares del campo según la necesidad pública, se deben establecer con el

⁶¹ Ver: Sánchez Ruiz, Gerardo G. “La escuela alemana de la planeación moderna de ciudades. Principios e influencia en México”. En *Región y Sociedad*, Vol. XIX, No. 38, 2007, p. 81.

consentimiento de las autoridades locales”⁶². La línea base fue un elemento clave en la definición de las condiciones del tráfico, las especificaciones de los drenajes de las calles y plazas; al mismo tiempo que determinó la construcción de viviendas con salida a las calles o partes de las calles; todo esto teniendo en cuenta el consentimiento de las autoridades locales.

Fue en este contexto que Reinhard Baumeister y Joseph Stübben generaron reflexiones acerca de la planeación. Baumeister planteó tres divisiones: el centro receptor de negocios, un distrito industrial que incluyera comercio y un distrito residencial. En cada una debían considerarse calles principales y auxiliares, ferrocarriles, canales de drenaje y el control del suelo; aspectos que luego fueron incluidos en el concepto de zonificación. La concentración desordenada de las industrias afectaba otras actividades; por eso planteó zonas para determinadas funciones, por ejemplo, zonas verdes para evitar la contaminación ambiental que generaba la industria, y la introducción de infraestructura, para solucionar problemas de insalubridad, relacionado con el poco acceso a los servicios; todo esto obedeció a una condición del cuidado estético de las ciudades.

En concordancia con la postura de Baumeister, estaba Joseph Stübben, quien enfatizó en los principios prácticos y estéticos como base de cualquier intervención en la ciudad. En los principios prácticos, consideraba tres aspectos: primero, el trazado y mejora de calles. Para esto recomendó el uso de calles radiales, diagonales y a base de anillos; respecto a los sectores laborales, aconsejó la delimitación en sectores específicos con calles radiales, pues éstas propiciaban el fluido de comunicación con sus partes centrales, de tal manera que crecieran hacia el exterior al incorporarles calles radiales de segundo orden, para facilitar el acceso a puntos centrales y medios⁶³.

Segundo, la mejora de las líneas de tráfico: recomendó la utilización de calles anillo que formaran entrecruces, que pudieran ser cruzados por calles diagonales, con el fin de que las calles y avenidas se comunicaran a diversos sectores y sirvieran para alojar estaciones de

⁶² La Ley Prusiana de 1875 citada por Gerardo Sánchez Ruíz, en: *“La escuela alemana de la planeación moderna de ciudades...”* p. 83.

⁶³ Sánchez Ruíz, Gerardo G. *“La escuela alemana de la planeación moderna de ciudades...”* p. 87.

trenes y mercados. Finalmente, el tercer aspecto estaba relacionado con la infraestructura; la ciudad debía contar con sistemas de alcantarillas, agua potable, luz solar directa a partir de calles amplias, jardines y plantado de árboles (amplios jardines, pequeños parques), para disminuir los problemas de salubridad y proporcionar el sano esparcimiento.

En cuanto a los principios estéticos, consideraba que la construcción de un plan para la ciudad no sólo debía satisfacer el tráfico, la construcción de edificios y propiciar la salud; sino también la satisfacción de los habitantes. Así, planteó dos principios estéticos: 1) El trazo elegante de las calles; esto implicaba combinar líneas rectas con curvas, evitar espacios desocupados y colocar adornos en las partes laterales. Y 2) Proporción entre calles y edificios; esto se lograría al escoger anchos de calle que armonizaran con la altura de las edificaciones, arreglos a los espacios localizados frente a edificios importantes y considerar monumentos u otro tipo de estructuras en espacios abiertos y a distancias adecuadas⁶⁴.

Finalmente, es importante resaltar que Baumeister, Stübgen y Cerdà, fueron pioneros de la disciplina urbanística. Ellos contemplaron cuestiones funcionales, ambientales y estéticas en las ciudades, y establecieron la técnica de intervenir la ciudad. Igualmente, la emisión de la *Ley Prusiana* determinó los aspectos normativos en la planeación. Esta ley tuvo eco en Estados Unidos, al punto que se abordó como documento de discusión en la segunda sesión del 61° Congreso del Senado de Estados Unidos por el *Committee on the District of Columbia United States Senate on the Subject of City Planning* en 1910, y generó directrices para el control de sus ciudades en ese país.

3. EL CITY PLANNING. PROYECTO DE PLANEACIÓN URBANO MODERNO

Cuando se habla de *City Planning* se hace referencia a un patrón de composición urbana que se entendió en su momento como un paradigma para la planeación de las ciudades. La segunda mitad del siglo XIX fue clave en la discusión sobre el cientificismo de la práctica de la planeación urbana, en países europeos y norteamericanos. Esta práctica

⁶⁴ Sánchez Ruiz, Gerardo G. “*La escuela alemana de la planeación moderna de ciudades...*” p. 89.

fue conocida con varias denominaciones: “Städtebau, building plan, city building, city beautiful, city development, civic art, civic improvement, improvement of towns and cities, site planning, urbanisme, urbanística, city planning, town, development, town planning, country planning y planificación”⁶⁵. Particularmente, este capítulo profundizará en el *City Planning*, como concepto que fue materializándose en Norteamérica entre 1900 y 1930, gracias a los aportes de Daniel Burnham y Frederick Law Olmsted.

El interés de analizar el concepto y el surgimiento del *City Planning*, radica en que éste fue el modelo de planeación urbana que Ricardo Olano Estrada y sus contemporáneos acogieron para Medellín y otras ciudades de Colombia a principios del siglo XX. Con este referente, se plantea que la planeación moderna de las ciudades como un campo profesional científico, incluyó un conjunto de aspectos afines con la reorganización y conducción de las ciudades en términos de las condiciones de vida, el tráfico, la provisión de agua, la salud pública, el control del suelo, la delimitación de las alturas de edificios, el manejo estético de las propuestas y el financiamiento de los planes. Por ejemplo, la planeación moderna de las ciudades alemanas surgió como disciplina a mediados del siglo XIX, en el marco de la industrialización. La disciplina concibió entre sus objetivos: intervenir, reorganizar y dirigir las expansiones urbanas; aspectos que coincidieron con las propuestas de otras ciudades europeas y norteamericanas. En sus inicios, la planeación moderna atendió cuestiones puntuales de la vida de las ciudades, como la introducción de sistemas de saneamiento, la apertura de calles y la construcción de puentes y parques; estos elementos enmarcados en el ascenso de la industrialización y por tanto, vinculados al ideal de progreso.

La denominación "City Planning" hizo referencia a una serie de acontecimientos urbanos en Estados Unidos, que iniciaron en 1871 con la reconstrucción del Loop de Chicago⁶⁶ y la Feria Mundial de Chicago en 1893. El desarrollo de la planimetría en *World's`s Columbian Exposition* por parte de Olmsted y Burnham reunió la larga tradición

⁶⁵ Sánchez Ruiz, Gerardo G. “*La escuela alemana de la planeación moderna de ciudades...*” p. 78.

⁶⁶ Recordemos que en 1871, Chicago sufrió un gran incendio que prácticamente destruyó la ciudad. Su reconstrucción estuvo a cargo de un grupo de arquitectos que cambiaron la vanguardia por medio de nuevas propuestas y grandiosas estructuras.

conservacionista y de la naturaleza urbana, con el diseño de parques. Esta tradición llevó al movimiento del “City Beautiful”⁶⁷.

La celebración de *Worlds` s Columbian Exposition* fue una de las manifestaciones más importantes de carácter universal, para conmemorar el IV Centenario del Descubrimiento de América. La Exposición mostró los avances científicos e industriales de la ciudad; se construyeron doce grandes pabellones: Administración, Agricultura, Bellas Artes, Electricidad, Gobierno Federal, Horticultura, Manufacturas, Maquinaria, Minas, Pabellón de la Mujer, Pesquerías y Transportes, en los cuales se realizaron exhibiciones de ganado, un teatro, un auditorio para 2.000 personas, una estación lacustre sobre el Michigan y otra para el ferrocarril⁶⁸.

Los aspectos arquitectónicos y urbanísticos de la Exposición, fueron determinantes para lo que posteriormente se denominaría *City Planning*. Los arquitectos contratados para el diseño de las estructuras y los elementos urbanísticos fueron Olmstead y Burnham, y para el diseño de los edificios, fueron contratados varios arquitectos. La exposición ofreció a los visitantes la visión de una “ciudad blanca”, cuyas características fueron la ornamentación, la eficiencia, la inspiración de una ciudad saludable y hermosa. Por razones de uniformidad, los arquitectos eligieron el color blanco para las fachadas de los pabellones de la zona principal de la Exposición, construida alrededor de un estanque alargado, que se comunicó con el lago Michigan. La idea era generar entre los visitantes, la impresión de haber sido trasladados a una época pasada, esplendorosa, la de una Grecia o una Roma idealizadas. Estas dependencias fueron ubicadas en lugares estratégicos, para mostrar el nuevo urbanismo: los dos grandes ejes de la Exposición fueron

la gran dársena de 325 m. de largo y 100 de ancho, entre la estación del ferrocarril y el lago, del que recibía las aguas bajo una bella columnata, y de norte a sur la Laguna con una gran

⁶⁷ En 1901 se realizó la Conferencia Nacional sobre embellecimiento de la ciudad; allí surge la McMillan Commission, encargada del proyecto de mejoramiento del centro de Washington y finalmente, en 1909, la Primera Conferencia el *City Planning*.

⁶⁸ Martínez Moreno, Juan M. *La exposición mundial, Colombina de Chicago, 1893*, p. 158. Disponible en: http://institucional.us.es/revistas/rasbl/16/art_10.pdf

isla en el centro que servía de zona de reposo. La dársena y la Laguna se comunicaban entre sí mediante un canal y esta última se prolongaba, hacia arriba, con el Estanque Norte y, hacia el oeste, con un riachuelo que llevaba sus aguas nuevamente al lago Michigan⁶⁹.

Estos aspectos arquitectónicos y urbanísticos influyeron decisivamente en la introducción de nuevas corrientes funcionales: trazados, circulación, belleza y optimización de los espacios.

Otro de los antecedentes claves en el surgimiento del *City Planning*, fue la creación de la profesión de planificadores para las ciudades en Estados Unidos; debate que surgió en las dos primeras décadas del siglo XX. Planificar la ciudad consistía en el ideal de asociar una reforma social con el diseño urbano. Con esto, se impulsaron reformas para mejorar las condiciones de vida de los barrios marginales, con el fin de imprimirle a éstos una visión estética, la del *City Beautiful*, creada por los arquitectos Daniel Burnham, Frederick Law Olmsted y John Nolen.

Olmsted publicó en 1910 el artículo “City Planning”. El autor puso acento en la influencia de los planes y las características materiales que debían tener los edificios; hizo un llamado a la cantidad de luz y aire que debía circular en las calles; la importancia de la ubicación de las estaciones del ferrocarril en la distribución de las fábricas para asegurar la movilidad de la población que laboraba en éstas; las legislaciones sobre la regulación de la salubridad de la ciudad y la relación del sistema de transporte con los métodos de generación de impuestos, acorde con la ubicación de las viviendas⁷⁰. Paralelo a estas recomendaciones, hubo un elemento importante que Olmsted consideró en la planeación urbana: la comunicación, es decir, la raíz del fenómeno moderno radicaba en la necesidad de mejorar los métodos de transporte y vialidad urbana, pues el éxito de la existencia de las ciudades estaba en los medios de difusión y comunicación, más que en cualquiera de los otros factores físicos.

⁶⁹ Martínez Moreno, Juan M. *La exposición mundial, Colombina de Chicago, 1893...* p. 158.

⁷⁰ Law Olmsted, Frederick. “City Planning”. In *Art and Progress*, Vol. 1, No. 7, may 1910, p. 284. Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/20560164>

Para entender el proceso de creación de planes para las ciudades, que reunieran las características que planteó Olmsted, se traen a colación algunos antecedentes a esas primeras décadas del siglo XX. Hubo una preocupación por la salud pública desde la década de 1840, provocada por las epidemias en las zonas urbanas. Boston, Nueva York y otras ciudades tomaron medidas de salubridad para mejorar las condiciones precarias de estas zonas, principalmente en el suministro de agua. Por ejemplo, se estimuló la creación de nuevos sistemas de infraestructura, que permitieron la construcción de embalses fuera de los límites de la ciudad, para garantizar el suministro de agua potable. Caso específico fue la creación de parques públicos. Esta reforma reunió una variedad de objetivos sociales: nuevos parques para la recreación, avenidas para el transporte eficiente y recuperación de ríos y pantanos para la higiene.

Es importante resaltar que en 1853, Olmsted diseñó el Central Park en Nueva York y creó en 1870 el primer sistema de parques en la ciudad de Boston. El fondo ideológico de este movimiento de arquitectura urbana, consistió en crear entornos más saludables y paisajes naturales dentro de la ciudad, que conducirían a una regeneración física y moral de la sociedad. Posteriormente, en 1901, Burnham, McKim y el hijo de Frederick Olmsted, fueron nombrados por la Comisión McMillan para planificar la remodelación de Washington; allí se pudo materializar plenamente el deseo de construir una *City Beautiful*. Finalmente, la culminación del movimiento *City Beautiful* se dio en 1909, con el Plan de Chicago de Burnham. En este Plan fue más importante la creación de un sistema regional de carreteras y parques y la racionalización del sistema ferroviario en las zonas industriales y el centro de Loop, que la parte estética.

El sistema de carreteras y el ferroviario fueron de gran interés para la ejecución de obras públicas futuras en la ciudad. Es pertinente anotar que este Plan sentó las principales fallas del movimiento *City Beautiful*. Primero, éste fue producto de un grupo privado, lo que dificultó que se llevara a una política pública y segundo, no hubo consenso en la discusión acerca de la solución de los problemas de los tugurios o lugares marginales, la vivienda

obrera. Estas dificultades estimularon de alguna manera, el desarrollo de la nueva profesión de planificadores para intervenir la ciudad⁷¹.

En ese mismo año (1909), se dictó la primera Conferencia Nacional de Planificación (*City Planning*) en Washington. En esta conferencia se hizo un llamado a integrar la planificación y la regulación del desarrollo urbano, y los usos de la tierra públicos y privados. En la conferencia se planteaba que gran parte de la planificación que hasta ahora se había sugerido, apuntaba a intereses particulares, sin tener en cuenta el bienestar de los ciudadanos. Por eso se planteó un programa de planificación urbana que enfatizó en lo siguiente: la determinación de las condiciones reales en las ciudades estadounidenses, la divulgación de esos hechos a través de mecanismos de comunicación, y finalmente, asegurar una legislación de planificación urbana adecuada, por parte de las autoridades locales o estatales⁷².

Según la *American Federation of Arst*, Washington fue una de las ciudades que optó por la transformación espacial a través del plan L'Enfant, inspirado en la nueva planificación de París propuesta por el Baron Haussmann. La ciudad de Washington concibió la planificación urbana como un instrumento integral, es decir, la proyección de los planes estuvieron permeados por la idea del futuro, ligada al progreso de la ciudad, el valor de la utilidad, la confortabilidad y la belleza⁷³. Este valor de utilidad fue para Hans Speier, la traducción de la “planeación urbana” en una “planeación económica”⁷⁴; cualquier plan era político y su ejecución implicaba el cumplimiento de un plan económico, que necesariamente tenía una influencia sobre otros; existía una relación económica en todas las actividades que afectaban la estructura social. El objetivo de un plan urbano no podía ser establecido por el razonamiento científico, sino que requería una decisión política. La contribución de la ciencia

⁷¹ Wickersham, Jay. *The birth of zoning: From the City Planning conferences to the Euclid decision*. Cambridge: Harvard School, September 2009, p. 3. Disponible en: http://isites.harvard.edu/fs/docs/icb.topic753413.files/11_Landscape%20Architecture%20City%20Planning/Wickersham%20Birth%20of%20Zoning.pdf

⁷² First National Conference on City Planning. Washington, D.C., May 21 and 22, 1909, p. 61.

⁷³ American Federation of Arst. “City Planning”. In *Art and Progress*, Vol. 1, No. 7, may 1910, p. 200. Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/20560085>

⁷⁴ Speier, Hans. “Freedom and social planning”. In *American Journal of Sociology*, Vol. 42, No. 4, jan 1937, pp. 465-466. Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/2767706>

en general, y de la economía en particular, se limitaba a la elaboración de métodos para alcanzar el objetivo urbano propuesto.

Era indudable entonces, que el progreso de las ciudades estaba en sus condiciones económicas e industriales. El acelerado crecimiento poblacional llevó a plantear la necesidad de un plan integral de la ciudad, con el fin de mejorar las condiciones de vivienda, y legislar la propiedad y el control de la tierra. Se estimulaba, en términos demográficos, que dentro de un tiempo relativamente corto, habrá ciudades que pasarán de los 5000 u 8000 habitantes, a 25.000 en un tiempo relativamente corto⁷⁵. Por eso fue de suma importancia la creación de un Comité Nacional de Planificación, para que buscara soluciones a esta problemática: acelerara la eficiencia de las ciudades, asegurando un plan para su crecimiento poblacional.

Pese a los planteamientos en esta conferencia, sólo hasta 1920 hubo un consenso sobre cuáles serían los elementos necesarios para un plan integral de la ciudad. Un plan debía guiar la ubicación y el diseño de las instalaciones públicas: calles, parques y edificios públicos; debía establecerse suelo no urbanizable en la periferia urbana, para la construcción de futuras calles, parques y viviendas y finalmente, debía regular los usos de la propiedad privada, a través de controles de zonificación y subdivisión⁷⁶. Para llevar a cabo este plan, fue necesario establecer agencias de planificación gubernamental, con poder legal para regular la ciudad. Así, en 1913 se creó un departamento ejecutivo de planificación, con facultades para asesorar proyectos. Luego, en 1916, la Liga Nacional Municipal en Washington emitió una información que contenía las disposiciones para una comisión de planificación, que podría planear y construir la infraestructura y legislar sobre la venta y reventa de tierra a particulares⁷⁷.

⁷⁵ *First National Conference on City Planning...* p. 61.

⁷⁶ Wickersham, Jay. *The birth of zoning: From the City Planning conferences to the Euclid decision...* p. 4.

⁷⁷ Hay que tener en cuenta que pese a estas disposiciones, la planificación enfrentó limitaciones legales y financieras, relacionadas con el uso público de las tierras. La definición de uso público de algunos parques habían sido declarados “no públicos” por algunos tribunales, además, se limitaron los poderes municipales para recaudar dinero a través de impuestos o préstamos a gran escala. En muchos casos, la profesión de planificador de la ciudad se vio obligada a retomar la regulación privada como la herramienta jurídica más eficaz para la aplicación de los planes integrales. Ver: Wickersham, Jay. *The birth of zoning: From the City Planning conferences to the Euclid decision...* p. 5.

La zonificación fue una de las regulaciones más importantes en la ciudad. Algunas de estas normas estaban destinadas a proteger los barrios residenciales de actividades industriales que pudieran ser nocivas para los habitantes, como mataderos, fábricas de productos químicos, tintorerías, lavanderías y panaderías. En 1916, Nueva York instituyó la primera ordenanza de zonificación. La necesidad de esta normatividad, no radicó precisamente en la protección de los barrios residenciales, sino en la amenaza que representaban la construcción de rascacielos que habían comenzado a infiltrarse en la zona del distrito financiero de Wall Street. Estos rascacielos amenazaban los valores de las propiedades, pues se ofrecían a menor valor. Esta ordenanza fue el resultado de un estudio de tres años por la Comisión de Altos Edificios, quienes propusieron la disgregación de toda la ciudad⁷⁸.

Para la década de 1920, la orientación inicial de la planificación de la ciudad desde una perspectiva del diseño, es decir, de proponer alternativas de intervención de la ciudad basadas en la eficiencia, en relación con la solución de los problemas sociales urbanos, se fue perdiendo. Por eso, para conseguir el apoyo de empresas y el gobierno, los planificadores destacaron las eficiencias económicas que la planificación promovía: los usos de la tierra en relación con el sistema de transporte, es decir, la planificación se convirtió en una ciencia exacta, que hizo énfasis en la ingeniería, para determinar la eficiencia del tráfico y la producción de unidades de vivienda.

La zonificación cobró importancia, en la medida en que se hizo claro que ni las legislaturas ni los tribunales municipales permitirían el uso extensivo del poder por parte de los planificadores. Con el enfoque emergente en la eficiencia económica, la zonificación recibió el aval de las administraciones republicanas conservadoras en cabeza de los presidentes Harding y Coolidge. Herbert Hoover, Secretario de Comercio, convocó a una comisión para que produjeran la primera versión de la Norma Estatal de Zonificación en 1924; norma que para el año 1926, había sido acogida en veinte estados⁷⁹.

⁷⁸ Wickersham, Jay. *The birth of zoning: From the City Planning conferences to the Euclid decision...* p. 9.

⁷⁹ Wickersham, Jay. *The birth of zoning: From the City Planning conferences to the Euclid decision...* p. 10.

Entre 1920 y 1926, alrededor de un centenar de planes se completaron por consultores externos como Nolen, Bartolomé, Whitten y Shurtleff, sobre todo para las ciudades pequeñas y pueblos con una población inferior a 100.000. El fundamento jurídico de la planificación quedó claro durante este período. Alentados por la acogida que tuvo la Norma Estatal de Zonificación, Hoover nombró una segunda comisión, incluyendo Bettman, Bassett y Olmsted, para crear la Ley Estatal de Planificación, emitida en 1927. Dicha Ley consideró que todo Plan para las ciudades debía contener cinco elementos: calles que propiciaran la recreación, edificios públicos, servicios públicos y zonificación⁸⁰. El plan no tenía que ser adoptado como un documento legal vinculante al Consejo de las ciudades; la comisión tenía la potestad de desaprobado mejoras públicas, asignar la ubicación de las futuras calles y adoptar normas para establecer subdivisiones de zonas periféricas.

Finalmente, es importante considerar que fue dentro de esta perspectiva teórica que el urbanismo se concibió, no sólo como una entidad física de la ciudad delimitada por el espacio, sino una forma de vida. Los avances tecnológicos e industriales en la primera mitad del siglo XX, acentuaron el papel de las ciudades como elementos dominantes y marcaron un modo de vida urbano más allá de los confines de la ciudad misma, es decir, la interrelación de la estructura física y espacial y la organización y acción sociales. La disciplina de la planeación moderna de las ciudades pretendió intervenir, reorganizar y dirigir expansiones urbanas; aspectos que se materializaron en los planes urbanísticos que intentaron mejorar la localización de los espacios industriales, comerciales, residenciales, culturales y de esparcimiento, y de conexión entre ellos.

En la ciudad de Medellín, las ideas del *City Planning* entraron en vigencia a partir del concurso para la elaboración del plano de Medellín Futuro entre 1910 y 1913. Fue importante en esta fase, la incorporación de la economía industrial, la economía política y la estadística al estudio de lo urbano. Se introdujeron en la racionalidad morfológica y vial, el ornato y el

⁸⁰ Wickersham, Jay. *The birth of zoning: From the City Planning conferences to the Euclid decision...* p. 10.

embellecimiento, que habían estado reducidos a lo pintoresco. A la construcción y apertura de calles, se agregaron elementos de conservación y arreglo de parques públicos y plazas de mercado.

Estas características, claves en la configuración de las ciudades norteamericanas, fueron retomadas por Olano para la ciudad de Medellín. El *City Planning* contenía el imaginario de una ciudad diseñada para la belleza, la confortabilidad y la optimización industrial de los espacios. Del proyecto formaban parte el ornato junto con la comodidad, la zonificación, densificación y el control de la expansión urbana. De esta manera, se vinculaban a estos tres elementos, la codificación de las calles, el ensanchamiento, los transportes, las casas para obreros, los parques y bosques; además de aspectos relacionados con la sanidad, los servicios públicos, los edificios para la gestión de lo público y las plazas de mercado.

4. MODELOS URBANOS EN COLOMBIA DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

Las cuatro primeras décadas del siglo XX para Colombia, fueron significativas en términos de la distribución territorial de la población, especialmente en el incremento de la población urbana. Al respecto, Jacques Aprile-Gnisset argumenta que la proporción de la población urbana se triplicó durante cuarenta años: “hacia 1900-1905, no pasaba de un 10% de la población nacional, pero sí alcanza un 29% en 1938”⁸¹. Este crecimiento demográfico impactó necesariamente el sistema urbano tradicional, sobre todo aquellos territorios que se beneficiaron de una ubicación privilegiada debido al modelo económico de ese momento: acopio-transporte-exportación en Barranquilla, Bogotá y Cali. Este fenómeno demográfico urbano, se articuló al surgimiento de nuevos centros urbanos, que dieron lugar al nacimiento

⁸¹ Aprile-Gnisset, Jacques. *La Ciudad Colombiana. Siglo XIX y siglo XX*. Santafé de Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1992, p. 593.

de nuevas ciudades: cafeteras, de puertos fluviales y de carreteras, como Girardot, Calarcá, Armenia, Pereira, Manizales, Líbano, Caicedonia y Sevilla⁸².

Es importante resaltar que la modernización económica del país a principios del siglo XX, derivó en gran parte del impulso del sector primario exportador y de la inserción a los mercados mundiales, con productos como minería de dragados, exploraciones petrolíferas, exportación bananera y cafetera. Este proceso incidió en un primer nivel de urbanización, visible en la materialización del parque urbano y en una ampliación de la red de centros, que luego, en la década de 1938 devino en una marcada aceleración de “los volúmenes, el ritmo y la intensidad”⁸³. Según Aprile-Gnisset, el proceso moderno de urbanización se dio en razón de dos factores: la velocidad y la inmigración del campo a la ciudad. Ambos elementos impactaron localidades, desequilibraron poblados y desestabilizaron pequeños centros. Los modelos de planeación urbana no correspondieron en su gran mayoría con la realidad.

El acelerado crecimiento demográfico desbordó las posibilidades de control y regulación del gobierno local, que quería implementar proyectos urbanos que respondieran a la idea de ciudad moderna. Particularmente, la presencia de nuevos grupos sociales, denominados por José Luis Romero como “masas urbanas”, fueron ajenos a la estructura moderna de las ciudades. Esta nueva población generó una crisis que afectó la estructura urbana y por ende, la estructura social. Así, la infraestructura asociada al progreso resultó insuficiente para el nuevo número de habitantes: “Cambió la fisonomía del hábitat y se masificaron las formas de vida y las formas de mentalidad”⁸⁴.

Los nuevos integrantes urbanos complejizaron el sistema de relaciones en el cual se movían los habitantes urbanos. Parafraseando a Gino Germani, estas masas, denominadas

⁸² Los acuerdos de Libre comercio con Inglaterra y Francia desde finales del siglo XIX contribuyeron a la apertura de nuevas vías de comunicación que conectaron las zonas productivas con el sistema exportador e importador y los puertos. Posteriormente, en las tres primeras décadas del siglo XX, la demanda cafetera externa impulsó el éxito de ciertos centros de recolección como grandes exportadores del grano. Para ampliar este contexto, ver: Aprile-Gnisset, Jacques. “Historia de la ciudad colombiana”. En Moncada Cardona, Ramón (Coord.). *Historia de las ciudades e historia de Medellín como ciudad*. Medellín: Corporación Región, diciembre de 2007.

⁸³ Aprile-Gnisset, Jacques. *La Ciudad Colombiana...* p. 595

⁸⁴ Romero, José Luis. *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*. Argentina: Siglo XXI, 2001, p. 319

como “grupos marginales”, debieron ajustarse a las nuevas condiciones de vida a través de ciertos mecanismos integradores; cada uno de los cuales, requiere de un largo tiempo de apropiación: “el esquema distingue varios aspectos: i) Liberación y disponibilidad”; ii) movilización; iii) integración a las estructuras modernas”⁸⁵. Liberados de patrones tradicionales adquiridos desde el ámbito rural, estos nuevos sujetos sociales se encuentran en proceso de transición hacia diferentes roles, patrones de conducta y formas de participación social, económica y política, cuya finalidad sería la integración en las estructuras cívicas. Sin embargo, este proceso no se desarrolló de forma lineal.

Ciertamente, el proceso de transición/adaptación social pudo verse afectado por diversos factores, entre estos, “las barreras étnicas, la persistencia de patrones arcaicos importados de las áreas rurales, los tipos de vecindarios y viviendas”⁸⁶, cuyo trasfondo fue la posibilidad de participar de la actividad económica en la adquisición de productos y servicios, incluidas en las nuevas formas de consumo (de bienes materiales e inmateriales). Desde esta perspectiva, el crecimiento de las ciudades generó un desequilibrio en los factores que surcaron la vida social. La capacidad de recepción de altos niveles de oferta de mano de obra, donde el movimiento industrializador se vio corto en la disponibilidad de cupos laborales; la misma urbanización generó desplazamientos del centro a la periferia y viceversa, donde se ocuparon espacios para la instalación de viviendas que no estaban pensados para tales usos. Estos y otros referentes oscilaron entre lo viejo y lo nuevo, entre las utopías y las heterotopías, y retomando a Aprile-Gnisset, las ciudades que se proyectaban modernas eran aún “ante-ciudad”.⁸⁷

El tránsito de la sociedad agraria hacia lo urbano moderno, sólo se dio después de la acumulación del capital humano, es decir, una vez realizado un incremento de la materia básica de las fuerzas productivas: la población, con lo cual se posibilitó una mayor división social del trabajo y un nivel de articulación entre los tres sectores económicos y laborales.

⁸⁵ Gino Germani. “La ciudad como mecanismo integrador”. En *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 29, No. 3, 1967, p. 389

⁸⁶ Gino Germani. “*La ciudad como mecanismo integrador...*” p. 402

⁸⁷ Aprile-Gnisset, Jacques. *La Ciudad Colombiana...* p. 595

Las proporciones demográficas repercutieron en la estructura urbana y generaron dos consecuencias sociales importantes: la escasez o falta de fuentes de trabajo, la carencia de vivienda y la presión creciente sobre el suelo, proveniente de un agudo déficit de alojamiento. Esta última deficiencia generó unos mercados de vivienda, legales e institucionales algunos, privados otros y otros más ilegales, pero todos provocando el crecimiento expansivo y horizontal de las localidades afectadas.

Los centros de las ciudades experimentaron una ruptura en su espacio geográfico hasta entonces homogéneo. Los barrios, constituidos dentro de la trama tradicional de calles y casas, por lo regular en planta única y unifamiliares, fueron desbordados en su estructura en los cuales estaban inscritos anteriormente. Esta extensión –de alguna manera desordenada– dio paso a elementos urbanos sueltos; así, la ruptura entre la ciudad tradicional consolidada y las nuevas expansiones, ocasionaron consecuencias en la construcción de redes viales de servicio interno y de relaciones con el conjunto urbano. La discontinuidad de la expansión urbana obligó a abrir unas vías de conexión, atravesando zonas agrícolas o sin ningún tipo de uso urbano para ligar un lejano barrio o sector nuevo, aumentándose tanto los costos de infraestructura como las tendencias especulativas sobre las tierras rurales suburbanas.

La multiplicación de los flujos especializados y la diversificación técnica, son la expresión espacial y urbana de una complejidad creciente de la división del trabajo y de las relaciones sociales. Estos aspectos ponen en evidencia la ruptura de la ciudad tradicional y su paso a la sociedad urbana capitalista.

Es en este contexto que el proyecto de modernización urbana surgió en Medellín desde finales del siglo XIX. El planeamiento urbano coincidió con la necesidad de la política local y los empresarios que devinieron en urbanizadores, de construir una ciudad moderna acorde con las dinámicas mundiales del crecimiento urbano. Ricardo Olano, uno de los promotores del cambio en la ciudad, será parte de esa nueva clase social en ascenso y uno de los cuales le apostaría al novedoso proyecto urbano denominado “Plano de la Ciudad

Futura”⁸⁸. Dentro del proceso de los primeros esbozos de regulación urbana, hubo tres instituciones locales claves: “el Concejo de Medellín, la S. de M. P. y las Empresas Públicas Municipales”⁸⁹. Estas instituciones desempeñaron un papel relevante en la creación y ejecución del funcionamiento de los servicios básicos y de otros bienes públicos (energía, acueducto, alcantarillado, plazas de mercado y de ferias, tranvía, parques, vías, puentes y calles), así como en todo lo relacionado con las obras de infraestructura: ampliación de calles, canalizaciones, urbanizaciones y ornamentación en su infraestructura. Paralelamente, estas instituciones fomentaron y propagaron entre todas las clases sociales la formación de un espíritu cívico, acorde con las nuevas sensibilidades urbanas.

No se puede desconocer el aporte sobre el pensamiento del urbanismo como ciencia y la materialización de ese pensamiento, del arquitecto austriaco Karl Brunner, quien llegó a Colombia a finales del año 1933. Sus aportes fueron decisivos en la intervención de planes reguladores. La visión del espacio urbano de Brunner estuvo asociada al análisis de aspectos históricos, políticos, económicos y sociales de la ciudad, pues consideraba necesario la implementación de instrumentos arquitectónicos y urbanísticos idóneos en la particularidad de cada contexto.

Una de las posturas teóricas más importantes fue la concepción sobre el Urbanismo desde una visión integral. La ciudad era el objeto del urbanismo y por tanto, el análisis y la intervención requerían la articulación de varias disciplinas, además de la presencia de actores sociales, como componente esencial de la ciudad.⁹⁰ Con base en estas ideas, los problemas urbanos por los cuales pasaba la ciudad, no podían reducirse a una cuestión técnica o formal sin considerar aspectos cualitativos. En la dicotomía viejo/nuevo, propia de los procesos de modernización, Brunner propuso una articulación que permitiera la continuidad histórica en

⁸⁸ El proyecto del Plano de la Ciudad Futura surge entre 1910-1913. Representa el tránsito a una nueva concepción de la ciudad, pensada desde una racionalidad administrativa y empresarial. Este proyecto tenía tres principios rectores: movilidad, hermosura y salubridad en la ciudad.

⁸⁹ Botero Herrera, Fernando. “Regulación urbana e intereses privados, 1890-1950”. En Melo, Jorge Orlando (Ed.). *Historia de Medellín*. Tomo I, Bogotá: Compañía Suramericana de Seguros, 1ra. Edición, 1996, p. 326.

⁹⁰ Maya, Tania. “Karl Brunner (1887-1960) o el urbanismo como ciencia del detalle”. En *Bitácora Urbano-Territorial*, Vol. 8, No. 1, Bogotá: Facultad de Artes Universidad Nacional de Colombia, enero-diciembre de 2004, pp. 65-66.

los proyectos modernos, que vincularan lo local a lo universal, es decir que toda intervención particular se refiriera siempre a la estructura total. De esta manera, el componente social no debía apreciarse sólo desde su aspecto cuantitativo, demográfico, porque no era éste el único indicador. Estas reflexiones se concretaron en la categoría de “Sociografía Urbana”⁹¹, que postuló con el fin de abarcar los diferentes estudios sobre la relación espacio-habitante.

La primera ciudad colombiana a la cual llegó Brunner fue Bogotá. Las primeras tres décadas del siglo XX significaron para esta ciudad una época de grandes transformaciones: la ruptura con el orden precedente colonial, cierto auge económico que permitió la construcción de numerosas edificaciones gubernamentales, el crecimiento acelerado de la población y la expansión urbana que se inició en el eje norte-sur. El “Plano de Bogotá futuro” tuvo como antecedente el “Plano de Medellín futuro” que se había producido en 1913 y se presentó en el Primer Congreso de Mejoras Nacionales reunido en Bogotá en 1917. Este plano sirvió de ejemplo para que el gobierno departamental hiciera un concurso que produjera finalmente un plano que pretendía regular el crecimiento de Bogotá y no fue terminado ni aprobado sino hasta 1923. El plano, dirigido por el ingeniero Enrique Uribe Ramírez, director de Obras Públicas Departamentales, presentó una serie de diagonales formadas por avenidas que cruzaban un damero extendido que no tuvo en cuenta claramente los linderos ni trazados previos.

Silvia Arango Cardinal expone que para el ingeniero Uribe Ramírez, era necesario hacer un planteamiento general con avenidas y parques, que incluyera diversos tipos de calles y avenidas y plazas, como lo requerían los principios de la higiene. En éste se situarían los edificios gubernamentales y las esculturas que pondrían en evidencia un ideal estético de la ciudad. Aunque el plan fue oficialmente adoptado por la municipalidad, a comienzos de los años treinta se consideraba obsoleto. Una de las razones que retrasaron la ejecución de este proyecto, fue la ausencia de un levantamiento idóneo de la ciudad, pues el plano se había

⁹¹ Hofer, Andreas. *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*. Bogotá: El Áncora Editores-Corporación La Candelaria, 2003, p. 81.

elaborado sobre la planta que había dejado la firma Parsons en 1906 y la actualizaron los topógrafos de la oficina del departamento⁹².

Estos factores fueron determinantes en la creación del Departamento de Urbanismo en el año 1929, con el cual se pretendía proyectar la regulación y el establecimiento de normas en torno a la configuración de la nueva ciudad. En el año de 1933, el Departamento contrata a Brunner como su director, para que desarrollara el programa, teniendo en cuenta criterios que se referían al planeamiento general:

...corrección de la parte existente y a su desarrollo futuro; estudio de la legislación... económica... la reglamentación de las urbanizaciones y edificaciones, la limitación del perímetro urbanizable y de la densidad de población; la determinación de las zonas industriales, comerciales, residenciales,... el fomento de la construcción de habitaciones baratas y de la formación de barrios obreros...⁹³

Para llevar a cabo el plan de desarrollo, Brunner acudió a estudios topográficos, levantamientos prediales, rectificaciones viales, diseño de encuestas y manejo de estadísticas. También implantó una serie de medidas que contribuyeran a establecer el diagnóstico de las condiciones de la ciudad, con miras a la definición y ejecución de las reformas urbanas que se requerían, en las que se contemplaban: la creación de políticas de higiene, el mejoramiento de la infraestructura de servicios domiciliarios, el diseño de redes de transporte público, formulación y gestión de una normativa urbana. La consolidación del espacio urbano fue una de las grandes preocupaciones de Brunner. Para la década de 1933, el centro de Bogotá se proyectó a partir del ensanche de ciertos sectores, la ampliación y el diseño de nuevas vías y el trazado facultativo que permitiría dar continuidad al trazado existente, conectar áreas desarticuladas y generar nuevos sistemas cuya flexibilidad recaería en la prolongación de ejes viales, la apertura de vías puntuales y el trazo de diagonales⁹⁴.

⁹² Arango Cardinal, Silvia. *Ciudad y arquitectura...* p. 166.

⁹³ Concejo de Bogotá. Acuerdo Distrital 42 de 1933 (Diciembre 7).

⁹⁴ Maya, Tania. "*Karl Brunner (1887-1960)...*" pp. 66-67

El barrio era la unidad con base en la cual se diferenciaban las áreas urbanas constitutivas de la ciudad, y para Brunner, este espacio necesitaba una imagen que respondiera a sus condiciones sociales y cualidades individuales. Si bien los barrios eran partes de ciudad, debían construir la imagen conjunta de la ciudad, atribuyéndole su singularidad. Bajo esta perspectiva, construyó diversos barrios: Bosque Izquierdo, El Campín, San Luis y las urbanizaciones como el Barrio Palermo, el Barrio Obrero del Centenario y el Barrio Ciudad del Empleado⁹⁵. Todas sus intervenciones debían tener la categoría de unidad básica: de cada espacio, de cada barrio, de cada zona; aspectos que se verán reflejados en el *Manual de Urbanismo*, en el cual postuló:

En nuestros tiempos abundan los proyectos urbanos de vastas proporciones; pero abundan también los contra-proyectos, las modificaciones y las revocatorias [...]. El estudiante de arquitectura e ingeniería o el técnico mismo, que no se dedica al detenido estudio de los detalles y no pasa por las etapas de la labor práctica del urbanismo nunca llegará a ser un “urbanista” [...] esta es la razón por que este manual parte de las consideraciones básicas, del detalle, de los componentes y aspectos urbanos parciales...⁹⁶

Brunner aplicó el plan-modelo para un barrio obrero en Bogotá en 1935. Su planteamiento consistía en la generación de un esquema reticular, en el que se implantaba dos pares de casas bifamiliares, pareadas en doble crujía, dispuestas en el área central de un gran lote cuadrado, conformado por los cuatro predios correspondientes a las viviendas. Se destinaron lavaderos y patios comunes en las zonas resultantes de la intersección de las áreas libres de un conjunto integrado por ocho casas. Asimismo, se reservaron predios para huertas con el fin de lograr el autoabastecimiento de sus habitantes. Una escuela y la asignación de áreas libres para el recreo y el descanso complementarían el barrio para funcionar como un elemento autónomo al interior de la ciudad.⁹⁷

⁹⁵ Maya, Tania. “Karl Brunner (1887-1960)...” p. 68

⁹⁶ Brunner, Karl. *Manual de Urbanismo*, Tomo II, Bogotá: Ediciones del Concejo, 1939, Proemio, pp. II y III.

⁹⁷ Maya, Tania. “Karl Brunner (1887-1960)...” p. 70

En julio de 1940 Brunner visitó a Medellín, invitado por Ricardo Olano. Las propuestas de regulación urbana para la ciudad, presentadas por el arquitecto austriaco se resumen en cuatro puntos: (i) un reglamento para el desarrollo urbano, que determinara la forma cómo debían quedar las edificaciones; (ii) un plano de zonificación, que delimitara las zonas y su correspondiente altura (si eran barrios residenciales, industriales o zonas verdes); (iii) un plano futuro que definiera las arterias principales y comprendiera aspectos de regulación de vías existentes, la apertura de nuevas arterias, zonas de ensanche y vías troncales, comunicaciones diagonales o transversales entre los futuros suburbios, espacios para el tranvía y tránsito de automóviles y finalmente (iv) un plano guía de las futuras urbanizaciones⁹⁸.

La aplicación de este proyecto ordenaría y embellecería el crecimiento de la ciudad futura. Los efectos que su ejecución traería para la ciudad, ya los preveía Brunner:

...Medellín podrá convertirse dentro de poco en una ciudad modelo que podrá servir de ejemplo para otras ciudades del país y hasta fuera del mismo. Porque todos los trabajos mencionados del planeamiento futuro hallarán en la situación natural de Medellín y en las obras realizadas hasta la fecha los más favorables puntos de partida⁹⁹.

Pese a la visita de Brunner, la ciudad de Medellín permaneció sin un Plan general hasta 1948, cuando la firma constructora norteamericana de Paul Lester Wiener y José Luis Sert, fue contratada para elaborar el denominado Plan Piloto de la ciudad, que sería entregado en 1951 y sólo años después sería aprobado.

4.1. La concepción de ciudad para Medellín

La idea de una ciudad construida para el progreso y la confortabilidad en el pensamiento de Ricardo Olano, se vincula con las corrientes de pensamiento urbano que circulaban en Europa y EE. UU y que repercutieron en la configuración urbana de algunas

⁹⁸ Sala Patrimonial. Universidad de Antioquia. *Progreso*, No. 14 Medellín, agosto de 1940.

⁹⁹ Sala Patrimonial. Universidad de Antioquia. *Progreso*, No. 14 Medellín, agosto de 1940.

ciudades de América Latina. Específicamente en la concepción de ciudad para Medellín, se retomaron dos aspectos de singular importancia:

De un lado, en las tres primeras décadas del siglo XX, Medellín ya es una ciudad que se inscribe en las tendencias urbanas que determinaron el proceso de modernización en otras ciudades de América Latina: Buenos Aires, México, Caracas, entre otras. La materialización de planes urbanos introdujo aquí una marcada transformación de espacios expresado en la configuración estética del paisaje urbano. Estos cambios se dieron dentro de la lógica del progreso, definidos específicamente en las esferas de la producción industrial y la orientación política de las decisiones administrativas. En este último ámbito, diferentes personalidades del sector empresarial y político de Medellín, promovieron proyectos y tomaron decisiones encaminadas a ese ideal.

Para este caso, Ricardo Olano fue una figura entre lo político y lo administrativo, que ayudó a plantear y promover la formalización de un plano rector desde el cual se concibió el crecimiento del Medellín Futuro. Desde esa visión, Olano aportó iniciativas que respondieron a las necesidades y expectativas de una ciudad en el concepto de lo moderno. En su mirada, el plano de esa ciudad concebida, partiría de la ciudad existente como base para una definición urbana capaz de marcar un punto de transformación en la historia. Es así que desde la revisión de fuentes primarias, se hizo característico el que sus textos señalaron las modificaciones necesarias para lograr un *City Planning* en la prospección de una Medellín moderna, acorde con las exigencias del siglo XX. Como aspiración, no se niega lo utópico de la empresa, pero se recupera de los planes de Olano, la intervención de plazas de mercado, alcantarillados, acueductos, replanteamiento de calles, redes eléctricas, conectividad de parques y estética urbana de la ciudad.

¿Qué tipo de ciudad quería construir Olano?, ¿qué tipo de socio-espacialidad se estaba pensando? En este marco general de la ciudad en la modernidad, se experimentaron cambios constantes. Estas transformaciones se refirieron a la relación de la ciudad con el espacio y se reflejaron en la concepción que el urbanismo fue desarrollando en cada etapa, tratando de responder a todos los fenómenos que iban apareciendo y que complejizaron cada vez más las

relaciones de las personas que habitaron la ciudad. En Medellín, la planeación urbana de principios del siglo XX tuvo la particularidad de afrontar problemas propios de finales del siglo XIX, ligados más con una concepción física de la ciudad (construcción de acueductos, alcantarillados y redes de servicios básicos), y problemas nacientes con la aceleración de tiempos y espacios, que trajo la idea de progreso, como la migración del campo a la ciudad.

Fue la élite de Medellín la que empezó a requerir una actitud de cooperación y una disciplina social que se fundamentara en la creación de un espíritu cívico, que apoyara el progreso de la ciudad. Si bien entre los impulsores de ese progreso se encuentran personajes ligados a la política como Carlos E. Restrepo, Pedro Nel Ospina y otros, quienes fundaron en 1899 la S. de M. P., pronto se impuso la idea de que este progreso dependía del apoyo de ciudadanos notables desligados de la política: “El Concejo debe estar compuesto de ingenieros, médicos, hombres de negocios, abogados, arquitectos, industriales”¹⁰⁰. Fue clave en este proceso la educación de los habitantes; así, el presidente de la Sociedad de Mejoras durante los primeros años, Carlos E. Restrepo, argumentaba que la Institución había logrado crear en los ciudadanos virtudes de civismo, cooperación y solidaridad que difundieron la necesidad de un espíritu público que haría de la ciudad algo bello, amable y sobre todo un espacio grato para vivir.

Acorde con el ideal de ciudad moderna, el progreso se visualizó en las transformaciones materiales y espirituales de la sociedad. Los cambios en la estructura económica estuvieron asociados a la restauración moral en las costumbres, por ejemplo, el tránsito hacia la producción fabril implicó la exigencia de un hombre nuevo: la Iglesia Católica emprendió una labor de educación masiva de los obreros en términos de su comportamiento físico y psíquico en beneficio de las empresas.

Alberto Mayor Mora en su libro *Ética, trabajo y productividad en Antioquia*, analiza la restauración moral de las costumbres, en especial en el mundo del trabajo y de los negocios,

¹⁰⁰ Melo, Jorge Orlando. “Medellín 1880-1930: los tres hilos de la modernización”...

al igual que los modelos educativos que desplazaron el problema ético de la esfera religiosa a una esfera moral. Con la aparición de las primeras fábricas en 1902, fue evidente la necesidad de organizar el “dispositivo mecánico de las instalaciones, hecha por ingenieros, empresarios y técnicos extranjeros, fuera complementada por un estricto dispositivo moral, que hiciera de cada obrero un modelo de consagración a su trabajo”¹⁰¹. Lo que quiere decir que, tanto en la conducta del empresario como en la del obrero, coexistieron realidades sociales al lado de las realidades económicas. La organización contable de las empresas exigía también el control estadístico del rendimiento del obrero, es decir, hubo una racionalización práctica de la vida, con el fin de aprovechar utilitariamente los principios morales: aquella que tenía por objeto sacar todo el partido posible de la actividad laboral, es decir, inculcar en los obreros virtudes relacionadas con la eficacia en el trabajo.

Dentro de esta mentalidad empresarial, se consideró el desempeño de toda profesión como inseparable de la vida de los negocios. Así, el desarrollo económico de Medellín estuvo encaminado a la racionalización y eficiencia en el trabajo. Precisamente la institución que propuso dotar al empresario de esta racionalidad económica, fue la Escuela Nacional de Minas. Allí, los ingenieros fueron formados en la tecnocracia, es decir, fue necesario inculcar en ellos virtudes asociadas con la observación, la innovación, la capacidad de adaptación, el espíritu de empresa y racionalismo económico, con el fin de que en el futuro próximo, las empresas públicas y privadas estuvieran dotadas de una organización técnica y administrativa más racional.

Ingenieros y hombres de negocios que se formaron en la Escuela de Minas, fueron decisivos en el decurso progresista local, antioqueño y nacional. Casos concretos fueron los ingenieros Alejandro López, Juan de la C. Posada, Jorge Rodríguez y Carlos Cock; quienes integraron la nueva clase social burguesa, industrial, y por tanto, la nueva estructura de poder político. La formación como ingenieros radicaba en adaptar económicamente los medios a un fin deseado. En el caso de la planeación de Medellín, los ingenieros fueron clave en la

¹⁰¹ Mayor Mora, Alberto. *Ética, trabajo y productividad en Antioquia. Una interpretación sociológica sobre la influencia de la Escuela de Minas en la vida, costumbres e industrialización regionales*. Bogotá: Tercer Mundo Editores, 3ra. Edición, 1989, p. 17

construcción del Plan del Medellín Futuro, los estudios sobre abastecimiento de agua para la ciudad y la canalización del río Medellín. Ligados al desarrollo económico y político desde una visión tecnocrática, estos ingenieros tomaron la dirección del Ferrocarril de Antioquia, la Sociedad Minera El Zancudo, la gerencia de la Cervecería Antioqueña y la iniciación de la Fabril Textil de Bello.¹⁰² El peso del desarrollo económico de Antioquia y las circunstancias políticas y sociales, posibilitó que una parte de estos ingenieros formados en la Escuela de Minas llegara a cargos políticos que permitieron decisivas participaciones en los proyectos de desarrollo urbano.

Fue la idea del progreso la que permeó los discursos urbanos, políticos, económicos, sociales y culturales. Las transformaciones en la estructura económica estuvieron ligadas a una racionalización del tiempo y de los espacios. La apertura de nuevas vías de comunicación, la canalización del río Medellín, la construcción de barrios obreros, entre otros procesos de modernización, fueron vinculados a la racionalidad económica, el discurso higienista, el espíritu cívico de los ciudadanos en oposición a los “hombres estorbo” que denominó Olano y a las nuevas prácticas sociales que cambiaron actitudes, valores y costumbres.

¹⁰² Mayor Mora, Alberto. *Ética, trabajo y productividad en Antioquia...* p. 51.

CAPÍTULO II: POLÍTICAS URBANAS MODERNAS EN MEDELLÍN

PRESENTACIÓN

Insertar a Medellín en una dinámica de ciudad moderna, implicaba cambiar no solo los aspectos físicos, de infraestructura, de construcción de nuevos espacios, sino también transformar la mentalidad de los habitantes. En este proceso, el discurso del progreso fue el que permitió a la clase emergente de Medellín, vincular otros discursos como la racionalidad económica y la racionalización de los espacios, dentro de una perspectiva de ciudad para el trabajo y la industria. Precisamente, esta racionalización económica estaba vinculada a la aspiración de una ciudad para la movilidad y la circulación; aspectos que fueron planteados y discutidos desde la cátedra de Economía Industrial en la Escuela de Minas¹⁰³, la revista Progreso y otras publicaciones que invocaron dicha aspiración; y fueron materializados en el Plano de Medellín Futuro.

En este contexto, fue fundamental el papel de quienes participaron activamente en instituciones públicas como la S. de M. P. y el Concejo de Medellín, para regular la ciudad; es decir, definir, proyectar, aprobar y ejecutar proyectos en pro de esa modernidad local, al mismo tiempo que divulgar las ideas del civismo, el bienestar, la confortabilidad; aspectos éstos que definieron una filosofía del habitar la ciudad.

El capítulo que se presenta tiene como objeto la exploración de estas apuestas de planeamiento urbano, que fueron en su momento impulsadas por Ricardo Olano, en su condición de modernizador de la ciudad. Al respecto es bien importante determinar que dichos proyectos avanzaron con las voluntades políticas de ciertos sectores de las élites en el poder, que fueron las que a su modo decidieron el curso de la ciudad. Olano perteneció a esa

¹⁰³ Mayor Mora, Alberto. *Ética, trabajo y productividad en Antioquia...* p. 62-65.

clase y como tal, el impacto de su pensamiento quedó allí expresado sobre la base del Plano de Medellín Futuro, los acuerdos municipales y los proyectos en beneficio de una Medellín con aspiración a ciudad moderna.

Son cuatro los aspectos que se tratarán en esta parte del análisis: se inicia con una reflexión en torno a la producción de modernidad local; luego se da cuenta de dos aspectos básicos en el ordenamiento de la ciudad: la higienización y el civismo. Siguiendo esta línea, se analizará la S. de M. P. y el Concejo de Medellín como propulsores de los discursos en torno al ordenamiento y su posible materialización en los espacios de la ciudad. Finalmente, el capítulo profundiza en el plano de Medellín Futuro.

1. PRODUCCIÓN DE MODERNIDAD LOCAL

La élite de la ciudad de Medellín forjó su pensamiento hacia la idea de progreso, merced a los nuevos desarrollos industriales y comerciales, que le permitieron en las tres primeras décadas del siglo XX, insertarse en una economía mundial. La formación de un espíritu emprendedor y la idea de construir una ciudad moderna diseñada para el bienestar y la confortabilidad, se asoció a los procesos de cambio material y espiritual, con los cuales se formó la elite antioqueña. Es importante recordar que las actividades económicas con las que se formó la clase dirigente en Antioquia fueron especialmente la minería y el comercio; la actividad comercial y la forma de articulación con los sectores productivos se generó por medio del intercambio: se intercambiaba el oro por artículos del extranjero o por bienes necesarios para la manutención. La población adinerada estableció no sólo intereses económicos con el departamento, sino que buscó hacer negocios con el interior del país (Bogotá) y sus alrededores; éstos negocios se hicieron en diversos sectores como el comercio, la minería, la agricultura, la ganadería, el transporte, el préstamo de dinero, entre otros¹⁰⁴.

¹⁰⁴ Botero Herrera, Fernando. *La industrialización en Antioquia. Génesis y consolidación. 1900-1930*. Medellín: Centro de Investigaciones Económicas, Universidad de Antioquia, 1984, pp. 51-53.

Particularmente, Antioquia se insertó en la economía mundial a partir de su riqueza natural. Su progreso -tal como lo manifestó Félix Betancur en la revista *Alpha*- “viene por la agricultura y el comercio, adquieren la riqueza, representada en los productos naturales del territorio y en los elaborados por la industria o aportados por el intercambio con otros pueblos”¹⁰⁵. ¿Cuál fue el papel de los comerciantes en la industrialización del departamento de Antioquia? Es importante anotar que hacia fines del siglo XIX quienes dominaron los negocios fueron las grandes Casas Comerciales, las cuales estaban constituidas por miembros de una familia, padres e hijos.

Luego, a principios del siglo XX, estas Casas comenzaron a agruparse, con el fin de extender lazos comerciales que permitieron la concentración de capitales. Para el caso de la industria textil en Medellín, vale la pena mencionar la Compañía Antioqueña de Tejidos; fue la primera empresa de textiles fundada en el año de 1902, el principal accionista fue Eduardo Vásquez, quien además de ser socio del Banco Popular era considerado como una de las personas más ricas en el departamento. Luego, la Compañía de Tejidos de Medellín, constituida en 1905, adquirió los bienes de la Compañía Antioqueña y se hizo cargo de las deudas. Para el año de 1912, la familia Restrepo Callejas controló la mitad de las acciones. Finalmente, la Compañía Colombiana de Tejidos (COLTEJER), se constituyó en 1907¹⁰⁶. Sus fundadores fueron Alejandro Echavarría y sus sobrinos. La prosperidad de la empresa se dio en gran parte a que en cada familia hubo varios miembros que fueron al exterior a capacitarse, lo cual se evidenció en el montaje de las empresas que requerían un mayor nivel de educación.

Una parte del crecimiento urbano en Medellín estuvo definido por la manera como la industria fue implantada a lo largo del Valle. Varios investigadores han indagado en estos campos: Luis Fernando González Escobar, Fernando Botero Herrera y Alberto Mayor Mora. Para el profesor Luis Fernando, las necesidades energéticas y la demanda de materias primas fueron dos factores que determinaron la ubicación de la mayoría de las fábricas; así, fábricas

¹⁰⁵ Revista *Alpha*. Año VII. Medellín, Agosto de 1912. No. 75 y 76, p. 116.

¹⁰⁶ Botero Herrera, Fernando. *La industrialización en Antioquia. Génesis y consolidación. 1900-1930...* p. 53.

como la Compañía Cerámica Antioqueña, la Ladrillera del Estado, la Cervecería Antioqueña, la Compañía Antioqueña de Tejidos, la fábrica de Tejidos Rosellón, buscaron su ubicación cerca a las fuentes de agua, con el fin de abastecerse de energía. Es importante resaltar que las dinámicas de poblamiento estuvieron impulsadas por las fábricas, pues en su entorno empezaron a surgir viviendas que fueron formando barrios. Así, el crecimiento de Bello, Robledo, Belén, Envigado, Itagüí fue en parte por el impulso dado por las diferentes empresas fabriles. Hubo entonces una relación fábrica-poblamiento, no sólo de manera espontánea sino también dirigida por los propietarios de las empresas, que vieron la posibilidad de anclar sus trabajadores y evitar los largos desplazamientos todos los días.

Los autores coinciden en que durante la primera mitad del siglo XX, el oriente y norte de la ciudad estaba en proceso de formación y con ello la posibilidad de construcción de viviendas baratas en sectores alejados del centro, donde estaba la mano de obra de las empresas, que cada día se alejaban más, en el caso de no tener las urbanizaciones próximas a las instalaciones. De ahí que haya sido interés de empresarios, urbanizadores y los mismos habitantes porque se construyeran o ampliaran las líneas a sus barrios o terrenos por urbanizar.

Vale la pena resaltar que para 1932 el límite de la ciudad por el occidente era el río Medellín. El crecimiento urbanístico se desarrollaba principalmente hacia el norte, el nororiente y el oriente. Es en las décadas treinta y cuarenta cuando se empiezan a desarrollar proyectos urbanos al otro lado del río, los cuales están ubicados alrededor de las vías que comunicaban con La América y Belén. El principal objetivo era construir casas para obreros y empleados, como resultado del proceso de industrialización y las necesidades de estabilizar una clase obrera que carecía de vivienda, así como el éxodo del campo a la ciudad generado por el atractivo del empleo fabril y la búsqueda de mejores oportunidades demandaban solución de parte de los empresarios y de la municipalidad.

El interés en la industria, los intercambios comerciales y las nuevas redes de comunicación, permearon no sólo el pensamiento de la clase emergente de Medellín en un

sentido material sino también espiritual¹⁰⁷. La idea de progreso se orientó hacia todo aquello que mejorara el porvenir. En el caso específico del urbanismo, muchos de los empresarios, se convirtieron en promotores de los cambios urbanos, que insertaron a Medellín en la dinámica de las ciudades modernas.

Ricardo Olano fue uno de esos empresarios, oriundo de Yolombó (Antioquia), llegó a Medellín en 1898¹⁰⁸ con una finalidad comercial: exportar café. La prosperidad de su negocio, pese a los altibajos de los precios internacionales¹⁰⁹, le permitió, junto con su padre Juan Olano y Enrique Olano, fundar la *Casa Comercial Juan E. Olano e hijos*, y abrirse a otros espacios comerciales. En 1908 fundó la Fábrica de Fósforos, con sucursal en la ciudad de Cali y en 1915 abrió su propia oficina comercial, ubicada en el costado oriental de la Plaza Mayor¹¹⁰. Poco a poco, Olano fue ganando un estatus social y político, decisivo para los proyectos cívicos y de intervención urbana en la ciudad.

¹⁰⁷ Recordemos que en el primer Capítulo se habló del concepto de modernidad en Marshall Berman. Él asumió la modernidad como una forma innovada de existir, en crecimiento continuo, sin fronteras, donde los cambios iban desde lo material hasta lo social y cultural.

¹⁰⁸ Restrepo Uribe, Jorge. *Don Ricardo Olano E.* Asociación Amigos de Yolombó, Editorial Litoimpresos Ltda., 1983.

¹⁰⁹ La Primera Guerra Mundial 1914-1918, influyó decisivamente en la quiebra de muchos negocios en Medellín.

¹¹⁰ Sala de Patrimonio Documental. Universidad Eafit. *Archivo Ricardo Olano Estrada. Inventario 1918-1946.* Medellín, 2013. Disponible en: <http://www.eafit.edu.co/biblioteca/sala-patrimonio-documental/SiteAssets/Paginas/archivo-historia-empresarial/Ricardo%20Olano%20Estrada.pdf>



Ilustración 3. Edificio Olano

El Edificio Olano, estaba ubicado en el costado norte de la Plaza Mayor. El diseño fue realizado en 1913 por el arquitecto Enrique Olarte; la edificación tenía cuatro pisos y se destacaba por ser el primero de la ciudad en contar con ascensor. Se observa la esquina del edificio en el cruce de las calles Boyacá y Bolívar.

Fuente: BPP. Colecciones Patrimoniales. Archivo fotográfico. Edificio Olano. 1925. Fotografía Rodríguez. Disponible en: http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-009/0721.jzd&fn=8721

Los adelantos en la ciencia aplicada (construcción de nuevas vías y nueva infraestructura) estuvieron vinculados a un espíritu emprendedor. En esta ideología se incluyeron tres elementos que influyeron en ese pensamiento y su accionar: el racionalismo, la ciencia y la técnica. Estos debían permitir resolver los problemas de la relación de los hombres con el mundo y de los hombres entre sí. El análisis racional de las necesidades y los deseos de la sociedad, enmarcado en una perspectiva matemática, permitiría determinar un

orden-tipo, susceptible de aplicarse a cualquier grupo humano, en cualquier tiempo y en cualquier lugar¹¹¹.

Con el fin de ver materializado en la ciudad el racionalismo, la ciencia y la técnica, empresarios, promotores de los proyectos urbanos y médicos, coincidieron en que era necesario transversalizar aspectos como la higiene, la clasificación de las funciones humanas en lugares específicos (el trabajo, la vivienda, la cultura y los esparcimientos) y la estética, a cualquier transformación urbana. Era necesario por tanto, canalizar todos los proyectos urbanos en pro de una ciudad con un bajo índice de mortalidad. Medellín fue una ciudad que en el pensamiento de la clase dirigente de principios del siglo XX, hizo un llamado a buscar soluciones a la regulación de la población. Olano atribuyó las causas de mortalidad a la falta de higiene derivada de viviendas insalubres y mal construidas. Puso en paralelo, con otras ciudades del país esta situación:

Podemos decir, teniendo como base lo que pasa en otras ciudades, que de los 200.000 habitantes de Bogotá, un 10% viven en casas inapropiadas. Tenemos, pues, 20.000 infelices (4.000 familias) viviendo en malísimas condiciones. Una estadística hecha en los Estados Unidos, tomando un lote de ciudades, muestra que el término medio de la mortalidad es de un 15 por 1.000 sobre la población total, y de 35 por 1.000 en los barrios antihigiénicos; de modo que estos barrios son la causa de un 20% más sobre las defunciones normales¹¹².

Si bien Olano reconoció que carecía de datos para determinar si la mortalidad en Bogotá era mayor o menor al término medio encontrado en los Estados Unidos; se atrevió a asegurar que en los barrios insalubres, la mortalidad era de un 20% mayor que en los barrios limpios. Se invocaron entonces justificaciones higienistas: luz, aire, ventilación, iluminación y servicios sanitarios en las nuevas construcciones, asociados con estilo y confort¹¹³.

¹¹¹ Choay, Françoise. *El urbanismo. Utopías y realidades*. Barcelona: Editorial Lumen, Tercera Edición, 1983, p. 21-22.

¹¹² Sala Patrimonial. Universidad de Antioquia. Olano, Ricardo. *Propaganda Cívica*. Segunda edición aumentada. Editada por la Tipología Bedout. Medellín, 1930, p. 160.

¹¹³ Niño Murcia, Carlos. *Arquitectura y Estado: contexto y significado de las construcciones del Ministerio de Obras Públicas, Colombia 1905-1960*. Segunda Edición. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2003, p. 43.

Medellín empezó a construirse con ideas de la Ciudad Jardín al igual que otras ciudades del país, prueba de esto fueron los primeros barrios residenciales para las clases pudientes: El Prado en Medellín, el Prado en Barranquilla, Chapinero en Bogotá y Manga en Cartagena. Estas ubicaciones barriales, sectorizadas de acuerdo con los intereses de ciertas élites en la ciudad, se construyeron bajo la supuesta idea de ciudad jardín que propuso Howard. Sin embargo, no se puede establecer con certidumbre dicha equivalencia, puesto que si hubo una idea estética en la concepción urbana, la proyección no correspondió cuando los elementos barriales dejaron de resolver necesidades de distribución de los espacios de acuerdo con la instauración de sistemas de higiene y salubridad. Eran barrios de casas grandes, casas quintas, pero que no establecieron conexidad con la higiene y demás factores determinantes en la inspiración de la ciudad jardín.

Medellín se convirtió en una ciudad centro de negocios comerciales, de exportación significativa a partir del café y un foco importante en la industria. Este cambio dinamizó la ciudad y por ende, contribuyó a que la elite se consolidara económicamente y a que la clase media ¹¹⁴ emergiera y desempeñara un papel importante en la ciudad, gracias a la dinamización de nuevos oficios. La historiadora Catalina Reyes Cárdenas planteó que en el año 1917, Medellín “...sólo contaba con 56 médicos, 61 ingenieros, 73 abogados y 37 dentistas”¹¹⁵. Este grupo participó activamente en la política local; hicieron parte de la S. de M. P. y el Concejo Municipal. Además, la Academia Médica de Antioquia y la Sociedad Antioqueña de Ingenieros, jugaron también un papel preponderante en las decisiones relacionadas con lo urbano.

Es importante traer a colación, que la creación de la Escuela Nacional de Minas de Medellín en la década de 1880, fue la manifestación más clara del creciente poder de la clase social en ascenso: mineros y comerciantes antioqueños. Al mismo tiempo, la Escuela fue la expresión positiva de la ciencia y de la técnica; aspectos que definieron toda una filosofía

¹¹⁴ La clase media en Medellín estuvo conformada por policías, maestros, administradores y empleados de almacenes y tenderos. Ver: Reyes, Catalina. Reyes Cárdenas, Catalina. “Vida social y cotidiana en Medellín, 1890-1940”. En Melo, Jorge Orlando (Ed.), *Historia de Medellín*, Primera Edición, Tomo II, Bogotá: Compañía Suramericana de Seguros, 1996, p. 426.

¹¹⁵ Reyes, Catalina. Reyes Cárdenas, Catalina. “*Vida social y cotidiana en Medellín, 1890-1940...*” p. 426.

educativa con proyección a solucionar los problemas de la ciudad de una manera pragmática. Así, una proporción muy significativa de jefes de empresas industriales, públicas y privadas, provino de la Escuela Nacional de Minas de Medellín.

Toda la filosofía educativa de la Escuela apuntó a que las empresas públicas y privadas, estuvieran mediadas por una organización técnica y administrativa racional. La idea era “colocar la dirección de las empresas como un problema técnico y la productividad del trabajo como el elemento fundamental para el desarrollo económico de las mismas”¹¹⁶. Educar en la Escuela la nueva clase social que debía dirigir el progreso económico regional y nacional, era la pretensión más importante para definir una nueva clase social, que elevara a la población a un mejor nivel de vida.

La racionalización práctica de la vida se vinculó a la del hombre de negocios, capaz de cultivar ciertas virtudes, que le imprimieran una conducta de hombre eficiente, propio de todo hombre de empresa. De esta manera, la enseñanza en la Escuela se orientó a la estimación en dinero del capital, de los costos y la previsión del mercado. Tal como lo planteó Albero Mayor Mora, “la búsqueda racional del beneficio mediante el cálculo en dinero”¹¹⁷. Bajo este esquema, se formaron en la Escuela los ingenieros Alejandro López, Juan de la C. Posada, Jorge Rodríguez y Carlos Cock; personas que fueron decisivas en los proyectos de planificación urbana de Medellín.

La Escuela adecuó los programas de ciencias naturales aplicados a la solución de problemas hidráulicos, eléctricos y de ingeniería mecánica, que el incipiente desarrollo industrial y urbano de Medellín planteaba. Además, los problemas que suscitaron la creación de nuevas industrias, el manejo de las empresas oficiales y la conducción del personal obrero, exigieron la especialización en las áreas organizativa y administrativa. Desde esta perspectiva, se encaminaron los cursos de Higiene Industrial, Economía Industrial y Economía Política.

¹¹⁶ Mayor Mora, Alberto. *Ética, trabajo y productividad en Antioquia...* p. 35.

¹¹⁷ Mayor Mora, Alberto. *Ética, trabajo y productividad en Antioquia...* p. 51.

Para Alejandro López, “La verdadera Ingeniería es una *adaptación* económica, lo que equivale a decir que la potencialidad del ingeniero al ponerse en acto tiene que adaptarse al medio en que actúa, a los recursos disponibles, a las necesidades que debe satisfacer, a la índole peculiar de la naturaleza con que va a luchar”¹¹⁸. Si la economía política “es la ciencia de las leyes que rigen los esfuerzos del hombre en la obtención y el goce de los bienes que la naturaleza no le suministra espontáneamente; y la economía social es el arte que tiene por objeto mejorar las relaciones mutuas de los empleados y los patrones y la condición material y moral de los obreros”¹¹⁹; Alejandro López consideró la *Economía Industrial* como el estudio de una rama especial de la Economía Política, dedicado al examen del trabajo en cuanto función económica del hombre; ello implicaba el estudio no sólo del trabajador en sí mismo y de las condiciones de su eficiencia, sino también del trabajador en cuanto miembro de una organización. El estudiante de la Escuela de Minas, debía aprender que las posibilidades de una mayor eficacia del trabajo y, por tanto, de éxito en la prosecución racional de la utilidad económica, eran superiores a través del conocimiento y aplicación de técnicas de ordenación de las actividades, de los distintos participantes en la organización económica: empresarios, empleados y obreros.

El hecho de que se pusiera al frente del desarrollo industrial de la región y el país a los ingenieros, no precisamente por vinculaciones políticas y económicas, sino por la instrucción recibida, con el fin de luchar contra el empirismo y mejor aprovechamiento de las fuerzas productivas, tanto humanas como naturales; contribuyó al surgimiento de una nueva clase social orientada al servicio público. Sin embargo, esta nueva orientación no excluyó la integración de éstos al plano político. Según Mayor Mora, “el peso de las circunstancias políticas y sociales de la región, el propio desarrollo económico, urbano y social de Medellín y de Antioquia, posibilitaba que una fracción importante de los mismos llegara bien a cargos políticos”¹²⁰. Su vinculación política fue decisiva para la ejecución de

¹¹⁸ López, Alejandro. “Economía industrial”. En *Alpha*. Año VII. Nros. 79 y 80. Medellín, Octubre de 1912, p. 307.

¹¹⁹ Rellom, Maurice. “El rol económico y social del Ingeniero”. En *Alpha*. Año VI. No. 69. Medellín, Septiembre de 1911, p. 367.

¹²⁰ Mayor Mora, Alberto. *Ética, trabajo y productividad en Antioquia...* p. 206.

los proyectos de desarrollo de la región, en los contratos públicos, en los empréstitos internacionales y en el desenvolvimiento de obras de interés colectivo.

La figura del Concejo Municipal fue importante en el proceso de construcción y fortalecimiento de servicios públicos, como la amalgama de “gerentes-técnicos” egresados de la Escuela de Minas, a quienes se encomendó la dirección y el manejo de las empresas de servicio públicos. Al respecto, la municipalización de los servicios públicos se convirtió en condición necesaria en la modernidad local; fue clave para la industrialización y contribuyó a los primeros esbozos de la regulación urbana. Resumiendo lo planteado por Constanza Toro B., en su artículo *Los servicios públicos en Medellín: 1920-1990*; en 1891 se instaló el servicio de teléfono en las oficinas públicas. El municipio extendió líneas telefónicas a Envigado, Bello, San Cristóbal, Robledo, La América, Belén y el Poblado; luego, en 1914, se constituyó la Compañía Telefónica de Medellín, cuyo principal accionista fue el Municipio, el cual adquiriría la primera opción de compra de la empresa. De otro lado, en 1898 se instaló la luz eléctrica; aunque el municipio y el departamento poseían dos terceras partes de las acciones de esta Compañía, su administración estaba en manos de particulares, quienes al adquirir la mayor parte de acciones obstaculizaron la prestación del servicio al no ampliar la capacidad de la planta¹²¹.

Si bien la municipalización de los servicios fue un aspecto importante en la configuración de una ciudad diseñada para el progreso, la idea de que el Municipio administrara directamente todos los servicios fue una necesidad apremiante. Para esto, el Concejo Municipal compró el servicio telefónico; negoció la empresa de energía con la Compañía. Y para los demás servicios se apoyó en la Ley 4 de 1913 sobre el Régimen Político Municipal y creó la Junta del Acueducto y posteriormente, en 1917, la de Bienes Municipales. De este modo, el Concejo Municipal de Medellín dejó bajo su administración

¹²¹ Toro B., Constanza. “Los servicios públicos en Medellín: 1920-1990”. En Melo, Jorge Orlando (Ed.), *Historia de Medellín*, Primera Edición, Tomo II, Bogotá: Compañía Suramericana de Seguros, 1996, pp. 531-532.

los servicios públicos de la ciudad, para lo cual creó las Empresas Públicas Municipales en el año de 1920¹²².

2. LA INFRAESTRUCTURA URBANA COMO FACTOR DE ORDENAMIENTO DE LA CIUDAD

Hacia finales del siglo XIX y primera mitad del siglo XX en Medellín, la élite que ejercía el poder político y económico en la ciudad, se correspondían con quienes poseían bastos dominios en el área comercial e industrial. Fueron ellos quienes, en gran medida, redireccionaron los espacios públicos y privados que se empezaron a configurar, estableciendo incipientes soluciones a unas nuevas necesidades prácticas, de movilidad y salubridad.

Los primeros esbozos de regulación urbana surgieron finalizando el siglo XIX, de mano de tres instituciones claves en este proceso: el Concejo de Medellín, la S. de M. P.¹²³ y las Empresas de Servicios Municipales, las cuales desempeñaron papel de gran importancia en el funcionamiento de los servicios y de otros bienes públicos, así como en lo relacionado con las obras de infraestructura, entre éstas el acueducto y la instalación de redes eléctricas¹²⁴.

2.1. El Acueducto

En las primeras décadas del siglo XX, los hábitos de higiene de la familia colombiana no eran una costumbre generalizada. Esto se debió, en gran medida, a que no existía una

¹²² Toro B., Constanza. *“Los servicios públicos en Medellín: 1920-1990...”* p. 532.

¹²³ La idea de la creación de la Sociedad de Mejoras Públicas (S. de M. P.), surgió de Carlos E. Restrepo y de Gonzalo Escobar. Su principal foco de atención estaba dado por la intervención en los espacios de la ciudad. La Sociedad se constituyó en una entidad preocupada por los procesos de urbanización de la ciudad; gran parte del desarrollo de la ciudad en las primeras décadas del siglo, contó con el aporte de la Sociedad. Ver: Botero Herrera, Fernando. “Lo público y lo privado en el desarrollo histórico de Medellín: 1890-1950”. *Seminario: “Una mirada a Medellín y al valle de Aburrá”*, Memorias, 1993, p. 145. Y Castro Carvajal, Beatriz. “La vida pública en las ciudades republicanas”. En: Castro Carvajal, Beatriz (Ed.). *Historia de la vida cotidiana en Colombia*. Primera Edición, Santafé de Bogotá: Editorial Norma, 1996, pp. 241-269.

¹²⁴ Ver: Botero Herrera, Fernando. *“Regulación urbana e intereses privados, 1890-1950...”*

cultura del cuidado del cuerpo¹²⁵, sumado a que el aprovisionamiento de agua aún era rudimentario: “en la mayoría de las residencias se valía de las aguateras que la recogían de los chorros o pilas comunes y la transportaban de casa en casa. El agua así adquirida se empleaba principalmente en la preparación de los alimentos, la limpieza de los utensilios de cocina y en el lavado de la cara y las manos”¹²⁶.

La necesidad de establecer acueductos en la ciudad, no sólo para mejorar las difíciles condiciones de salubridad, sino también para empezar a generar una cultura de la higiene, puede tener como referente el proceso de municipalización de los servicios públicos. La municipalización de las aguas y acueductos se concretó mediante varios acuerdos. Yobenj Chicangana Bayona y Carlos Augusto Álvarez Arboleda, se remiten al Acuerdo No. 28 del año 1888, en donde se ordenaba el derecho exclusivo de introducir aguas a la ciudad, además de autorizar la variación de acueductos, dado que algunos particulares tomaban el agua de los vecinos y la utilizaban para beneficios propios sin contraprestación alguna¹²⁷.

Luego, con el Acuerdo 17 de 1890, se ordenaba formar una lista completa de aguas para examinar la situación real de las mismas. En 1890 el municipio compró el acueducto de Piedras Blancas a Manuel J. Álvarez y a Roberto Tobón y en 1891 comenzó la construcción del acueducto de Santa Elena para atender los barrios del oriente, Aires y la Palma, centro y sur de la ciudad. En 1901 el Concejo, mediante el Acuerdo 31, prohibió la venta de aguas del municipio y dispuso darlas en arrendamiento¹²⁸ y en 1909 entró en funcionamiento a través de una tubería de barro.

¹²⁵ Ver: Reyes Cárdenas, Catalina y González, Lina Marcela. “La vida doméstica en las ciudades republicanas”. En: Castro Carvajal, Beatriz (Ed.). *Historia de la vida cotidiana en Colombia...* p. 236.

¹²⁶ Reyes Cárdenas, Catalina y González, Lina Marcela. “*La vida doméstica en las ciudades republicanas...*” p. 236.

¹²⁷ Chicangana Bayona, Yobenj Aucardo y Álvarez Arboleda, Carlos Augusto. “Inicios del alcantarillado en Medellín (Colombia), 1920-1955”. En *HiSTOReLo*. Revista de Historia Regional y Local, Vol. 7, No. 14, julio-diciembre de 2015, p. 262.

¹²⁸ Chicangana Bayona, Yobenj Aucardo y Álvarez Arboleda, Carlos Augusto. “*Inicios del alcantarillado en Medellín...*” p. 263.

A partir de 1888, toda la atención de los dirigentes de la ciudad estuvo puesta en la construcción del acueducto. Éste se convirtió en un elemento transformador de las prácticas higienistas, inicialmente entre las clases pudientes.

La compra del acueducto fue un punto de referencia hacia la municipalización de las aguas. En 1911 los ingenieros Mariano Roldán y Jorge Rodríguez L. promovieron la creación de la Empresa de Acueducto, con el fin de provisionar de agua la ciudad. El municipio de Medellín, en cabeza del Concejo, realizó compras de fajas de terreno ocupadas por el trazado del acueducto, con el fin de estar lo más cerca de la acequia de la quebrada Piedras Blancas y ahorrar económicamente en los nuevos trazados que debían llevar el agua a diferentes zonas de la ciudad. Caso concreto fue la compra de terrenos que estaban ubicados en la confluencia de los arroyos Chorrillos y Piedras Blancas¹²⁹.

Para 1917, existían dos acueductos que surtían el agua de la ciudad: el de Piedras-Blancas y el de Santa Elena. La Empresa del Acueducto era la encargada de la administración y el sostenimiento de las aguas. Ejecutó varios trabajos de importancia en las acequias, como construir muros de piedra debido a los derrumbamientos; variar el cauce de las aguas, construyendo trayectos de acequia en piedra para evitar el desmoronamiento de los terrenos; atendió el sostenimiento de la acequia en toda su extensión desde la ciudad hasta la toma, haciendo varios llenos de piedra y estacados de madera en el cauce, para evitar infiltraciones de agua. Asimismo, en los acueductos de la ciudad correspondientes al agua de Piedras-Blancas, se hicieron varias reparaciones: “el Acueducto de la Calle de Bolivia fue refeccionado en un trayecto de 350 metros empleando para ello atanores de cuarta clase; el de la Calle de Caracas, en una extensión de 80 metros y en la misma clase de material; el de la calle de La Ladera, en una longitud de 90 metros y el de la calle del Perú, en una extensión de 40 metros”¹³⁰.

¹²⁹ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 90 y 91, Medellín, septiembre 22 de 1915, pp. 709-710.

¹³⁰ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 181, 182, 183, 184, 185, 186 y 187, Medellín, diciembre 15 de 1917, p. 1460.

Para la década de 1919, el agua de la cual se servía la mayor parte de la ciudad, fue la quebrada Santa Elena. Uno de los corregimientos que llevó a cabo el proceso para tener el derecho al uso del agua, fue el de La América. En 1919, el Concejo Municipal aprobó un Proyecto de Acuerdo donde el Distrito le compró a las Casas de Comercio de Mejía y Echavarría y a Ángel López y Cía., una finca que incluía la maquinaria de trilladora de café y el derecho al uso del agua, proveniente del arroyo Ana Díaz, que por acueducto especial llegaba a la finca¹³¹. Luego, se realizó el estudio de los derechos que podían tener los beneficiarios de las aguas de la quebrada Ana Díaz, con el fin de ver la manera más conveniente de proveer a la fracción de América de agua potable. Aprobada la negociación de la compra por parte del Distrito, se procedió a la construcción del acueducto¹³².

La construcción de acueductos no garantizaba necesariamente el agua potable. El Concejo recibió varias quejas de los usuarios respecto de la pureza y potabilización. De una parte, la Compañía Antioqueña de Instalaciones Eléctricas, con motivo de las reparaciones que con frecuencia realizaba en la acequia por donde se conducía el agua a la Planta, hacía que las aguas llegaran a los acueductos de la ciudad sucia y por consiguiente impotable. Sin embargo, la impureza de las aguas no dependía solamente de estos trabajos de la Compañía, sino también de la mala calidad de los acueductos urbanos¹³³.

Otros ejemplos al respecto, fueron las reclamaciones de los usuarios del acueducto de algunos barrios. En Ayacucho, el señor Rafael Velásquez Vélez, solicitó el arreglo del acueducto que se encontraba en mal estado, entre las calles de Carúpano y el Palo, pues éste pasaba cerca a su casa y por tanto, estaba perjudicado¹³⁴; en Belén, el Concejo ordenó al señor Superintendente de Empresas Municipales, la reparación del acueducto en esta zona, contando con el apoyo económico de los vecinos que se proveían del mismo¹³⁵.

¹³¹ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 122, julio 12 de 1919, fs. 262r-262v.

¹³² AHM Fondo Concejo, serie Actas, tomo 325. Acta N° 164, agosto 23 de 1918, fl. 432r; Tomo 328. Acta N° 112, junio 28 de 1919, fl. 243r-v; Acta N° 121, julio 10 de 1919, fl. 259v.

¹³³ AHM Fondo Concejo, serie Actas, tomo 325. Acta N° 163, agosto 22 de 1918, fs. 428r-429r.

¹³⁴ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 156, septiembre 12 de 1919, fl. 346r.

¹³⁵ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 166, septiembre 26 de 1919, fl. 365r.

Hubo varios factores que influyeron en la prestación del servicio de agua de manera irregular. Por un lado, la empresa privada no mostró buenos resultados en la prestación del servicio, pese a los privilegios con los que contaban. A esto se añade el enriquecimiento de particulares con aguas municipales, el despojo del uso de las mismas, el desvío clandestino de pajas de agua, la apertura y obstrucción de cajas de reparto y finalmente, el incumplimiento de contratos; pusieron en evidencia el desorden administrativo en la prestación del servicio de agua en la ciudad¹³⁶.

El acueducto estaba construido en tubería de barro, pero éste no fue un sistema suficiente para el ritmo de crecimiento de la ciudad, puesto que al ser de este material, resultó permeable y por ende, la contaminación de las aguas fue inminente. Fue así como el Concejo, en cabeza del doctor Jorge Rodríguez, emprendió negociaciones con el ingeniero René Rigal, para la instalación de la tubería de hierro en la ciudad.

Bajo Acuerdo Municipal No. 50 del año 1913¹³⁷, se acordó contratar al señor Rigal como Ingeniero encargado de hacer los estudios necesarios para establecer un proyecto que derivara en la provisión y distribución de aguas en la ciudad, además de todos los trabajos que se relacionaran con esta materia, tales como el examen de la cantidad de agua que habría de emplearse, la preparación de los planos y presupuestos para la instalación o el reemplazo de los canales destinados a distribuir el agua, el establecimiento de planos para los depósitos, filtros y red de cañerías, con las especificaciones, presupuestos, proyectos de tarifas, y establecimiento de planos para las alcantarillas de la ciudad.

En el estudio realizado, el ingeniero encontró que la red de alcantarillado tenía dos grandes dificultades: primero, la alta contaminación de la quebrada Santa Elena, debido a la permeabilidad de las tuberías, que ocasionaba la propagación de enfermedades por causa de su proximidad con la red del acueducto, también permeable; y segundo, la imposibilidad de

¹³⁶ Chicangana Bayona, Yobenj Aucardo y Álvarez Arboleda, Carlos Augusto. *“Inicios del alcantarillado en Medellín...”* p. 263.

¹³⁷ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 30, Medellín, diciembre 9 de 1913, p. 225.

disolver las aguas usadas que derramaba la quebrada, cuando el caudal corría por ella.¹³⁸ Dados estos inconvenientes, Rigal propuso la utilización de las aguas de Piedras Blancas para el acueducto de la ciudad.

En el Acta del Concejo Municipal, No. 120 del 9 de julio de 1919, quedó consignado la construcción y continuación de algunas obras municipales, entre éstas la instalación de la tubería de hierro en la ciudad para la conducción de agua potable. Obra que fue considerada de “urgente necesidad pública”¹³⁹. Pero mejorar el sistema del acueducto en la ciudad, implicaba apostarle a la construcción de alcantarillado, el arreglo de cañerías y la pavimentación de las calles, como lo había planteado el ingeniero Rigal.

Con respecto a la red de cañerías, entre 1917 y 1919, se acordaron algunas disposiciones con el propósito de contribuir a la reducción de la contaminación de las aguas. Por ejemplo, se establecieron multas a aquellas personas que dejaran pocetas destapadas en las calles o en las aceras, dificultando el paso del tránsito. También se prohibió la construcción de nuevas cañerías a particulares, sin permiso de los dueños de las propiedades adyacentes, además, si éstos decidían comprar aguas en la cabecera del Distrito, tenían que dar aviso al Gerente de la Empresa de Acueducto. Otro aspecto se refería al pago de derechos de desagüe a través de un impuesto, a todo aquel que decidiera construir un edificio nuevo y emprender el establecimiento de desagües¹⁴⁰.

En lo que atañe a la pavimentación de las vías, la S. de M. P. y el Concejo Municipal pusieron total empeño en la realización de estas obras. El sistema de pavimentación con asfalto se venía implementando desde la primera década del siglo XX. En 1919 el Concejo Municipal encargó a los señores Ernesto Zúñiga y Luis Durier, un ensayo de pavimentación de veinte metros cuadrados aproximadamente, en los andenes de la feria de animales, que actualmente estaba en construcción y en la plaza de mercado¹⁴¹. Hubo varias opiniones en

¹³⁸ Chicangana Bayona, Yobenj Aucardo y Álvarez Arboleda, Carlos Augusto. *“Inicios del alcantarillado en Medellín...”* p. 268.

¹³⁹ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 120, julio 9 de 1919, fs. 257v-258r.

¹⁴⁰ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 44, marzo 14 de 1919, fl. 98v.

¹⁴¹ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 143, agosto 27 de 1919, fl. 314r.

torno a este sistema de pavimentación. Por ejemplo, varios miembros de la S. de M. P. estaban de acuerdo con un sistema de pavimentación en madera, mucho más económico y el cual se había implementado con buenos resultados en otras ciudades del país¹⁴².

Este tema fue de total interés para Ricardo Olano. Había consultado con expertos norteamericanos sobre el proyecto de pavimentación y, teniendo en cuenta la propuesta del ingeniero Rigal, manifestó al Concejo Municipal la conveniencia de traer un ingeniero especialista para que estudiara el plano que había realizado Rigal, lo modificara, adaptándolo a las necesidades de la ciudad, además de realizar el presupuesto para el alcantarillado y la pavimentación de las calles. Esto con el fin de que el Municipio tuviera claro el costo y se legislara para que los ciudadanos contribuyeran en la construcción de las obras de pavimentación, dividiendo entre la entidad y el ciudadano favorecido el costo de la obra, en la extensión correspondiente a la propiedad¹⁴³.

Una de las medidas tomadas por la S. de M. P. para obtener aportes económicos de los propietarios de los predios por donde se haría la pavimentación, fue nombrar comisiones por cada sector de la ciudad. Estas comisiones se encargaron de establecer conversaciones con los vecinos, explicarles la importancia y los beneficios de la obra y fijar cuotas¹⁴⁴. El ingeniero Rigal también había propuesto un cobro estándar a los propietarios de las zonas que se beneficiaban de los servicios públicos, con el fin de ayudar al mantenimiento de la tubería de agua potable y de las alcantarillas existentes. Según él, se debía cobrar cierta cantidad de dinero no por el agua usada, sino por el agua residual producida en las propiedades, de modo que el precio que pagaban las clases pudientes de la ciudad no era el mismo que el de las clases bajas¹⁴⁵.

¹⁴² S. de M. P. Libro de Actas N° 8. Acta N°736, octubre 2 de 1922 fs. 15-16

¹⁴³ S. de M. P. Libro de Actas N° 8. Acta N° 814, septiembre 8 de 1924, fl. 291.

¹⁴⁴ S. de M. P. Libro de Actas N° 9. Acta N°907, marzo 21 de 1927 fl. 63.

¹⁴⁵ Chicangana Bayona, Yobenj Aucardo y Álvarez Arboleda, Carlos Augusto. *"Inicios del alcantarillado en Medellín..."* p. 271.

Lo cierto era que el Municipio no contaba con los recursos económicos suficientes para construir obras simultáneas, como el acueducto y el alcantarillado. La solución a esta dificultad fue el aporte del 50% que hicieron los habitantes de cada sector. Para el año de 1925 el Municipio ordenó a la Junta de Obras Públicas la construcción del alcantarillado y pavimentación de la Plazuela José Félix de Restrepo¹⁴⁶ y se inició el proceso de clorinización del agua. Para ésta última obra, se contrató al ingeniero norteamericano George Bunker, en calidad de asesor de las Empresas Municipales.

Si bien estas obras se realizaron de forma paulatina, teniendo en cuenta la prioridad con la que era asumida por el Municipio y los aportes de los particulares, “contribuyeron al mejoramiento de la salud y de la higiene parcial de la ciudad”¹⁴⁷. Dentro de las obras de infraestructura a las cuales había que darle prioridad era el acueducto, más importante que el alcantarillado y la pavimentación. Cabe recordar en este punto, que el acueducto era de propiedad del Distrito, sin embargo, las obras relacionadas con la reparación y ampliación de los mismos, corrían por cuenta del Municipio y los propietarios beneficiados. La cesión de fajas de terreno por parte de propietarios al Distrito, fue una práctica frecuente en las primeras tres décadas del siglo XX. Esta cesión estaba relacionada con proyectos de infraestructura urbana. Si un propietario cedía al Municipio un lote, tenía la posibilidad de beneficiarse de alguna obra: el ensanche de una calle del cual él era uno de los propietarios, algún puente que beneficiara la conexión de un barrio a otro, la instalación del cable de teléfono, energía y acueducto.

En este último aspecto, se cedieron al municipio pajas de agua con motivo de la construcción del sistema de acueducto. El Municipio llegó a varios acuerdos con los propietarios. Uno de los contratos en el año de 1919 fue el establecido entre el Distrito y el Sr. Esteban Posada B., sobre cesión de una paja de agua en el barrio de Loreto. El Municipio,

¹⁴⁶ Chicangana Bayona, Yobenj Aucardo y Álvarez Arboleda, Carlos Augusto. *“Inicios del alcantarillado en Medellín...”* p. 271.

¹⁴⁷ Reyes Cárdenas, Catalina. *“Vida social y cotidiana en Medellín, 1890-1940...”* p. 431.

en cabeza del Personero Municipal, legalizó bajo escritura pública el derecho de propiedad al municipio, que el Sr. Posada B. poseía en ese barrio¹⁴⁸.

Otro caso estaba relacionado con la prolongación de la carrera Giraldo. La Junta Directiva de la Empresa del Acueducto, se dirigió al Concejo para que aprobara la prolongación norte de la carrera de Giraldo, entre la calle de La Ladera y la Plaza de Santander, con el fin de hacer más económico la construcción del acueducto, que surtiría de agua la parte alta de la ciudad¹⁴⁹.

En otro sentido, muchos particulares decidieron asumir los costos de la instalación de alcantarillas. Es el caso de los señores Juan O´Brien y Ramón Arango, quienes construyeron por su cuenta la alcantarilla de la Calle de Urabá, entre las Carreras del Ecuador y Venezuela, a condición de que se les permitiera desaguar el agua de sus propiedades por ésta, además de comprometerse a pagar al Municipio los impuestos correspondientes a los derechos de desagüe y no perjudicar los dueños de los predios más pequeños, aledaños a sus propiedades¹⁵⁰.

La construcción y mejoramiento de los acueductos de la ciudad, fue un problema que transversalizó las primeras cuatro décadas del siglo XX. El Distrito y los particulares, buscaron las alternativas económicas y jurídicas, para que este proyecto se viera materializado en los barrios de la ciudad. Entre las razones que incentivaron el mismo, estaban: reducir los problemas sanitarios en la ciudad, iniciar una cultura de la higiene y el cuidado del cuerpo y promover la apertura y la prolongación de calles y carreras; estas razones estuvieron permeadas por el discurso del progreso.

Una ciudad que deseaba estar a la vanguardia de otras ciudades del mundo, necesariamente tenía que solucionar el problema de los acueductos, las cañerías y el alcantarillado. Este discurso fue apropiado por quienes representaron el Concejo Municipal

¹⁴⁸ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 154, septiembre 9 de 1919, fs. 341r-v.

¹⁴⁹ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 325. Acta N° 58, abril 2 de 1918, fl. 149r.

¹⁵⁰ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 148, septiembre 2 de 1919, fl. 330v.

y la S. de M. P. durante estos años, y en pro de crear una modernidad local, tuvieron que atender con mucha diligencia estos aspectos.

Es importante resaltar que esta problemática trascendió lo local, al punto que los Concejales y miembros de la S. de M. P., promovieron este discurso en otras ciudades del país. Ricardo Olano, después de ser asignado por la Comisión de Cultura Aldeana como Técnico de Urbanismo, en el año de 1935, recorrió los departamentos del Atlántico y el Huila. En éste último, evidenció la falta de acueductos, cañerías y alcantarillados. Estudió la posibilidad de su construcción y en conversación con ingenieros de la zona, miembros del Concejo y de la S. de M. P., calcularon costos, acequias y distancias para proveer de agua las ciudades¹⁵¹.

2.2. Instalaciones Eléctricas

La idea de progreso se extendió como resultado de una reflexión sobre las condiciones locales y una respuesta a cambios en la realidad social, al crecimiento de la población y al desarrollo de la producción¹⁵². En 1917, Ricardo Olano se refería al trabajo mancomunado de la S. de M. P. y el Concejo Municipal, como entidades que habían hecho una labor fecunda de previsión, organización y acción en la ciudad. Su visión de futuro, le hacía pensar que, “en diez años, la ciudad podría equipararse a una ciudad moderna”¹⁵³.

En sus *Memorias* se lee: “1918 es el año que más trabajé sirviendo a la ciudad de Medellín como presidente de la S. de M. P. y vicepresidente (encargado a veces de la presidencia) del Concejo Municipal”¹⁵⁴. Realidad que generó que las principales medidas que tomaba el Concejo pasaran, usualmente, por la iniciativa de la S. de M. P., la cual tenía

¹⁵¹ AAH. Guía por el Departamento del Huila. Febrero y marzo de 1935. Informe que presenta Ricardo Olano, como técnico de urbanismo de la Comisión de Cultura Aldeana, al Ministerio de Educación, referente a la jira por el Departamento del Huila, p. 4.

¹⁵² Jorge Orlando Melo. La idea del progreso en el siglo XIX, ilusiones y desencantos, 1780-1930, p. 3. Disponible en: <http://www.jorgeorlandomelo.com/bajar/progreso1.pdf>

¹⁵³ Ver: AAH. Memorias de Ricardo Olano, Tomo I 1918-1923, p. 14.

¹⁵⁴ AAH. Memorias de Ricardo Olano, Tomo I 1918-1923, p. 18.

una doble función: canalizar las iniciativas del grupo dirigente y actuar como grupo de presión frente al Estado.

La instalación de focos de luz en los diferentes barrios de la ciudad, fue una necesidad que la S. de M. P. consideró de vital importancia, mucho antes de que el Distrito iniciara las gestiones para la compra de la Compañía de Instalaciones Eléctricas. En el informe enviado al Concejo Municipal en mayo de 1918, la Sociedad manifestó esta carencia. Al respecto, se facultó al Personero Municipal para contratar con el Gerente de la Compañía de Instalaciones Eléctricas, la instalación y servicio de 25 focos de luz, en los siguientes puntos de la ciudad:

Uno en la calle 9 bis crucero con la carrera de Bélgica, esquina con el edificio de la Compañía Colombiana de Tejidos; uno en la calle de Colombia, crucero con la de Botero Uribe; uno en la misma calle, en el crucero con la de Uribe Angel; uno en la calle de Ricaurte, crucero con Botero Uribe; uno en el camino del Loreto, en la esquina donde está situada la tienda “El Dios Baco”; uno en la calle de Girardot, crucero con la avenida Echeverri; uno en la calle Cervantes, crucero con la de Pichincha; uno en la calle de Cuba, crucero con la de Mon y Velarde; uno en la avenida Echeverri, crucero con la de Mon y Velarde; uno en la calle del Perú, entre las carreras de Girarot y de Mon y Velarde; uno en la avenida Echeverri, crucero con la calle de Chile; uno en la calle del Palo, crucero con Cuba; uno en la carrera de Sucre, entre las de Maracaibo y avenidas; uno en la calle de Córdoba, entre las de Colombia y Ayacucho; uno en la calle de Juanambú, en la última cuadra, frente a las casas de Luis F. Gaviria; uno en la carretera norte, frente al “Edén” o a la estación del Bosque; uno en la calle de la Ladera, crucero con la de Giraldo; uno en la misma calle, frente a la casa del Sr. Martin Puerta, un poco arriba de la entrada al cuartel del Regimiento Girardot; dos en el parque de Bolívar; dos en la plazuela de San Roque; uno en la avenida izquierda, frente a la casa del Sr. Antonio J. Gutierrez; uno en el extremo occidental de la calle de Bomboná; uno en el crucero de Ayacucho y Uribe Angel¹⁵⁵.

Los lugares que fueron considerados idóneos para el alumbrado público, hicieron referencia a sectores de mucho tránsito, como las plazas y parques públicos, considerados zonas de socialización o esparcimiento; lugares cercanos a las empresas, como la Compañía

¹⁵⁵ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 325. Acta N° 98, mayo 27 de 1918, fs. 244r-245r.

Colombiana de Tejidos, donde fluctuaba todo el personal obrero. Además, esta selección también obedeció a la conexión entre calles y carreras, de ahí que se solicitara uno o más focos en los cruceros. Vecinos de los barrios también realizaron solicitudes al Concejo, para que se instalaran focos de luz en sus fracciones. Es el caso del barrio Belén; los vecinos solicitaron la instalación de luz eléctrica del matadero público, ofreciendo por su cuenta, el suministro de postes de madera y el pago de jornales que tal trabajo demandara¹⁵⁶.

Unos meses después, en octubre de 1918, se realizó la compra por parte del Distrito, de la Compañía Antioqueña de Instalaciones Eléctricas. En el Acuerdo No. 134 de ese año, el Concejo Municipal aprobó el contrato en los siguientes términos:

La Compañía vende a El Distrito la empresa privilegiada de Instalaciones Eléctricas que posee en el municipio de Medellín, con todos sus accesorios, mejoras, anexidades y dependencias; sus bienes raíces y sus bienes muebles; sus derechos reales y sus derechos personales; en una palabra, todas las cosas corporales e incorporales que pertenecen a la Compañía, inclusive el derecho de privilegio y demás ventajas y beneficios que la Compañía posee, en orden a los contratos celebrados con el Departamento de Antioquia y el municipio de Medellín¹⁵⁷.

La intención del contrato radicaba en que El Distrito se subrogaba en todos los derechos y deberes de La Compañía¹⁵⁸, y ocupa su lugar, con todas sus consecuencias, sin que los accionistas de la Compañía quedaran con responsabilidad alguna pendiente con terceros o con El Distrito. Con esta compra, que tuvo un precio de un millón veintidós mil cuatrocientos ochenta pesos¹⁵⁹, el Distrito pretendía solucionar problemas relacionados con el alumbrado público de la ciudad.

¹⁵⁶ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 142, agosto 26 de 1919, fl. 312r.

¹⁵⁷ UDEA Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 221, Medellín, octubre 11 de 1918, pp. 1751-1752.

¹⁵⁸ La Compañía Antioqueña de Instalaciones Eléctricas, era una sociedad anónima, constituida en el año 1895.

¹⁵⁹ AHM Fondo Concejo, serie Actas, tomo 325. Acta N° 193, octubre 4 de 1918, fs. 497v-498r.

De los 25 focos que había solicitado la S. de M. P. en 1918, sólo se instalaron, a diciembre de 1919, 11 focos en los siguientes puntos:

...calle de Barbacoas; crucero de las calles de Colombia y Palo; avenida izquierda, entre el puente de Córdoba y el Kiosko; avenida derecha, entre el puente de Córdoba y el Kiosko; avenida derecha, entre los puentes de Girardot y Mejía; calle de Botero Uribe, entre la calle de Pichincha y el Camellón del Cuchillón; calle de Miranda crucero Girardot; Plazuela de Caldas y calle de Sucre, entre la avenida Echeverri y la calle de la Argentina¹⁶⁰.

Lograr una mayor visibilidad en avenidas y cruceros, siempre fue un elemento prioritario en la instalación de redes eléctricas, para lograr una mayor visibilidad que permitiera un flujo continuo de transeúntes y tráfico vehicular. Aspectos que pueden relacionarse con la movilidad y la circulación, tanto del transporte público como el privado.

Proveer del servicio de energía eléctrica a los sectores de la ciudad, no fue sólo un asunto de alumbrado público. Con la creación de las fábricas, del tranvía eléctrico en la ciudad, la carretera al mar y el Ferrocarril, fue indispensable el servicio de energía y por ende, la construcción de hidroeléctricas que posibilitaran el acceso al servicio.

En gran parte, la institución que concentró y lideró los proyectos relacionados con los servicios públicos en la ciudad, fue las Empresas Públicas Municipales, creada en el año de 1920. Este mismo año, la Empresa inauguró la planta hidroeléctrica de Piedras Blancas, la cual suministraría energía eléctrica al tranvía de la ciudad a partir de 1921. En la naciente ciudad industrial, era importante dar solución al transporte de los obreros y de la clase media que se trasladaba a las fábricas¹⁶¹.

¹⁶⁰ AHM Fondo Concejo, serie Actas, tomo 325. Acta N° 248, diciembre 14 de 1918, fl. 618r.

¹⁶¹ Las primeras líneas que empezaron a funcionar fueron: Parque de Berrío-La América, Puente de Colombia-carrera Córdoba, Parque de la Independencia-Moravia y Parque de Berrío-Samaria; la construcción de la línea de tranvía a Manrique, dada al servicio en 1923, contó con la contribución de la compañía urbanizadora de este barrio. Pronto se llevó el tranvía municipal a Robledo, en 1924, El Poblado, 1925, Envigado, Belén, en 1926 y El Salvador, 1927. Ver: Toro B., Constanza. "Los servicios públicos en Medellín: 1920-1990". En Melo, Jorge Orlando (Ed.), *Historia de Medellín*, Primera Edición, Tomo II, Bogotá: Compañía Suramericana de Seguros, 1996, pp. 532-533.

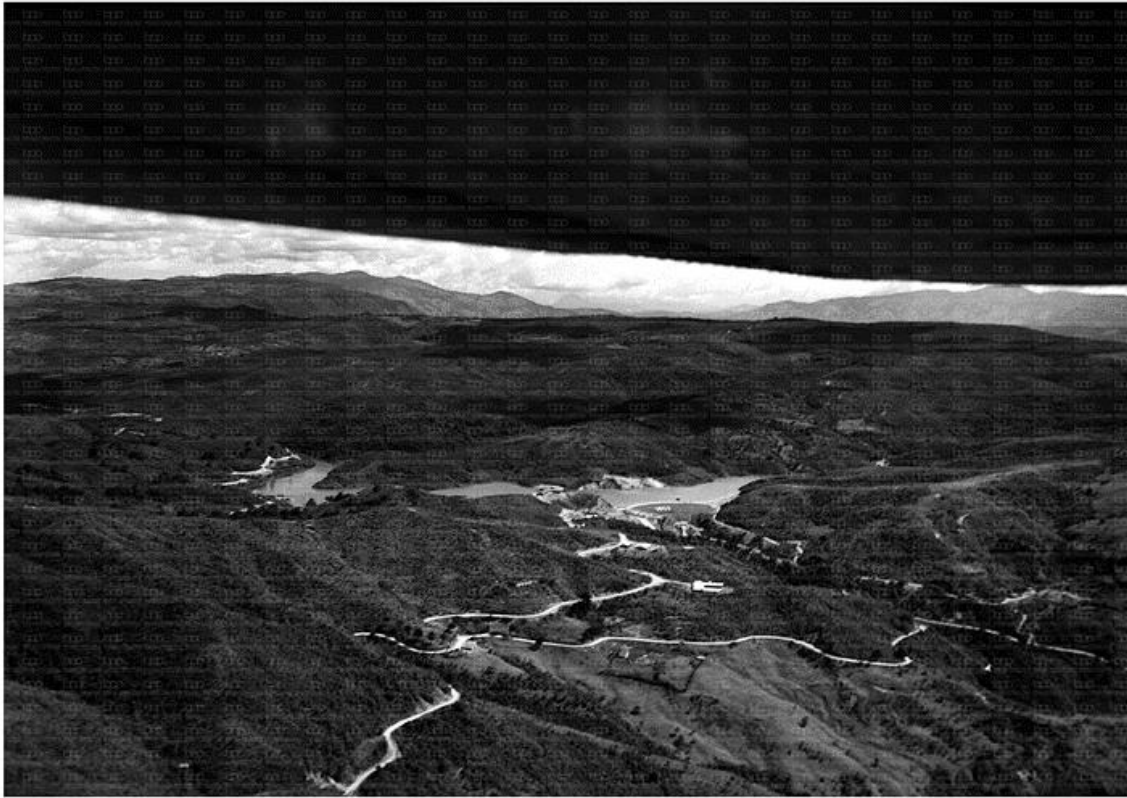


Ilustración 4. Hidroeléctrica Piedras Blancas

La imagen representa la vista aérea del embalse e hidroeléctrica Piedras Blancas, localizada en el paraje la Tablaza. Fue la segunda central hidroeléctrica que tuvo la ciudad, después de Santa Elena. Inaugurada en 1921 cumplió su vida útil en 1952, siendo remodelada y puesta en servicio, junto con el embalse del mismo nombre, en 1958.

Fuente: BPP. Colecciones Patrimoniales. Archivo fotográfico. Hidroeléctrica Piedras Blancas. Fotógrafo: Gabriel Carvajal Pérez. Disponible en: http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-015/0452.jzd&fn=14452

En 1923 los ingenieros Francisco E. Restrepo, Julián Cock y Gabriel Sanín Villa, realizaron un estudio sobre las caídas del río, para determinar cuál sería la mejor reserva de energía eléctrica. La conclusión fue que las caídas de río Grande constituían la reserva de energía más importante del departamento y que, por sus condiciones, la mejor caída de agua era la del Santo de Guadalupe para realizar un proyecto hidroeléctrico a gran escala y generar 10.000 kw en una sola planta¹⁶².

¹⁶² Toro B., Constanza. “Los servicios públicos en Medellín: 1920-1990...” p. 533.

Era importante fomentar el desarrollo industrial de Medellín. La instalación de las nuevas industrias estaba limitada por el suministro de energía y se necesitaba de energía eléctrica a un costo económico, debido al crecimiento urbano de la ciudad y al desarrollo de las actividades económicas. Se esperaba que con las nuevas vías de comunicación proyectadas y las que estaban en construcción, se pudiera garantizar un proceso eficiente y racional de la energía.

Fue así como en el año de 1928, se firmó contrato entre el Municipio y la casa Thebo Starr Anderton, para que ésta se encargara de los trabajos de diseño de una central de 45.000 HP de potencia. Para el transporte de la energía a larga distancia, se extendieron las líneas de transmisión a 110.000 voltios y luego, en la subestación de consumo, se transformó de nuevo el elevado voltaje en uno más bajo, que permitiera la distribución a la ciudad y a la industria, en mejores condiciones¹⁶³.

La central hidroeléctrica de Guadalupe permitió promover el consumo de energía con tarifas reducidas. Esto posibilitó no sólo una transformación en el sector industrial y económico de la ciudad, sino que tuvo un efecto urbanizador importante en la planeación de la ciudad.

3. REGULAR LA CIUDAD: HIGIENIZACIÓN Y CIVISMO

Los problemas de salubridad que afectaron la población de Medellín serán el punto crítico de la dicotomía urbanismo e higiene en la ciudad y cuyo origen se sitúa en las postrimerías del siglo XIX, en los siguientes términos: “Buena parte de los problemas... de salud colectiva... tienen que ver con un proceso que comenzó a finales del siglo XIX, que no ha parado y que tiene aún años por venir... los problemas de higiene y salubridad

¹⁶³ Toro B., Constanza. *“Los servicios públicos en Medellín: 1920-1990...”* p. 534.

son los últimos por resolver...”¹⁶⁴.

La necesidad de rectificar y ampliar las calles obedecía no sólo a aspectos estéticos, sino a dar solución a problemas relacionados con la salubridad.. Ésta fue una de las principales razones en las que se enmarcó el proyecto urbano de Medellín. Era necesario ensanchar las calles para posibilitar las corrientes de aire fresco, y así evitar la acumulación de olores y microbios. En 1905, los Anales de la Academia de Medicina de Medellín, dedicaron tres de sus números a describir la ciudad desde una perspectiva climática: se planteó el problema de los microbios, los problemas de sanidad y las vertientes de agua.

3.1. El agua, elemento indispensable para la higiene

El agua fue un elemento de grandes estudios en materia de urbanismo para la ciudad, que iban desde lo doméstico hasta lo industrial. En la Academia de Medicina se argumentaba que la ciudad estaba suficientemente provista de agua, pues contaba con varios arroyos que bajaban por las montañas que bordeaban la quebrada Sana Elena, que “la corta en su centro en dos porciones, septentrional y meridional, unidas por varios puentes”¹⁶⁵. Especificaba además, que las aguas eran puras, de tal manera que contribuía al abastecimiento de la población.

En el plano industrial, la discusión de las aguas generó un debate fuerte en torno a ¿cómo garantizar que los vertimientos de agua de las diferentes empresas pasaran por procesos de purificación antes de llegar a los ríos y riachuelos que surtían el área territorial? Ricardo Olano, empresario y promotor del urbanismo moderno, tuvo en consideración que el agua era un recurso natural fundamental en la carrera hacia la industrialización de Medellín, por lo tanto la aspiración vocacional hacia una ciudad verde, una ciudad en continuo desarrollo, no podía prescindir de un sistema hídrico integrador, tanto en el espacio doméstico como en las áreas de desarrollo productivo. Producto de esta inquietud referida al

¹⁶⁴ Márquez Valderrama, Jorge y García, Víctor, “*La Comisión Sanitaria Municipal de Medellín: surgimiento de un modelo de control higienista...*” p. 18.

¹⁶⁵ Anales de la Academia de Medicina de Medellín. Año XIII. No. 5, 6 y 7. Medellín, febrero de 1905, p. 179.

tema del agua, tuvieron lugar varias tesis de grado que reposan en los archivos de la Escuela de Minas¹⁶⁶.

Si bien las aguas se consideraron sanas para el consumo, no podía decirse lo mismo del sistema de acueducto empleado para la conducción. En la Escuela de Medicina se planteaba que estaban hechos de “atanores, o sea acueductos de arcilla quemada, que siendo porosos y mal conexiónados, a la vez que dejan escapar parte del agua, permiten infiltraciones del exterior, que pueden inficionarla, por su frecuente proximidad a los albañales”¹⁶⁷. Esto traía como consecuencia epidemias de fiebre tifoidea. Por eso se reconocía que la introducción de las aguas a la ciudad por una buena tubería de hierro, era una de las reformas higiénicas de mayor urgencia, además de otras medidas que ayudarían a la conservación del agua y al embellecimiento de la ciudad, como la siembra de árboles.

En este último aspecto, Ricardo Olano, socio de la S. de M. P, siempre insistió en la necesidad de arborizar la ciudad, no sólo como un elemento estético de la naciente ciudad moderna, sino para contribuir a la conservación del agua. Propuso sembrar árboles en los semilleros del Bosque de la Independencia para suministrar luego a las Compañías de Urbanización o a personas, todos los árboles que se necesitaran para el embellecimiento de las calles de la ciudad¹⁶⁸. Esta propuesta fue aprobada por la Sociedad, en el año de 1926¹⁶⁹.

La única condición para realizar la cesión gratuita de árboles a los interesados, era que la siembra debía hacerse con buen abono, los ceros debían ser duraderos, todo con tal de garantizar la vida y crecimiento de los árboles¹⁷⁰. Las Juntas de Fomento Urbano, de la cual se hablará en el siguiente apartado, fueron las encargadas de la arborización de la ciudad¹⁷¹. Para marzo de 1927, se iniciaron los trabajos de arborización en los siguientes lugares: calle

¹⁶⁶ Una de las tesis para optar al título de ingeniero en la Escuela de Minas, de significativa importancia en el tema del abastecimiento del agua, fue la de Enrique Velásquez J. *Proyecto de presa para el abastecimiento de aguas de Medellín*, 1936. FAES. Anales de la Escuela Nacional de Minas. No. 37. Medellín, agosto de 1936.

¹⁶⁷ Anales de la Academia de Medicina de Medellín. *Año XIII. No. 5, 6 y 7...* Op Cit., p. 180.

¹⁶⁸ AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Segunda parte, p. 33.

¹⁶⁹ S. de M. P., Libro de Actas N° 8. Acta N°891, septiembre 6 de 1926 fl. 587.

¹⁷⁰ S. de M. P., Libro de Actas N° 8. Acta N°799, mayo 5 de 1924, fl. 237.

¹⁷¹ S. de M. P., Libro de Actas N° 9. Acta N°905, marzo 7 de 1927 fl. 55.

de Caracas, del Circo España a la Plaza de Sucre, incluyendo la Plaza de Sucre; la calle de Ayacucho, de la Universidad de Antioquia al desarenadero de aguas de Santa Elena; y los blancos que existan en las playas de la quebrada Santa Elena¹⁷².

La escasez del abastecimiento de agua empezó a sentirse debido al rápido crecimiento de la población. Una primera medida consistió en un proyecto de arborización en los alrededores de Piedras Blancas. Enrique Velásquez J., especificó en su tesis para optar el título de ingeniero civil, que, si bien los trabajos de arborización habían aumentado el caudal mínimo de esta quebrada, “se comprende que estas mejoras no alcancen a remediar las cosas por mucho tiempo, dado el intenso desarrollo industrial que está adquiriendo Medellín y conviene que la ciudad se prepare para resolver este problema en tiempo no muy largo”¹⁷³.

Para ofrecer una solución a este asunto, fue invitado un ingeniero sanitario de Panamá, George Bunker, quien propuso un estudio del aprovechamiento de las aguas del río Medellín, a partir de la purificación de sus aguas y del bombeo a un tanque de altura para distribuirla a la ciudad. No obstante, debido al alto costo que esto implicaba, un nuevo estudio fue realizado por el Jefe de la Sección Técnica del Municipio, el ingeniero Gabriel Hernández, quien propuso “el estudio de la capacidad de abastecimiento de la quebrada de “Piedras Blancas”, el valor a que pudiera elevarse su caudal mínimo mediante una presa de embalse en la toma actual del acueducto”¹⁷⁴. Con base en su estudio se realizaría una comparación de costos, que determinaría la ejecución de alguna de las propuestas.

A pesar de los nuevos desarrollos tecnológicos en la industria, en el ámbito doméstico la carencia de agua durante las tres primeras tres décadas del siglo XX, acarreó graves deficientes en la higiene y la salud. La calidad y la normalización del servicio domiciliario del agua, el uso de letrinas y sanitarios y la limpieza de los espacios domésticos, fueron tareas

¹⁷² S. de M. P., Libro de Actas N° 9. Acta N°907, marzo 21 de 1927 fl. 62.

¹⁷³ FAES. Anales de la Escuela Nacional de Minas. Enrique Velásquez J. Medellín, agosto de 1936, No. 37. Proyecto de presa para el abastecimiento de aguas de Medellín. tesis para optar el título de INGENIERO CIVIL. Segunda parte. Estudio de mejora del acueducto de Medellín mediante una presa en Piedras Blancas. Capítulo 1. Estudio de la capacidad de abasto de la Quebrada de Piedras Blancas, p. 44.

¹⁷⁴ FAES. Anales de la Escuela Nacional de Minas. *Enrique Velásquez J...*

que necesitaron tiempo para su asimilación. Si bien los médicos y la Academia de Medicina influyeron decisivamente en estos aspectos, muchos de éstos nunca se asumieron de manera satisfactoria, lo que llevó a un progresivo deterioro ambiental.

Desde principios del siglo XX escaseaba el agua de uso domiciliario, pese a tener un importante abastecimiento de las quebradas Santa Elena, la Loca, la Palencia, la Castro, la Hueso y la Ayurá¹⁷⁵. La mayoría de estas fuentes eran propiedad privada y por lo tanto, su uso estaba reducido a sus propietarios. Esta escasez de aguas domiciliarias había llevado al Concejo de la ciudad a construir un acueducto, aprovechando las aguas de Piedras Blancas, para surtir parcialmente la ciudad a través de una tubería de barro.

Ahora bien, la generalización de hábitos de higiene y la facilidad de agua, hizo que se implementaran normas de aseo como el baño diario, al menos entre las clases pudientes; éstas construyeron lujosos baños de inmersión en los patios internos de sus casas. Sin embargo, fomentar la higiene corporal como una necesidad diaria en la población, no sólo requería mejorar el servicio de agua domiciliaria, sino también fomentar toda una campaña cívica y educativa, que redujera la creencia de que el baño diario representaba un peligro para la salud.

En los manuales de higiene y urbanidad, se divulgaron los beneficios de unos buenos hábitos de higiene; entre éstos se hacía énfasis en bañarse diariamente, lavarse las manos, mantener aseadas y aireadas las habitaciones y sacar al sol los colchones por lo menos una vez a la semana para limpiarlos de pulgas y chinches¹⁷⁶.

La ciudad vivió una acelerada transformación económica y tecnológica en los primeros treinta años del siglo XX, pero avanzó de forma lenta en los aspectos sociales y culturales. Específicamente, modificar las costumbres cotidianas relacionadas con el uso del

¹⁷⁵ Reyes, Catalina. Reyes Cárdenas, Catalina. *"Vida social y cotidiana en Medellín, 1890-1940..."* p. 431.

¹⁷⁶ Reyes, Catalina. Reyes Cárdenas, Catalina. *"Vida social y cotidiana en Medellín, 1890-1940..."* p. 433.

agua frecuente para la higiene, fue un proceso arduo, pues este cambio trastocaba las prácticas de higiene corporal, que se habían asumido durante mucho tiempo.

3.2. Regulación de espacios insalubres

Entre las medidas que tomó la S. de M. P. y el Concejo de Medellín para contribuir al mejoramiento de la higiene en la ciudad: aire fresco y erradicación de espacios insalubres, fue la regulación de lugares, factores determinantes en la proliferación de microbios. Se legislaron los locales de las carnicerías, las plazas de mercado y el aseo de la ciudad. En el caso de las carnicerías, la Junta de Asistencia y Salubridad Públicas, logró que éstas reunieran exigencias legales, como la instalación de agua del acueducto y la prohibición de votar aguas sucias a las calles¹⁷⁷.

En cuanto al reglamento de aseo de la ciudad, fue aprobado mediante Acuerdo Municipal No. 82 de 1915¹⁷⁸. Se puso en funcionamiento el barrido y limpieza de las calles, plazas y excusados públicos; el acarreo de basuras de las habitaciones, de la arena y el lodo de las calles y plazas; la irrigación de las calles, avenidas y plazas; considerados todos éstos focos de infección¹⁷⁹. La S. de M. P. estudió la manera de adoptar el sistema de aparatos de basura para la limpieza de la ciudad; se aprobó el gasto de \$180 para la construcción de 12 aparatos de basura, en madera, aparatos que estarían en lugares estratégicos de la ciudad. La Sociedad solicitó entonces al Concejo Municipal, el permiso necesario para colocar uno o dos aparatos para recoger basura, en los puntos que la Sociedad estimara conveniente¹⁸⁰.

Por su parte, la plaza de mercado y los espacios aledaños, constituían una colección permanente y nociva de emanaciones insalubres; era prácticamente imposible transitar por la plaza, pues los excusados anexos a la plaza eran repugnantes, llenos de “materias fecales y

¹⁷⁷ S. de M. P., Libro de Actas N° 8. Acta N°892, septiembre 13 de 1926 fl. 590.

¹⁷⁸ U de A., Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 80, 81, 82 y 83, Medellín, fecha, p. 622.

¹⁷⁹ U de A., Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 84, Medellín, julio 8 de 1915, p. 655.

¹⁸⁰ S. de M. P., Libro de Actas N° 8. Acta N°802, junio 2 de 1924, fl. 250.

orinas en fermentación”¹⁸¹. Al respecto, la medida que tomó la Junta Departamental de Higiene fue la clausura de esas letrinas, siempre y cuando no reunieran las condiciones higiénicas necesarias. Pero el problema de higiene en la plaza de mercado era mucho más complejo; de un lado, carecía de agua, elemento indispensable para la higiene y otro asunto, era que no existía un local aparte para la venta de carnes.

Uno de los ideales higiénicos de toda ciudad civilizada era la zonificación de todos los sectores comerciales, para evitar focos de infección. Por eso, el Concejo Municipal de Medellín, procuró regular todos aquellos espacios que impidieran ese ideal. Un caso interesante relacionado con los locales comerciales que perjudicaban el ambiente, fue la Fábrica Nacional de Fósforos Olano. En una carta dirigida al Director de la Comisión Sanitaria Municipal, en octubre de 1919, se manifiesta la inconformidad de varios vecinos de la fábrica, por perjudicar ésta el buen ambiente en el barrio. Los vecinos expresaron que: “se hiciera cesar las emanaciones de fósforo que despiden los desagües en las cercanías de la Fábrica Nacional de Fósforos Olano”¹⁸².

Lo curioso con este caso, era que esta queja ya se había hecho con antelación a esta Institución y en ese momento se había conseguido “que aquel mal cesara”, pero tiempo después, tal como se muestra en la carta, “los vapores que allí se reciben hacen insoportable la vivienda en aquel barrio”¹⁸³. Lo que indica que fueron medidas temporales y por tanto, no trascendieron a una regulación municipal permanente. Esto evidencia cierta ambigüedad en las decisiones que tomaba el Concejo respecto de la favorabilidad o no de ciertas medidas; en este caso, restarle importancia a la calidad de vida de la población de los alrededores de la fábrica.

¹⁸¹ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 80, 81, 82 y 83, Medellín, fecha, p. 622.

¹⁸² AHM fondo Alcaldía, sección Junta A y S. pública, serie Informes, Tomo 198, 1919 fs. 48-49.

¹⁸³ AHM fondo Alcaldía, sección Junta A y S. pública, serie Informes, Tomo 198, 1919 fs. 48-49.

3.3. La difusión del civismo

La S. de M. P. fue una institución que se creó dentro de la lógica de lo privado, con una fuerte injerencia en los poderes públicos; era la encargada de conducir la ciudad a procesos de planeación urbana y de fomentar en ésta, un espíritu cívico. Lo anterior hizo parte del proyecto de una elite, cuya voluntad era cohesionar la sociedad en torno a un proyecto industrial y de modernización¹⁸⁴; por eso promovió el uso del espacio y un modo de asumir la ciudad dentro de la idea de progreso.

Dentro de las acciones más importantes de la Sociedad, estaban todas aquellas relacionadas con el ornato y el embellecimiento de la ciudad: la provisión de asientos en los parques, la instalación de focos de luz en lugares estratégicos de la ciudad, la limpieza y empedrado de las calles y parques, la creación de un parque en la plaza de la Independencia; además del embellecimiento de las fachadas. A través de la revista *Progreso*, su órgano de difusión, la Sociedad realizó campañas educativas para que el ciudadano se insertara en una dinámica de ciudad civilizada, es decir que sus comportamientos y acciones tenían que ir acordes a ese ideal de modernidad.

En 1911, se expresaba en el periódico *Progreso*, la importancia del trabajo que la S. de M. P. había venido realizando en la difusión del espíritu público. Esto significaba que “la conciencia de la ciudad, el amor a la ciudad, el afán de embellecerla y de hacerla amable y grata para la vida se va extendiendo por todas las capas sociales. La palabra civismo en la boca y en la mente de un obrero tiene un valor extraordinario y es un índice seguro de que el desarrollo y mejoramiento de nuestras ciudades será activismo en el futuro cercano¹⁸⁵”.

La S. de M. P. indicaba la necesidad de sancionar negativamente a aquellas personas que se interpusieran en el progreso, sanciones que incluían el encarcelamiento. Dicha actitud se vería representada en la oposición a aperturas de calles, arreglos de las aceras y al

¹⁸⁴ García Estrada, Rodrigo de J. y Correa Ramírez, John Jaime. “Élites, proyecto de ciudad y discurso cívico en Medellín (1899-2002): empresarios cívicos al frente de los destinos de la ciudad”. En *Revista Tecnología Administrativa*, Vol. XV, No. 35, Enero-Junio de 2002, p. 74.

¹⁸⁵ S. de M. P. Periódico *Progreso*, años 1911-1912.

embellecimiento de las casas, particularmente. Para controlar esta situación, se nombraron comisiones permanentes por calles, cuyo objetivo era procurar la modernización de los edificios y el estar alerta para evitar la realización de trabajos antiestéticos o de carácter provisional.

Para 1917, la S. de M. P. otorgaba la Medalla de Civismo al ciudadano que se destacara por alguna actividad que contribuyera a la urbanización, como la arborización, o por su carácter de beneficencia y sacrificio. Para darle mayor énfasis a esta nueva actitud de los pobladores, se promovió la creación de Juntas de Fomento Urbano en los barrios de la ciudad. En 1918, se nombraron las siguientes comisiones, las cuales tendrían la misión de velar porque las calles que les fueran encomendadas presentaran las mejores condiciones de salubridad, aseo y comodidad¹⁸⁶:

Buenos Aires, barrio Villa y Ricaurte hasta la planta eléctrica, al señor Rafael Román; Colombia, del Parque para abajo, Tenerife y Cundinamarca, Sr. Ricardo Restrepo W. Caracas y Palo, Sr. Ricardo Olano. Bolivia y Sucre, Sr. Ricardo Lalinde. Argentina, Venezuela y Ecuador, Sr. Lisando Ochoa. Calle de Junín, Plazuela Uribe Uribe, Sr. Ricardo Uribe Escobar. Berrío, desde el Parque hasta Sur. Ayacucho, de Amador para abajo Sr. Carlos Toro V. Ayacucho, de Amador para arriba, y Carrera de San Félix, Sr. Guillermo Johnson. Barrio Norte, entre Carabobo y Estación Villa, Sr. Antonio Villa. “La Playa”, de Junín para arriba, Sr. José G. Gaviria. Maracaibo y La Unión, Sr. Valerio Tobón O. Calibío, D^r Gil J. Gil. Palacé, Sr. Ramón Echavarría. Guayabal y alrededores, Sr. Roberto L. Restrepo. Boyacá, Sr. Leocadio M. Arango. Cercanías de la Plaza de Flores, Sr. Antonio J. Tamayo. Parque de Berrío, Sr. Guillermo Moreno. Girardot, Villa y Berrío, Sr. Eduardo Hernández. De Catedral de Villanueva hacia el Norte, Sr. Jorge Escobar. Pichincha y Plazuela José Félix de Restrepo D^r Luis F. Osorio. Perú. Sr. Heliodoro Medina Q. Barrio “Majalc”, Sr. Lázaro Botero. Calle de San Juan, Sr. Jesús Mejía P. Calle de “La Asomadera”, Sr. José V. González¹⁸⁷.

Luego, en 1926, el Concejo de Medellín institucionalizó la creación de las Juntas, afirmando que éstas podrían prestar importantes servicios, “...especialmente en lo que se

¹⁸⁶ S. de M. P., Libro de Actas N° 6. Acta N° 546, mayo 6 de 1918. [sin foliación]

¹⁸⁷ S. de M. P., Libro de Actas N° 6. Acta N° 548, mayo 20 de 1918. [sin foliación]

refiere a ensanche y apertura de calles y: que la S. de M. P. está lista a prestar sus desinteresados servicios en la organización de tales juntas¹⁸⁸. Este mismo año, Ricardo Olano, presidente en ese momento de la S. de M. P., propuso un proyecto de acuerdo, que fue sometido al Concejo Municipal para su aprobación, en el cual se dividía la ciudad en zonas. Estas zonas estarían a cargo de las Juntas de Fomento, integradas por miembros de la Sociedad y vecinos de la zona respectiva¹⁸⁹. El Concejo aprobó el proyecto por el cual se dividió la ciudad en zonas y se dispuso a crear las Juntas de Fomento, que trabajarían por el progreso de las mismas.

Se nombró inicialmente a los señores Ramón Zuluaga y José C. Lebrón, para constituir la Junta de Fomento que se ocuparía del barrio de la planta eléctrica de Piedras Blancas, del Tranvía de Oriente para arriba, incluyendo el Barrio de Villa hermosa¹⁹⁰; luego integraron esta Comisión los socios de la Sociedad Pedro C. Arango y Ricardo Lalinde, para agenciar la apertura de la calle de Bolivia, y la de Guarne hacia el Oriente. La Comisión de los barrios de Loreto y El Cuchillón, fue asignado a los señores Bonifacio Gaviria, Pedro Posada, Hermenegildo Velásquez, Francisco de P. Angel y Joaquín G. Ramírez¹⁹¹.

El reglamento de funcionamiento para contribuir al fomento urbano estaba coordinado y dirigido por la S. de M. P., luego de haber sido aprobado por el Concejo. Las funciones de las Juntas consistían en estudiar las necesidades de los barrios y trabajar para remediarlas, algunas veces con ayuda del Municipio. La importancia que tenían para el proceso de los barrios, las mejoras materiales en las calles, la construcción de alcantarillas, de escuelas, etc., estaba directamente relacionado con el discurso del civismo, de formar a buenos ciudadanos, acordes a los cambios materiales y espirituales de la ciudad.

Dentro de las acciones de las Juntas, estaba la de realizar un trabajo de sensibilización con los vecinos, para explicarles la conveniencia de la petrolización de las calles¹⁹², aspecto

¹⁸⁸ AHM. Acuerdo No. 115 de 1926, mayo 5, p. 723. Codificación de Acuerdos 1925-1928. Tomo II.

¹⁸⁹ S. de M. P., Libro de Actas N° 8. Acta N°873, abril 19 de 1926 fl. 510.

¹⁹⁰ S. de M. P., Libro de Actas N° 8. Acta N°874, abril 26 de 1926 fl. 514.

¹⁹¹ S. de M. P., Libro de Actas N° 8. Acta N°875, mayo 3 de 1926 fl. 519.

¹⁹² S. de M. P. Libro de Actas N° 8. Acta N°873, abril 19 de 1926 fl. 510.

que obedecía a la salubridad y la estética de las calles. Además, tenía la facultad de asesorar y poner en evidencia la necesidad de embellecer algunos edificios, como fue la construcción del Palacio Nacional, “Insinúese a la Junta Directiva del Palacio Nacional la conveniencia de ampliar considerablemente la calle de Ayacucho, en lo que corresponde al Palacio Nacional en construcción, y además, que estudie la posibilidad de hermostrar el costado occidental del mismo edificio”¹⁹³.

Ricardo Olano sostenía que ninguna ciudad podía progresar sin la ayuda particular: “Aunque una ciudad sea rica y tenga fondos propios para su progreso, esos dineros serán inútiles si no hay una o varias voluntades... enamoradas de la ciudad, poseídas del espíritu de la ciudad, que los empleen ordenadamente...”¹⁹⁴. Con este argumento, viene a colación un caso de intervención urbana, que evidencia el papel de los ciudadanos particulares en la inversión en terrenos para construir la ciudad. Existía un terreno situado entre la plaza de mercado de Guayaquil y la Avenida de los libertadores.

Dicho terreno estaba dividido entre varios propietarios, en lotes irregulares y de diferentes extensiones. Ninguno de los dueños podía intervenir aisladamente en el terreno, además los intereses eran distintos y por lo tanto, difícilmente podían ponerse de acuerdo. Dos particulares, hombres de negocios, Luis M. Escobar y Joaquín Cano, lograron hacer el siguiente negocio con los propietarios: se conformó una sociedad anónima denominada “Sociedad de Fomento Urbano”, integrada por todos los propietarios del terreno.

Se avaluó cada lote y se le dio a cada propietario ese valor en acciones de la Compañía. Los señores Escobar y Cano administraron la sociedad y por tanto tuvieron derecho a abrir calles y efectuar ventas, teniendo derecho a un 20% de las utilidades. Dueña la Sociedad del lote completo, procedió a abrir calles y a arreglarlas, arborizarlas, desaguar lagunas y construir alcantarillas. La Sociedad cedió gratuitamente un lote para una iglesia y otro para una escuela. Urbanizando en esta forma el barrio, se procedió a la venta de lotes,

¹⁹³ S. de M. P., Libro de Actas N° 8. Acta N°876, mayo 17 de 1926 fl. 527

¹⁹⁴ Sala Patrimonial. Universidad de Antioquia. Olano, Ricardo. Propaganda Cívica. Segunda edición aumentada. Editada por la Tipología Bedout. Medellín, 1930, p. 281.

con ganancias para la Compañía y por consiguiente para los contratistas y para los antiguos dueños de terrenos baldíos e irregulares¹⁹⁵.

El aporte de los particulares, en este caso, hombres de negocios, con poder económico o político, fue clave desde diversas situaciones similares a la descrita, para la materialización del progreso de la ciudad de Medellín. Muchos de ellos se asociaron en sus barrios y crearon compañías urbanizadoras, con el fin de construir nuevas vías, alcantarillados, sembrar árboles y ceder fajas de terreno para la construcción de nuevos espacios públicos.

El espíritu cívico permeó toda la sociedad de Medellín, creando un sentimiento de identidad regional y de sentido de pertenencia, lo que generó un reconocimiento en diferentes lugares de Colombia, como quedó consignado por el presidente de la S. de M. P., el señor Jorge Restrepo Uribe, en el año de 1935: “Es con todo gusto que informo a la Sociedad que el civismo se ha infiltrado tanto en la ciudadanía, que no sólo se han fundado varios centros cívicos, especialmente entre el gremio estudiantil, sino que el público todo, gracias al civismo, apoya mejor las iniciativas de nuestra asociación y se preocupa y se interesa más cada día por el progreso de la ciudad y sus habitantes”¹⁹⁶.

Todas las actividades que surgieran de las comisiones de las Juntas de Fomento Urbano, debían propender por la defensa de un espíritu público, a tono con el desarrollo del plano del Medellín Futuro¹⁹⁷. Es decir, aspectos como la regulación de espacios para el mejoramiento de la higiene, medidas como la siembra de árboles en la ciudad, concursos para el embellecimiento de los edificios y las fachadas, la divulgación de un discurso cívico, manifiesto en la actitud de servicio, en la colaboración con la apertura y ensanche de calles; obedecieron a un plan para el futuro de la ciudad, acorde con el progreso y la civilidad.

¹⁹⁵ Sala Patrimonial. Universidad de Antioquia. Olano, Ricardo. *Propaganda Cívica*. Segunda edición aumentada. Editada por la Tipología Bedout. Medellín, 1930, pp. 197-199.

¹⁹⁶ FAES. Informe de 1935.

¹⁹⁷ S. de M. P., Libro de Actas N° 6. Acta N° 549, mayo 27 de 1918. [sin foliación]

4. EL PLANO DEL MEDELLÍN FUTURO

Iniciando el siglo XX, el territorio urbano de Medellín correspondía a un espacio delimitado por el río Medellín al occidente; la calle San Juan al sur; la quebrada la Loca, y el barrio Villanueva, al norte; y al oriente con el antiguo camino a Guarne, hoy barrio Buenos Aires. Los demás asentamientos, que hacían parte de la jurisdicción del municipio, no pertenecían propiamente al área urbana, pero comprendía en 1900 a las fracciones de Aguacatala, El Poblado, Aná, Robledo, Belén, Guayabal, La Granja, La América, Bello, Piedras Blancas, San Cristóbal y San Sebastián. En 1913 Bello pasó a ser un distrito autónomo y en 1938 fueron suprimidos los corregimientos de Belén, Guayabal, La América, Robledo y Berlín y anexados como barrios urbanos a Medellín¹⁹⁸.

Una de las descripciones del “nacimiento de la ciudad” fue reconstruida por Fabio Botero Gómez, donde señala el año de 1890 como una fecha crucial en este proceso. Hasta este entonces, señaló que la ciudad era un “cuadrilátero alargado en el sentido oriente-occidente, enmarcado entre las carreras 3 y 53 y las calles 44 a 54”¹⁹⁹. La carrera Junín, eje principal de la ciudad, llegaba hasta el sur, en la calle 46. Después de 1890, la ciudad logró una convergencia sobre la carrera Palacé, en la calle 44 (San Juan). El Ferrocarril de Amagá, se encargó con su estación terminal, “de taponar a su vez la carrera Bolívar por el mismo lado sur, en la calle San Juan, por los años 1910 a 1940”. Solamente la carrera Carabobo continuaba su rumbo al sur, pasando por las estaciones terminales de Amagá y Puerto Berrío.

En el Plano de Medellín de 1908, se muestra cómo, por fuera del límite urbano, se encuentra proyectada una traza que alcanzaba el barrio Majalc y se extendía al occidente hasta Bolívar. La traza de la ciudad es homogénea, donde se continúa los ejes viales de la superficie aldeaña, corrige la proporción de la manzana inmediata y procura adecuarse a las exigencias impuestas por las quebradas, la pendiente del terreno y la desordenada configuración del barrio Majalc, construido

¹⁹⁸ Ver: Naranjo G., Gloria y Villa M., Marta Inés. *Entre luces y sombras*. Primera Edición, Medellín: Corporación Región, 1997, p. 20.

¹⁹⁹ Botero Gómez, Fabio. “*Cien años de la vida de Medellín*” ... p. 161.

desde 1903. Es un plano donde no se proponen jerarquías ni se estableces espacios públicos diferentes a las calles²⁰⁰.



Ilustración 5. Plano topográfico de Medellín. 1908

Fuente: AHA. Planoteca. Plano de la ciudad de Medellín. Levantado por S. Pearson & Son Limited de Londres. 1908.

Como la mayoría de las ciudades de Colombia, Medellín fue ordenada siguiendo la pretensión de los parámetros de las fundaciones españolas, donde la forma de damero alrededor de una plaza principal, en este caso, la Plaza Mayor, era la característica central. Sin embargo, al encontrarse en un espacio geográfico con limitaciones por los accidentes

²⁰⁰ Perfetti del Corral, Verónica. *Las transformaciones de la estructura urbana de Medellín. La colonia, el ensanche y el plan regulador*. Madrid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura (Tesis de grado para optar al título de Maestría en Historia), 1995, p. 157.

geográficos y sus condiciones naturales, su traza no fue exacta; es decir, había calles que cambiaban su trazado recto al encontrarse con un árbol, o cuadras suspendidas, para dar paso a los nacimientos de agua. Ante este ordenamiento, las administraciones de finales del siglo XIX y comienzos del XX, se propusieron expedir una serie de normas tendientes a reglamentar de forma homogénea, la construcción de casas, calles y aleros. Estas medidas se enfocaron igualmente, hacia la expansión del territorio y la creación de nuevos barrios, en particular hacia el oriente y el norte de la ciudad.

Estas transformaciones acarrearón la urgencia de planear el desarrollo urbano, con base en una característica central, consistente en la adopción de la idea del progreso opuesta a la historia y al pasado colonial, pues se trabajaba bajo el lema de que “construir una ciudad moderna necesariamente remitía a destruir lo existente”²⁰¹. Desde el punto de vista del trazado, hubo una opinión sobre la monotonía de la ciudad existente, imputándole esta característica negativa al trazado en damero, en oposición a los nuevos ideales estéticos.

Ricardo Olano, empresario y activo promotor de organizaciones cívicas, publicó un artículo sobre la ciudad futura donde planteaba, en relación con lo que él consideraba las “últimas corrientes urbanísticas”, que la edificación debía hacerse por zonas diferenciales: barrios, empresas y parques, debían estar en sectores definidos. Argumentaba también que el trazado geométrico, tipo ciudad-ajedrez, donde las calles estaban siempre rectas, paralelas, era contraria a la demografía local e impedía apreciar la ciudad desde una estética moderna²⁰².

Cuando Olano habló de las “últimas corrientes urbanísticas”, se refería a los barrios jardín que se estaban construyendo en Europa y Estados Unidos. De esta referencia, extrajo elementos para defender la variedad y el gusto por los trazados con calles curvas, el diseño de parques desde una perspectiva ornamentista y de salubridad, construcción de barrios elegantes; aspectos que inspiraron la realización del plano futuro de la ciudad.

²⁰¹ Naranjo G., Gloria y Villa M., Marta Inés. *Entre luces y sombras...* p. 21.

²⁰² Sala de Prensa. Universidad de Antioquia. Olano, Ricardo. “La ciudad-ajedrez”, en *La Ciudad Futura*, No. 3, Medellín, diciembre 12 de 1919.

A partir de 1910 se comenzó a plantear la planificación de la ciudad como corrección de las viejas estructuras urbanas, dando paso a una “era de tanteos extensiva al planeamiento de la ciudad”²⁰³; aspecto que se evidenció en los proyectos en los cuales se propuso cambiar la fisionomía de la ciudad, producto del crecimiento poco planificado y donde los problemas de higiene y salubridad, se habían convertido en factor determinante que impedía insertar la ciudad en una dinámica moderna.

En este sentido, Luis Fernando González Escobar, considera que la primera aproximación científica al problema urbano en Medellín, se podría resumir en la planificación higienista, sustentada en el ensanche vial y con un marcado énfasis en los componentes físicos de la infraestructura.

Las transformaciones urbanas fueron visibles en las amplias y rectas calles que le permitieron ampliar su malla y darle el orden, la higiene y la civilidad. Hubo cuatro momentos que determinaron la manera de disponer la ciudad: (i) las ideas higienistas, en las cuales los médicos establecieron pautas para intervenir en la espacialidad urbana²⁰⁴; (ii) el plano para el ensanchamiento futuro de la ciudad, que visualiza la ciudad en tres principios fundamentales: movimiento, hermosura y salubridad. Este plano correspondió a la idea general que sobre ensanche y ornato circulaba en Norteamérica, Barcelona y Madrid. (iii) Las ideas tayloristas y el *City Planning*, que entraron en vigencia a partir del concurso para la elaboración del plano de Medellín Futuro, entre 1910 y 1913. Fue importante en esta fase, la incorporación de la economía industrial, la economía política y la estadística al estudio de lo urbano²⁰⁵.

El Plano de Medellín Futuro se basó en el modelo del *City Planning*; en éste fueron fundamentales el ornato y el embellecimiento. Se introdujeron en la racionalidad morfológica y vial, las ideas del ornato, que habían estado reducidas exclusivamente a lo pintoresco. A la construcción y apertura de calles, se agregaron elementos de conservación y arreglo de parques públicos y plazas de

²⁰³ Ver: Romero, José Luis. *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas...* p. 387.

²⁰⁴ Las obras que se ejecutaron correspondieron con el proceso de saneamiento e higiene. Vale resaltar que el planteamiento neo-hipocrático de los médicos fue un aporte importante a la ingeniería. Fueron los estudiantes de Agrimensura de la Universidad de Antioquia y los estudiantes de la Escuela de Minas, quienes levantaron y dibujaron mapas de la estructura urbana. Ver. Luis Fernando González, *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad ...*

²⁰⁵ González, Luis Fernando. *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad...*

mercado²⁰⁶. Finalmente, (iv), la propuesta del Gran Medellín Futuro pretendió superar las dificultades que no previó el Plano de Medellín Futuro. El crecimiento de la ciudad, la extensión a áreas no previstas y el incremento demográfico llevaron a los urbanistas a plantear una nueva configuración de la ciudad²⁰⁷.

La idea de la elaboración del plano futuro de la ciudad quedó fijada en 1890, cuando el Concejo de Medellín expidió el Acuerdo 4²⁰⁸, sobre el plano que debía trazarse para el desarrollo futuro de la ciudad. La motivación de este acuerdo se enfocó en cuatro consideraciones que confirman la necesidad de ordenar el poder público y el proceso de modernización de la ciudad: 1. El crecimiento y desarrollo de la ciudad; 2. La incompatibilidad de las calles con el desarrollo del tráfico y con las condiciones higiénicas ideales para toda población numerosa; 3. Las erogaciones que ocasionaba al Tesoro del Distrito sobre la expropiación de edificios, con el objeto de construir calles o de comunicar unas con otras; y 4. La necesidad de sentar las bases de una ciudad que con sus plazas, avenidas y calles satisficiera las exigencias del progreso y de la higiene.

La preocupación por el crecimiento de la ciudad quedó evidenciada en el concurso para construir un Plano del Medellín del Futuro, propuesto por la S. de M. P.. En 1910, la Sociedad presentó al Concejo Municipal un plano de Medellín futuro, elaborado por el ingeniero Jorge Rodríguez, premiado en la Exposición Industrial del 20 de julio del mismo año. Ese mismo año, el Concejo nombró una comisión para que estudiara dicho plano y lo modificara si fuera preciso. Después de este estudio, se presentó el plano, cuya base fundamental radicaba en construir una ciudad moderna, que satisficiera las exigencias del progreso y de la higiene.

²⁰⁶ Ver: AHM. Fondo Concejo. Acuerdo No. 4, Medellín, 30 de agosto de 1890. Folios 17 y 18.

²⁰⁷ Con la llegada de los urbanistas Paul Lester Weiner y José Luis Sert en 1948, se pautará un nuevo proyecto urbano en pro de la realización del Plan Piloto de Medellín. Los problemas urbanos de mayor urgencia en ese momento fueron la canalización del río Medellín y la consolidación de sus márgenes para regular el régimen de las aguas y evitar inundaciones, la construcción de nuevos puentes y la implantación de un nuevo sistema de alcantarillado, que no vertiera directamente las aguas negras al río. Ver: Patricia Schnitter Castellanos, *José Luis Sert y Colombia. De la Carta de Atenas a una Carta del Hábitat*. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana, 2007, p. 72.

²⁰⁸ AHM, Informes al Concejo, Tomo 244 de 1890, Acuerdo 4 de 1890



Ilustración 6. Plano del Medellín Futuro propuesto por el ingeniero Jorge Rodríguez

Fuente: AHA. Planoteca. Plano del Medellín Futuro, según el proyecto del Dr. Jorge Rodríguez, modificado por la Junta nombrada por la municipalidad y la S. de M. P., compuesta por los señores: Dr Jorge Rodríguez, Dr. Alejandro López, Dr. Enrique Olarte, Dr. A. Alonso, Dr. Ricardo Olano, Dr. José A. Arango.

En el plano se puede observar la racionalidad y regularidad del trazado. Hay una serie de ensanches con trazos regularizados, con cambios de dirección a razón de los bruscos giros introducidos a la geometría general por ejes fundamentales preexistentes o que se previeron, tales como las rutas de los ferrocarriles, los caminos que para el proyecto se ampliaron, manteniendo su dirección. Se visualiza también la continuidad de la malla; aparte de los giros, sólo se ve interrumpida por los accidentes naturales, tales como quebradas o zanjones.

Lo que surge en este Plano es una traza ortogonal para configurar lo que después se reconocerá como el tablero de ajedrez, con una tipificación cuadrada (en algunos casos

rectangular), con un módulo que variaba de tamaño en los diferentes sectores proyectados, al que en muchos casos se le introdujo el ochave en las esquinas, siguiendo el ejemplo de la propuesta de Cerdà para Barcelona, con el fin de mejorar el tránsito. En el trazado no se cumple en cuatro manzanas al norte, que configuran una especie de place royal en forma de estrella de ocho radios, y al suroeste el trazado de una diagonal que termina en una plaza semicircular, que rompe el trazo ajedrezado²⁰⁹.

Esta propuesta de trazado, fue adoptado por el Concejo Municipal en el Acuerdo 44 del 13 de marzo de 1913²¹⁰, pero un día antes, había quedado consignado en el Concejo lo siguiente: “Acéptese en principio dicho plano para ajustar a él el desarrollo futuro de la ciudad de Medellín. Por medio de acuerdos y en la debida oportunidad, se darán las disposiciones legales necesarias para el cumplimiento de este Acuerdo”²¹¹.

En el Acuerdo No. 56²¹² del mismo mes, se dictaron algunas disposiciones relativas a la aplicación del mismo. Por ejemplo, si alguna persona deseaba edificar o reedificar en las calles de la ciudad o en terrenos no urbanizados, pero comprendidos dentro de la carretera de Circunvalación, indicada en el plano aprobado, tendría que contar con el permiso del Ingeniero Municipal. Dado que la edificación se saliera de lo propuesto en el plano, el Concejo Municipal estudiaría el caso y resolvería la modificación del plano. Si el Concejo aprobara la modificación, éste quedaría expresado en un Acuerdo y en el caso que el particular decidiera edificar o reedificar sin el consentimiento legal, el Concejo estaba en la obligación de dictar las medidas necesarias para la compra o expropiación del terreno.

El 4 de noviembre de 1913, el Concejo aprobó el Acuerdo No. 132²¹³, en el cual hizo una aclaración respecto del plano, especificando que la línea que debía seguirse para las

²⁰⁹ González Escobar, Luis Fernando. “Del higienismo al taylorismo: de los modelos a la realidad urbanística de Medellín, Colombia 1870-1932”, en *Bitácora*, No. 11, enero-diciembre de 2007, p. 154.

²¹⁰ AHM. Acuerdo No. 44 de 1913, *Crónica Municipal*, No. 29, Medellín, 2 de noviembre de 1913.

²¹¹ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 29, Medellín, noviembre 11 de 1913, pp. 218-219.

²¹² U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 30, Medellín, diciembre 9 de 1913, p.228.

²¹³ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 45 y 46, Medellín, julio 15 de 1914, p. 345.

construcciones en la Avenida Derecha de la Quebrada Santa Elena, del Puente de Junín al Puente de Colón, sería una paralela al cordón de ladrillo que limitaba con la carretera de la Calle de Junín a la de Sucre, y a una distancia de nueve metros como se visualiza en el siguiente plano:

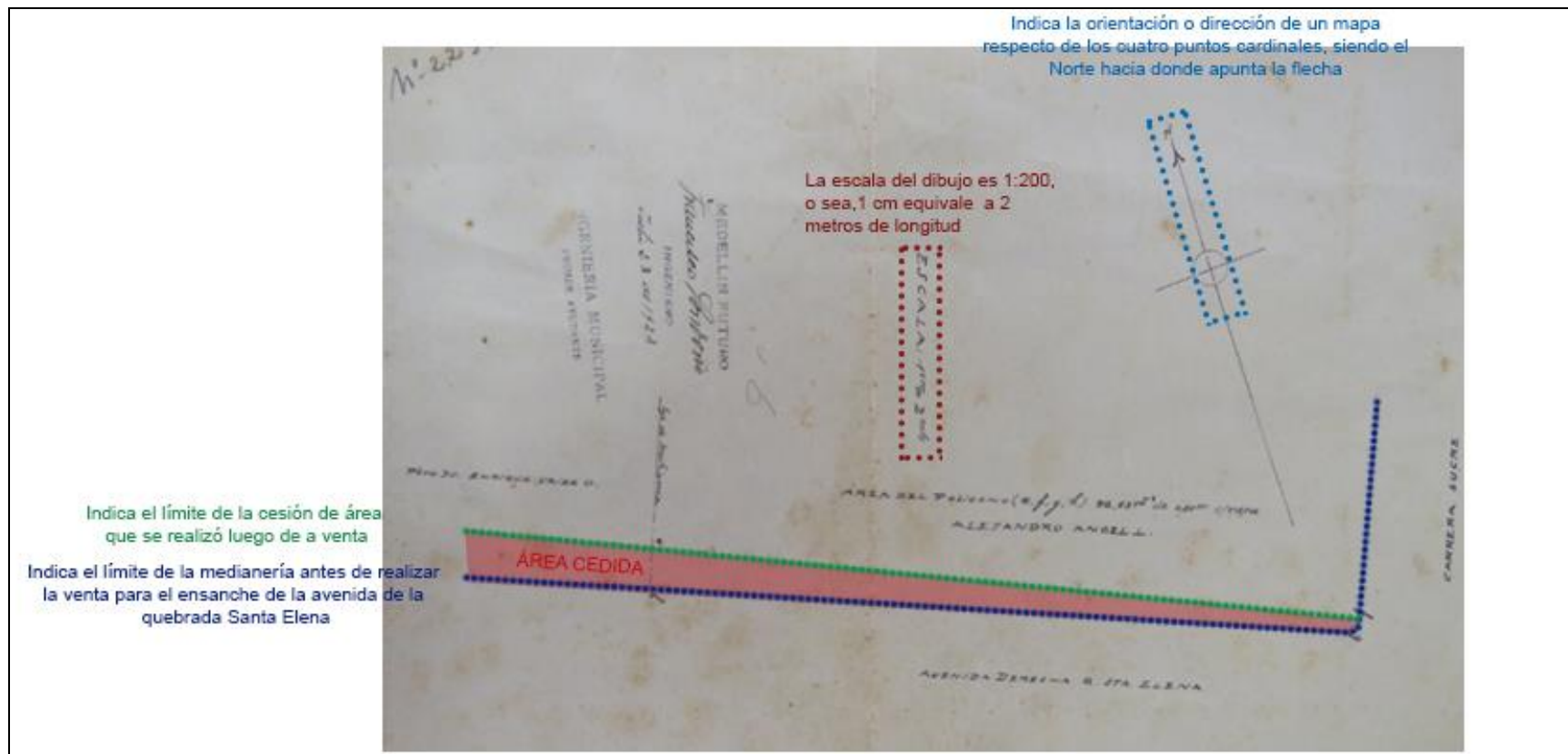


Ilustración 7. Avenida derecha de la quebrada Santa Elena, paralela hasta la calle Sucre

El plano es una venta del Presbítero Enrique Uribe O. al municipio de Medellín. Representa el ensanche de la avenida derecha de la quebrada Santa Elena. En el plano se muestran los ejes de Medianía, la carrera Sucre (cra. 47) y cuyo colindante era el señor Alejandro Ángel L.

Fuente: AHA. Planoteca. Material Gráfico. Código 785. Terreno de propiedad del Presbítero Enrique Uribe O, elaborado por el ingeniero Francisco Londoño, el 23 de julio de 1923.

Plano intervenido por la investigadora.

La avenida sobre la quebrada Santa Elena era una vía importante de comunicación dentro de la planeación de la ciudad, pues se aspiraba a que se consolidara como una de las arterias trascendentales. La cesión de los predios a la vía, se hizo con el fin de aportar mayor capacidad y espacio al flujo que requería, en este caso la movilidad, que de acuerdo a la fecha del plano (1923), se empezaba a impulsar el desarrollo de la infraestructura de Medellín; las vías como elementos clave.

El área de ensanche propuesto en el Plano de 1913 estaba definido así: al oriente, comprendía la zona de mayor presión de las urbanizaciones esporádicas; la quebrada Santa Elena demarcaba dos sectores de población socialmente diferenciados. Al otro lado de la quebrada, sobre el barrio Boston, apenas en formación, el ensanche incluía la parte alta de Villa Nueva, unas tres cuadras más hacia el norte desde la catedral y cuatro más en el mismo sentido hasta Carabobo. En la parte baja de la zona norte, abarcaba las tierras circunvecinas al río, el cual se mostraba como límite natural. En el sur, la calle San Juan servía de lindero.

En este marco de ciudad, los hechos urbanos que consolidaron una trama se desarrollaron sobre el núcleo central, sobre la vieja ciudad colonial y en su inmediata periferia: Guayaquil, San Antonio, Buenos Aires, Villa Nueva y la parte baja de Bolívar, inmediata al río y a la quebrada Santa Elena²¹⁴.

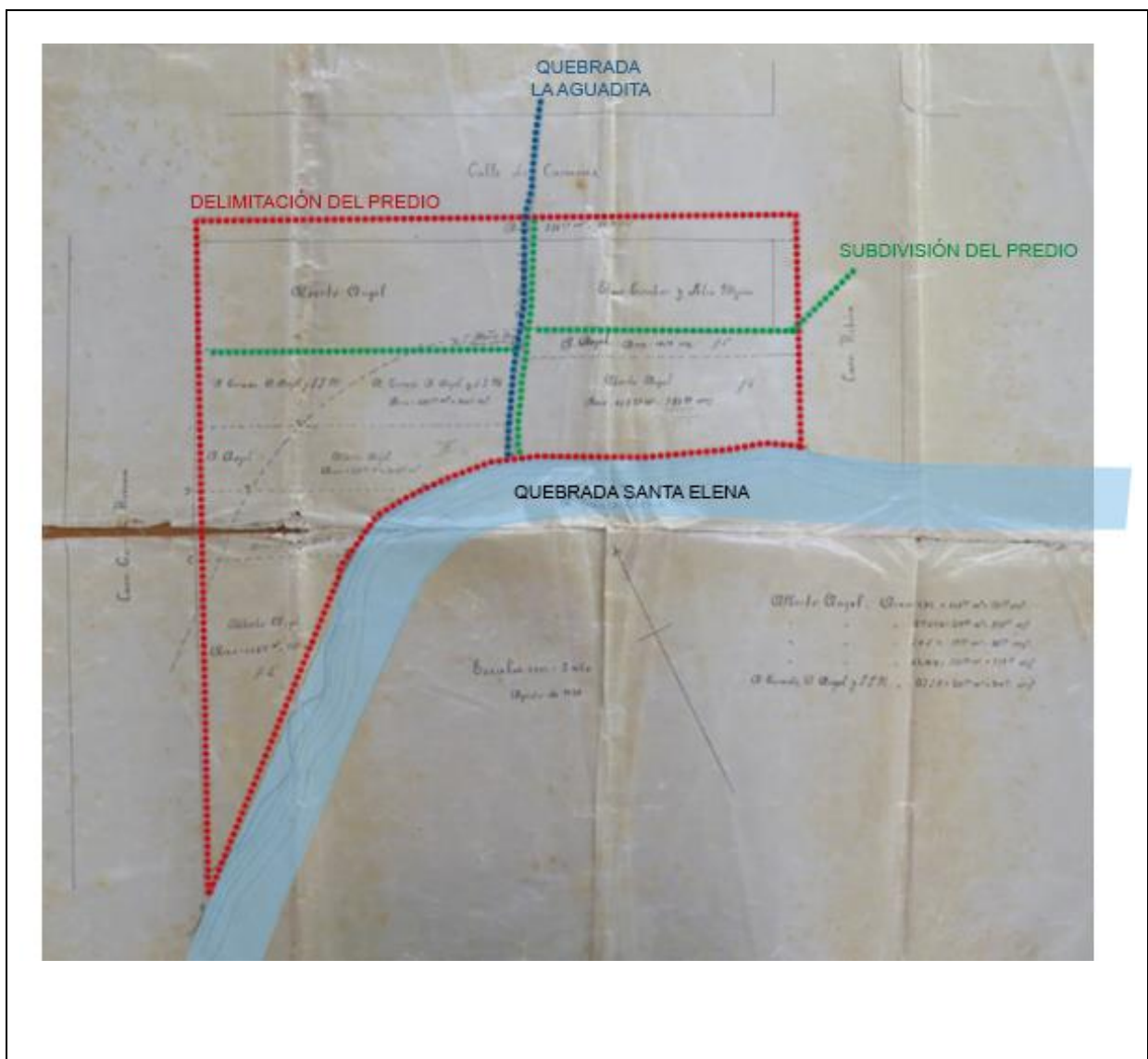
4.1. Las modificaciones del Plano del Medellín Futuro

La urgencia por racionalizar el espacio urbano en un plan que permitiera direccionar el crecimiento y el uso del suelo futuro de la ciudad, estuvo llena de dificultades, pero a la vez se constituyó en un elemento importante para reconocer las ideas de ciudad con las que se pretendió orientar las formaciones socio-espaciales de la urbe²¹⁵.

²¹⁴ Perfetti del Corral, Verónica. “*Las transformaciones de la estructura urbana de Medellín...*” p. 183.

²¹⁵ Castrillón Aldana, Alberto y Cardona Osorio, Sandra. “El urbanismo y la planeación moderna. Glocalidades en la formación de la modernidad urbana de Medellín”. En *Historia y Sociedad*, No. 26, enero-junio de 2014, p. 28.

Para representar algunos de los problemas que se presentaron luego de la aprobación del Plano de Medellín Futuro de 1913, se traen a colación varios casos relacionados con la apertura de vías. En el Acuerdo No. 43, del 26 de marzo de 1915²¹⁶, se aprobó la modificación del plano, para permitir la edificación en la Calle de Madrid, que no había sido concebida. La calle iba del puente de la quebrada Aguadita hacia el Oriente, hasta la línea de las casas que estaban construidas en ese momento.



²¹⁶ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 72, Medellín, abril 15 de 1915, p. 561.

Ilustración 8. Calles Moore, El Palo y Carrera Urabá

El plano corresponde al lote de terreno No. 7, de propiedad del señor José Miguel Álvarez. Representa la división de lotes en cuatro áreas. El plano referencia la calle Moore (cl. 61), el Palo (cr. 45) y calle Urabá (cl. 62). Además, se muestra claramente la quebrada la Aguadita, desde donde partiría la apertura de la calle Madrid.

Fuente: AHA. Planoteca. Material Gráfico. Código 758. Lote de terreno No. 7, propiedad de don José Miguel Álvarez. No se evidencia el ingeniero que elaboró el plano. 1925.
Plano intervenido por la investigadora.

El plano tiene una ESCALA de 1:200 (1 centímetro en la imagen corresponde a 2 metros en la realidad). No es lo suficientemente legible, pero representa una situación similar al plano anterior, de subdivisión de un predio. En éste caso, los accidentes hidrográficos son importantes en su delimitación y morfología; la estructura urbana está condicionada por los accidentes geográficos o hidrográficos marcando fuertemente la geometría y forma de la misma.

Un mes después, en abril de 1915, el Concejo aprobó un nuevo cambio para el Plano. En el Acuerdo No. 52 del 5 de abril²¹⁷, se permitió la edificación en el extremo norte de la calle del Palo y en el crucero de ésta con la primera transversal, hacia el norte, después de la calle de Cuba, especificando que se debía seguir la línea actual de las casas construidas.

En julio 29 de 1915, en el Acuerdo No. 89²¹⁸ se firmó la modificación del Plano, para permitir la edificación en la calle de San Juan, entre las Carreras de Abejorral y Palacé. En consecuencia, quedaron suprimidos el Parque y el ensanche de la Calle de San Juan, proyectados en el Plano.

²¹⁷ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 73, Medellín, abril 16 de 1915, p. 567.

²¹⁸ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 87, Medellín, agosto 4 de 1915, p. 679.

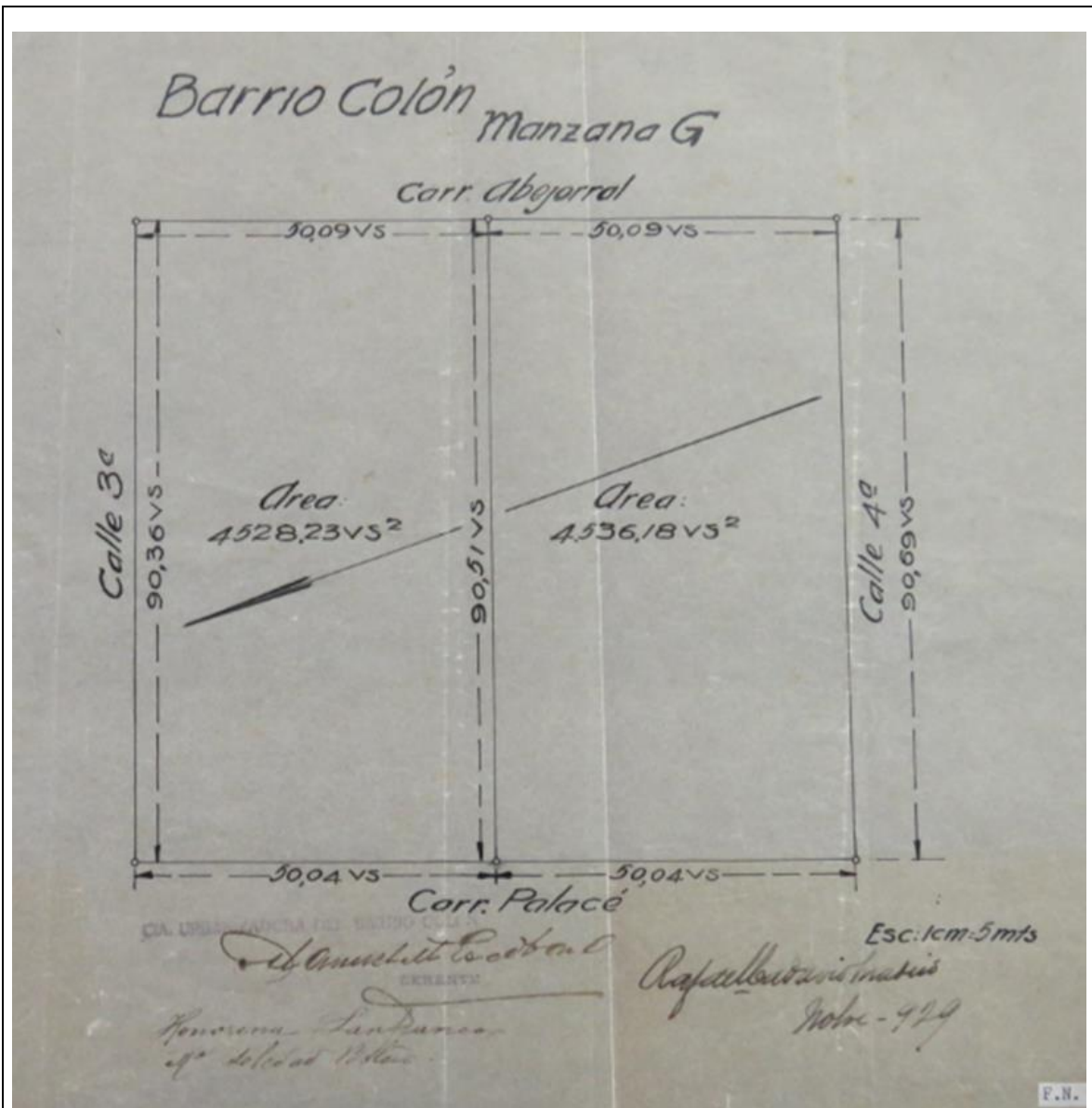


Ilustración 9. Barrio Colón Manzana G.

El plano pertenece a la venta de la Compañía Urbanizadora del Barrio Colón, en cabeza de las señoras Honorina Ianfranco y María Soledad Botero. Está ubicado entre la carrera Abejorral (cr. 48), la cra. Palacé (cr. 50), la calle 3 y 4., correspondiente a la Manzana G. del Barrio Colón.

Fuente: AHA. Planoteca. Material Gráfico. Código 217. Plano del barrio Colón Manzana G., del ingeniero Rafael Cadavid Madrid. Noviembre de 1929.

El plano muestra el levantamiento del predio correspondiente a la Compañía Urbanizadora del Barrio Colón, indicando las calles entre las cuales se localiza y las dimensiones, y área que éste posee. Éste es un plano que da una visión general de las vías adyacentes del barrio: carrera Abejorral, calle 4c, carrera Palacé y calle 3c.

Pese a que el Acuerdo 89 de 1915 había suprimido el ensanche de la calle San Juan, se halló en el periódico *Crónica Municipal* del año 1916, referencia a la materialización de este ensanche. En el informe que presentó la Junta del Medellín Futuro al Concejo Municipal, sobre los avances del Plano durante el año 1916, se dio cuenta de la apertura, prolongación, ensanche y arreglo de varias calles, entre éstas estaba el ensanche de la calle San Juan, en un buen trayecto²¹⁹. No obstante la apertura, sin duda hubo dificultades con los propietarios de esta zona, relacionadas con esta prolongación. Desde 1917 se había abierto un trayecto de calle entre las carreras de Pascacio Uribe y Girardot (prolongación interrumpida de la de San Juan), en una extensión aproximada de 80 metros, pero la calle no daba acceso a la carrera Girardot. El asunto radicaba en que no había sido posible conseguir una faja de terreno que pertenecía al señor Eduardo Vásquez J. al salir de la carrera Girardot, faja en la cual había construido dos casas²²⁰, que posibilitara la apertura de la calle.

Luego, en 1918, el Concejo de Medellín dispuso el arreglo de la calle de San Juan. Para esto, consideró que las reparaciones de la calle debían hacerse con fondos exclusivos de la Junta Municipal de Caminos²²¹. El proceso de pavimentación de San Juan fue relativamente largo, pues sólo hasta 1934 estuvo pavimentado el trayecto de San Juan al Bosque de la Independencia. Ricardo Olano lo dejó consignado en sus *Memorias*: “La carrera Carabobo estaba pavimentada de Guayaquil a Bermejál; la de Bolívar, de San Juan al Bosque de la Independencia”²²².

²¹⁹ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 103, 104, 105, 106, 107 y 108, Medellín, enero 14 de 1916, pp. 811.812.

²²⁰ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 181, 182, 183, 184, 185, 186 y 187, Medellín, diciembre 15 de 1917, p. 1465.

²²¹ AHM Fondo Concejo, serie Actas, tomo 325. Acta N° 130, julio 8 de 1918 fl. 339v.

²²² AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Tomo III. 1934-1935, p. 3.

Hay un aspecto importante respecto de las implicaciones que tenía la aplicación del Plano del Medellín Futuro. En el periódico *Crónica Municipal* del año 1916, se reconocía que el Plano, pese a ser una de las grandes propuestas para la Medellín del progreso, se había convertido en un tema de grandes discusiones relacionadas con su aplicación. De una parte, estaba el deseo de mantener las líneas del Plano, pero se argumentaba que lo que en ese momento podía hacerse con un costo de “doscientos, quinientos, mil o más pesos”, en pocos meses podría incrementarse a “tres, cuatro, diez o más veces”²²³, para el Municipio. Muestra de esto era que, lo que en un momento dado era un solar o una construcción modesta, podría convertirse en un edificio valioso de un barrio “florecente” y por lo tanto, de costosa y difícil adquisición.

De otro lado, el Concejo se veía cohibido, “por el temor de imponer al Fisco todas las erogaciones que exige el mantenimiento de esas líneas, no sea que por ellos sufra trastornos la marcha armónica de los servicios municipales”²²⁴. Específicamente, el desarrollo de la ciudad por el lado occidental, con motivo de las estaciones de ferrocarril, había sido halagador, pues sólo en un año, de 1914 a 1915, la Ingeniería Municipal había expedido 217 permisos para la edificación de doscientas veintiocho casas. Pese a lo satisfactorio que representaba esto para Medellín, la situación también había obligado al Concejo a comprar una cantidad de fajas de terreno y de edificios construidos, para evitar que los barrios nuevos se levantaran en las malas condiciones en que venían, en total desacuerdo con lo planteado en el Plano.

En 1916, el Ingeniero Municipal presentó el informe sobre el Medellín Futuro. En cuanto a la apertura, prolongación, ensanche y arreglo de calles, argumentó que se habían abierto las avenidas de la quebrada Santa Elena, en la parte occidental de la ciudad. Estaban en proyecto de apertura las calles de un nuevo barrio en el extremo oriental del camellón de Buenos Aires, cedidas generosamente por el señor Carlos Amador.

²²³ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 103, 104, 105, 106, 107 y 108, Medellín, enero 14 de 1916, pp. 811.812.

²²⁴ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 103, 104, 105, 106, 107 y 108, Medellín, enero 14 de 1916, pp. 811.812.

SUBDIVISION DE LAS FINCAS A PARTIR DE
PUNTOS CARDINALES DE REFERENCIA

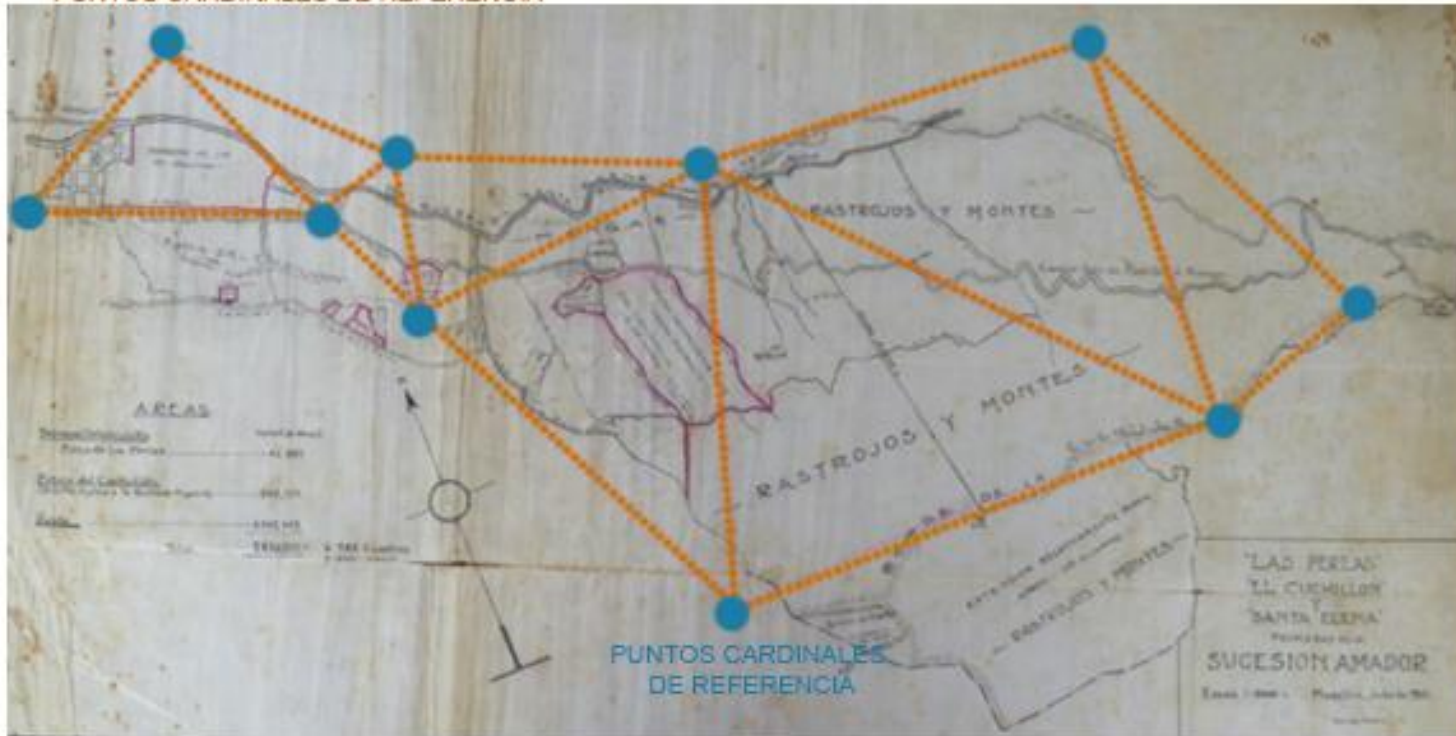


Ilustración 10. Las Perlas, el Cuchillón y Santa Elena. Sucesión Amador

El mapa es la protocolización de las sucesiones de Carlos C. Amador y Lorenza Uribe de Amador. Representa las fincas ubicadas en los sectores de la quebrada Santa Elena, El Cuchillón, El Yerbal y el alto de Santa Elena. El mapa muestra los signos cardinales de los puntos que dividen la sucesión: quebrada Santa Elena, Camino Viejo, Finca del Cuchillón, Camino del Cuchillón, quebrada La Pulgarina, Camino Distrital de Medellín a Rionegro, alto de Santa Elena, quebrada del Chupadero, cerca de alambre, terrenos y propietarios, áreas, casas, puente, rastrojos y montes, mangas, yerbal, terrenos urbanizables Las Perlas, ojos de sal, agua salada, callejón y acequia.

Fuente: AHA. Planoteca. Material Gráfico. Código 579. Mapa "Las Perlas", "El Cuchillón" y "Santa Elena", propiedad de la sucesión Amador. El ingeniero que realizó el mapa fue Germán Sáenz, en 1920.

Plano intervenido por la investigadora.

El plano representa la subdivisión espacial de un conjunto de fincas mencionadas al pie de la imagen, como producto de una sucesión. No hay una delimitación precisa de una zona con una extensión considerable, con esto se puede inferir que se utilizaban como referencias físicas (signos cardinales), un árbol, una piedra grande, una quebrada o acequia u otro elemento inamovible, para proyectar una línea recta imaginaria, que hacía las veces de límite espacial entre los predios.

Para el mismo año (1916), se prolongaron, según el informe del Ingeniero Municipal, la carrera de Córdoba, la calle de Caracas, la de la Paz, la de Vélez, la de Juanambú, la de Cuba y la de Bomboná. Se han ensanchado las de Restrepo Uribe, la de San Juan en un largo trayecto, como también la Gran Avenida, la Avenida Oriental del Ferrocarril de Antioquia y las del río Medellín, arriba del puente de Colombia. Además de la apertura y ensanche, se empedraron, las calles de Colombia, Ayacucho, Maturín, Boyacá, Córdoba, Girardot, Bolivia (200 metros), Sucre (80 metros), Palacé (250 metros), Calibío, Cundinamarca, San Félix y Zea. Y se encasajaron, por trechos, Caracas, Perú, Mon y Velarde, La Paz, Cúcuta, Maturín, Ayacucho, Nariño, Restrepo Uribe, Echeverri, Ecuador, Colombia, Estrada, Berrío, Ospina, Cuba, Calibío, Palacé y Vélez²²⁵.

En el Acuerdo No. 102 del 3 de septiembre de 1915²²⁶, se aprobó nuevamente la modificación del Plano Futuro de Medellín. Las dos calles que unían la Carrera de Bolívar y la Gran Avenida, entre las calles de Restrepo Uribe y la que le sigue hacia el Norte, serían reemplazadas por una sola, que sería la continuación de la proyectada entre la Gran Avenida y la carrera de Carabobo.

En el caso de la apertura de la avenida Juan del Corral, en el plano del Medellín Futuro se trazó una gran avenida en el lado norte de la ciudad a la que se bautizó con el nombre de

²²⁵ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 103, 104, 105, 106, 107 y 108, Medellín, enero 14 de 1916, pp. 811.812.

²²⁶ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 90 y 91, Medellín, septiembre 22 de 1915, p. 702.

Juan del Corral. En 1918 se llevó a cabo una negociación con un propietario del sector para la compra del terreno que permitiría la avenida. En el Acuerdo No. 86 del 3 de julio²²⁷ se aprobó un contrato con el señor Manuel S. Acevedo, sobre compra de una faja de terreno. El señor Acevedo transfirió al Municipio el derecho de dominio de una faja de terreno de veinte metros, por valor de dos mil pesos oro, ubicada en el barrio norte, frente a la Avenida Juan del Corral.

Sin embargo, para abrirla había que comprar varias casas y lotes de terreno, lo que implicaba un gasto enorme. La dificultad se manifestó, según el Concejal Ricardo Olano, en que al tratar de comprar la primera propiedad para abrir esta avenida, “el Concejo se asustó, y a moción de don Antonio M. Melguizo aprobó en primer debate un acuerdo modificando el Plano de Medellín Futuro”²²⁸, en el sentido de suspender o suprimir la Avenida Juan del Corral.

Pese a estas dificultades, se construyó la avenida Juan del Corral. Esta avenida fue trazada en el plano del Medellín Futuro que adoptó el Concejo en 1931. A continuación se muestra el plano de la sucesión de Matilde Saldarriaga de Botero, donde se ilustra la subdivisión del terreno que incluía la Avenida Juan del Corral.

²²⁷ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 213, Medellín, julio 12 de 1918, pp. 1686-1687.

²²⁸ AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Tomo I. 1918-1923, p. 37.

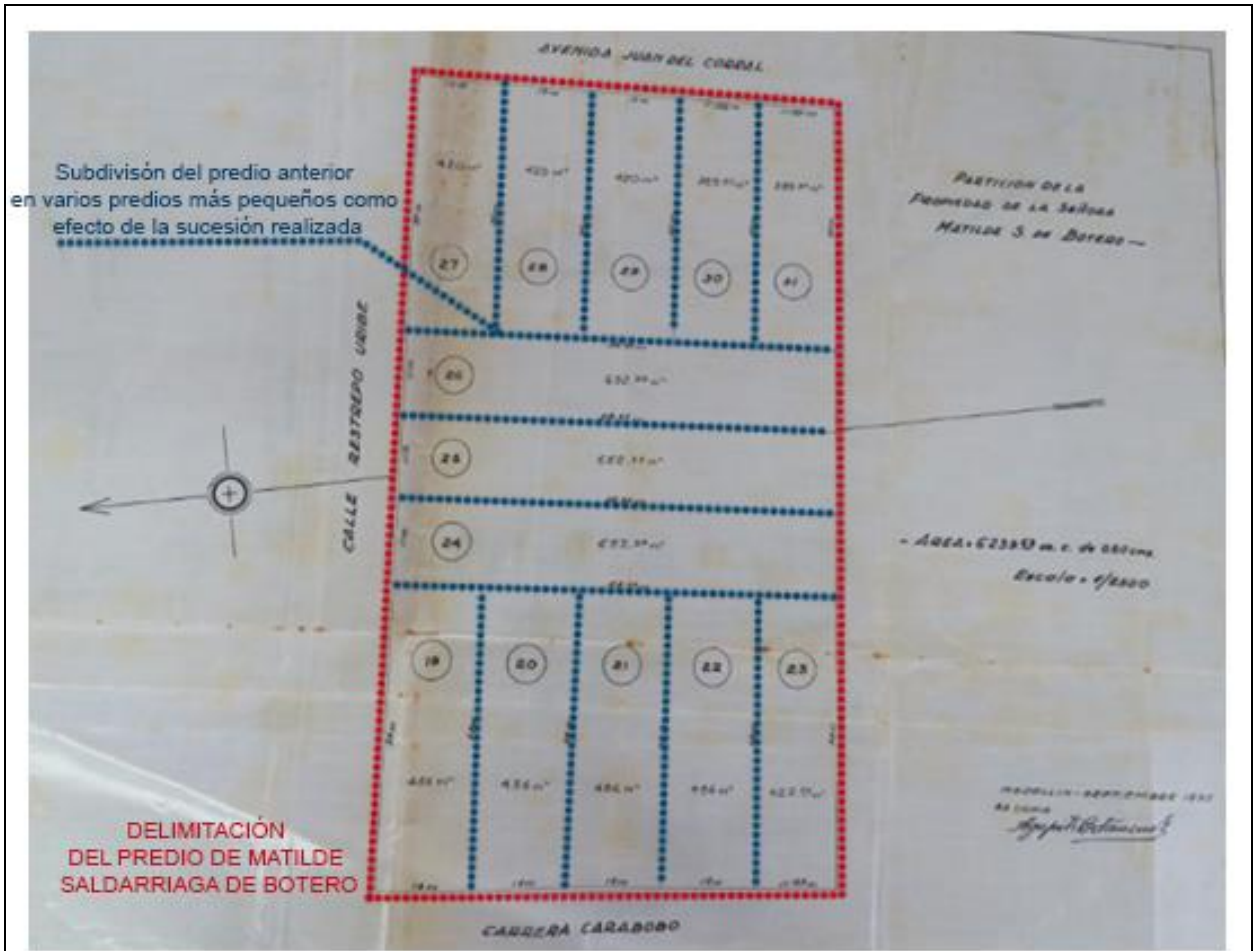


Ilustración 11. Avenida Juan del Corral

El plano es la protocolización de la sucesión de Matilde Saldarriaga de Botero. Representa la división en lotes, desde la carrera Carabobo (cr. 52), calle Restrepo Uribe (calle 59) y la Avenida Juan del Corral (cr. 51C ó D).

Fuente: AHA. Planoteca. Material Gráfico. Código 446. Partición de la propiedad de la señora Matilde S. de Botero, elaborado por el ingeniero Agapito Betancur, en el mes de septiembre de 1932. Plano intervenido por la investigadora.

El plano, que está dibujado en ESCALA 1:2500 (1 centímetro corresponde a 25 metros), representa la subdivisión espacial de un predio de área considerable en varios predios más pequeños, como efecto de la sucesión (herencia) que se menciona al pie de la imagen. La subdivisión del predio en varias partes tenía la finalidad de contribuir al desarrollo urbanístico de Medellín, en este caso, a la construcción de edificios.

La Avenida Juan del Corral tuvo muchas vicisitudes y alguna vez el Concejo, tal como se mencionó, trató de suprimirla en vista de las dificultades con la compra de las fajas de

terreno. Ricardo Olano se refiere al respecto: "... pero logramos que se conservara. Cuando se hicieron los planos del Hospital de San Vicente yo influí con D. Alejandro Echavarría para que situaran los edificios siguiendo las líneas de la avenida y así lo hizo"²²⁹.

Hacia el norte del hospital los urbanizadores del barrio Sevilla continuaron la avenida en 1932. Luego, en 1935, con motivo del Congreso Eucarístico se abrió la continuación de la avenida Juan del Corral, desde el barrio Sevilla hasta la calle Daniel Botero, frente a la entrada del Bosque de la Independencia, en terrenos cedidos por los herederos del señor Juan Lalinde. Para este año, gran parte de esta avenida estaba asfaltada, emparejada y encasajada hasta la plaza de Santander.

Nuevamente, el Concejo de Medellín aceptó un cambio en el plano en el año 1917. En el Acuerdo No. 67 del 26 de abril de 1917²³⁰ se aceptó el cambio del Plano, con el fin de variar la dirección de la calle de San Pedro, entre las Carreras de Santa Marta y Bolívar, de acuerdo con el trazo hecho en el plano levantado por el señor José María Muñoz P. En el mismo año, el 3 de julio, se aprobó el Acuerdo No. 98²³¹, en el cual el Concejo decidió suprimir la carrera de Córdoba que estaba proyectada entre las Calles de Caracas y Bolivia, para permitir la edificación en este trayecto.

En 1919, el Concejo solicitó un informe al ingeniero del Medellín Futuro, Vicente A. Vélez, sobre los trabajos realizados en la ciudad. Para este año, se había nivelado el Barrio Pérez Triana, se había realizado la acera en la Playa, en la casa del señor Samuel Restrepo; se había rectificado la línea base de Campo Valdés, se habían realizado los estudios para el puente de Chile y se había hecho un remiendo en el atrio de Berrío. En cuanto a las obras, el ingeniero especificó que se habían hecho las siguientes obras:

- Calle Palacé: se llenó y emparejó la nueva calle del Perú hacia el Norte.

²²⁹ AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Tomo IV, p. 10.

²³⁰ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 160 y 161, Medellín, mayo 23 de 1917, p. 1261.

²³¹ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 166, Medellín, julio 19 de 1917, p. 1309.

- Se realizó la extracción de cascajo, canalizando el río abajo del puente San Juan y depositándolo para las calles.
- En la calle Pichincha, se hizo el empedrado en el crucero con Cervantes.
- En la Gran Avenida, se continuaron los trabajos en el arreglo.
- Limpieza de calles. Se hizo la limpieza y rocería de las calles dentro del área urbana y los cauces de las quebradas.
- Ensanche de calles. Se desbarataron casas para ensanchar las calles de Zea y la Gran Avenida.
- Se repararon las siguientes calles: crucero Junín y Boyacá, crucero Boyacá y Palacé, crucero Pichincha y Pascasio Uribe y crucero Colombia y Junín²³².

Las modificaciones que hasta el momento se habían realizado al Plano de 1913, obstaculizaron su aplicación. Sin embargo, el plano abrió todo un debate de la planeación dentro de la política local, relacionado con la necesidad de proyectar el desarrollo de la ciudad. A mediados de la década de 1920, el Plano del Medellín Futuro se consideró obsoleto. Se solicitó entonces la realización del Plano del Gran Medellín Futuro, con el cual se enfrentarían las nuevas problemáticas, producto de la expansión urbana, el crecimiento incontrolado de las urbanizaciones fuera del perímetro urbano, el incremento de la circulación vial y la demanda de nuevos espacios recreativos y de zonas verdes.

Ricardo Olano insistió en la creación de un nuevo plano, que debía comprender un sector más amplio. La ciudad había experimentado cambios en su fisonomía, ésta se expandió más allá del límite que el control urbano, debido a la especulación de la finca raíz. No obstante, se reordenó el centro, se definieron ejes ordenadores y se desencadenó un proceso urbanizador. En el Acuerdo No. 30 del 30 de enero de 1924²³³ se referencia la renovación del Plano para permitir a los señores Ramón A. Restrepo y Antonio Uribe M., la edificación por el hilo actual de su propiedad, situado en el crucero de las calles Boyacá y Junín.

²³² U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 246, Medellín, junio 23 de 1919, p. 1956.

²³³ AHM. Acuerdo 44 de 1913, Crónica Municipal, No. 29, Medellín, II de noviembre de 1913.

Es importante resaltar que en el artículo 2 de este Acuerdo, el Concejo deja expresado que se reservaba el derecho de decretar posteriormente el ensanche de la calle Boyacá, de la carrera Palacé a la Junín, obteniendo al efecto las fajas de terreno necesarias, bien por contrato con los propietarios o aplicando las leyes sobre expropiaciones y sobre impuesto de valorización, si fuera necesario. El señor Restrepo había firmado en 1913, en calidad de Presidente del Concejo Municipal, la aprobación del plano, con el fin de ajustarlo al desarrollo futuro de la ciudad de Medellín.

Las dificultades de operación de la Junta del Medellín Futuro, la cual, junto con las de Alcantarillado, Pavimentación y Servicios Varios, conformaba el Departamento Técnico, fueron descritas en el informe del gerente de Obras Públicas dirigido al Concejo, correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de noviembre de 1927 y el 31 de octubre de 1929: “Serios e insolubles problemas se le han presentado a la Junta de Medellín Futuro... A pesar del deseo constante por ensanchar, mejorar y embellecer las calles y los barrios de la ciudad, no se ha logrado lo que se requería”²³⁴.

De este informe se deduce que las influencias privadas lograron imponerse sobre el interés público, esto es, las decisiones del poder público y las instituciones políticas que decidían acerca de la ciudad estaban permeadas por intereses privados. Una nueva evidencia de ello, quedó plasmada en el Acuerdo No. 113 del 29 de septiembre de 1921, reformativo del Plano de Medellín Futuro, en el sentido de prescindir del ensanche de la carrera Giraldo entre las calles del Perú y La Ladera, y de que el ensanche de la calle de Ayacucho, “del templo del Sagrado Corazón hacia el oriente, sea de 18 metros en vez de 20, como está proyectado en el mencionado plano”²³⁵.

Para el año de 1927, la S. de M. P., nombró una comisión conformada por los señores Herreza Carrizosa, Jorge Rodríguez, Ricardo Olano, Yepes M. y De la Calle J. Miguel, para elaborar un Proyecto de Acuerdo y presentarlo al Concejo, sobre la necesidad de hacer un

²³⁴ Botero Herrera, Fernando. *“Regulación urbana e intereses privados, 1890-1950”*...

²³⁵ AHM. “Codificación de Acuerdos”, 1919-1925, Tomo II.

estudio de la ciudad en contexto, es decir, especificar las necesidades presentes y futuras de la ciudad, lo que daría como resultado la elaboración de un plan armónico, de acuerdo a las necesidades contextuales²³⁶. Era curioso que para 1927 todavía no se hubiera logrado concretar un plano, pese a que el Concejo reconocía el progreso que la ciudad había tenido, sobre todo en los trabajos de apertura de calles, plazas y construcción de edificios. Se criticaba el hecho de que no se había definido un plan armónico, de carácter científico, que especificara las necesidades locales. Lo único que se había hecho hasta el momento, era indicar el curso que debían tomar las calles, pero que no se había indicado la zonificación de la ciudad: los centros cívicos, el sector residencial, los parques, los lugares para paseos, las iglesias y las avenidas de circunvalación.

Viene al caso recordar la percepción que tenía el señor Ricardo Olano respecto del plano que se había levantado en el año 1923: "...habrá sido de mucha utilidad para el desarrollo de la ciudad... exigen un plan científico y armónico en la ejecución de obras que marquen el progreso de Medellín"²³⁷. Según él, había una necesidad imperiosa de diseñar un Plano de Medellín, pero científicamente confeccionado.

²³⁶ S. de M. P. Libro de Actas N° 9. Acta N°931, septiembre 19 de 1927 fl. 173.

²³⁷ S. de M. P. Libro de Actas N° 9. Acta N°923, julio 25 de 1927 fs. 130-131.



Ilustración 12. Plano del Medellín Futuro. 1923

El Plano comprende desde la avenida Los Libertadores hasta el barrio Gerona, desde la carretera de la circunvalación hasta el bosque del Cementerio

Fuente: AHA. Planoteca. Código 2158. Plano del Medellín Futuro de 1923. Plano elaborado por los ingenieros Emilio Montoya Gaviria y Socios.

Era necesario atender al desarrollo de Medellín con un Plano que consultara su expansión futura. En la reunión de la S. de M. P., del 30 de abril de 1928, el socio Martin del Corral manifestó cierta inconformidad respecto de la apertura de algunas calles, que en su concepto eran estrechas, por donde sería imposible el tráfico en poco tiempo. Pese a que en 1928 el número de vehículos era reducido, Del Corral pronosticaba no sólo el aumento de éstos, sino también el aumento de población, tal como quedó consignado en el Acta de ese día: "... si se piensa, como puede pensarse, en una ciudad de 300.000 habitantes, es preciso

prevenirnos desde ahora para tenerla”²³⁸. Por eso era preciso que la S. de M. P. se preocupara en este asunto. Al respecto, se tomaron varias decisiones:

1. Estudiar y modificar la legislación actual respecto del urbanismo en la ciudad. Para esto, se solicitó al Colegio de Abogados de Medellín, estudiar las modificaciones pertinentes a la actual legislación, con la intención de que el desarrollo de la ciudad no tenga inconvenientes por oposición de particulares, es decir, por exigencias de los dueños de algunas propiedades.
2. Enviar una comunicación al socio Ricardo Olano, para que facilite a la Sociedad, la legislación de los pueblos y ciudades que a bien tenga visitar, en temas relacionados con expropiaciones y los medios adoptados en las grandes ciudades para la apertura, ensanche y arreglo de plazas, calles y avenidas²³⁹.

Para 1928, la S. de M. P. hacía un llamado a los representantes de la Junta Municipal del Medellín Futuro, para que rindieran informe sobre lo realizado en el levantamiento del plano, al igual de la necesidad de publicar en los diarios de la ciudad, las disposiciones de algunas leyes, ordenanzas y decretos, relacionados con urbanizaciones y sobre todo, dar a conocer la prohibición de construir calles sin las condiciones previstas en el Plano²⁴⁰. Esto se debía precisamente a que muchos particulares desconocían la legislación o eran negligentes a ésta.

Por ejemplo, el socio de la S. de M. P., Ricardo Olano, dio a conocer los inconvenientes en la calle del Perú. En la última cuadra de la calle se estaban construyendo unos edificios que impedían la ampliación de la calle; edificios que no iban de acuerdo con el Plano del Medellín Futuro, pues estrechaban la “calle en la parte que da frente a la capilla de Nuestra Señora del Sufragio y quitan belleza a la calle del Perú en su parte alta”²⁴¹. Lo

²³⁸ S. de M. P. Libro de Actas N° 9. Acta N°953, abril 30 de 1928 fs. 260-262.

²³⁹ S. de M. P. Libro de Actas N° 9. Acta N°953, abril 30 de 1928 fs. 260-262.

²⁴⁰ S. de M. P. Libro de Actas N° 9. Acta N°962, julio 2 de 1928 fl. 303.

²⁴¹ S. de M. P. Libro de Actas N° 7. Acta N° 599, junio 30 de 1919, fl. 62.

que se decidió al respecto, fue enviar una nota a algunos vecinos de la calle, para que influyeran en la ampliación de la misma, en el sitio en que se estaban haciendo las nuevas construcciones.

Un mes después, volvió a tocarse el tema en la reunión del 30 de julio. Varios vecinos estaban interesados en el progreso del barrio del Circo España, por lo que habían pedido que se ensanchara la calle del Perú, desde la calle de La Ladera hasta la plaza de Sucre. Al respecto, se decidió enviar a los vecinos del Perú, que la Sociedad y el Concejo veía con mucho interés la mejora que ellos proponían, y por tanto, se debían iniciar los contratos necesarios para las compras de las fajas y conseguir de los vecinos interesados cuotas voluntarias destinadas a este fin²⁴².

La necesidad de actualizar el plano generó una nueva apuesta por la transformación de la ciudad. Un artículo de la revista *Progreso* llamaba la atención sobre la posibilidad de hacer un plebiscito en la ciudad, para determinar cuál era la obra pública de importancia. Para ese momento, el discurso que empezaba a circular, tenía que ver con que si se continuaba la estructuración de la ciudad de forma desmedida, en el futuro, “serán vanos los esfuerzos que se hagan en previsión de la ciudad del porvenir, porque de seguir así, será tan fea y tan estrecha y deslucida como la actual, sin parques, ni avenidas, y sin lugares apropiados para monumentos de ornamentación”²⁴³.

Este segundo plano mejorado de la ciudad, no pudo llegar a término. Aun para 1931, el Plano del Medellín Futuro constituía una ilusión. En esta fecha, una nueva resolución municipal aparece con la intención de levantar un plano que “permitiera a las entidades públicas el estudio consciente, técnico, meditado, de los problemas más salientes que afronta el desenvolvimiento urbano”²⁴⁴. Nueve años después, comentaba Ricardo Olano, que era tiempo de “que la Junta de Fomento Urbano provea ese desarrollo” –se refiere al desarrollo y urbanización que implica la canalización del río y la terminación de las avenidas-,

²⁴² AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 118, julio 5 de 1919, fs. 256r-v.

²⁴³ Sala Patrimonial, Universidad de Antioquia. *Progreso*, No. 43, Medellín, 9 de abril de 1929

²⁴⁴ Sala Patrimonial, Universidad de Antioquia. *Progreso*, No. 65, Medellín, noviembre de 1914

“modificando, si es el caso, el viejo plano, que ya no es futuro sino pretérito, unificando la anchura de las avenidas, pavimentándolas, sembrándolas de árboles y reglamentando las construcciones que allí han de hacerse”²⁴⁵.

El hecho de que no se hubiera podido ejecutar el plano, no significaba que la ciudad no se transformara. Al respecto, se trae a colación el siguiente aspecto, relacionado con los incendios en el centro de la ciudad, entre 1917 y 1921. En este lapso de tiempo se incendiaron algunas construcciones ubicadas en los costados del Parque Berrío. Ricardo Olano cuenta en sus *Memorias* cómo estos incendios no fueron considerados algo trágico, por el contrario, fueron vistos como una oportunidad para cambiar la distribución y fachada de este sector de la ciudad y para ampliar las vías que no eran adecuadas para el flujo vehicular en un futuro próximo²⁴⁶.

Durante las cuatro primeras décadas del siglo XX, Medellín se expande siguiendo unos parámetros de regulación establecidos. Los proyectos de reformulación del plano promovidos por Olano en 1913 y por la S. de M. P. en 1925, son evidencia de la reorganización espacial de la ciudad en los cuales reinaba el urbanismo privado²⁴⁷. Para 1938, la ciudad muestra un crecimiento significativo hacia el norte. Se concluyó la prolongación de Palacé y Carabobo hasta el río Medellín. Nuevos barrios se fueron desarrollando: los Ángeles y San Miguel, Santa Ana y Prado. Se planeó la carretera de circunvalación y se sembraron bosques al oriente y al norte de la ciudad. El río de Medellín se rectificó desde el puente de Guayaquil hasta Colombia. La línea del ferrocarril quedó incrustada dentro de un área que luego sería de circulación urbana. El ferrocarril fue determinante en la actividad comercial que se generó en la Estación Cisneros; allí llegaba la carga de importación y a su alrededor se creó Guayaquil, con lugares para los inmigrantes, bares y cafés, la Plaza de Mercado y los depósitos de mercancías²⁴⁸.

²⁴⁵ Sala Patrimonial, Universidad de Antioquia. *Progreso*, No. 7, Medellín, enero de 1940.

²⁴⁶ AAH. Fondo Ricardo Olano. *Memorias*. Tomo I. 1918-1923, p. 27.

²⁴⁷ Castrillón Aldana, Alberto y Cardona Osorio, Sandra. “*El urbanismo y la planeación moderna. Glocalidades en la formación de la modernidad urbana de Medellín*”... p. 32.

²⁴⁸ Melo, Jorge Orlando. *Espacio e historia en Medellín*. Medellín, 1997. Disponible en: <http://www.jorgeorlandomelo.com/espaciomedellin.htm>



Ilustración 13. Plano General de Medellín. 1938

En general, domina un diseño basado en la racionalidad rectilínea pero con algunos ajustes. Las manzanas pegadas al río tienen contornos rectilíneos pero no rectangulares: hay triángulos y secciones del rectángulo. Algunos parques decorativos se generan cortando las cuatro manzanas y creando un redondel central. Se planea una gran avenida a los dos lados del río.

Fuente: AHA. Planoteca. Plano General de Medellín. 1938. Plano elaborado por el Departamento Técnico del Municipio.

En 1938 se creó la oficina de Valorización, con el objeto de tratar los temas de presupuesto urbano, legislación y diseño de planos. Sin embargo, desde la década del veinte, ya se manifestaba la necesidad de crear una Junta de Valorización que se encargara de estos asuntos. En 1924, la S. de M. P. había expresado a la Gobernación la necesidad de nombrar una Junta de Valorización que se encargara de las decisiones de los proyectos urbanos. La Gobernación, en respuesta a esta solicitud, manifestó el apoyo para su creación, de acuerdo

a lo que el Ministerio de Agricultura y Comercio designara, además después de evaluar la propuesta de los candidatos que conformarían esta institución²⁴⁹.

En agosto de ese mismo año, el Concejo Municipal de Medellín, comunicó a la Gobernación los candidatos que se habían elegido, entre ellos figuraban los señores Ricardo Olano, Jorge Rodríguez y Juan de la C. Escobar²⁵⁰. No obstante, el giro administrativo y político a todo lo relacionado con la distribución, construcción y ejecución de los proyectos urbanos se vio materializado en 1938, cuando entró en funcionamiento la oficina de Valorización.

En el año de 1939 el Concejo Municipal creó el Impuesto de Valoración con el fin de financiar las obras de interés público local. Ricardo Olano en sus *Memorias*, trae a colación la importancia el papel que jugó la Junta de Valorización. En este periodo, la Junta emprendió proyectos de gran envergadura como la ampliación y continuación de la carrera Junín desde la Playa de Santa Helena (La Bastilla) hasta la calle San Juan (Los Balcanes). Para esto, se compró a la señora Helena Lalinde de Vélez e Hijos de Lucrecio Vélez, por “148.699.76 un lote de 2.800 varas cuadradas situado entre la Avenida Izquierda de la quebrada Santa Helena y la calle de Colombia”. Luego, los señores Carlos y Margarita Melguizo vendieron al Municipio a “38.33 la vara cuadrada un lote frente a la Plazuela Uribe Uribe para ampliar la carrera Junín. El valor de la faja comprada, 27.904.24 y el de las mejoras e imprevistos subió a 31.574.24 que se repartieron entre los vecinos que se beneficiaban con la mejora”²⁵¹.

El gran crecimiento urbano producido hasta este momento, hizo cada vez más explícito la necesidad de un nuevo plan. Es importante resaltar, que la S. de M. P. en los años cuarenta, había invitado al profesor Karl H. Brunner, un ingeniero-arquitecto austriaco quien antes había estado en Bogotá, participando del diseño de un Plan General de Urbanismo para esta ciudad. En las *Memorias* de Ricardo Olano se manifiesta que en la conferencia dictada por Brunner el 17 de julio de 1940, éste indicaba que, según datos estadísticos, Medellín para

²⁴⁹ S. de M. P. Libro de Actas N° 8. Acta N°812, agosto 18 de 1924, fl. 279.

²⁵⁰ S. de M. P. Libro de Actas N° 8. Acta N° 813, septiembre 1° de 1924, fl. 287.

²⁵¹ AAH. *Memorias de Ricardo Olano*. Tomo I. 1918-1923, p. 23.

los años sesenta tendría alrededor de “300.000 habitantes, e indicó las obras que la ciudad debía ejecutar para que su crecimiento fuera armónico y consultara las futuras necesidades viales, arquitecturales y ornamentales”²⁵². Desde hacía varios años, Ricardo Olano había realizado gestiones para traer al profesor Medellín, con el fin de concretar el sueño del Medellín Futuro, pero sólo había sido posible en 1940.

Si bien Brunner en 1940 proyectó que para 1970 la ciudad de Medellín tendría unos 300.000 habitantes, esta percepción demográfica ya había sido analizada por el señor Martín del Corral, socio de la S. de M. P. en 1928. Ya se había mencionado que pese a la visita de Brunner, la ciudad de Medellín había permanecido sin un plan general hasta 1948. Lo cierto es que pese a estas iniciativas planificadoras, hubo una ciudad que terminó por imponerse sobre ellas, que reveló la tensión permanente entre las intenciones de regulación del espacio en la ciudad y las que fueron materializadas.

Las modificaciones del plano revelan que éste no se adaptó a las condiciones reales de la ciudad, en gran parte, porque fueron planos que cuando al fin se aplicaron, el crecimiento y el tráfico vehicular de la ciudad era otro, esto precisamente reveló su inaplicabilidad. Hubo una ciudad planificada que se contrapuso a la ciudad que se producía en el tiempo; muchas de las iniciativas de la planeación urbana y el despliegue de un discurso cívico en torno al uso racional de los espacios, partieron de Instituciones como la S. de M. P. o de la empresa privada, que fueron un proyecto de élite para consolidar la construcción de una ciudad moderna, acorde con las ideas de progreso de las ciudades desarrolladas, pero que poco se parecieron a la ciudad real.

Lo relevante de esto es que, independiente de si el Plano del Medellín Futuro se aplicó o no, hubo elementos que quedaron en la configuración de la estructura urbana, como la morfología y los ejes viales estructurantes. Además, las divergencias que causaron la implementación del trazado, los planes de ensanche y prolongación de calles, los beneficios

²⁵² AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Tomo V [sin foliación].

de la canalización del río Medellín; contribuyeron a las discusiones sobre el urbanismo, tema que fue constante en esos primeros cuarenta años del siglo XX.

CAPÍTULO III: EL PENSAMIENTO URBANO PROMOVIDO POR RICARDO OLANO

PRESENTACIÓN

Desde finales del siglo XIX, Medellín estuvo regulada en gran medida por la élite industrial local, que tenía la fuerza política y económica suficiente para guiar el destino de la ciudad. Esta ciudad, que venía de una fuerte actividad agraria y de una crisis institucional antecedida por un siglo dominado por contradicciones políticas, aspira en el pensamiento de sus líderes a constituirse dentro de una vocación para la industrialización, el comercio y la exportación de materias primas, por lo que se exigía a sí misma una ciudad diseñada para el bienestar y el trabajo.

Ricardo Olano integró desde 1903 la S. de M. P., que fue el organismo consultor de la administración pública en materia de proyección urbana. Sus opiniones fueron relevantes en la organización urbana de la ciudad, con el antecedente que, además de su proyecto urbano, llevaba consigo las ideas modernizadoras aprehendidas en las diversas giras intercontinentales, en especial por las ciudades de Estados Unidos, de donde pudo acuñar el *City Planning* como innovación de un modelo urbano para la Medellín Futuro. Los registros históricos de la época no ponen en discusión la solidez de este argumento en consideración a que sus *Memorias* y la percepción comparada de los hechos que definieron a Medellín en su planeamiento entre 1900 y 1940, dejan entrever el peso de sus ideas:

El nacimiento y el desarrollo de una ciudad deben obedecer a un plan; a un vasto plan que abarque todos los problemas de calles (anchura, dirección, etc.), plazas, parques, jardines servicio de aguas, alcantarillado, transportes, arborización, higiene, servicios públicos, etc... Si usted piensa edificar una casa, no la comienza sin tener el plano; si va a construir un ferrocarril, hace primero los trazados; si emprende un negocio, lo estudia antes de hacerlo.

Para todo en las actividades materiales, y aun en las morales (porque la vida también hay que planearla) se necesita un proyecto, un plano, un croquis siquiera²⁵³.

La ciudad diseñada para el bienestar y la confortabilidad, la ciudad del trabajo, cobraban importancia en el pensamiento de Olano. Sus ideas se evidenciaron claramente en la S. de M. P. y el Concejo de Medellín, de los cuales fue miembro. Por lo tanto, si existe un lugar de importancia dentro del planeamiento urbano de Medellín denominado *City Planning*, es consecuente con la deliberación del organismo y el papel del urbanista como sujeto de voluntades colectivas:

Medellín es la ciudad que más se ha preocupado por el adelanto de las otras ciudades del país. La Sociedad de Mejoras Públicas ha hecho una labor constante y silenciosa en ese sentido... el primer congreso de obras nacionales... Allí se habló por primera vez de *City Planning*. Después, la S. de M. P. ha seguido su labor en el sentido de que se levanten los planos futuros de las principales ciudades del país y para que se funden en ellas sociedades de Mejoras públicas y embellecimiento...²⁵⁴

La concepción de Medellín es resultado de una percepción comparada respecto de la transformación de lo urbano. Para Olano, Medellín está en la baraja de las ciudades que aparecen generacionalmente con su tiempo y cuando utiliza la expresión *las otras ciudades del país*, es precisamente para dar cuenta que hay una revolución urbana latente y que ésta tiene lugar en el planeamiento de la ciudad en América Latina. Las condiciones de posibilidad histórica de las ciudades en la primera mitad del siglo XX, apuntan a una pregunta con una magnitud regional: ¿qué tipo de ciudad requería el modernismo para una América Latina que comenzaba el proceso de industrialización? Desde ese interrogante, es posible argumentar que las ciudades viven su tiempo, emergen en el marco de unas tendencias, se crean con unas funciones para responder a necesidades esenciales conexas con la idiosincrasia y sus proyectos de desarrollo regional.

²⁵³ Sala Patrimonial. Universidad de Antioquia. *Olano, Ricardo. Propaganda Cívica*. Medellín: Tipografía Bedout, 1930, pp. 115-116.

²⁵⁴ Sala Patrimonial. Universidad de Antioquia. *Olano, Ricardo. Propaganda Cívica...* pp. 112-113.

Cuando Olano ve viable un establecimiento analógico del modelo urbano de Washington en la ciudad de Medellín, lo hace porque antes ha estado allí²⁵⁵ y su percepción se encuentra afectada por los resultados del pragmatismo urbano norteamericano, que dicho sea de paso, pasaban por un alto auge de industrialización: la línea del Ferrocarril Transcontinental de los EEUU -1860 (interconectó el Este de la nación partiendo de Omaha en Nebraska hasta alcanzar la Costa del Pacífico en Sacramento), la ciudad para la industria y el crecimiento de la población obrera, la tecnificación del agro y la incorporación de mujeres a las actividades productivas, formaron parte del desarrollo que cautivó la mirada de los inmigrantes a ese territorio.

La aproximación al pensamiento urbano de Ricardo Olano en este Capítulo, se presenta como referente de un proyecto respecto de la orientación del espacio urbano de Medellín. El *City Planning*, se constituyó en la percepción de un diseño posible, que sin duda orientó el desarrollo industrial, espiritual, político y estético de la ciudad durante la primera mitad del siglo XX.

1. EL CITY PLANNING EN LA PERCEPCIÓN DE RICARDO OLANO

Antes de cualquier percepción, resulta bien importante determinar el alcance conceptual que para este estudio abarca la categoría de *City Planning*, en el pensamiento urbano de Ricardo Olano. De conformidad con lo expresado en el Primer Capítulo, se entiende como un modelo de organización y distribución territorial urbana, aplicado en Colombia al imaginario de ciudad, específicamente en la ciudad de Medellín entre 1900 y 1940. Pese a la influencia del modelo de Haussmann para la orientación del crecimiento de las ciudades en América Latina, hubo otra concepción de lo urbano que aportó significativamente en la planeación de la ciudad de Medellín: el modelo del *City Planning*.

²⁵⁵ La idea del Plano de Medellín Futuro, nace en Olano el día en que visitó la Librería del Congreso de Washington y observó los planos en relieve de dicha ciudad. Si bien desconocía el movimiento urbano en torno al *City Planning*, se dedica a estudiar asuntos sobre urbanismo y la aplicabilidad de éste en la ciudad de Medellín. Ver: AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Tomo I. 1918-1923, p. 73.

Los avances tecnológicos e industriales en la primera mitad del siglo XX acentuaron el papel de las ciudades como elementos dominantes y marcaron un modo de vida urbano más allá de los confines de la ciudad misma, es decir, la interrelación de la estructura física y espacial y la organización y acción sociales. Ya se había planteado que la planeación moderna de las ciudades surgió a finales del siglo XIX, en un contexto de problemas generados por la industrialización. Esta disciplina pretendió intervenir, reorganizar y dirigir expansiones urbanas; aspectos que se materializaron en los planes urbanos que intentaron mejorar la localización de los espacios industriales, comerciales, residenciales, culturales y de esparcimiento, y de conexión entre ellos.

El modelo urbano del *City Planning* fue retomado para Medellín por Ricardo Olano. Él promovió las ideas de este modelo con la realización del concurso del Plano del Medellín Futuro en 1910, para que fueran aplicadas allí. Era importante introducir sistemas de saneamiento, ampliar y abrir nuevas calles, construir puentes y parques. Olano expresaba la importancia de la planeación de la siguiente manera: “Si una ciudad sin su plano futuro progresa por la fuerza de circunstancias especiales, lo hará de un modo irregular y deforme... El plano futuro pone de presente a cada barrio cuáles son las mejoras que necesita... El plano comprenderá las reformas que deben hacerse a la ciudad actual y las normas para su futuro ensanche”²⁵⁶.

A los aspectos de racionalidad morfológica y vial del Plano del Medellín Futuro de 1910, Olano introdujo el ornato y el embellecimiento de parques públicos y plazas de mercado. La propuesta de vías anchas fue un planteamiento no solo en términos de higiene sino también de circulación para los nuevos vehículos; de ahí entonces que todas las vías se planearon rectas con la medida mínima de 16 metros y con las avenidas de 20 metros. En los terrenos debía concebirse por lo menos una plaza; las manzanas debían repartirse en lotes regulares, de la siguiente manera: “nueve metros de calzada, dos de prado y árboles, y uno y medio de acera a cada lado”²⁵⁷. Con esta distribución, además de la introducción de

²⁵⁶ Sala Patrimonial. Universidad de Antioquia. *Olano, Ricardo. Propaganda Cívica...* p. 127.

²⁵⁷ AAH. Guía para el Departamento de Nariño. Ricardo Olano. Urbanizaciones. Abril y mayo de 1925. Hojas sueltas.

jardines frente a las casas, las calles presentarían un aspecto estético, a tono con la concepción de una ciudad para el ornato y el embellecimiento.

Lo anterior era una propuesta para el arreglo de la ciudad y en gran parte sustentó el proyecto de industrialización, que le imprimió a Medellín la categoría de ciudad moderna. Específicamente, en el plano de Ciudad Futura, se definieron unos parámetros de ciudad, acordes con el modelo del *City Planning*: calles, avenidas, canales y vías de tren, que facilitaron los movimientos de tráfico; la responsabilidad de los organismos gubernamentales, en la determinación de la construcción y los derechos y privilegios de propietarios; y finalmente, la supervisión municipal en los usos del suelo urbano.

Luis Fernando González Escobar definió tres aspectos que incluía el modelo del *City Planning*, y que fueron significativos a la hora de proyectar la ciudad de Medellín. El primero estaba relacionado con la creación de un nuevo hombre urbano, cuyo comportamiento debía ir acorde con los adelantos industriales que se proponían. No era posible proyectar una ciudad para el progreso, si sus habitantes no asumían una actitud cívica, dada al servicio, colaborativa en el sentido de contribuir con la venta o donación de sus propiedades a los proyectos urbanos.

El segundo elemento del modelo, se atribuía al planeamiento de la ciudad. Aquí se resalta el hecho de que antes de trazar el plano, se debía tener en cuenta su desarrollo urbano anterior, tanto urbano como rural. Era necesario “armonizar lo viejo con lo nuevo”²⁵⁸, es decir, en el *City Planning* se proponía una ciudad que pudiera establecer un sistema de relaciones viales, para la integración de la industria a mercados nacionales e internacionales, además, era necesario conocer demográficamente el movimiento de la población, para poder realizar proyecciones en el futuro. Por eso, el plan debía partir de una realidad actual, en este caso, era la Medellín de principios del siglo XX, heredera del trazado colonial, con unas condiciones higiénicas regulares, y un sistema precario de

²⁵⁸ González Escobar, Luis Fernando. *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos...* p. 162.

servicios públicos.

A partir de allí se proyectó la ciudad bajo dos elementos: la belleza y la comodidad. Se incluyeron en la planeación, el ensanche y prolongación de calles; la generación de un sistema de transporte; la construcción de una nueva arquitectura; la zonificación de la ciudad a partir de la delimitación de casas para los obreros, parques, bosques edificios públicos, mercados; y la disposición del sistema de luz eléctrica²⁵⁹.

Finalmente, la tercera parte del plan era su implementación y embellecimiento de la ciudad. En esta parte jugó un papel importante la adquisición de predios destinados a la construcción de bosques y parques. Para esto, se buscarían posibilidades de negociación con los particulares, teniendo en cuenta que éstos se beneficiarían de las mejoras urbanas que estaban proyectadas en el plano. Se destaca el hecho de que en esta fase se consolidaron empresas urbanizadoras, que luego se constituyeron en sociedades anónimas y por ende, ingresaron al mercado de acciones en la ciudad²⁶⁰.

La traza urbana en forma ortogonal estaba en Norteamérica. Si bien esta forma se encontraba presente en los países del Nuevo Mundo con la presencia de la Corona española, desde finales del siglo XIX se habló de un Medellín antiguo, que contrastaba con otro Medellín que progresaba en todos sus aspectos: calles anchas y rectas que obedecían a un plan científico. De acuerdo con el profesor Luis Fernando González Escobar, para los promotores del urbanismo en Medellín en los primeros veinte años del siglo XX, entre ellos Ricardo Olano, el origen de la traza urbana en forma ortogonal estaba en Norteamérica. Este sistema urbano fue adoptado por la comisión del proyecto que estudió el ensanche de Nueva York, el cual se siguió casi sin modificaciones por todos los trazadores de ciudades. Por lo tanto, “el damero, modelo urbano derivado del urbanismo colonial y del cual Medellín fue heredero, no fue referenciado por Olano, de lo cual se infiere que el trazado propuesto en

²⁵⁹ González Escobar, Luis Fernando. *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos...* p. 162.

²⁶⁰ González Escobar, Luis Fernando. *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos...* p. 162.

EE.UU. hacía parte de las nuevas propuestas urbanísticas modernas, que no correspondían con la morfología urbana elaborada durante la Colonia”²⁶¹.

Ricardo Olano manifestaba que este sistema había sido adoptado por la comisión del proyecto que estudió el ensanche en Nueva York. Esta forma urbana se había seguido casi sin modificaciones por todos los trazadores de las ciudades, incluso cuando las condiciones topográficas no eran las adecuadas. El trazado ortogonal era la propuesta urbana moderna para Medellín: líneas rectas, que se cortarían perpendicularmente formando cuadrículas, sería la respuesta desde la racionalidad y la técnica, la aspiración que una ciudad industrial requería.

1.1.1. Legislación urbana para facilitar la vialidad y circulación en la ciudad

Dentro de los componentes a los que se dirigió la organización de la ciudad de Medellín a principios del siglo XX, fueron la tecnificación y la funcionalidad de los espacios. Para esto, legislar sobre las vías de circulación permitiría direccionar la ciudad hacia el higienismo, el ornato y el embellecimiento. Era necesario ampliar las vías de circulación, reglamentar las construcciones urbanas y las zonas para el establecimiento de vehículos.

Aceras y calles:

En el Acuerdo No. 70 del 21 de mayo de 1919, quedaron consignadas las disposiciones sobre construcciones urbanas²⁶². Sin embargo, en el Acta No. 87 del 20 de mayo del mismo año, es decir, un día antes, se halló este mismo Acuerdo²⁶³. Esto sugiere que la fecha probable de aprobación del Acuerdo, fue el 20 y no el 21. Específicamente, el Artículo 1, trató sobre la reparación y construcción de aceras. Quedó prohibida la construcción de aceras empedradas. Se definieron además algunas condiciones para

²⁶¹ González Escobar, Luis Fernando. *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos...* p.134.

²⁶² U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 242, Medellín, mayo 24 de 1919, p. 1920.

²⁶³ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 87, mayo 20 de 1919, fs. 191v-192r.

urbanizar; por ejemplo, si una persona decidía construir un edificio dentro del área de la ciudad, debía tener en cuenta que la medida del ancho de la acera era la octava parte de la calle aledaña, la acera debía tener una pendiente lateral de cinco por ciento; además el material sería de cemento o ladrillo, de acuerdo con los perfiles señalados por la Ingeniería Municipal, quien daría finalmente el aval de la obra. El propietario tenía además la obligación de arreglar la acera o el andén de su propiedad.

En el artículo 2, se definieron las características de las calles: el ancho era de menos de ocho metros, las aceras tendrían un ancho de un metro; y en las de veinte metros o más, o frente a las plazas, las aceras tendrían un mínimo de dos metros y medio. Pero cuando hubiere una acera construida de mayor ancho, las demás que se construyeran en la misma cuadra, deberían tener la misma anchura de aquella²⁶⁴.

La reglamentación emitida por el Concejo sobre las formas de urbanizar la ciudad, consignadas en el Acuerdo No. 70, no fue tenida en cuenta por muchos particulares, a la hora de construir edificios. Prueba de esto, es la nota que envía en 1918, la S. de M. P. al Concejo de Medellín, con el fin de manifestarle la importancia de que esta Institución legislara sobre el ancho de las aceras de acuerdo con las reglas del *City Planning*. Esto para evitar la construcción de aceras empedradas²⁶⁵, que impedían la circulación del tráfico y el embellecimiento de las calles. Es claro que en la legislación ya estaba estipulado el ancho de las aceras y los materiales con los cuales debía construirse.

Esta situación fue de gran importancia cuando en septiembre de 1919, el Concejal Ricardo Olano asumió la presidencia del Concejo Municipal. En una de las primeras reuniones, se retomó el Proyecto que reglamentaba las construcciones urbanas, consignadas anteriormente en el Acuerdo No. 70 del mismo año²⁶⁶. Se habló del tema relacionado con que todos los edificios que se construyeran a los costados de calles o plazas, les sería

²⁶⁴ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 87, mayo 20 de 1919, fs. 191v-192r.

²⁶⁵ S. de M. P. Libro de Actas N° 6. Acta N° 559, agosto 5 de 1918. [sin foliación]

²⁶⁶ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 242, Medellín, mayo 24 de 1919, p. 1920.

permitido una altura máxima de tres metros; y las ventanas, balcones y miradores, tendrían sólo hasta tres decímetros de distancia horizontal para salir del plano del lindero y medio decímetro por fuera del plano vertical del lindero²⁶⁷. Nuevamente, estas consideraciones, a los ojos de varios Concejales, fueron inconvenientes e ilegales, por lo que el Acuerdo tuvo que someterse a un segundo debate, con el fin de reformular algunos aspectos.

El día 5²⁶⁸ y 6²⁶⁹ de septiembre de 1919, el Concejo retomó nuevamente la discusión, pero al no llegar a ningún acuerdo respecto de la reforma del Acuerdo, se suspendió indefinidamente el proyecto sobre construcciones urbanas.

Como se puede evidenciar, la regulación en los usos tanto del suelo urbano y de los espacios ya construidos, conllevó a múltiples obstáculos. Pese al establecimiento de la norma relacionada con la reparación y construcción de aceras, en la práctica acarreó muchas dificultades con los propietarios de los edificios, en términos de tiempo en el arreglo de las mismas y las especificaciones técnicas que debían tener. El Concejo ya había emitido en junio de 1919, un comunicado a los dueños de edificios o predios fronterizos a vías públicas, que debían construir, reponer o mejorar las aceras existentes, especificando que la obra debía tener el perfil y ancho descrito en la norma establecida. Además, se asignó al Inspector de estos trabajos, la regulación del tiempo en que tales obras debían estar terminadas satisfactoriamente²⁷⁰.

Fue claro que poco eco tuvo esta nota, pues en septiembre, se anunció al Concejo que en algunas partes de la ciudad se estaban haciendo aceras de un ancho de 80 centímetros, lo cual no iba conforme con el Acuerdo N° 70, donde se disponía que debían tener un metro como mínimo. Uno de los Concejales, el señor Cano, estuvo de acuerdo con que se manifestara al señor Superintendente de Empresas Municipales, la voluntad del Concejo al legislar sobre aceras, en el sentido de que en ningún caso éstas fueran menores de un metro

²⁶⁷ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 150, septiembre 4 de 1919, fs. 334r-v.

²⁶⁸ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 151, septiembre 5 de 1919, fl. 337r.

²⁶⁹ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 152, septiembre 6 de 1919, fl. 337v.

²⁷⁰ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 107, junio 20 de 1919, fs. 231v-232r.

de ancho. Esta proposición fue en oposición con otros Concejales como Ochoa, Mejía y Olano; por lo cual la solicitud fue negada²⁷¹.

Estos Concejales, que ahora estaban en desacuerdo con la propuesta del señor Cano, habían firmado la aprobación del Acuerdo en mayo. Lo que lleva a pensar que hubo contradicciones en lo que estaba plasmado en el papel y lo que finalmente se materializaba.

Posteriormente, en 1922, el Concejo Municipal determinó el ancho de las aceras de un 20% en relación con la vía. En la percepción de la S. de M. P., esta decisión fue excesiva y perjudicial para el tráfico, en el sentido de que el mayor o el menor tránsito de las vías, era la que determinaba la dimensión que debía guardar la acera. Por lo tanto, debía dejarse en las calles lo necesario para que dos o tres vehículos transitaran normalmente²⁷². La oposición con la dimensión de las aceras y las dificultades con los propietarios para el arreglo de las mismas, fue una constante. Todavía en 1927, el socio de la S. de M. P., señor Peláez R. informaba el problema con los dueños de los propietarios para arreglar las aceras, puso en evidencia que hasta la fecha, se habían realizado 200 notificaciones sobre arreglo de aceras, conminando con multa a quienes se habían negado repararlas²⁷³.

Una de las propuestas que surgieron ante esta situación, fue la de Ricardo Olano, socio de la Sociedad, quien planteó en la reunión del 8 de abril de 1929, la división de la ciudad en cascos, para asignar comisiones a cada sector, con el fin de que éstas trabajen por el arreglo de las aceras. Esta propuesta fue aprobada²⁷⁴.

La necesidad de legislar la vialidad de la ciudad a partir de unos principios, atendían a la necesidad de agilizar actividades de circulación y problemas de salud pública con el arreglo de las calles, delimitación de espacios para determinadas actividades, abriendo posibilidades a la zonificación y el manejo estético de las plazas y parques. La planeación

²⁷¹ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 161, septiembre 18 de 1919, fl. 354v.

²⁷² S. de M. P. Libro de Actas N° 8. Acta N°736, octubre 2 de 1922 fl. 15.

²⁷³ S. de M. P. Libro de Actas N° 9. Acta N°923, julio 25 de 1927 fl. 128.

²⁷⁴ S. de M. P. Libro de Actas N° 9. Acta N°987, abril 8 de 1929 fl. 432.

de la ciudad fue pensada a partir de la relación geográfica y vial para integrarla a un sistema de mercado internacional y el análisis estadístico de la población, para mirar su movilidad y proyección futura.

Medellín respondió a una decisión de urbanismo para el progreso y avanzó siguiendo los paradigmas de una metrópoli con proyección a los grandes desarrollos que demandó la industria, el acopio de materias primas, los productos agrícolas, dentro de una política comercial determinada por las dinámicas de transporte.

La vialidad:

La sustitución de calles estrechas por amplias vías, posibilitaba la movilidad de los nuevos vehículos, particulares o de servicio público, y la creación de nuevos edificios. La circulación y la vialidad, fueron elementos indispensables en la concepción del *City Planning*. Para Ricardo Olano, era necesario que la ciudad tuviera un transporte público. Para esto, formó una Compañía anónima con el señor Juan E. Olano, denominada Compañía Antioqueña de Autobuses. En Alemania la Compañía compró tres vehículos, que fueron trasladados a Medellín para el servicio público.

Se establecieron tres líneas: la primera conducía a la América, la segunda a Buenos Aires y finalmente, a Villanueva, hasta el extremo oriental de la calle de Bolivia. Con el tiempo, este servicio empezó a generar dificultades: el incumplimiento de horarios de los conductores, además de que se robaban los fondos que dejaba el servicio y otro asunto, mucho más complejo, fue el daño que estos carros causaron a las cañerías del acueducto.

Olano reconoció el fracaso de este negocio, pues los automóviles resultaron impropios para las calles de la ciudad²⁷⁵. Ya en 1914, varios miembros del Concejo Municipal calificaron este transporte de inadecuado a las necesidades locales. Eran vehículos pesados, que dañaron las calles y las cañerías de la ciudad. El Personero Municipal propuso

²⁷⁵ AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Segunda parte, p. 3.

al Concejo se prohibiera el tránsito de estos vehículos. Su argumento radicaba en que los autobuses para el servicio de transporte tenían un peso muy grande, que no lo resistían las calles; además, se había causado daño en las cañerías, lo que traería consecuencias graves en términos de higiene y salubridad pública²⁷⁶.

Para el año 1916, Medellín contaba con trece automóviles y sesenta y ocho coches que eran arrastrados por caballos²⁷⁷. Se implementó el uso de los autos en la modalidad del alquiler, donde los usuarios pagaban por hora el servicio y realizaban un determinado recorrido por la ciudad. En *la Guía turística de Medellín y sus alrededores* de 1916, Ricardo Olano relata que los automóviles y coches podían solicitarse con facilidad en la Estación del Parque de Berrío, al señor “Gerardo Escobar... Tarifa de los automóviles: \$4 la hora. De los coches, \$1 la hora en la semana...”²⁷⁸.

El Concejo Municipal, además de considerar pertinente tomar decisiones respecto del transporte público, consideró necesario la reglamentación de otros servicios, como las zonas para el estacionamiento de los vehículos. Mediante Acuerdo No. 142 del 15 de octubre de 1917²⁷⁹, se fijaron las estaciones para los vehículos de ruedas. Para los automóviles y coches, se asignaron las avenidas de los Parques de Bolívar y de Berrío y las Estaciones de los Ferrocarriles; para los carros y carretillas, se destinó la Avenida Hausler, la Plaza de Cisneros y la Calle de Maturín, del cruce de Carabobo hacia el Occidente.

Luego, en reunión del Concejo el 24 de abril de 1918, se aprobó las zonas donde debían estacionar los vehículos de uso público. Se asignó el Parque de Berrío “mientras no estén a órdenes de un cliente. Los coches estarían en los costados norte y sur, cerca a la verja. Los automóviles, en el costado occidental, cerca a la verja, en espacio comprendido entre la

²⁷⁶ AHM. Fondo Concejo de Medellín. Serie Actas. Tomo 315, Acta No. 57, enero 29 de 1914, folio 142.

²⁷⁷ Alzate Alzate, Juan David. “Medios de transporte, accidentes de tránsito y legislación en Medellín (Colombia) durante las tres primeras décadas del siglo XX”. En *HiSTOReLo*. Revista de Historia Regional y Local, Vol. 4, No. 8, julio-diciembre de 2012, p. 214.

²⁷⁸ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Olano Ricardo. *Guía turística de Medellín y sus alrededores*. Editado por la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín. 1916, p. 4.

²⁷⁹ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 176 y 177, Medellín, octubre 27 de 1917, p. 1389.

puerta del Parque y la esquina sur de la verja, y los carros en el mismo costado, entre la puerta del Parque y la esquina norte de la verja. El costado oriental del parque que es mas estrecho, quedará libre”²⁸⁰.

La incorporación de nuevos medios de transporte en la ciudad, fue un mecanismo que aportó a la modernización de la ciudad. Optimizar tiempos y distancias, fue clave en la proyección de una ciudad para la industria, además de toda una campaña cívica sobre uso de los espacios públicos. La Comisión de Tráfico, asignada por la S. de M. P. para vigilar el movimiento de tráfico en la ciudad, informó en marzo de 1926, sobre las medidas que consideraba pertinentes para reglamentar el tránsito. Por un lado, debía realizarse toda una campaña cívica sobre las reglas del tránsito, en las escuelas y los colegios. Era importante por ejemplo, que las personas transitaran por la vía derecha, que los niños no se prendieran de los vehículos, mientras éstos estuvieran movilizándose y por último, evitar que los niños salieran corriendo de las casas, escuelas y colegios. De otro lado, la Comisión propuso solicitar al Comandante del Cuerpo de Guardias, colaboración en la señalización en las esquinas, sobre la marcha de vehículos.

Además, era importante quitar las tablas de avisos, situadas frente a la Rastilla y al Hotel Palatino, para evitar que se estacionaran gentes en esos lugares de mucho tránsito. Y finalmente, pedir al administrador del Tranvía, que se visibilice el uso de velocímetros en los carros y que se bajara la velocidad de los carros al bajar por las líneas de pendientes, como las de Buenos Aires y Manrique²⁸¹.

Es interesante ver cómo a principios del siglo XX, se generan en Medellín nuevas prácticas en el manejo del espacio público. En las calles se combinó el transporte a lomo de mula y en carrozas, con el de los nuevos automóviles²⁸². Esto generó un impacto en la población, no siempre positivo, en el sentido de que se trastocó la cotidianidad del transeúnte.

²⁸⁰ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 325. Acta N° 74, abril 24 de 1918, fl. 189r

²⁸¹ S. de M. P. Libro de Actas N° 8. Acta N°867, marzo 8 de 1926, fl. 483.

²⁸² Alzate Alzate, Juan David. “*Medios de transporte, accidentes de tránsito y legislación en Medellín...*” p. 216.

En septiembre de 1926, la S. de M. P., preocupada por la congestión del tráfico en la ciudad, propuso al Concejo Municipal la necesidad de descongestionarlo en el cruce de la carrera de Junín y la calle de Caracas, a través de la ampliación de esta calle, recortando cuatro metros del Parque de Bolívar, y variar así la línea del tranvía. Para esto, era necesario solicitar de los señores Echavarría, propietarios de la casa situada en la carrera de Junín, cruce con la calle de Caracas, ceder al Distrito el terreno necesario para hacer un ochave destinado a descongestionar el tráfico en esa esquina²⁸³. Este asunto se suspendió y se retomó en otra reunión, de la cual no se tiene evidencia de fecha, pero de igual forma, no se llegó a ninguna conclusión²⁸⁴.

Una de las propuestas que surgieron para descongestionar el tráfico en la ciudad, fue la de Manuel J. Álvarez. En una de las reuniones de la S. de M. P. propuso el trazado de avenidas diagonales; la idea de construir estas avenidas era comunicar directamente los barrios extremos de la ciudad con las estaciones ferroviarias y los centros comerciales. Con el trazado de estas avenidas, se daría principio al sistema de urbanización conocido con el nombre de *tela de araña*, que ya había dado buenos resultados en ciudades europeas, porque se acortaron distancias y se aumentó el tráfico.

La construcción de diagonales no estaba incluida en el Plano del Medellín Futuro, lo que implicaba un gasto significativo para el Municipio, pero el señor Álvarez consideró de vital importancia incluirlo, pues “dentro de veinticinco o treinta años el tráfico aumentaría en un 30%, y llegará el día en que no se pueda transitar por las calles de la ciudad, debido a la circulación de gentes a pie”²⁸⁵.

La vialidad en el sector de las plazas y ferias de animales, también fue un tema prioritario. El Concejo aprobó la variación del plano de la Feria de animales, en lo que concierne a las vías para la movilización del ganado a las básculas. Sin embargo, la medida no se llevó a cabo, pues el Distrito argumentó que el presupuesto para obras públicas estaba

²⁸³ S. de M. P. Libro de Actas N° 8. Acta N°893, septiembre 20 de 1926 fl. 598.

²⁸⁴ S. de M. P. Libro de Actas N° 9. Acta N°895 (sin fecha), fl. 3.

²⁸⁵ S. de M. P. Libro de Actas N° 8. Acta N°736, octubre 2 de 1922 fl. 14.

reducido, por lo cual no era posible modificar o iniciar obras que comprometieran ese presupuesto²⁸⁶.

En el *City Planning* incluyó la reglamentación de ciertas zonas en la ciudad, para controlar la circulación y vialidad. Sin embargo, muchas de estas medidas no lograron concretarse. Entre las razones estaban: lo que era considerado una mejora pública, chocó en muchos casos con los intereses de particulares, esto hizo que se frenaran procesos y, de otro lado, algunos temas para zonificar y regular las el tránsito pasaron a un segundo plano, por considerar otros de mayor importancia.

1.2. La codificación de las calles

El desarrollo urbano de Medellín registró en las primeras décadas del siglo XX, notables intervenciones en términos de nomenclatura. Con las nuevas construcciones, la apertura y prolongación de calles, la ciudad fue exigiendo una codificación y criterios que sustentaron su trazado, tanto como la posibilidad de ubicación en la ciudad para los propios y extraños. En 1905, el Concejo Municipal estableció un contrato con el señor Isidoro Silva, para numerar con tablillas todas las localidades de la ciudad. El señor Silva se comprometió a numerar las calles y carreras, conservando la numeración que hasta el momento tenía. Esta división la realizaría así: las calles de occidente a oriente y las carreras de sur a norte y en cada cuadra debía colocar dos tablillas iguales. Se colocaron entonces, gratuitamente, mil tablillas en localidades que produjeron una renta menor de \$1.200 anuales y los edificios públicos. A los propietarios de las localidades numeradas, se les cobró \$20 por cada tablilla que correspondía a su edificio. En cuatro meses, el señor Silva entregó la obra²⁸⁷.

Calles y carreras fueron formas de nombrar el trazado en la distribución sectorial dentro del diseño urbano. Pero dichas calles y carreras, que en una ciudad como Medellín ya

²⁸⁶ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 148, septiembre 2 de 1919, fl. 331r.

²⁸⁷ AHM. Fondo Concejo de Medellín. Sección Siglo XX. Serie Contratos. Tomo 274-1, 20 de febrero de 1905, fls. 234-235.

empezaba a compararse con otras ciudades latinoamericanas, exigían un nombre conexo al número. Llama la atención que el número y el nombre, en muchos casos, reflejaron a América Latina: calle Argentina, Perú, Bolivia y Venezuela. De igual forma, se reconocía la nación en el trazado de carreras como Bolívar y Cundinamarca.

La preocupación por legitimar en el sistema vial un campo memorable de la historia política del país, fue preocupación de sus dirigentes desde el siglo XIX. La ciudad de Medellín evocó en las calles las gestas de Independencia y sus héroes: el Mariscal Sucre por la carrera Sucre, Santander, Bolívar, Córdova. De esta manera, la nomenclatura de la ciudad recogió elementos históricos relevantes para la construcción de una memoria colectiva, cuyo soporte estaba en la definición urbana respecto de sus vías de penetración.

En el Acuerdo No. 88 del 31 de julio de 1916²⁸⁸, el Concejo Municipal aprobó la nomenclatura de varias calles de la ciudad. Estas vías habían recibido algún nombre, que las personas que habitaban la zona o los transeúntes, asociaron con algún acontecimiento urbano. Por ejemplo, el barrio conocido como Orfelinato, que comprendía la continuación de la calle de Cuba, se llamó en adelante Martí. La plaza ubicada frente al Orfelinato, recibió el nombre de Santander; la calle que formaba el costado occidental de esta plaza, se denominó José María Díaz y la calle que se extendió por el costado oriental de la misma, Tunja. Estos nombres estaban asociados con un pasado reciente de independencia y de personajes que en esta tuvieron algún papel trascendental.

Para ilustrar elementos de disposición, se propone una fotografía panorámica de Benjamín de la Calle Muñoz, rotulada en la postal con *Calle Cuba #32*. Esta vía también se conoció con el nombre Calle José Martí. La postal presenta un tramo de la vía que para la época conducía al barrio El Prado. De igual forma se aprecian la fachada de una edificación: se trata de una vivienda con portada y muro que separa la zona privada del área pública. Hay jardines y se visualiza la implementación de segundas plantas con ventanas y balcones en

²⁸⁸ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 132 y 133, Medellín, agosto 10 de 1916, p. 1049.

arco que dan a la calle. La fotografía data de 1930, y para esta época el barrio El Prado, era uno de los más destacados de la ciudad.



Ilustración 14. Calle de Cuba. 1930

Fuente: BPP. Colecciones Patrimoniales. Archivo fotográfico. Calle de Cuba. 1930. Fotógrafo: Benjamín de la Calle. Disponible en: http://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-011/0137.jzd&fn=10137

Ahora bien, la calle que se conocía como Avenida Echeverri, que conducía al Orfelinato, se llamó La Pola. La que de ésta conducía a la plaza que se nombró Santander por el lado sur, se llamó “Bucaramanga” –Barrio Guarne-. La calle que conducía en línea accidentada (antigua del Hueco) y que arrancaba de la de Guarne, recibió el nombre de Infante –Barrio Villas-.

La calle que formó el costado oriental de la plaza de Sucre, se llamó en adelante García Róvira. La paralela a ésta hacia Oriente, Calí y la inmediata paralela hacia el mismo

punto, Ribón. La paralela a la anterior, continuación de la llamada “Circasia”, se nombró con Portocarrero –Barrios Santa Ana y Majalc-.

La calle que pasaba al norte de la finca del señor Cipriano Rodríguez, se denominó Urabá. La paralela al norte, Darién, la que seguía hacia el mismo punto, Cedeño (esta desemboca en la Ecuador). La paralela hacia el norte, Balcazar. La carretera se llamó Avenida Majalc. La paralela a Ecuador recibió el nombre de Sucre Norte (hacia el oriente). La paralela a ésta hacia oriente, se denominó San Martín –Barrio oriental del Salvador-. Primera calle, de norte a sur, Canal; segunda, de norte a sur, Honduras; tercera de norte a sur, Nicaragua; cuarta, de norte a sur, Guatemala. Primera, de occidente a oriente, Bogotá; segunda, de occidente a oriente, Cartagena; tercera, de occidente a oriente, Ibagué –barrio Estación Villa- y la plaza que daba frente a ésta, recibió el nombre de Plaza de Villa²⁸⁹.

Las avenidas de la Quebrada abajo; de la Estación hacia arriba, se denominaron Paseo de la República –distintos barrios-. La plaza que estaba al oriente de la calle de Colombia, cerca a Aguinaga, se nombró como Camilo Torres. La calle que daba frente a la fábrica de los señores Echavarrías, Bélgica. Desde la carretera Bolívar hasta la Pola, se llamó Avenida Echeverri. La primera de ésta hacia el norte, conocida como Cuchirí, en adelante se llamó Miranda. Alto del Caballo, recibió el nombre de calle de Moore.

²⁸⁹ En sus *Memorias*, Ricardo Olano ofrece una descripción muy interesante sobre la historia de las calles de Medellín. Ver: AAH. Fondo Ricardo Olano. *Memorias*. Tomo III. 1934-1935, p. 12-28.



Ilustración 15. Calle Colombia cruceiro con Bolívar. 1920

Se visualiza una parte de la calle Colombia cruceiro con Bolívar, en el año 1920. No está pavimentada y los rieles del tranvía darían la muestra inicial, de que se convertiría luego en una de las calles más transitadas de la ciudad.

Fuente: BPP. Colecciones Patrimoniales. Archivo fotográfico. Calle Colombia cruceiro con Bolívar. 1920. Fotógrafo: Benjamín de la Calle. Disponible en: http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-002/0320.jzd&fn=1320

La calle continuación de la de San Félix, se nombró como Chile. La avenida que cortaba la finca del señor Cipriano Rodríguez L., se nombró Paseo Colón. La plaza que daba frente a la Estación Medellín, recibió el nombre de Plaza Cisneros –Barrio Manga del Banco-. La calle que siguió de Barrientos hacia oriente, paralela a ésta, se nombró Suiza. La siguiente, Alemania. La siguiente, un poco más allá de la Puerta Inglesa, se nombró como Francia –barrio de La Polka. La avenida de 20 metros que unía el Camellón de Bolívar con la calle de Venezuela, se denominó Jorge Robledo. Manizales fue el nombre asignado a la que seguía hacia el norte y paralela a ésta. Barranquilla, la otra más al norte y paralela a las anteriores –de occidente a oriente-.

La primera al oriente del Camellón de Bolívar, se llamó carrera de Neiva; la segunda, de Popayán; la tercera, Santamarta; la cuarta, Pasto y la última, Quibdó. Las avenidas del río Medellín, recibieron el nombre de Paseo de los Libertadores y finalmente, la Gran Avenida que terminaba en el Bosque de la Independencia, llevó el nombre de Avenida de Don Juan del Corral²⁹⁰.

²⁹⁰ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 132 y 133, Medellín, agosto 10 de 1916, p. 1049.



Ilustración 16. Paseo Los Libertadores. 1922

Se presenta una de las fotografías que se conserva en la Colección Patrimonial de la Biblioteca Pública Piloto de Medellín, relacionada con el Paseo de los Libertadores:

Fuente: BPP. Colecciones Patrimoniales. Archivo fotográfico. Paseo Los Libertadores. 1922. Fotógrafo: Manuel A. Lalinde. Disponible en: http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-001/0846.jzd&fn=846

En 1912 iniciaron las obras de canalización del río Medellín. Era necesario construir avenidas a lado y lado, con el fin de darle un carácter estético a la ciudad, acorde con las ideas de ornato y embellecimiento, retomadas del modelo *City Planning*. El nombre que se asignó al costado oriental del río, iba acorde con la vía soñada: Avenida Los Libertadores, ubicada entre el río Medellín y la plaza de mercado Guayaquil. Como se aprecia, era una calle continua, larga, en tierra y a sus lados estaba arborizada.

En septiembre de 1919, el presidente del Concejo Municipal, que en ese momento era Ricardo Olano, puso sobre la mesa la necesidad de suministrar placas metálicas para la

nomenclatura de la ciudad. El Concejo estableció, mediante Acuerdo No. 121 del 5 de septiembre de 1919, un contrato con el señor Alberto Arango T., para suministrar placas metálicas, para este fin. Las placas serían de hierro esmaltado por ambas caras, con cuatro agujeros en sus cuatro ángulos, y llevarán letras y números blancos sobre un fondo azul que las cubriera totalmente. Se contrataron mil doscientas placas rectangulares, de 40 por 20 centímetros, destinadas a carreras, calles, avenidas, desvíos, parques, plazas y plazuelas y diez mil quinientas placas, para numeración de puertas, del tamaño de 15 por 10 centímetros²⁹¹.

Luego, en reunión del 15 de septiembre, el Concejo decidió conservar los nombres de las calles y carreras actuales, precedido de la numeración de las respectivas carreras y calles. En la numeración se tomaría como base la calle de Ayacucho y la Carrera de Carabobo, que serían N° 1°, calle y carrera respectivamente, agregando las letras indicativas de los puntos cardinales²⁹².

El 20 de diciembre de 1935, el doctor Jorge Restrepo U. dio a conocer la nueva nomenclatura de la ciudad. En esta nueva versión, se asignaron los números de las calles y carreras, se delimitó, en la mayoría de los casos, los nombres de las mismas y los barrios a que correspondían. Por ejemplo, la calle 44, de nombre Bucaramanga, estaba ubicada en el barrio Quijano. La calle 57 estaba distribuida en cuatro partes, así: calle 57 (Argentina), calle 57-a (Pativilca), calle 57-b (Manresa), calle 57-c (San Vicente) y calle 57-d (La Floresta). Todas pertenecían al barrio Limoncito²⁹³.

Un caso interesante en la nomenclatura de la ciudad, fue la asignación del mismo número a varias calles, que en muchos casos no tenían nombre y sólo se les identificó por el barrio al cual pertenecían, como se muestra en la tabla siguiente:

²⁹¹ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 253, Medellín, septiembre 9 de 1919, p. 2010.

²⁹² AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 158, septiembre 15 de 1919, fl. 348r

²⁹³ BPP. Colecciones Patrimoniales. Archivo Fotográfico. Nueva nomenclatura de la ciudad. 1935, p. 1. Disponible en: http://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/janium_zui.pl?fn=34463&jzd=/janium/Documentos/AP/BPP-D-XIX-0085/d.jzd

Tabla 1. Ejemplo Nomenclatura de la Ciudad. 1935

| No. | Nombre de la calle | Barrio |
|------------|---------------------------|---------------|
| 43 | Bogotá | Quijano |
| 43 | Bogotá | El Salvador |
| 43 | Sin nombre | Colón |
| 43 | Sin nombre | Guayaquil |
| 43-a | Si nombre | Guayaquil |
| 43-a | Benítez | Guayaquil |

Fuente: Basado en: BPP. Colecciones Patrimoniales. Archivo Fotográfico. Nueva nomenclatura de la ciudad. 1935, p. 1. Disponible en: http://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/janium_zui.pl?fn=34463&jzd=/janium/Documentos/AP/BPP-D-XIX-0085/d.jzd

Por su parte, en el caso de las carreras, hubo varias en las cuales el mismo número fue asignado a varios sectores, como es el caso de la carrera 50. Ésta se distribuyó en 16 sectores, así:

| No. | Nombre de la calle | Barrio |
|------------|---------------------------|---------------|
| 50 | Málaga | Aranjuez |
| 50 | Sin nombre | Campo Valdés |
| 50 | Palacé | |
| 50-a | Sin nombre | Berlín |
| 50-a | Balboa | |
| 50-a | Sin nombre | Pérez Triana |
| 50-b | Sin nombre | Berlín |
| 50-b | Sin nombre | Aranjuez |
| 50-b | Sin nombre | Campo Valdés |
| 50-b | Santa Marta | |
| 50-c | Sin nombre | Berlín |
| 50-c | Sin nombre | Aranjuez |
| 50-c | Popayán | |

| | | |
|------|------------|----------|
| 50-d | Sin nombre | Berlín |
| 50-d | Sin nombre | Aranjuez |
| 50-d | Neiva | |

Fuente: Basado en: BPP. Colecciones Patrimoniales. Archivo Fotográfico. Nueva nomenclatura de la ciudad. 1935, pp. 7-8. Disponible en: http://bibliotecapiloto.janium.net/janium-bin/janium_zui.pl?fn=34463&jzd=/janium/Documentos/AP/BPP-D-XIX-0085/d.jzd

2. ZONIFICACIÓN Y PLANIFICACIÓN DEL ESPACIO

Hubo elementos urbanos, que en la concepción de la planeación de la ciudad de Medellín, fueron imprescindibles. Eran los casos de la zonificación, el sistema de calles, el transporte y la recreación. ¿Por qué la zonificación fue un elemento fundamental en la definición de la distribución espacial de una ciudad moderna? Al respecto, los investigadores norteamericanos Loomel y Bates, en su texto *A City Planning Primer*, plantearon para la época de 1925, la imposibilidad de aplicar las mismas normas de construcción para las ciudades y pueblos, se tratara de una residencia, una fábrica o un centro empresarial y financiero²⁹⁴.

Para ellos, era necesaria una ley de zonificación que definiera pautas para organizar los espacios de acuerdo a las necesidades locales y proyecciones futuras; todo esto enmarcado en una política urbana asociada al orden y a la funcionalidad, con un fin económico. Es importante destacar que Medellín en su diseño de ciudad, reconoció la importancia de la movilidad como uno de los factores que influirían en la operatividad y racionalidad económica: en el espacio urbano se concibió el trazado de vías para darle un carácter de circularidad y movilidad.

La pregunta por ¿qué es la zonificación? llevó a reflexionar sobre temas tan complejos como hasta dónde llegaba lo público e iniciaba lo privado y cuáles serían las regulaciones

²⁹⁴ Loomel, G.E. and Bates, Frank G. *A City Planning Primer*. Purdue University, Lafayette, Indiana (Bulletin No. 11. Engineering Extension Service). July 1925, p. 10.

públicas que regirían el uso de los bienes privados. Para el caso de Medellín, lo público y lo privado fue una discusión constante cuando se trató de abrir una nueva calle, canalizar el acueducto o construir un edificio público. En esta constante discusión siempre se abogaba por el bien común, es decir, se hacía un llamado a los habitantes a través del discurso del civismo, para que invirtieran en empréstitos destinados a la construcción o invirtieran en urbanizaciones.

Viene al caso mencionar que hubo particulares que donaron fajas de terrenos para la prolongación de una calle, la construcción del acueducto o de un edificio, que era importante para la ciudad. Por ejemplo, el señor Antonio J. Álvarez C., socio de la S. de M. P. y miembro del Concejo de Medellín, ofreció regalar a la S. de M. P. un solar de “10 varas de frente por 30 de centro, situado en la “carrera Q”, del barrio Manrique”²⁹⁵, para que fuera rifado. El producto de esta rifa se destinaría a la construcción de un kiosko en el lago del Bosque; en este kiosko podría fijar gratuitamente avisos artísticos, la Sociedad de Urbanización Mutuaria, a la cual el señor Álvarez pertenecía. Esto evidencia que la donación era condicional, es decir, lo que se pretendía era llegar a un acuerdo con el Municipio, en el cual particulares y el Distrito se beneficiarían mutuamente.

Otro caso interesante fue la cesión gratuita de una faja de terreno al Distrito, por parte de algunos particulares, en el año de 1918. Ricardo Olano, Timoteo Jaramillo, Eusebio A. Jaramillo, Antonio J. Álvarez C., y Francisco Luis Moreno, decidieron ceder al Distrito, mediante ciertas condiciones, una faja de terreno de 16 metros, destinada a la apertura de una calle entre las carreras de Carabobo y Bolívar, al norte del Bosque de la Independencia, y de un lote de terreno para el Bosque, entre éste y la calle que se proyectaba abrir²⁹⁶. Si bien en la reunión no se explica cuáles serían esas condiciones, se deduce del asunto que: en el caso de Ricardo Olano, éste había comprado al señor Antonio J. Álvarez C., un terreno para urbanizar, el terreno estaba ubicado en el barrio norte, entre las carreras Bolívar y Venezuela,

²⁹⁵ S. de M. P. Libro de Actas N° 7. Acta N° 591, marzo 12 de 1919, fls. 6-7.

²⁹⁶ AHM Fondo Concejo, serie Actas, tomo 325. Acta N° 135, julio 13 de 1918 fl. 354v.

por lo que cualquier proyecto de construcción, apertura, arreglo y prolongación de calles hacia el norte, era de total interés para los propietarios de esos terrenos²⁹⁷.

Es importante resaltar que el crecimiento urbano dejó de responder al diseño de pequeñas unidades: grupo de manzanas o casas, para atender al diseño de urbanizaciones: barrios. Construir urbanizaciones representó una oportunidad para hacer negocio, mediante la figura de particulares, que se especializaron en comprar terrenos por hectáreas para lotearlos y venderlos. La proliferación de urbanizaciones en Medellín fue rentable y por eso muchas personas vieron allí la posibilidad de hacer fortuna.

Para finales del siglo XIX, la ciudad expandió su frontera urbana e incorporó nuevas áreas gracias a la iniciativa privada. La ciudad contaba con “127 manzanas pero sin una regularidad en las calles, lo que había generado un debate en razón a la acción caprichosa, especulativa y antihigiénica que supuso el trazado de calles sin seguir un parámetro...”²⁹⁸, situación que devino en los primeros años del siglo XX, en la conformación de las primeras compañías urbanizadoras, ya no solo para subdividir los predios, sino para hacer frente al tema de la carencia de vivienda y el aumento de población.

Posteriormente, la urbanización adquirió otra connotación diferente al loteo, donde las empresas constitutivas asumieron los proyectos, en razón a la demanda de viviendas obreras. De esta manera, para 1920, los proyectos planteados y ejecutados asumieron un diseño urbano, que incluyó aspectos como la morfología, las jerarquías viales, la definición de espacios públicos, al igual que la dotación de la infraestructura y la provisión de servicios públicos.

²⁹⁷ AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Segunda parte, p. 128-129.

²⁹⁸ González, Luis Fernando. *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos. 1775-1932*. Medellín: Escuela del Hábitat CEHAP, Universidad Nacional de Colombia, 2007, p. 97.

2.1. El barrio El Prado. Símbolo de urbanización perfecta

Para el año 1908, Medellín era una ciudad que se extendía hacia el norte. Nuevas obras urbanas aparecen, como la construcción de la Catedral de Villanueva, que había iniciado en 1875, el parque de Bolívar y el final de la calle Junín; generándose entonces, un proceso de urbanización y en consecuencia, la creación de barrios a su alrededor.

En 1907, Ricardo Olano, su hermano Juan E. y Enrique Moreno, compraron al ingeniero Manuel J. Álvarez un terreno situado en el barrio norte entre las carreras Bolívar y Venezuela. Los terrenos eran conocidos con el nombre La Polka, cuyo lindero iba desde el norte, quebrada La Loca, hasta los límites con el barrio Pérez Triana, por la calle Jorge Robledo; la extensión hacia el oriente iba desde el camino al cementerio San Pedro, conocida como la carrera Bolívar, hasta la carrera Venezuela, donde luego se construyó el barrio Prado²⁹⁹.

²⁹⁹ AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Segunda parte, p. 135-136.

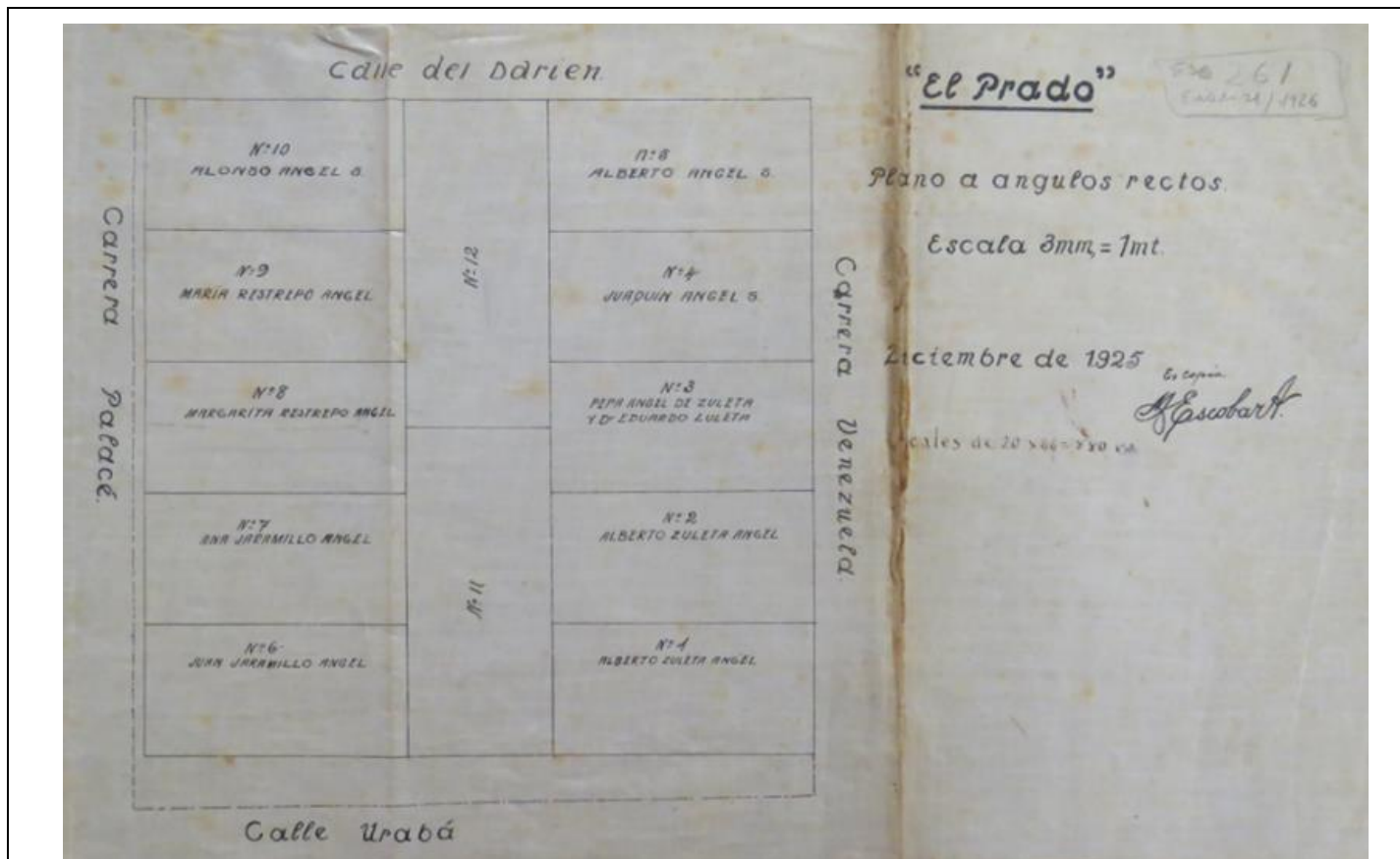


Ilustración 17. Plano a ángulos rectos. Barro El Prado. 1925

El plano es la partición extrajudicial Alberto Ángel, integrado por: Alonso, Joaquín, Alberto Ángel y Juan Jaramillo. Está ubicado en la calle Darién (cl. 63), calle Urabá (cl. 62), carrera Palacé (cr. 50) y carrera Venezuela (cr. 49). El plano representa la división de doce lotes entre los propietarios.

Fuente: AHA. Planoteca. Material Gráfico. Código: 741. Plano a ángulos rectos del barrio "El Prado". Elaborado por el ingeniero M. Escobar A. 1925.

En el plano se retoma el tema de la subdivisión de un predio mayor en unos más pequeños. En éste caso, la subdivisión se hace para 12 predios. La diferencia se da en que no corresponde a una sucesión o herencia como en los casos anteriores, sino que un mismo predio posee varios propietarios, los cuales realizan por acuerdo la partición de la porción del predio que le corresponde a cada uno.

El plano corresponde con un diseño geométrico. La proporción respondía a criterios lineales, angulares, mediante los cuales el concepto de propiedad sobre los territorios quedaba definido. Hasta dónde llegaba y dónde comenzaba un límite, resolvía la variable de límite y esto en gran medida iba asociado a unas formas de legitimación económica, de expansión, que consolidaron una hegemonía en su momento.

De ese lote que compraron los señores Olano y Enrique Moreno, cedieron la calle Jorge Robledo y algunas carreras hacia el norte. Realizaron un contrato para urbanizar dichos terrenos con el señor Joaquín Cano y en el año de 1925, empezaron los trabajos de urbanización. Se conformó entonces la Compañía El Prado, con el fin de aunar esfuerzos económicos para su construcción y negociar fajas de terreno para que el futuro barrio tuviera acceso a varias vías.

Lo primero que realizó la Compañía, fue elegir en 1918 la carrera Palacé para el acceso al barrio. Inicialmente se había pensado en la carrera Bolívar, pero fue descartada dada su mala reputación. En Perú existía una interrupción, pues en ese momento una casa obstaculizaba la continuación de la carrera Palacé, cuyo terreno se extendía hasta la quebrada La Loca. Ricardo Olano, se propuso unir el tramo entre Perú y la avenida Echeverri, haciendo negociaciones con los propietarios de los terrenos. Finalmente, para unir los dos tramos de Palacé, fue necesario hacer una ligera curva, pues no coincidían con el hilo en línea recta que traía la calle³⁰⁰.

³⁰⁰ Centro de documentación DAP. Doc. M0427. Cano, Jorge A. (Dir). Grupo de Patrimonio. *Barrio Prado*. Evolución histórica. Sociedad Colombiana de Arquitectos. Medellín, 1993, p. 3.



Ilustración 18. Plano de la ciudad de Medellín. 1908

Fuente: AHA. Planoteca. Plano de la ciudad de Medellín. Elaborado por S. Pearson & Sons Limited de Londres. 1908.



Ilustración 19. Desarrollo urbano de Medellín. 1932

Fuente: AHA. Planoteca. Desarrollo urbano de Medellín. Plano elaborado por Henrique Cerezo Gómez. 1932.

Como Ricardo Olano estaba interesado personalmente en las calles que conducían al Prado, logró que se realizaran algunas mejoras. A Palacé se le hicieron algunos arreglos, desde la Avenida Echeverri hasta Darién³⁰¹. De Darién para el norte, la calle ingresó en la urbanización hasta Jorge Robledo. Allí, la Compañía modificó el plano del Medellín Futuro, para suprimir la línea recta y realizar una curva.

En otro sector, el barrio Sevilla, situado entre las carreras de Bolívar y Carabobo, la Compañía abrió cinco calles que iban de una a otra carrera, y paralela a éstas, dos calles, aparte de la continuación de la Gran Avenida Juan del Corral, en una extensión de 360 metros. Finalmente, para mejorar las vías de acceso y las que lo rodeaban, arregló catorce cuadras de calles, todas del Distrito, arborizándolas y en muchas de éstas amplió de 10 a 16 metros. La Compañía cedió la faja para la ampliación de la carrera Bolívar en cerca de 200 metros; abrió amplias calles que ocuparon una extensión de 33.000 varas cuadradas. El plan de edificaciones del barrio dejó, en las carreras, frente a las casas, amplios espacios para prados y jardines³⁰².

En 1925 comenzaron las edificaciones de las primeras casas. Se arregló la calle Urabá entre Popayán y Bolívar; Popayán entre Moore y Darién, y en 1931 se inició el arreglo de Balboa entre Moore y Darién. También en este año, se construyó el alcantarillado de Balboa en la parte baja. La carrera de Balboa, de La Paz a Moore, tuvo un gran desarrollo en los últimos seis meses; se construyeron casas y quedaron muy pocos lotes vacíos. También en Palacé, de Cuba a Moore, hubo gran actividad: se construyeron once edificios³⁰³. La Compañía abrió, arborizó y pavimentó las siguientes carreras y calles: “Palacé: de Darién a Jorge Robledo; Balboa: de cerca de Darién a Jorge Robledo; Popayán: de Darién a Jorge Robledo; Neiva: de frente a Darién a Jorge Robledo; Balcázar: de Bolívar a Venezuela”³⁰⁴.

³⁰¹ AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Segunda parte, p. 135.

³⁰² *Sala Patrimonial. Universidad de Antioquia. Olano, Ricardo. Propaganda Cívica... pp. 372-375..*

³⁰³ AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Segunda parte, p. 135.

³⁰⁴ AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Segunda parte, p. 135.

Con las especificaciones anteriores se planeó el desarrollo del barrio El Prado. El diseño de las casas se concibió así: grandes viviendas, aisladas, de una y dos plantas, con un espacio amplio para los jardines, calles amplias y arborizadas. Es importante aclarar que este concepto estético fue retomado del Barrio El Prado en la ciudad de Barranquilla. Allí, la Compañía Urbanizadora de “El Prado” había sido fundada en 1920 por los señores Karl C. Parrish, Manuel de la Rosa, J.F. Harvey y J.B. Jackson³⁰⁵. El plano general de la urbanización fue elaborado después de un viaje de estudio por California, los Ángeles y Cuba, por el Ingeniero de Paisajes. El Prado era el sitio más apropiado para la construcción de residencias, tanto por su posición topográfica como por la circunstancia de hallarse provisto de todos los servicios que requería la construcción de edificios modernos.



Ilustración 20. Barrio El Prado. Barranquilla. 1928

El barrio El Prado, estaba localizado al norte de la ciudad de Barranquilla. Obra urbana propuesta por el empresario norteamericano Karl Parrish entre las décadas de 1920 y 1930 para construir una nueva ciudad para la clase dirigente y adinerada. Viviendas modernas, en estilos norteamericanos.

Fuente: Rasch Isla, Enrique (Ed.). *Directorio Comercial PRO-BARRANQUILLA*. Barranquilla: Sociedad de Mejoras Públicas, 1928.

³⁰⁵ Rasch Isla, Enrique (Ed.). *Directorio Comercial PRO-BARRANQUILLA*. Barranquilla: Sociedad de Mejoras Públicas, 1928, p. 194.



Ilustración 21. Barrio El Prado en Medellín. 1928

Parte de la distribución espacial del barrio y la concepción estética de sus construcciones.

Fuente: BPP. Colecciones Patrimoniales. Archivo fotográfico. Barrio El Prado en Medellín. 1928. Fotógrafo: Benjamín de la Calle. Disponible en: http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-011/0598.jzd&fn=10598

El concepto de viviendas modernas, en estilo norteamericano fue retomado por la Compañía Urbanizadora del Prado, en Medellín. Es notorio que éste rompía con el esquema colonial de casas contiguas y relativamente uniformes relacionadas directamente con la calle. El proceso de urbanización comenzaría con la construcción de las calles, alcantarillados, las zonas verdes, arborización y andenes. Proceso que se llevó a cabo entre 1908 y 1925, y las edificaciones se desarrollaron entre 1925 y 1929.

En 1924, se culminaron los trabajos de arreglo de calles entre la Avenida Echeverri y Darién; Palacé continuaba en terrenos despoblados. Un año después, se realizaron grandes arreglos de la calle Darién hacia el norte, hasta Jorge Robledo; Palacé quedó terminada dando una suave curva, marcada en línea recta. Esta curva rompía con las condiciones topográficas del terreno, por lo que se integró en Jorge Robledo, en el tramo existente en Quibdó³⁰⁶.

Es claro que este proceso de urbanización estuvo dirigido por empresarios. La modificación del Plano del Medellín Futuro para introducir una curva, con el fin de posibilitar el acceso y la vialidad del barrio El Prado, fue uno de los ejemplos en los cuales el negocio de la propiedad raíz, muchas veces superó las expectativas de construir una ciudad acorde a lo estipulado en sus planos³⁰⁷.

Para Ricardo Olano, el barrio El Prado fue el símbolo de urbanización perfecta, creado especialmente para garantizar el confort y la seguridad de la clase dirigente. Dichas percepciones, incluso fueron llevadas a su discurso y constituidas en tesis de pensamiento expansivo al proponer que, en todas las ciudades del país debería existir un barrio como el barrio El Prado.

Es importante reconocer que, paralelo al desarrollo de El Prado, comenzaron a configurarse nuevos barrios en la zona nororiental de la ciudad: al norte, Los Ángeles y Aranjuez; al oriente, Sucre, Villahermosa, Manrique Central, Campo Valdés, Miranda y Palermo. Palacé como todas las calles de El Prado, fueron cedidas al Municipio en 1933, con lo cual se desarrollaron obras urbanas que contribuyeron al desarrollo e integración de El Prado a la malla urbana. Posteriormente, en el año 1942, se adelantaron obras de pavimentación y construcción de prados en la calle 62 (Urabá), entre la carrera 50A (Balboa) y 50C (Popayán) y entre las carreras 48 (Ecuador) y 49 (Venezuela). Además, se arreglaron

³⁰⁶ Centro de documentación DAP. Doc. M0427. Cano, Jorge A. (Dir). Grupo de Patrimonio. *Barrio Prado...* p. 3.

³⁰⁷ Ver: Botero Herrera, Fernando, *Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses...* Y “*Los primeros esbozos de regulación urbana en Medellín y sus principales obstáculos entre 1890-1950*”...pp. 90-104.

y ensancharon las calles 66 (Manizales) y 61 (Moore entre carreras 50 (Palacé) y 50A (Balboa)³⁰⁸.

1.3. La adopción del *City Planning*

El *City Planning*, dadas las condiciones de transformación industrial que el *taylorismo* exigió dentro del pragmatismo norteamericano, contuvo en la sustancialidad de su modelo tres categorías fundamentales respecto de la apropiación de los espacios: en primera instancia, participó la idea de racionalización económica, seguida de la zonificación como principio económico, referido al uso de los espacios y finalmente, el tema de la planificación del espacio.

La ciudad se ideó para la confortabilidad y el bienestar, que en términos políticos dieron respuesta a la aspiración proteccionista en la que se definió el Estado y sus relaciones con los ciudadanos, y los desarrollos de una economía para la industria. Cabe destacar que la coyuntura de 1900 despliega desde Estados Unidos para América Latina, una idea de progreso que exigió una ciudad para habitar en conexidad con la industria, con la producción y el aprovechamiento de las materias primas, una ciudad cuyo tejido debía responder a las exigencias de movilidad respecto de una economía fluctuante, cuya garantía radicaba en el bienestar.

El periodo comprendido entre 1890 y 1913 en Medellín, fue un momento importante para la institucionalización de las ideas que llevarían a la planeación de la ciudad. Se pasó de una mirada netamente higienista a una concepción de la ciudad desde la perspectiva de racionalidad económica. En 1890 se propuso el Plano para el Ensanchamiento Futuro de la Ciudad; desde allí se daría solución a los problemas de salubridad derivado en gran parte del crecimiento que la ciudad experimentaba en ese momento. Las estrechas calles, las regulares condiciones higiénicas y el desarrollo del tráfico, se resumió en tres principios

³⁰⁸ Centro de documentación DAP. Doc. M0427. Cano, Jorge A. (Dir). Grupo de Patrimonio. *Barrio Prado*...p. 4.

fundamentales: movimiento, hermosura y salubridad³⁰⁹. Estas nociones se incluyeron en el Plano e hicieron parte de lo que empezaba a vislumbrarse como *urbanismo moderno*.

La salubridad fue el elemento directriz de la planeación de la ciudad. La higiene se asoció con la racionalidad científica, que se evidenciaría en la construcción y ensanche de calles regularizadas; por esto se justificó un trazado racional que diera a la ciudad un aspecto estético, armonioso. El ingeniero Lalinde fue el primero en proponer una medida del módulo de las calles de 60 metros por cada manzana cuadrada, pero luego esta idea fue reemplazada por la del ingeniero Duque, quien varió a una rectangular de 60 por 160 metros. Esta propuesta rectangular se tomó como referencia del origen del trazado de ajedrez, que ya se había propuesto para la ciudad de Manhattan a principios del siglo XIX³¹⁰.

El segundo trazado de la ciudad, fue presentado por el ingeniero Carlos Patin. Éste estaba formado por módulos de manzanas cuadradas de 80 metros de lado, con la finalidad de realizar un trazado racional³¹¹. Los módulos rectangulares y los cuadrados fueron implementados en los diferentes trazados que se realizaron desde entonces, hasta conformar esa nueva estructura urbana que simbolizaba el orden, el aseo y la hermosura de la ciudad. Si bien estos trazados no lograron llevarse a cabo en la ciudad, en parte porque no hubo consenso respecto de la medida que debían llevar las calles, además de los intereses económicos que estaban de por medio; sí definieron la manera de ordenar el crecimiento y ensanche urbano, basado en la racionalidad de los trazados.

Es relevante resaltar que estos trazados tuvieron gran influencia de otros desarrollados en Europa, específicamente en Barcelona y Madrid; circulaban las ideas de ensanche y ornato, que también estarán en la propuesta del Segundo Plano del Medellín Futuro, en 1913. Así, entre 1910 y 1925, se vinculan elementos de racionalidad económica, basados en las propuestas de Taylor, que serán determinantes en el modelo del *City Planning* para la ciudad de Medellín. Abarca los años de promoción del concurso para la elaboración del Segundo

³⁰⁹ González Escobar, Luis Fernando. “*Del higienismo al taylorismo...*” p. 152.

³¹⁰ González Escobar, Luis Fernando. “*Del higienismo al taylorismo...*” p. 152.

³¹¹ González Escobar, Luis Fernando. “*Del higienismo al taylorismo...*” p. 153.

Plano del Medellín Futuro, cuyo ganador fue el ingeniero Jorge Rodríguez, la adopción de este Plano en 1913 y la inconformidad y posterior reclamo de uno nuevo, a mediados de 1920.

Había una nueva concepción del urbanismo, que vinculaba nociones como pensamiento científico, racionalidad, eficiencia, productividad, costos, beneficios, previsión, métodos, organización y planificación; todos derivados de la propuesta de Economía Industrial, liderada por Taylor a finales del siglo XIX. Estos conceptos dentro del urbanismo, estaban dirigidos a los ingenieros y a la forma cómo debían orientar su formación hacia la administración, fuera en un contexto empresarial, una fábrica o la planeación de una ciudad.

Ricardo Olano señalaba la importancia de la dirección científica de lo urbano y la aplicación de las leyes de la economía industrial a la construcción de los edificios. Esta nueva concepción de ciudad, estaba enmarcada en el modelo del *City Planning*. La adopción de este modelo en Medellín, hizo parte de los planteamientos que en ese primer tercio del siglo XX, se refirieron al desarrollo urbano de las ciudades en América Latina. La región se incorporó a los movimientos urbanos desarrollados en Europa y EE.UU., entre la segunda mitad del siglo XIX y la primera del XX. Enrique Hardoy había planteado que los modelos de orientación urbana en América Latina estuvieron ligados a la ideología de urbanismo francés, bajo la influencia de reformas ejecutadas por Haussmann en la ciudad de París³¹². No obstante, para el caso específico de la ciudad de Medellín, las reformas urbanas estuvieron permeadas por concepciones urbanas del *City Planning*, vinculadas con Estados Unidos.

Este modelo era para Olano, la ciencia que guiaría y anticiparía el crecimiento de las ciudades con un plan previo, que apuntaba a mejorar las condiciones de vida de la población,

³¹² Ver la propuesta de Hardoy sobre el desarrollo científico y tecnológico y algunas prácticas urbanísticas en Europa a partir de 1850, que fueron trasplantadas a América Latina a partir de 1870 y 1880. José Enrique Hardoy, “Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina”, en *Repensando la ciudad de América Latina*, J.E. Hardoy y R.M. Morse (Comp.). Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, 1988.

en los ámbitos físico y moral. Era, además, una ciencia para formar constructores y administradores de ciudad.

Para implementar un programa de *City Planning* eran necesarios tres elementos: propaganda de las ideas y creación de un espíritu público; planeamiento de la ciudad, y conversión de los planes en obras. Estas ideas quedaron consignadas en el periódico *Progreso* y la Revista *Progreso*, órgano de difusión de los cuales Olano fue miembro. Además, la idea de diseñar la ciudad bajo los esquemas del *City Planning*, trascendía las fronteras de la localidad de Medellín, para poner la propuesta a una escala nacional. Esto quedó evidenciado en el texto sobre el *Mejoramiento de las poblaciones menores*, en el año de 1934³¹³.

El diseño de retícula era visto como un factor de monotonía urbana. Ricardo Olano señalaba que en los estudios de *City Planning* este sistema se aplicaba mejor en terrenos planos. En EE. UU., la línea recta fue elegida en el trazado de calles, por la facilidad de transporte, numeración y organización de la ciudad, además de las posibilidades rentísticas y especulativas que conllevaba³¹⁴.

A mediados de la década de 1920, el Plano del Medellín Futuro ya no se adaptaba a las necesidades urbanas. Por esto, se solicitó la realización de un nuevo plano, que llevó el nombre de: Plano del Gran Medellín Futuro. En éste se incorporaron ideas higienistas y se definieron nuevos ejes que ordenarían la ciudad.

La adaptación de los principios de racionalidad y eficiencia en la planeación urbana, fue algo característico de la ciudad de Medellín. Esto se evidenció en el proceso por configurar el plano, para luego aplicarlo. Esto refleja una nueva forma de concebir la ciudad

³¹³ Biblioteca Nacional de Colombia. Sala de Patrimonio Documental y Documentación Musical. Ministerio de Educación Nacional. *El estatuto de la aldea colombiana y mejoramiento de las poblaciones menores*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1934.

³¹⁴ González Escobar, Luis Fernando. "Del higienismo al taylorismo..." p. 156.

desde una perspectiva administrativa de lo social, lo económico y lo político; aspectos que no fueron ajenos a la especulación de la propiedad raíz.

Ricardo Olano tuvo la percepción de que toda ciudad con proyección futura, requería una reglamentación institucional que definiera las necesidades urbanas. Con base en este argumento, él promovió en la S. de M. P. y en el Concejo Municipal, la adopción del *City Planning* como modelo de planeación urbana moderna en Medellín. A partir de esto, se originaron políticas tanto de trazado como de organización de los espacios y formas de higienización, como fue el caso de la legislación respecto de la apertura de calles: en una misma ciudad, debían ser de anchos y perfiles diferentes, porque “cada calle tiene su carácter particular, su oficio, su fisonomía propia”³¹⁵. Junto con esto, otra serie de protocolos relacionados con el uso del suelo, la valorización y la distribución de los espacios con destinos específicos en la industria, la recreación, la movilidad y el establecimiento de zonas barriales, con destino residencial.

2.2. Ensanche y prolongación de calles y carreras

Definir el sistema de calles fue uno de los elementos sustanciales en la definición de una ciudad diseñada para la circulación y la racionalidad. Un sistema ideal de las calles de cualquier ciudad, según Loomel y Bates, autores del texto *A City Planning Primer*, era el que proporcionaba de manera eficiente el flujo de tráfico. Para esto, ciertas calles debían estar diseñadas para facilitar la movilidad en la ciudad. Estas calles, serían calles principales, que debían contener calles arteriales, estar pavimentadas, alineadas, casi en línea recta y relativamente planas. Sobre éstas, se colgarían las demás calles, las secundarias.

Las calles secundarias alimentarían a las principales, mientras que las calles menores, servirían como vías de acceso a las casas de los ciudadanos. La anchura y tipo de pavimento,

³¹⁵ Sala Patrimonial. Universidad de Antioquia. Olano, Ricardo. *Propaganda Cívica...* Op. Cit., p. 124.

la anchura de la acera y del espacio para el césped, dependerían de dos cosas: primero, la zona o distrito que servía la calle, y segundo, la clasificación particular de la misma³¹⁶.

Estos conceptos tuvieron eco en la ciudad de Medellín. Para materializarlos, era necesario el ensanche y prolongación de calles, que permitirían conectar barrios, avenidas, zonas destinadas al trabajo y la recreación. El Concejo Municipal llevó a cabo negociaciones con propietarios, como ya se ha descrito en otros casos, para la compra de terrenos destinados a la prolongación y ampliación de algunas vías.

Para mayo de 1915, el Distrito había destinado gran parte del presupuesto a la compra de fajas de terreno para la apertura de calles nuevas, de acuerdo con el Plano del Medellín Futuro. Hasta ese momento, se habían abierto las calles de Córdoba, entre la quebrada Santa Elena y Maracaibo; la de Caracas, entre Mon y Velarde y La Ladera. Las avenidas de la quebrada Santa Elena, de la Calle de Zea para abajo. Con la compra de terrenos al señor Elías Isaza, el Distrito prolongó las calles de la Paz y de Vélez y se ensancharon la avenida derecha de la quebrada y la oriental del Ferrocarril de Antioquia, frente a la Estación Villa.

También se realizó un contrato con el señor Carlos H. Celis, para comprar unas fajas y por donación del señor Elías Isaza y los señores Miguel y Carlos Vásquez, se estaba ensanchando la calle de Restrepo Uribe. A los señores Agustín Mesa y Salustiano Tobón, se les compró fajas para el ensanche de la calle de Caracas, frente a la Plaza de Sucre. Para el ensanche de la gran Avenida, el Distrito le compró al señor Lorenzo Bustamante una faja de terreno, entre las carreras de Carabobo y Bolívar. Para la prolongación de la calle de Tenerife, se le compró una casa al señor Pedro Uribe Gómez. Y finalmente, para el ensanche de la calle de Cuba, se compró un lote de terreno al señor Salvador Ángel³¹⁷.

Dos años después, el Municipio abrió las calles de Urabá, entre las carreras de Carabobo y Bolívar, en una longitud de 237 metros y en un ancho de 16. La calle de Méjico;

³¹⁶ Loomel, G.E. and Bates, Frank G. *A City Planning Primer...* p. 16.

³¹⁷ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 75 y 76, Medellín, mayo 12 de 1915, p. 588.

un poco al sur de la calle de San Juan y entre la carrera de Carabobo y la Avenida derecha del Paseo de los Libertadores, se abrió una calle de 16 metros de latitud y en una extensión de 470 metros. La carrera de Cúcuta. Se dio apertura a la avenida del Ferrocarril de Antioquia, entre quebrada La Loca y la calle de Restrepo Uribe. La plazuela de Villa, desde la calle de Vélez hasta la quebrada La Loca y la avenida Jorge Robledo, entre las carreras de Venezuela y Bolívar, en una extensión aproximada de 400 metros se abrió y cercó una calle de 20 metros de latitud. La faja para esta avenida fue cedida por los señores Manuel J. Álvarez y Ricardo Olano³¹⁸.

A continuación se trae a colación algunos procesos legales por parte del Distrito, para la compra de fajas de terreno, destinadas al ensanche y prolongación de calles y carreras de la ciudad.

2.2.1. Prolongación de la carrera de Córdoba

En cuanto a la prolongación de la carrera de Córdoba, el Concejo decidió estudiar la propuesta del señor Eduardo Restrepo P., en el cual ofreció en venta al Municipio, las fajas de terreno del Circo España, que fueran necesarias para la prolongación de esta carrera, entre las calles de Caracas y Perú. La propuesta del señor Restrepo fue la siguiente: la faja costaba \$4 oro la vara cuadrada, con un plazo de dos años para pagar. El sostenimiento de aceras, aleros y cercas, correrían por cuenta de los Empresarios del Circo España, pero la nivelación y encasajada de la calle, sería asumida por el Distrito.

Pese a que el Concejo autorizó al Personero Municipal para celebrar el contrato, la decisión de la compra de esas fajas de terrenos fue impugnada por varios Concejales, por no considerarse de “urgente necesidad la continuación de la carrera de que se trata”³¹⁹; así que la discusión fue aplazada para un segundo debate. Días después, cuando se dio apertura de nuevo al tema, se abrió el debate al proyecto de Acuerdo por el cual se derogaría el Acuerdo

³¹⁸ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 181, 182, 183, 184, 185, 186 y 187, Medellín, diciembre 15 de 1917, p. 1465.

³¹⁹ AHM Fondo Concejo, serie Actas, tomo 325. Acta N° 140, julio 19 de 1918 fs. 365r-365v.

No. 98 de 3 de julio de 1917, donde se suprimiría del Plano del Medellín Futuro, la carrera de Córdoba, entre las calles de Caracas y Bolivia, y en consecuencia, se autorizaría la edificación en el trayecto mencionado³²⁰.

El 30 de julio de 1918, se aprobó el contrato con los empresarios del Circo España, propietarios de una faja de terreno entre las calles de Caracas y Perú, que se destinaría a la prolongación de la carrera de Córdoba. La faja medía 1.435 varas cuadradas de a 80 centímetros lineales cada una y 59 centésimas de varas cuadrada. El valor de dicha faja era de \$4 oro legal, la vara cuadrada, o sea \$5.742-36 oro legal, que pagaría el Distrito³²¹.

La compra de esta faja como contrato indispensable para la continuación de la carrera de Córdoba, vinculó otros aspectos económicos, en los cuales era necesario llegar a alguna negociación. Entre las condiciones especiales del contrato estaba el que la Junta del Circo España y el Distrito reformarían el numeral 3° de un contrato anterior, aprobado mediante Acuerdo No. 18 de 17 de junio de 1909, en el cual se disponía la construcción de un Circo de Toros. La reforma implicaba que a partir del 1 de enero de 1919, es decir, a partir del momento en que se diera el contrato de la faja de terreno para la prolongación de la calle, el Concejo tendría la libertad de gravar las corridas de toros que se dieran en el Circo. Esto implicaba que el porcentaje del 4%, que el Circo España se obligó a pagar por cada corrida de toros, de ahora en adelante, pagaría en la Tesorería de Rentas Municipal, de manera anticipada, la suma de \$180.

El Personero Municipal, a nombre del Municipio, cobraría durante los diez años siguientes, por corridas de toros que se dieran en cualquier otro lugar del Municipio, el mismo impuesto de \$180, y se comprometía a hacer todo lo que estuviera a su alcance, para evitar que dicha Empresa sufriera la competencia de otras, en las cuales se ofrecían corridas de toros.

³²⁰ AHM Fondo Concejo, serie Actas, tomo 325. Acta N° 148, julio 30 de 1918 fs. 389v-390r.

³²¹ AHM Fondo Concejo, serie Actas, tomo 325. Acta N° 148, julio 30 de 1918 fs. 389v-390r.

2.2.2. Ensanche de la calle Caracas

En el informe del Ingeniero Municipal sobre las obras ejecutadas al año de 1915, relacionadas con la terminación y ensanche de calles, éste dio a conocer, que la mayor parte del presupuesto de ese año, se había empleado en la compra de fajas de terreno para la apertura de nuevas calles, de acuerdo con el plano del Medellín Futuro. Específicamente, ese año se abrieron las calles de Caracas, entre Mon y Velarde y La Ladera; y se compró fajas de terreno para el ensanche de la calle de Caracas frente a la Plaza de Sucre, a los señores Agustín Mesa y Salustiano Tobón³²².

Luego, en 1918, se lograron otras negociaciones con propietarios de terrenos para el ensanche de la calle Caracas. El Concejo Municipal había comisionado a Ricardo Olano para que asesorara al Personero Municipal en dichas negociaciones, pues había dos frentes importantes: la compra de una casa, de propiedad del señor Ismael Correa y la compra de una faja de terreno de tres metros de ancho, necesaria para el ensanche, perteneciente a la Comunidad Salesiana.

El valor de la casa era de \$2.500 oro, ubicada en el cruce de la calle Caracas y la de La Ladera, zona proyectada para el ensanche. De la faja de terreno de propiedad de la Comunidad, no se sabía su precio. Esta faja estaba ubicada entre la calle de La Ladera y Giraldo³²³. En la reunión del 13 de diciembre de 1918, el Concejal Ricardo Olano propuso celebrar el contrato con el señor Ismael Correa C., de compra de una casa en la esquina de las calles de Caracas y Ladera, en la suma de \$2.500, con cuatro meses de plazo, al 1%³²⁴. Esta propuesta fue aprobada por el Concejo.

Posteriormente, en marzo de 1919, un nuevo propietario de la zona por donde se proyectaba el ensanche, el señor Isidro Molina F. ofreció al concejo la venta de una faja en

³²² U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 75 y 76, Medellín, mayo 12 de 1915, p. 588.

³²³ AHM Fondo Concejo, serie Actas, tomo 325. Acta N° 223, noviembre 11 de 1918, fl. 564r.

³²⁴ AHM Fondo Concejo, serie Actas, tomo 325. Acta N° 247, diciembre 13 de 1918, fl. 614r.

la calle de Caracas, entre las de Mon y Velarde y la Ladera, para el ensanche de dicha calle. El propietario también dio la opción al Concejo, de que le interesaba edificar, dado el caso que el Distrito no comprara la faja. En este particular, y con Ricardo Olano como Presidente del Concejo, se acordó la compra de las fajas necesarias para el ensanche de la calle de Caracas entre las de Mon y Velarde y la Ladera³²⁵.

2.2.3. Prolongación de la carrera de Carúpano

En enero 13 de 1919, el Concejo Municipal decidió emitir un juicio de expropiación al señor Federico Restrepo, propietario de una faja de terreno necesaria para la continuación de la carrera de Carúpano. Según lo expresado por el Concejal Mejía, al señor Restrepo se le había enviado una nota en junio de 1918, para mirar posibilidades de negociar el terreno, pero hasta el momento, no había enviado ninguna comunicación³²⁶.

El Concejo entonces, decidió iniciar el proceso de expropiación del terreno para la prolongación de la carrera de Carúpano. Al respecto, es relevante recordar que con la aprobación del Plano del Medellín Futuro, se comenzaron las compra-ventas de terrenos para materializar las obras urbanas propuestas en el plano. El Concejo Municipal, máxima autoridad para distribuir el presupuesto en materiales y compra de terrenos, también legisló en el tema de las construcciones urbanas. Todo particular que poseía una propiedad ubicada en algún sector, que en el Plano de Medellín Futuro se había destinado para alguna obra; el Municipio debía iniciar el proceso de negociación con el dueño para adquirirla. De lo contrario, éste se veía obligado a ser expropiado, por no colaborar en obras que eran relevantes para el progreso de la ciudad.

En mayo de 1919, el Municipio aprobó el plano para la prolongación de la carrera de Carúpano³²⁷. Éste iba desde la calle de Colombia hasta la avenida izquierda de “La Playa”. En la imagen que se presenta a continuación, se muestra la carrera Sucre, vía que atravesaba

³²⁵ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 49, marzo 21 de 1919, fl. 114v.

³²⁶ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 4, enero 13 de 1919, fl. 11r.

³²⁷ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 85, mayo 16 de 1919, fs. 187r-v.

la ciudad de Medellín en sentido norte a sur; en algunas partes de su trayecto se le conoció como Carúpano. En la fotografía se observa una cuadra conformada por grandes casas, con influencia de arquitectura europea que se edificaron a lo largo de esta calle.

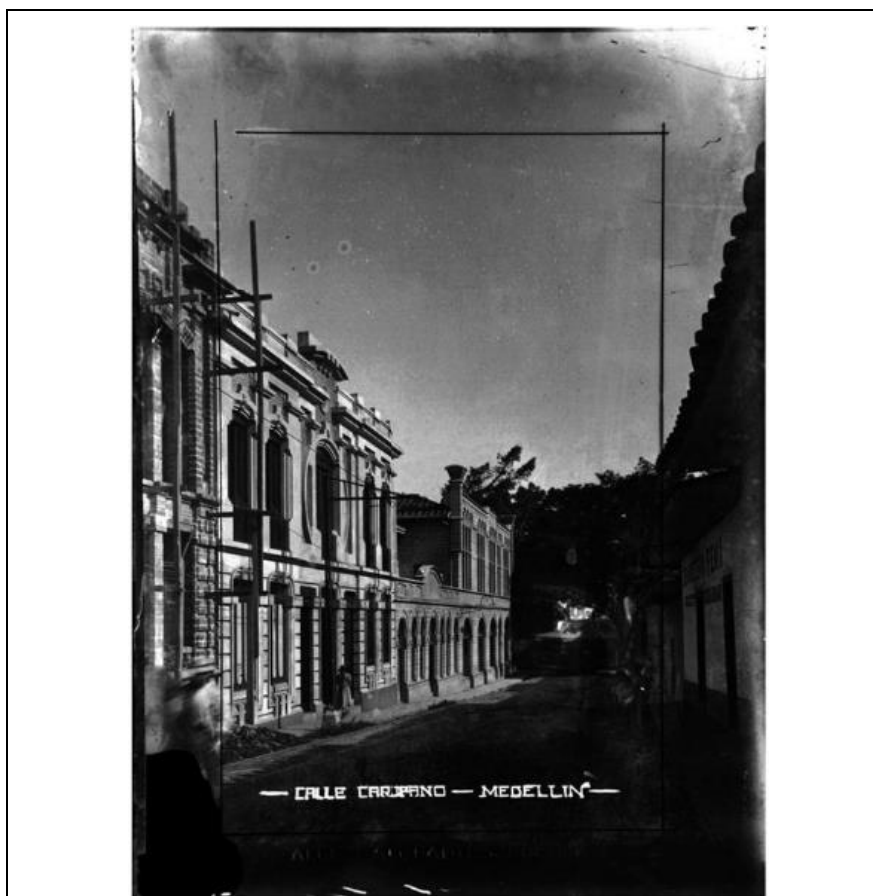


Ilustración 22. Calle Carúpano. 1925

Fuente: BPP. Colecciones Patrimoniales. Archivo fotográfico. Calle Carúpano. 1925. Fotografía Rodríguez. Disponible en: http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-008/0658.jzd&fn=7658

2.2.4. Prolongación de la carrera de Palacé

En abril de 1918, el Arzobispo de Medellín, en cabeza de la Arquidiócesis, fijó las bases en las cuales se cedía en venta al Distrito, el terreno necesario para la prolongación de la carrera de Palacé hacia el norte. Entre las condiciones estaban: 1. El Distrito se obligaba a pagar a la Arquidiócesis, en el plazo de un año, la cantidad de \$5.000 oro por el terreno. Y

2. El Distrito no podía obligar a la Arquidiócesis, mientras los terrenos que están detrás de la Catedral en construcción sean de su propiedad, a cercarlas de tapias, con aleros o aceras.

Ricardo Olano, en calidad de Presidente del Concejo, aceptó las condiciones del Arzobispo y comisionó al Personero Municipal para hacer el contrato respectivo³²⁸. Fue así como el 23 de mayo de 1918, se aprobó el Acuerdo No. 71, para contratar con el Arzobispo de Medellín, la venta de dos fajas de terreno destinadas a la prolongación norte y ensanchamiento de la carrera Palacé, por valor de \$5.000 oro, con un plazo de un año para pagar³²⁹.

Las fajas estaban ubicadas el barrio norte de la ciudad: una de 16 metros de ancho, cuya longitud se extendía desde la calle de La Paz hasta la avenida Echeverri, con una cabida total de 2.781 varas cuadradas, 875 milésimos de vara cuadrada, de la de a 80 centímetros lineales cada una, La faja lindaba así: por el norte, con la Avenida Echeverri, por el oriente y por el occidente, con predio de la misma Arquidiócesis, y por el Sur, con la Calle de La Paz. La otra faja medía 1.566 varas cuadradas, con 265 milésimos de vara cuadrada, también de a 80 centímetros lineales cada una, con un ancho de 16 metros. Esta arrancaba desde la calle de La Paz, hacia el sur, y lindaba así: por el norte, con la calle de La Paz; por el oriente, con terrenos de la Arquidiócesis; por el sur, con propiedad de Eliseo Rosas, Secundina Osorio y Alejandro Echavarría, y por el occidente, con tierras del doctor Andrés Posada Arango y de la misma Arquidiócesis de Medellín³³⁰.

Luego, Olano dio a conocer al Concejo la negociación iniciada sobre venta al Distrito de una casa con solar, además de media paja de agua de “La Ladera”, de propiedad del señor Ernesto Cadavid, inmueble situado en la calle del Perú y que el Municipio necesitaba para la prolongación de la carrera de Palacé hacia el Norte.

³²⁸ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 325. Acta N° 67, abril 16 de 1918, fl. 174v-175r.

³²⁹ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 325. Acta N° 94, mayo 21 de 1918, fl. 232v.

³³⁰ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 207 y 208, Medellín, mayo 31 de 1918, p. 1639.

El lote medía 448 varas cuadradas 48 centímetros de vara, el cual compra el Distrito por valor de \$5.000 oro al señor Cadavid. Además, el Distrito compra otro lote, incluyendo un edificio y media paja de agua, con una cabida de 753 varas cuadradas 55 centímetros de vara, que se compra al señor Londoño, por la suma de \$6.000 oro. Se especificó además, que los gastos que ocasionaran la demolición del edificio correrían por cuenta del señor Londoño, siendo responsabilidad del Distrito, la dirección de la destrucción del mismo³³¹.

Un día después, el 14 de mayo, se aprobó una póliza de contrato entre los señores Personero Municipal, Paulino Londoño y Ernesto Cadavid, para vender al Distrito una faja de terreno y un inmueble destinado a la prolongación de la carrera de Palacé hacia el norte, por valor de \$11.000 oro³³².

En agosto, Ricardo Olano, actual Presidente del Concejo, firmó la aprobación de dos acuerdos. Uno celebrado con el señor Aurelio Márquez, sobre venta al Municipio de una faja de terreno para la prolongación de la Carrera de Palacé, por la suma de \$150 oro. Y otro acuerdo relacionado con la apertura de un crédito al Municipio, por la cantidad de \$7.500 oro, con un interés anual del 12%, para las compras de terrenos necesarios para la prolongación de Palacé. El crédito lo ofrecieron los señores Ricardo Olano y Cipriano Rodríguez³³³.

2.2.5. Ampliación de la Avenida Echeverri

La Avenida Echeverri fue otra de las vías consideradas en el Plano del Medellín Futuro. La ampliación de la Avenida tocaba los terrenos de don Juan Olano, padre de Ricardo Olano. Éste hizo la siguiente propuesta: ceder la faja de terreno necesaria para el ensanche de la calle, por valor de \$1.50 la vara de 0,80. El Distrito quedaría obligado a ensanchar toda la cuadra en que queda la propiedad del señor Olano. Esta propuesta fue aprobada por el

³³¹ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 325. Acta N° 88, mayo 14 de 1918, fl. 223r.

³³² AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 325. Acta N° 89, mayo 15 de 1918, fl. 224v.

³³³ AHM Fondo Concejo, serie Actas, tomo 325. Acta N° 154, agosto 6 de 1918, fs. 397r-v.

Concejo, para pagar en seis meses y el Distrito se comprometió a hacer las gestiones conducentes para ensanchar toda la cuadra³³⁴.

En la reunión del Concejo del 16 de abril, el Ingeniero Municipal manifestó que no era imprescindible el ensanche de la vía en terrenos de don Juan E. Olano. Al respecto, puso sobre la mesa se reconsiderara la resolución aprobada en la sesión del 12, en la cual se autorizaba al Personero Municipal para comprar al señor Juan E. Olano, la faja de terreno necesaria para el ensanche de la avenida, mediante ciertas condiciones. Esta situación generó cierta discusión en la reunión. Finalmente, se aprobó lo siguiente: “Dígase al Ingeniero Municipal que dé al Sr. Juan E. Olano el correspondiente hilo para edificar en la avenida Echeverri, en terrenos de su propiedad, prescindiendo del ensanche señalado en el Plano del Medellín Futuro”³³⁵.

2.2.6. Prolongación de la carrera de San Benito

En el informe anual del Ingeniero Municipal del año 1917, referente a la apertura, ensanche y reparación de calles, dio a conocer, entre otras, la apertura de la carrera de San Benito. Además, dio cuenta de su prolongación hasta la quebrada Santa Elena, en una extensión de 108 metros y un ancho de 12. La faja había sido cedida gratuitamente por los señores Miguel y Carlos Vásquez, y cercada por cuenta del Distrito con alambre de púas³³⁶.

Los señores Carlos Vásquez L. poseían varias propiedades en la ciudad. También tenían interés en que se abriera la calle que iba de Restrepo Uribe hacia el norte hasta la de Moore³³⁷ y la calle de Cúcuta. Mediante Acuerdo No. 28 del 13 de febrero de 1915³³⁸, se realizó un contrato sobre cesión al Municipio, del terreno necesario para el ensanche y

³³⁴ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 325. Acta N° 65, abril 12 de 1918, fl. 162r.

³³⁵ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 325. Acta N° 67, abril 16 de 1918, fl. 175v.

³³⁶ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 181, 182, 183, 184, 185, 186 y 187, Medellín, diciembre 15 de 1917, p. 1465.

³³⁷ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 325. Acta N° 87, mayo 13 de 1918, fl. 219r.

³³⁸ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 69, Medellín, marzo 2 de 1915, p. 533.

prolongación de estas calles. Los señores Vásquez cedieron la cantidad de novecientos cuarenta y ocho metros cuadrados, con cincuenta y nueve centímetros. De esta extensión, doscientos ocho metros con noventa y tres centímetros se utilizarían para el ensanche de Restrepo Uribe y setecientos treinta y nueve metros con sesenta y seis centímetros, para el ensanche de Cúcuta. Además, cedieron varias fajas de terreno para uso exclusivo de servir de calles públicas, situadas en los barrios de San Miguel y Villa Hermosa³³⁹.

Respecto de la prolongación de la carrera de San Benito, entre las calles de Boyacá y Colombia, el 17 de abril de 1918, el Personero Municipal inició también negociación con el señor Diego Escobar O., para comprar la faja de terreno ubicada en su propiedad, con el fin de continuar la carrera. Esta carrera era importante, en el sentido en que comunicaría la parte sur de la ciudad con la del norte. La idea era establecer una relación entre las zonas circundantes y sus redes. En este caso, la carrera San Benito canalizaría, a través de las calles de Boyacá y Colombia, la comunicación de la ciudad de sur a norte.

El Concejo consideró pertinente que los Concejales Ricardo Olano y Villa, estudiaran esta compra, al igual que un pequeño lote para la misma vía, cuyo vendedor era el señor Félix Arango³⁴⁰. Después del estudio, el Concejo aprobó la celebración de dos contratos con los señores Diego Escobar O. y Félix Arango P., sobre la compra de unas casas y unas fajas de terreno, para abrir una calle entre la Plazuela de San Benito y la calle de Colombia. Respecto del primer contrato, se aprobó un precio de \$2.50 y \$3 oro y el segundo, por valor de \$3 oro la vara, quedando indicadas en este precio dos casas, la una frente a la calle de Boyacá y la otra frente a la calle de Colombia³⁴¹.

2.2.7. Rectificación y ensanche de la carrera de Bolívar

³³⁹ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 134, agosto 12 de 1919, fs. 287v-288r.

³⁴⁰ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 325. Acta N° 68, abril 17 de 1918, fl. 175v.

³⁴¹ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 325. Acta N° 74, abril 24 de 1918, fl. 188r.

Una de las negociaciones para comprar las fajas de terreno destinadas a la rectificación y ensanche de la carrera de Bolívar, fue la establecida con el señor Enrique Mejía O. el Concejo aprobó un contrato con el señor Mejía O., sobre venta al Municipio de una faja de terreno ubicada en el barrio norte de la ciudad, determinada para la rectificación y ensanche de la carrera de Bolívar³⁴². El costo aprobado para la compra del terreno fue de \$191.60 oro³⁴³.

Mediante Acuerdo No. 80 de 1919, se aprobó el contrato con el señor Mejía O., a nombre de la Casa Comercial que representa, de la venta de un terreno, para la rectificación y ensanche de la carrera de Bolívar. Esta faja estaba ubicada en el barrio norte, de una longitud de 191,60 varas cuadradas, de a 80 centímetros lineales cada una, cuyos linderos eran: por el frente, con la carrera Bolívar; por un costado, con la calle Moore, que unía Bolívar con la Gran Avenida; por otro costado, con la misma carrera; y por el centro, con predios de los señores Vélez V. Hermanos y Roberto Moreno³⁴⁴.

2.3. La carretera de Circunvalación

La carretera de Circunvalación fue una de las transformaciones urbanas más importantes señaladas en el Plano del Medellín Futuro. Ésta iba de la carrera de Bolívar,

... a unas dos cuadras de “Cipriano” en la curva 1, arranca con una pendiente de 5% en una extensión de dos y medio kilómetros, más o menos, hasta encontrar la calle vieja que pasa por frente a la casa de Manuel J. Álvarez. Sigue por esta calle y luego a nivel hasta cerca a la Capilla de Los Ángeles. De aquí, con unas contrapendiente de 5%, pasando la quebrada “Gallinazada”, hasta frente al Cuartel de La Ladera, unos 750 metros. Sigue a nivel, corta la quebrada “Aguadita”, la calle de Guarne, manga de Juan Peña, etc., en una extensión de 1.500 metros. Luego, con un 1% hasta una cuadra más debajo de la Planta Eléctrica, una extensión de 400 metros. Pasa la quebrada Santa Elena y con un 3% pasa una media cuadra más arriba

³⁴² AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 98, junio 9 de 1919, fl. 210v.

³⁴³ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 100, junio 11 de 1919, fl. 214r.

³⁴⁴ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 246, Medellín, junio 23 de 1919, p. 1954.

de la Puerta Inglesa, unos 380 metros largos. Con 4% hasta cortar el camino del Cuchillón. Luego a nivel pasando por debajo de la casa de D. Camilo Quijano. Luego una contrapendiente de 2% hasta cortar el camino de Loreto y sigue hasta el último tejlar. De aquí, con el 4%, a la calle de Las Palmas. Continúa por ésta, hasta donde termina; de aquí, por detrás del Cementerio de San Lorenzo, a encontrar la carretera trazada por el Dr. López³⁴⁵.

A principios del año 1918, el Distrito de Medellín dispuso un presupuesto de gastos considerable para los trabajos de la carretera de Circunvalación. Parte de este presupuesto se invertiría en la adquisición de fajas de terreno situadas en la avenida del río Medellín, necesarias para esta obra³⁴⁶. Así, el Municipio contaba en ese momento con \$5.000 para la apertura; sin embargo, se solicitó a la S. de M. P. su intervención en las negociaciones con los dueños de las fajas de terrenos, para que el proceso de urbanización fuera eficiente³⁴⁷.

Se proyectaba entonces, abrir la avenida derecha del río Medellín, entre los puentes de Guayaquil y de San Juan. Además, de darle un gran impulso a la vía del “Paseo de los Libertadores”³⁴⁸.

³⁴⁵ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 30, Medellín, diciembre 9 de 1913, p.228.

³⁴⁶ S. de M. P. Libro de Actas N° 6. Acta N° 537, febrero 26 de 1918. [sin foliación]

³⁴⁷ S. de M. P. Libro de Actas N° 6. Acta N° 541, abril 1 de 1918. [sin foliación]

³⁴⁸ S. de M. P. Libro de Actas N° 6. Acta N° 541, abril 1 de 1918. [sin foliación]

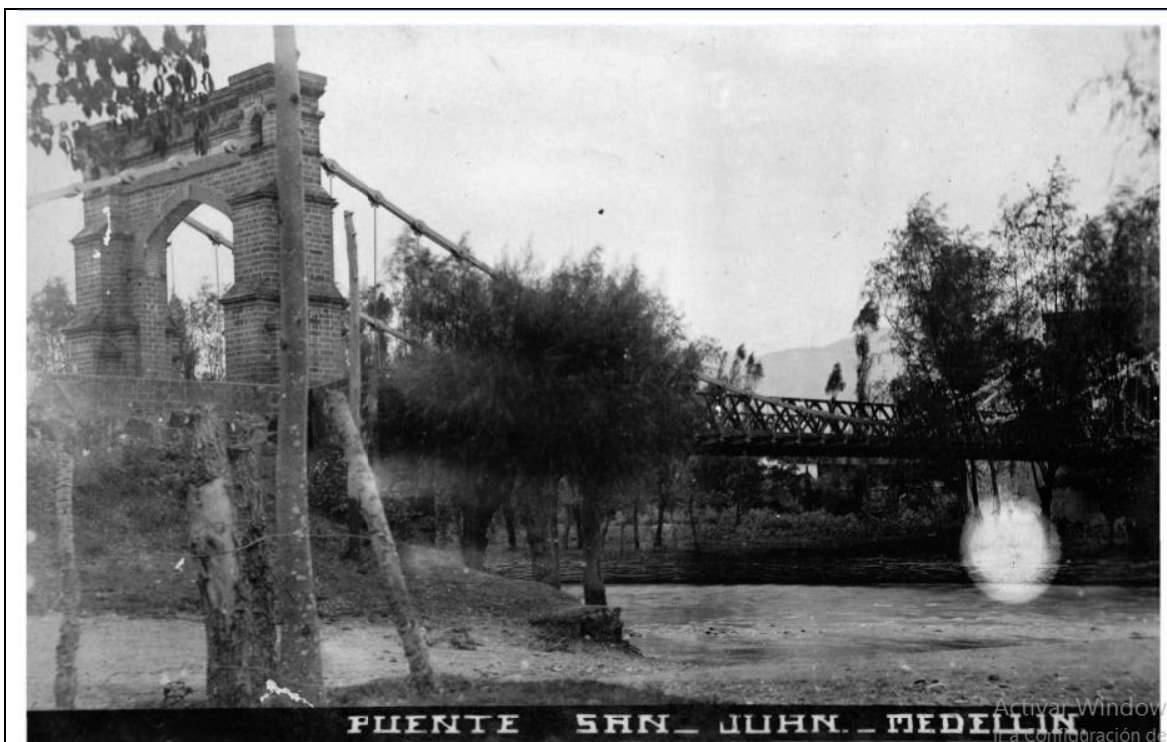


Ilustración 23. Puente San Juan. Primer tercio del siglo XX

La imagen representa la estructura colgante, construida en metal y madera, cuidadosamente ensamblada del puente de San Juan. En la entrada oriental se ven los cables anclados a un soporte en mampostería de ladrillo, ubicada a un lado de la ribera del Río. La construcción fue obra del ingeniero Antonio J. Duque.

Fuente: BPP. Colecciones Patrimoniales. Archivo fotográfico. Puente San Juan. Principios del siglo XX. Fotógrafo: Benjamín de la Calle Muñoz. Disponible en: http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-008/0724.jzd&fn=7724

A finales del siglo XIX, el río no sólo dividía el valle, sino que se convertía para ciertos sectores en un obstáculo físico que dificultaba el desplazarse entre una banda y otra, especialmente porque sólo se contaba con un puente de material, el de Guayaquil, construido por Enrique Hausler en el año de 1867³⁴⁹. Los otros dos puentes que estaban a la altura de San Juan y Colombia, eran de madera, frecuentemente se caían en pedazos porque se pudrían o porque en épocas de invierno eran arrastrados por el aumento del caudal del río.

³⁴⁹ Avendaño Vásquez, Claudia. “Desarrollo urbano de Medellín en el siglo XX”. En *Revista Pensamiento Humanista*, No. 4, 1998, p. 84. Disponible en: <https://revistas.upb.edu.co/index.php/PensamientoHumanista/article/view/339>

A principios décadas del siglo XX, el puente San Juan contaba con una estructura colgante de metal y madera, lo que le daba mayor soporte. Teniendo en cuenta que el Distrito conservaba fondos para la carretera de circunvalación, el socio señor Olano presentó ante la S. de M. P. la siguiente propuesta, que fue aprobada por los demás socios. Consideró pertinente que, por cuanto la avenida derecha del “Paseo de los Libertadores”, entre los puentes de Guayaquil y San Juan hacía parte de la carretera de circunvalación, insinuó la conveniencia de proceder a abrir y dar al servicio público la carretera, entre los dos puentes citados³⁵⁰.

Como la carretera se trazó en terrenos del barrio Campo Valdés, los propietarios de esta zona, señores Cock, Sanín Villa y Cía, estaban dispuestos a ceder al municipio las fajas de terreno necesarias para la carretera, con la condición de que se hicieran ligeras variaciones en el trazo, que no afectaban la pendiente, el costo y la estética de la vía. La decisión de construir la carretera por este barrio, había tardado un buen tiempo. Por esto los señores Cock, Sanín Villa y Cía., escribieron al Concejo para que se decidiera el asunto. Si en un plazo de 10 días, a partir del 19 de agosto, el Concejo no había concretado que el trazado se haría por dicho barrio, ellos considerarían que al Municipio no le interesaba el trazo y por tanto, procederían a enajenar las fajas ocupadas por el proyecto actual³⁵¹.

Finalmente, el Concejo vio conveniente variar el trazo de la carretera de circunvalación, en consonancia con lo expuesto en el anterior memorial y se procedió a darle una rápida solución.

2.4. Cobertura de la quebrada Santa Elena

Medellín era una ciudad construida alrededor de la quebrada Santa Elena. Se extendía desde allí hasta el parque de Bolívar o Villa Nueva, y desde la misma quebrada, hasta

³⁵⁰ S. de M. P. Libro de Actas N° 6. Acta N° 546, mayo 6 de 1918. [sin foliación]

³⁵¹ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 138, agosto 19 de 1919, fs. 299v-300r.

Niquitao con los Huesos³⁵². La mayoría de la población estaba concentrada en la banda oriental; hacia la occidental, denominada Otrabanda, se encontraban Robledo, Belén y la América, que daban la impresión de ser pueblos independientes de Medellín.

La cobertura de la quebrada Santa Elena, representó para los promotores urbanos de principios del siglo XX, la posibilidad de invertir en propiedad raíz y de realizar una obra de significativa importancia para el progreso de la ciudad. Fueron varias las solicitudes que analizó el Concejo de Medellín, relacionadas con la cesión de fajas de terreno para su construcción. Hubo varios propietarios dispuestos a ceder fajas de terreno para la cobertura de la quebrada Santa Elena, estaban los señores Miguel y Carlos Vásquez Cía. En abril de 1918, ofrecieron al Municipio la faja necesaria para comunicar las carreras de Cundinamarca y Cúcuta, por medio de una avenida a lo largo de la quebrada Santa Elena, entre los puentes de Santamaría y Campo Serrano; faja que venderían en las mismas condiciones en que el Distrito había comprado con el mismo fin, el terreno a los señores Francisco y Pablo Lalinde B.

Ricardo Olano, era uno de los socios que integraba la comisión que estudiaba las negociaciones para compra de terrenos con tal fin. Consideró pertinente la propuesta de los señores Vásquez y propuso la autorización del Personero Municipal para negociar el terreno destinado a la rectificación de la quebrada Santa Elena; además, era necesario adquirir la propiedad de la señora Filomena Bravo de Lalinde, necesaria para la apertura de la calle entre Cundinamarca y Cúcuta. Olano observó, que debía comprarse, además de la propiedad de la señora Bravo de Lalinde, las fajas necesarias para la rectificación de la quebrada, en el trayecto comprendido entre Cundinamarca y Cúcuta³⁵³.

Viene al caso mencionar que la apertura de la calle comprendida entre Cundinamarca y Cúcuta fue motivo de quejas en el Concejo. Por ejemplo, varias vecinas de la quebrada abajo, solicitaron el desvío de la quebrada Santa Elena, entre las carreras de Cundinamarca

³⁵² Avendaño Vásquez, Claudia. *“Desarrollo urbano de Medellín en el siglo XX...”* p. 84.

³⁵³ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 325. Acta N° 67, abril 16 de 1918, fl. 174r.

y Cúcuta, porque les estaba causando perjuicios en sus propiedades. Esta solicitud pasó a estudio del señor Personero Municipal, para analizar los derechos de agua que pudieran tener las personas que firmaron esta solicitud³⁵⁴. Sin embargo, en lo rastreado en el Archivo del Concejo, no se halló ninguna respuesta a esta solicitud, lo que permite deducir que muchas de las quejas, reclamos y solicitudes de vecinos aledaños a las obras no fueron tenidas en cuenta, a la hora de proceder con las obras de construcción.

La avenida derecha e izquierda de la quebrada Santa Elena, fue motivo de solicitudes, expropiaciones y negociaciones con los propietarios de dicha avenida. Por ejemplo, la casa perteneciente al señor Sacramento Mesa, situada al final de la calle de Zea, fue otra de las propiedades que debía adquirir el Distrito, pues ahí estaba trazada la prolongación de la avenida derecha de la quebrada Santa Elena³⁵⁵. Se iniciaron entonces las gestiones para adquirir el terreno; Ricardo Olano, uno de los comisionados para esta gestión, propuso comprar al señor Francisco Luis Navarro la casa que éste poseía en la calle de Vélez en la suma de \$1100, con seis meses de plazo al 1% mensual; y para permutar dicha casa por la que el señor Sacramento Mesa tenía al final de la calle de Zea, la cual se destinaría para la avenida derecha de la quebrada Santa Elena³⁵⁶.

³⁵⁴ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 47, marzo 18 de 1919, fl. 110r.

³⁵⁵ AHM Fondo Concejo, serie Actas, tomo 325. Acta N° 126, julio 3 de 1918 fl. 325v..

³⁵⁶ AHM Fondo Concejo, serie Actas, tomo 325. Acta N° 175, septiembre 10 de 1918, fs. 455r-v.

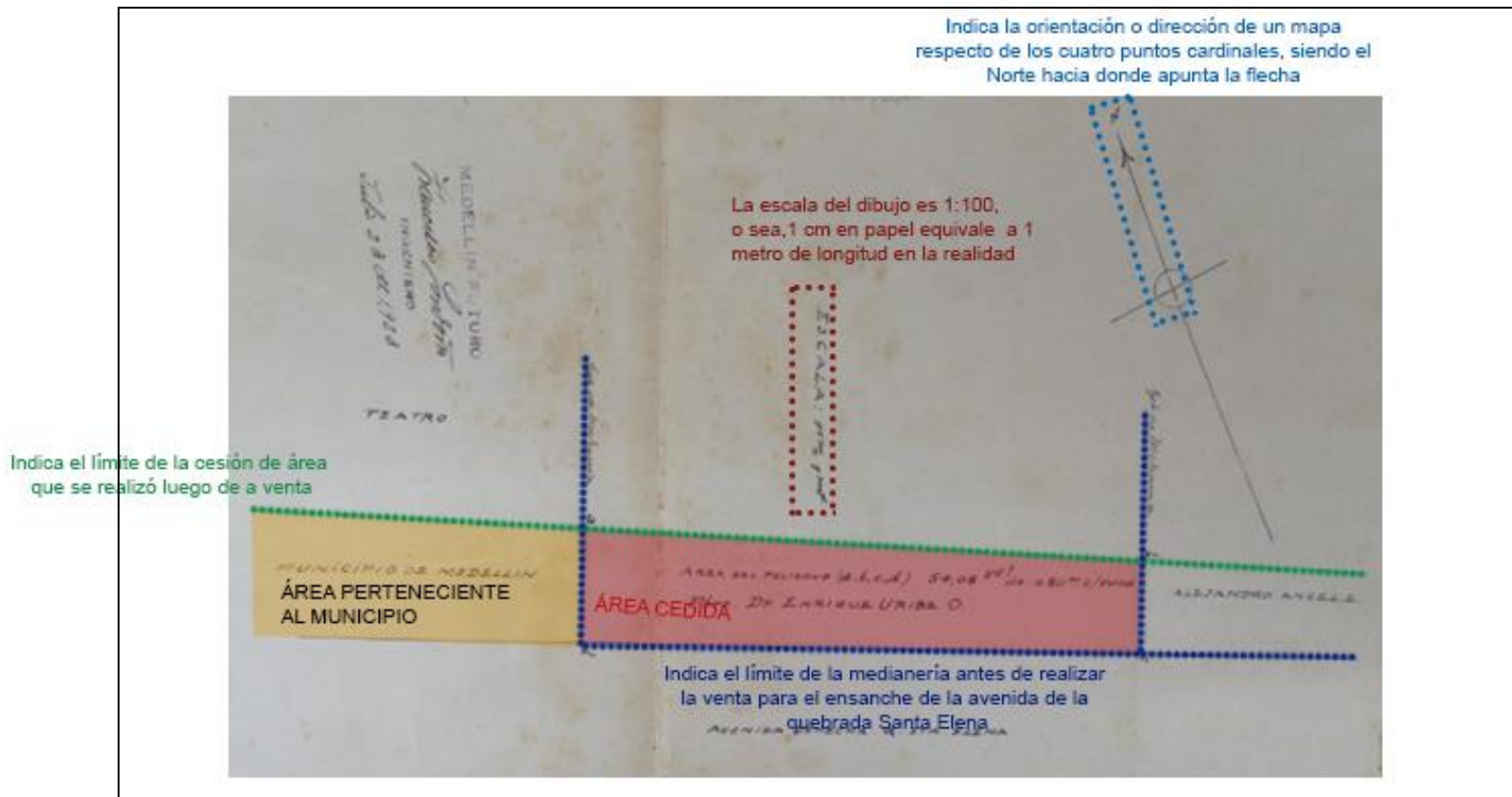


Ilustración 24. Avenida derecha de la quebrada Santa Elena. 1923

El plano muestra el terreno de propiedad del Presbítero Enrique Uribe O., que fue vendido al Municipio de Medellín. Representa el ensanche de la avenida derecha del arroyo Santa Elena, cuyo colindante era el señor Alejandro Vélez.

Fuente: AHA. Planoteca. Material Gráfico. Código: 784. Plano avenida derecha del Arroyo Santa Elena (ensanche). Elaborado por el ingeniero Francisco Londoño. 1923.
Plano intervenido por la investigadora.

El plano representa una cesión de una porción de un predio privado, que pasa a ser parte del área del dominio público. La línea verde indica el nuevo eje de paramento luego de la cesión. La franja amarilla ya corresponde al municipio, de lo cual se deduce que el objetivo era consolidar y dar continuidad al nuevo retiro o paramento, para dar paso a la ampliación de la avenida en el costado derecho de la quebrada Santa Elena.

Es relevante destacar que la S. de M. P. participó activamente en la negociación de las fajas de terreno para la cobertura de la quebrada Santa Elena. El Concejo solicitó su apoyo a través de comisiones que estudiaran con los vecinos propietarios en el trayecto comprendido entre los puentes de Circo y de Palacé, algún aporte económico para dicha cobertura. Asimismo, la S. de M. P. estableció comunicación con los vecinos directamente beneficiados en la apertura de las avenidas, que se harán entre las calles de Cúcuta y Zea, con el objeto de conseguir por compra o expropiación, dos casas que impedían las avenidas que se intenta abrir³⁵⁷.

Otro caso, fue el Memorial emitido al Concejo, por parte del señor Tomás Cock, como representante del señor Joaquín Mariano Escobar, en el cual solicitaba la cesión de un hilo para reedificar una casa, ubicada en el crucero de la calle de El Palo con la avenida izquierda de la quebrada Santa Elena y la contigua hacia el oriente, perteneciente al señor Escobar³⁵⁸.

El señor Ricardo Olano estudió la solicitud y propuso al Municipio se aprobara bajo algunas condiciones. Entre éstas estaban que el propietario se comprometía a ochavar la esquina, quitando a cada lado del ángulo de las paredes no menos de 1 metro con 40 centímetros, según el plano presentado por el señor Cock; a modernizar y embellecer los dos edificios contiguos a la esquina formada por la calle de El Palo y la avenida izquierda de la Playa; a construir, a lo largo del hilo de la calle, una verja de hierro, hilo que irá a morir al

³⁵⁷ S. de M. P. Libro de Actas N° 9. Acta N°929, septiembre 15 de 1927 fl. 155.

³⁵⁸ AHM Fondo Concejo, serie Actas, tomo 325. Acta N° 127, julio 4 de 1918 fs. 328v- 329r.

vértice del ochave; y finalmente, a construir y sostener por su cuenta, a lo largo de la verja, una acera de cemento del mismo ancho de la acera contigua³⁵⁹.

La rectificación de la calle de Calibío también fue una obra indispensable para llevar a buen término el proyecto de la cobertura de la quebrada Santa Elena, entre los puentes de Junín y Palacé³⁶⁰. Para esto era necesario obtener las fajas de terreno, determinadas por “dos casitas situadas en la calle, en la parte que hace una especie de codo”³⁶¹, éstas habían sido compradas por los señores Cárdenas, quienes se proponían construir allí un edificio. El asunto era que el Distrito era dueño del edificio “Uribe Ángel”, situado al frente de las casas, por lo que vio la oportunidad de adquirir esta propiedad a partir de una permuta acordada con los dueños, asimismo, era la oportunidad de adquirir otras propiedades, pues la S. de M. P. tenía noticia que se reconstruirán varias casas del sector en malas condiciones, ubicada en la calle conocida como “El Codo”, por lo que, si el Distrito no establecía una negociación con los propietarios, el proyecto de la rectificación de la quebrada Santa Elena, sería casi imposible.

³⁵⁹ AHM Fondo Concejo, serie Actas, tomo 325. Acta N° 135, julio 13 de 1918 fl. 354r.

³⁶⁰ También se había solicitado al Concejo la necesidad de darle continuidad a la cobertura de la quebrada Santa Elena, entre los puentes de Palacé y Bolívar, abriendo una calle por ese lugar. Ver: S. de M. P. Libro de Actas N° 8. Acta N°872, abril 12 de 1926 fl. 506.

³⁶¹ S. de M. P. Libro de Actas N° 7. Acta N° 599, junio 30 de 1919, fl. 66.



Ilustración 25. Calle del Codo. 1920

La imagen corresponde a la salida de la calle El Codo a la carrera Palacé. Se aprecia la calle en piedra y los rieles donde pasaba el tranvía, a la izquierda un café, lugar de socialización y tertulia, en cuya fachada está la frase “Aquí se humedece la palabra”.

Fuente: BPP. Colecciones Patrimoniales. Archivo fotográfico. Calle del Codo. 1920. Fotografía Rodríguez. Disponible en: http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-008/0663.jzd&fn=7663

La S. de M. P. manifestó al Concejo la conveniencia de obtener las fajas de terreno para la rectificación de la calle de Calibío, a fin de hacer más llevadero el proyecto de cobertura de la quebrada Santa Elena, entre los puentes de Junín y Palacé, proyecto que estudiaba la Sociedad en ese momento³⁶².

³⁶² AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 144, agosto 28 de 1919, fl. 322r.



Ilustración 26. Puente Junín. 1900

El puente de Junín fue uno de los primeros en desaparecer, cuando se iniciaron los trabajos de canalización y cobertura de la quebrada Santa Elena, en el año de 1932.

Fuente: BPP. Colecciones Patrimoniales. Archivo fotográfico. Puente Junín. 1900. Fotografía Rodríguez. Disponible en: http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-008/0472.jzd&fn=7472

En abril de 1921, la comisión encargada de estudiar el proyecto sobre apertura de una avenida por la orilla derecha de la quebrada Santa Elena, desde el puente de La Loma hasta el de Sucre, informó sobre su conveniencia y por tanto, que fuera incluido en el proyecto del

Medellín Futuro. En el Plano no estaba considerada dicha avenida, pero el argumento que se utilizó en ese momento estaba relacionado con que una avenida por la orilla derecha de la quebrada Santa Elena, entre los puentes de “La Loma” y Sucre, podría, en su parte superior, ser parte de la carretera de Circunvalación. Con este proyecto el Distrito evitaría algunos perjuicios, que con el trazado tal como estaba estipulado, se causaría a algunos predios³⁶³.

En una de las reuniones de la S. de M. P., del mes de octubre de 1922, Manuel J. Álvarez propuso, respecto de la cobertura de la quebrada Santa Elena, que ésta debía cubrirse con cemento armado, dando posibilidad para formar después una especie de boulevard, con lo cual ganaría notablemente en belleza. Álvarez había visitado varios lugares de Europa, por eso tenía el referente de que con este material, la ciudad se podría proteger de las crecientes del río Medellín y de la quebrada Santa Elena. En Europa habían dado buenos resultados las placas de cemento armado cubiertas con mallas de acero y del tamaño del fondo del cauce a la superficie de la tierra. Las ventajas con este sistema, radicaban en la resistencia y la fuerza de contención, iguales a las que se podría dar a las tablas de madera aseguradas por fuertes traviesas³⁶⁴.

Las inundaciones representaron un gran problema para muchos vecinos cuyas propiedades estaban cerca a la quebrada. Varias solicitudes llegaron al Concejo en este sentido. Por ejemplo, en 1924, la señorita Carmen Jaramillo, solicitó al Concejo Municipal se estudiara la posibilidad de canalizar la quebrada Santa Elena, en el trayecto en donde tiene una casa, para evitar el peligro de las inundaciones que en varias ocasiones habían puesto en peligro su propiedad. Esta solicitud se pasó a estudio del señor Ingeniero Municipal, pero se resalta que no se halló una respuesta posterior a dicho comunicado³⁶⁵.

Es importante resaltar que, la quebrada Santa Elena era el elemento directriz de Medellín, que iba en sentido oriente-occidente; pero las posibilidades para extenderse se abrieron en sentido norte-sur, tanto al occidente como al oriente del río Medellín. Las razones

³⁶³ S. de M. P. Libro de Actas N° 7. Acta N° 672, abril 18 de 1921, fl. 378.

³⁶⁴ S. de M. P. Libro de Actas N° 8. Acta N°736, octubre 2 de 1922 fl. 15.

³⁶⁵ S. de M. P. Libro de Actas N° 8. Acta N°789, febrero 25 de 1924, fl. 189.

tenían que ver con buscar nuevas fuentes de agua, luz y aire; la ubicación de las industrias y la canalización del río.

2.5. La canalización del río Medellín

La canalización del río Medellín fue un tema de interés para la élite, que veía en esta obra gran parte de la solución a los problemas de salubridad. Además, la canalización permitiría mejorar las condiciones de los terrenos para incorporarlos a la dinámica del suelo urbano, expandiendo la malla urbana entre la antigua Villa y las orillas del río Medellín³⁶⁶.

Inicialmente, el río era el límite al occidente del área urbana, pero a medida que la ciudad fue creciendo, derivó en la articulación con barrios y fracciones, y se convirtió en el eje fundamental de circulación y ordenamiento de la ciudad. Así, a finales del siglo XIX, la élite de Medellín inició la gestión para las primeras obras en el río. Se acondicionó una parte del lado occidental del área urbana, lo que posibilitó la apertura de las calles San Juan, Pichincha, Maturín y Calibío.

La calle San Juan tuvo una relevancia en la conexión de la ciudad; se pretendía darle continuidad hacia occidente, con el fin de que estableciera comunicación con el barrio de América; y las calles Pichincha, Maturín y Calibío, deberían comunicar con el río Medellín. Con esta apertura y extensión de calles, la ciudad avanzó en su frontera urbana occidental, hacia los ejidos de Guayaquil. En 1894, el ingeniero Antonio J. Duque, presentó un proyecto de rectificación y cuelga entre el puente de Guayaquil y el paso del Alférez en Bermejál; con esta obra se logró consolidar el sector de Guayaquil, en donde se inauguraron obras de importancia para la ciudad como el Frontón Jai Lai –hipódromo- y el matadero municipal³⁶⁷.

A principios del siglo XX, el Concejo Municipal se dio a la tarea de realizar dos avenidas a lado y lado del nuevo curso del río, no sólo como lugares de paseo, sino porque

³⁶⁶ González Escobar, Luis Fernando. Medellín, *los orígenes y la transición a la modernidad*...p. 83.

³⁶⁷ González Escobar, Luis Fernando. Medellín, *los orígenes y la transición a la modernidad*...p. 83-84.

contribuirían a evitar las inundaciones. El interés de la élite ya no estaba puesto únicamente en la cuelga y rectificación del río, sino también en la canalización a ambos lados.

En el año de 1912, se publicó en *Crónica Municipal*, una serie de documentos relativos a la canalización del río Medellín. Los documentos estaban divididos en tres partes, pero tenían algo en común, en todos se hacía un llamado por la defensa de la ciudad y la necesidad de ejecutar la obra de rectificación y canalización del río, como una de las transformaciones urbanas más importantes, en términos de salubridad, vialidad y ordenamiento urbano de Medellín.

En la primera parte, se muestra la pertinencia de la obra. Para esto, se retomó el diagnóstico de la ciudad que habían realizado entre 1904 y 1908, las Juntas Distritales de Caminos. Las Juntas pusieron en evidencia los desastres que el río causaba en los puentes y avenidas, y los peligros que representaba para la ciudad. En ese momento, se iniciaron trabajos para el sostenimiento del río debajo de los puentes, con esta medida se atendió a la urgente necesidad de impedir que el río entrara a la ciudad por la parte alta y a que no abandonara los puentes, rompiendo el cauce por uno u otro de sus extremos.

Ese trabajo, en defensa de la ciudad y de los puentes, fue el que se realizó durante esos años. Aparte de haber logrado que el cauce del río siguiera corriendo por debajo de los puentes, otras obras se realizaron en paralelo en pro del mismo fin: se abrieron y arreglaron avenidas, se construyeron muros de contención y se sembraron árboles para contener el desborde de las riberas. La tendencia del río, empujado por las quebradas La Iguaná, La Hueso y la del “Matadero”, era ingresar a la ciudad por la llamada calle “Del Medio”, o sea la carrera de Bolívar al sur. Pasar por el camellón de Guayaquil, o sea la carretera de Carabobo al sur, atravesar los terrenos que fueron del señor Domingo Garcés, por el “Frontón” y por el barrio de San Benito.

Un segundo punto del informe se refería a la rectificación del cauce del río. En esta parte, se hacen algunas recomendaciones respecto de lo que significaba la supresión de las vueltas del río. Éstas debían realizarse antes de la canalización, pues no se debía meter una

tonga, sin que se hubieran suprimido las vueltas. Empezada y adelantada la canalización de abajo para arriba, suponiendo que hubiera tonga suficiente, se formaría un canal con grandes vueltas, lo que implicaría graves desastres. La recomendación era rectificar el cauce y después canalizarlo.

Finalmente, el tercer momento estaba relacionado con las implicaciones de la canalización del río. Uno de los desniveles estaba entre el puente de Colombia y La Mariela. Según el informe, el desnivel era pequeño, pero representativo a la hora de realizar trabajos en la canalización. Para esto, la Junta de Canalización propuso dar a la corriente una fuerza de acarreo mayor de la que tenía, a fin de que se arrastrara el material que la Iguaná le echaba al río; esto se conseguiría enderezando y angostando el cauce del río Medellín desde el puente de Colombia hasta más abajo del paso del Alfez³⁶⁸.

El enderezamiento consistía en la sustitución de las curvas del río, por trayectos rectilíneos, esto aumentaría la pendiente y por ende, el río tendría más posibilidades de acarrear el material proveniente de la Iguaná. Al estrechar el cauce, se hacía más profunda la capa de agua corriente, y por lo tanto, se aumentaba la fuerza y el agua podría arrastrar la carga.

En el Acuerdo No. 22 del 8 de febrero de 1915, el Concejo Municipal aprobó un contrato con los señores Joaquín Felipe Toro, Marcelino Mejía, Tomás Londoño y Carlos Isaza Fonnegra, para la construcción de cercos en las avenidas del río Medellín. El compromiso era construir los cercos para proteger las avenidas, en un ancho de treinta metros³⁶⁹.

Entre 1910 y 1914, el proyecto de canalización estaba incorporado al proyecto del Medellín Futuro, por lo que en estos años los mayores esfuerzos económicos se centraron en

³⁶⁸ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 17, Medellín, octubre 31 de 1912, pp. 135-136.

³⁶⁹ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 20, Medellín, febrero 20 de 1915, p. 527.

esta obra. Ésta era, entre las obras municipales, una de las más importantes, tanto por el gasto que representaba su terminación como por las numerosas ventajas que reportaría para la ciudad, una vez se terminara dicha obra. Hasta mayo de 1915, la mayor parte del presupuesto que se destinó para atender los gastos de la rectificación del río, se invirtieron en la indemnización de perjuicios causados por las avenidas de éste, a algunos de los propietarios de fajas.

Después de que los propietarios cedieron las fajas necesarias para la rectificación, se empezó ésta en una extensión de 1.800 metros en la parte comprendida entre el puente del Volador, hasta unos 850 metros más abajo del puente de Colombia. En un principio, con el objeto de desaguar las fincas colindantes y evitar las inundaciones, se hizo una excavación de 6 metros de ancho en toda la extensión de los 1.800 metros. Aparte de este trabajo, se clavaron 3.600 estacones a lado y lado del nuevo cauce.

Un aspecto interesante, fue que en los meses de enero, febrero, marzo y abril de 1915, se vieron reducidos los trabajos, en gran parte porque de lo destinado en el presupuesto municipal, se gastaron \$2.650 en la indemnización de perjuicios y pago de cementeras que se hicieron a algunos de los dueños de fajas. Además se realizaron varios trabajos de sostenimiento, especialmente en la parte baja, frente a las fincas de los señores Jaramillo y Londoño, para evitar la entrada del río a los predios colindantes³⁷⁰.

Para 1915 la ciudad contaba con dos grandes avenidas a ambos lados del río: la Avenida de Los Libertadores y la Avenida La Independencia, las cuales se constituyeron en uno de los paseos más apetecidos por los ciudadanos de la ciudad y los visitantes.

La obra del río, posibilitó la proyección de otras obras no sólo al occidente de la ciudad. En la parte oriental del río, se construyeron barrios y sedes institucionales que se fueron desarrollando a lo largo de los años veinte y treinta, lo que implicó la proyección de

³⁷⁰ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 75 y 76, Medellín, mayo 12 de 1915, pp. 589-590.

nuevos puentes para unir ambos sectores. Las obras de canalización se prolongaron desde el área urbana hasta la estación Acevedo en el norte, como parte de las obras de protección de la línea del ferrocarril; así se logró también adecuar una importante faja de terreno en la parte oriental del Valle de Aburrá. Hacia el sur, las obras de canalización se prolongaron hasta el cerro Nutibara³⁷¹.

En el informe del Presidente del Concejo Municipal, entre 1913 y 1915, sobre los trabajos de rectificación y canalización del río Medellín, se muestra el desembolso de \$5.762 oro para comprar fajas de terreno para la canalización. El Municipio obtuvo la cesión gratuita de la faja necesaria para el nuevo cauce del río, entre los puentes de Colombia y del Volador, y para abrir, a lado y lado del mismo, avenidas de 30 metros de ancho. Fue preciso, sin embargo, comprar una faja valiosa a otros propietarios que no accedieron a donarla, todo lo cual –indemnizaciones y compras– exigió el desembolso dicho. Esta fue una de las explicaciones del Presidente del Concejo, a partir de las cuales se argumentó el poco adelanto de los trabajos de rectificación y canalización, además de que la construcción de cercos a lo largo de las Avenidas había demandado un gasto de \$1.000 oro.

Sin embargo, en el periodo 1913-1915, Medellín ya tenía asegurado el trayecto comprendido entre los puentes del Volador y Colombia, las avenidas de 30 metros de ancho y 2.600 de longitud, que serían, en la concepción del Presidente del Concejo de ese momento, a la vuelta de pocos años, uno de los paseos más hermosos y pintorescos de la ciudad³⁷².

Entre junio y diciembre de 1914 se realizó la rectificación del cauce entre la quebrada Iguaná y el puente del Volador. Este trabajo, hecho en la confluencia de las dos aguas, surtieron un buen efecto, en el sentido de que los habitantes de ese sector estarían menos expuestos a ser destruidos por las crecientes. El puente del Volador se trasladó unos cuantos metros hacia el Occidente y se solicitó al exterior un nuevo puente, en hierro. Así, el plan de trabajo que se tenía de ahora en adelante era el siguiente: la apertura de la brecha de 20 metros

³⁷¹ González Escobar, Luis Fernando. Medellín, *los orígenes y la transición a la modernidad*...p. 85.

³⁷² U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 103, 104, 105, 106, 107 y 108, Medellín, enero 14 de 1916, p. 810.

en toda la extensión de la cortada, la construcción de los estacados de madera y la siembra de árboles en las orillas del futuro cauce. Una vez que el nuevo puente estuviera construido, se llevarían las aguas al nuevo cauce, sosteniendo convenientemente con chiqueros o con alguna obra de arte, la curva que se formaba al final del trayecto³⁷³.

El presupuesto invertido en el año de 1914, para los trabajos de canalización y rectificación del río Medellín, fue invertido en la indemnización de perjuicios causados por las avenidas del río, en terrenos de los señores Enrique Restrepo N. y Pedro P. Posada, y en el sostenimiento de estacados construidos en toda la extensión canalizada³⁷⁴. Sin embargo, el mismo año se cedieron al Distrito las fajas de terreno necesarias para el nuevo cauce entre los puentes del Volador y de Colombia. Allí se realizó el trazado con una longitud de 1.800 metros y un ancho de 20 en toda la extensión, además que se trazaron avenidas de 30 metros, a lado y lado del cauce del proyecto. Se abrió además, una brecha de 10 a 14 metros en toda la extensión del proyecto, se clavaron 3.600 estacones y se trabajó en la siembra de sauces, con el objeto de reforzar el terreno y poder levantar las avenidas.

Pero estos trabajos acarrearón varias dificultades. En 1918 se suspendieron los trabajos de canalización del río, por carencia de fondos. El Concejo decidió hacer el traslado de rubros del presupuesto Municipal vigente, para la obra de la canalización³⁷⁵. En una segunda reunión del Concejo, se estipuló la adición al actual plan de trabajo, consistente en destinar para la canalización del río Medellín y para los caminos de Prado, las sumas de \$1000 y \$150 respectivamente³⁷⁶.

En los años veinte estaba configurado un gran corredor que estructuraba todo el potencial desarrollo urbanístico, ya no como límite de Medellín sino como eje que direccionaba ese crecimiento a escala metropolitana. Para esto la Junta Municipal de

³⁷³ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 181, 182, 183, 184, 185, 186 y 187, Medellín, diciembre 15 de 1917, pp. 1469-1470.

³⁷⁴ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Crónica municipal N° 103, 104, 105, 106, 107 y 108, Medellín, enero 14 de 1916, p. 838.

³⁷⁵ AHM Fondo Concejo, serie Actas, tomo 325. Acta N° 155, agosto 9 de 1918, fl. 401v.

³⁷⁶ AHM Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, tomo 328. Acta N° 141, agosto 25 de 1919, fl. 305v.

Camino proyectó en 1928 la continuación de la canalización, pero esto sólo fue posible en 1940, en una parte, por la acción de la S. de M. P., y luego en los años cuarenta por el apoyo del gobierno nacional³⁷⁷.

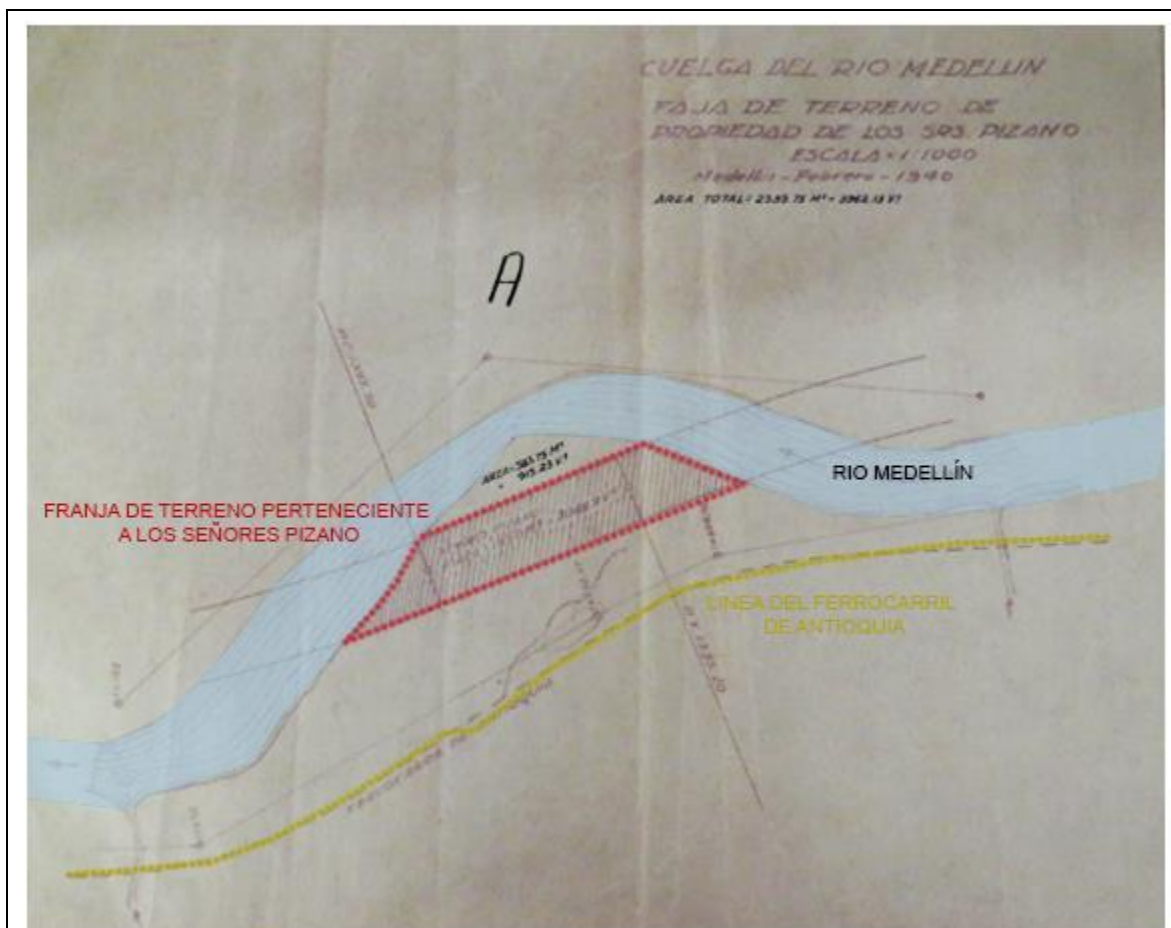


Ilustración 27. Cuelga del Río Medellín. 1940

En el plano se visualiza la cuelga del río Medellín, faja de terreno de propiedad de los señores Pizano, en el año de 1940. Representa la finca, ubicada entre el río y el Ferrocarril de Antioquia.

Fuente: AHA. Planoteca. Material Gráfico. Código: 243. Cuelga del Río Medellín. Elaborado por el ingeniero Francisco Londoño. 1923.

³⁷⁷ González Escobar, Luis Fernando. Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad...p. 85.

3. CONTRIBUCIÓN A LA FORMACIÓN DE UN PENSAMIENTO URBANO EN COLOMBIA

El inicio del siglo XX ingresa en América Latina con una generación de líderes, que en el campo de la planeación de las ciudades, estuvieron dotados de poder y dispuestos a grandes empresas. En la primera década del siglo, la mayoría de las ciudades latinoamericanas desplegaron proyectos para la construcción urbana a nivel público y privado³⁷⁸. Un elemento importante fue la fundación de facultades de ingeniería, que permitieron a los jóvenes un contacto actualizado con las formas más avanzadas de la técnica, que mejoró la percepción social de las nacientes profesiones técnicas. Fueron los ingenieros quienes diseñaron y construyeron los ferrocarriles, obras que representaron la capacidad de ejecutar transformaciones urgentes, para afrontar la industrialización.

Esta nueva generación, que entró a dominar el panorama latinoamericano hacia 1900, justificó el pragmatismo. En términos generales, esta generación compartió los valores de la generación precedente; de ahí el ambiente de unanimidad entusiasta que rodearon las realizaciones urbanas en la primera década del siglo XX. Se unió el deseo de construir lo que se consideró “verdaderas ciudades”, confiando en el poder de la ciencia como base de los avances técnicos y el progreso de los pueblos. Se emprendieron obras urbanas con presupuestos del Estado desde instancias nacionales y municipales: trabajos sanitarios, parques, avenidas y construcción de edificios significativos. Estas obras provocaron transformaciones decisivas de las estructuras urbanas anteriores y fueron recibidas como una prueba de modernización.

La expansión de la sociedad industrial produjo a fines del siglo XIX, discusiones académicas en torno al ordenamiento de las ciudades. La racionalización de las vías de

³⁷⁸ Arango Cardinal, Silvia. *Ciudad y arquitectura...* p. 77.

comunicación, la creación de estaciones de ferrocarril y la especificidad de sectores urbanos (barrios de negocios, barrios residenciales en las periferias, grandes almacenes, hoteles, cafés), cambiaron el aspecto de las ciudades e indudablemente, trajeron como consecuencia problemas relacionados con la higiene física. Esta situación propició el debate por estudiar la ciudad desde la perspectiva de la salubridad y por ende, imprimirle al urbanismo un carácter científico, que permitiera analizar las ciudades como un organismo vivo, tal como lo plantearon médicos higienistas e ingenieros sanitarios para la época.

La importancia concedida a la salud y a la higiene de las ciudades, fueron elementos sustanciales en los discursos sobre el progreso. Era necesario que el siglo XX ingresara en una nueva etapa industrial, y ésta precisamente estuvo asociada a la preocupación por la eficacia, la racionalidad económica y de los espacios. Silvia Arango Cardinal planteó cómo en todas las ciudades latinoamericanas se hicieron obras de infraestructura que transformaron las condiciones de los servicios públicos de buena parte de sus habitantes. Los trabajos de regulación, modernización y ampliación de redes de acueductos recogieron la anterior aspiración higienista de fines del siglo XIX, pero ahora con una connotación técnica, donde los ingenieros jugarán un papel preponderante³⁷⁹.

En Medellín, se dieron también esas percepciones modernas de la ciudad. Ricardo Olano coincide en sus *Memorias* con este pensamiento, al describir las condiciones de existencia urbana de diferentes ciudades de Colombia, en las cuales dictó conferencias sobre urbanismo³⁸⁰. En éstas insistía en la importancia de la sanidad y por ende, la necesidad de construir acueductos y alcantarillados. El problema de la salubridad no quedó manifiesto únicamente en aspectos de infraestructura, también se visualizó en los proyectos de arborización de calles y plazas y la conservación de pequeños bosques en torno a las

³⁷⁹ Arango Cardinal, Silvia. *Ciudad y arquitectura*...pp. 86-87.

³⁸⁰ Ricardo Olano visitó las poblaciones de Pasto, La Unión, Cartago, Buesaco, Sandoná, Ipiales, Pupiales, Túqueres y Tumaco. Ver: AAH. Fondo Ricardo Olano. Informe que presenta Ricardo Olano como técnico de urbanismo de la Comisión de Cultura Aldeana al Ministerio de Educación referente a la gira por el Departamento de Nariño, 1935, p. 2.

poblaciones³⁸¹. En la perspectiva urbana de Olano, cabe destacar que en los proyectos de higienización de la ciudad había un interés estético que tenía equivalentes económicos e industriales, puesto que Medellín emergía como una ciudad emblemática dentro de las ideas de progreso.

Este urbanismo propulsó por una nueva relación con el objeto, que en este caso era la ciudad, basada en una concepción racional de la belleza. Para que esto pudiera cumplirse, era necesario clasificar por zonas la ciudad: zonas de trabajo, zonas de vivienda, centros cívicos, lugares de esparcimiento; cada una debía ocupar un lugar específico y ordenado. Asimismo, esta racionalidad y eficacia de los espacios no estaba exenta de nuevas consideraciones estéticas. Éstas fueron extraídas de disciplinas como la geometría y la geografía; “la geometría se convirtió en el lugar de conjunción de lo bello y lo verdadero”³⁸². Era necesario disponer de elementos matemáticos para determinar las relaciones de los edificios entre sí y con las vías de circulación. Todos estos elementos incorporados, debían funcionar como umbral en la planificación de las ciudades.

La ciudad del siglo XX tenía como principios la separación de las funciones urbanas, la exaltación de los espacios verdes como elementos aislantes y la utilización de nuevos materiales en las construcciones. Para que pudiera crearse una construcción moderna, que estructurara unidades de acuerdo con las respectivas funciones de los edificios, de las calles, de los medios de transporte, era necesario adecuar los espacios, utilizar nuevos materiales y recursos industriales y generar un nuevo espíritu progresista.

Ricardo Olano fue un promotor de las ideas del progreso; una ciudad que quería insertarse en esta dinámica, debía ir acorde con las transformaciones físicas y morales; es decir, debía incluir conceptos relacionados con la riqueza y el bienestar. Los preceptos del urbanismo concebidos por Olano iban acordes con las necesidades de cada localidad, así,

³⁸¹ AAH. Fondo Ricardo Olano. Guía por el Departamento del Huila. Febrero y marzo de 1935. Informe que presenta Ricardo Olano, como técnico de urbanismo de la Comisión de Cultura Aldeana, al Ministerio de Educación, referente a la jira por el Departamento de Nariño, p. 3-4.

³⁸² Choay, Françoise. *“El urbanismo. Utopías y realidades”* ... p. 48.

recorrió las poblaciones para conocer sus características, necesidades, presupuesto y proyectos de mejoramiento³⁸³.

Cuando recorrió el departamento de Nariño, evidenció la falta de acueductos y alcantarillados, aspectos indispensables para la salubridad. En sus descripciones anotaba: “En algunas hay cañerías de barro o de piedra que conducen el agua a las pilas públicas y, en contadas ocasiones, a casas particulares. En ninguna hay red de alcantarillado. De modo que los baños e instalaciones sanitarias son desconocidos, con excepción de Pasto donde algunos particulares los han construido con gran costo, de Tumaco, donde emplean tanques surtidos con aguas lluvias, y contadísimos en otras poblaciones”³⁸⁴. Al poner en evidencia las necesidades y la forma cómo funcionaba el sistema de aguas, Olano pretendía mostrar la manera de desarrollar la construcción del alcantarillado indicando sistemas prácticos.

El urbanismo de las ciudades modernas, planteada por urbanistas, médicos higienistas e ingenieros sanitarios³⁸⁵, estuvo inmerso en los conceptos de uniformidad en el detalle y movimiento en el conjunto. Con éstos, la nueva distribución de los espacios creó una nueva sinfonía arquitectónica. Por ejemplo, debían edificarse simultáneamente construcciones horizontales y verticales; las primeras, destinadas a las zonas de poca densidad demográfica y las últimas, a los centros urbanos muy poblados. Además, existía la idea de extender las fronteras de la ciudad para crear ciudades verdes, y para esto era necesario un sistema de transporte adecuado; con ello se aseguraría la centralidad comercial y cultural. Añádase a esto, que la apertura de más población, con capacidad industrial, sería la unidad de base de una estructura urbana regional, flexible, móvil y en constante crecimiento.

Cuando se hablaba de planeamiento regional se consideraba a todo el territorio de posibles poblaciones futuras, articulando las zonas de transición entre la ciudad y el campo. Así lo había planteado Karl Brunner en su *Manual de Urbanismo*. El planeamiento regional debía abarcar aspectos como: datos estadísticos, levantamiento topográfico y mapas de la

³⁸³ AAH. “*Guía por el Departamento del Huila...*” p. 2.

³⁸⁴ AAH. “*Guía por el Departamento del Huila...*”, p. 3.

³⁸⁵ Entre ellos se encuentran: Ebenezer Howard, Raymond Unwin, Patrick Geddes y Lewis Mumford.

ciudad; la determinación de la red ferroviaria de líneas principales, locales y suburbanas; el trazado de las carreteras principales; la delimitación de las áreas necesarias para acueductos y plantas eléctricas; la localización de aeródromos y aeropuertos; la delimitación de los territorios necesarios para explotación del suelo; la zonificación: industria, residencia, agricultura y recreación; la regulación ambiental de los cauces de ríos; la reglamentación de las urbanizaciones y construcciones y finalmente, la orientación de la política de extensión urbana³⁸⁶.

Un plan regional que no se basara en un profundo estudio de los fenómenos económicos, de sus orígenes, ventajas o perjuicios, podía desviar el desarrollo de la economía y retrasar el progreso nacional.

Olano siempre puso de presente las posibilidades del desarrollo futuro de las ciudades del país y especialmente de la ciudad de Medellín. Uno de los problemas que más cuestionaron a Olano fue el crecimiento acelerado de la población en corto tiempo, dadas las condiciones del desarrollo industrial. Para esto, propuso la creación una Comisión que se encargara de legislar temas urbanos. Era necesario dictar leyes o disposiciones que regularan el crecimiento de la ciudad, su higiene y su estética. Se necesitaban legislaciones en el tema de fábricas, pues algunas de éstas, como las de fósforos y jabones, requerían por salud pública, que quedaran en la periferia³⁸⁷.

En el tema de diseño y trazado de calles, hubo preocupación en torno al ancho y la disposición de calles para la movilidad. La idea de anchas avenidas se articuló a un imaginario de crecimiento productivo, donde se concibió el auge de una economía de exportación y a la vez de integración de mercados.

Entre 1906 y 1914, se produjeron una serie de propuestas urbanas en pro del diseño de planos para las ciudades. Los planos debían reunir las políticas de ocupación del suelo:

³⁸⁶ BLAA. Sala Libros Raros y Manuscritos. Brunner, Karl. *Manual de Urbanismo...* p. 188.

³⁸⁷ AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Segunda parte, p. 71.

descongestionamiento, aumento de los medios de circulación y uso de las superficies verdes. Plantear la elaboración de un plano significaba plasmar sobre él, no sólo un conjunto de construcciones y vías, sino algo artístico, que produjera una sensación de confortabilidad, bienestar y belleza. Para construirlo, era importante saber con antelación la ubicación de las casas, los edificios destinados al comercio y a la industria, así como sus dimensiones y forma aproximadas. En este punto, la estadística jugó un papel importante: al proyectar las cifras de la futura población, era posible calcular el número y la amplitud de las iglesias, escuelas, edificios administrativos, mercados y jardines públicos.

Esta concepción del urbanismo, que demandaba para las ciudades el establecimiento de un plan con el fin de introducir una nueva racionalidad espacial y económica; caló en la mente de Olano y sus contemporáneos, al punto de plantear y difundir por diferentes medios: revistas, prensa, conferencias y otras publicaciones³⁸⁸, la necesidad de crear planes para las ciudades, acordes con el contexto social y económico, tal como puede verse en los informes que presentó al Ministerio de Educación, después de sus viajes a diferentes ciudades del país: “En cada población, hablaba largamente sobre la necesidad de levantar el plano futuro, base indispensable para el desarrollo armónico de la población”³⁸⁹.

Ricardo Olano consideraba que una población no podía vivir ni prosperar sin un plan de mejoras y para esto, era indispensable el compromiso de instituciones gubernamentales y particulares: “En este punto desarrollaba mi doctrina de que los ciudadanos deben dar a su población, en constante actividad, mucha parte de su esfuerzo, de su inteligencia y de su dinero”³⁹⁰. Llevar a cabo un proceso de asociatividad era la mejor manera de apoyar estos proyectos urbanos, por eso Olano siempre insistió en la necesidad de que se formaran grupos cuya misión fuera velar por el mejoramiento de las obras urbanas: las Sociedades de Mejoras Públicas, las Juntas de Fomento Urbano, las Comisiones para cada sector de la ciudad.

³⁸⁸ Entre estos medios de difusión se encuentran: La revista Progreso, periódicos como Ciudad Futura, el Heraldo de Antioquia, y otras publicaciones como las conferencias de los Congresos de la Sociedad de Mejoras en varias ciudades del país, sus Memorias y Propaganda Cívica.

³⁸⁹ AAH. “*Guía por el Departamento del Huila...*” p. 4.

³⁹⁰ AAH. “*Guía por el Departamento del Huila...*” p.2.

Viene al caso recordar que en 1934 Luis López de Mesa fue nombrado Ministro de Educación Pública. En su gobierno creó la Comisión de Cultura Aldeana, con el fin de hacer un recorrido por el país y dar cuenta de cinco aspectos: urbanismo, salubridad, agronomía, pedagogía y sociología. A Ricardo Olano le fue asignado el cargo de “perito en urbanismo”. Esta comisión visitó las poblaciones de tres departamentos en Colombia: Nariño, Huila y Santander.

En sus conferencias, Olano hablaba del amor a la ciudad, la necesidad de embellecerla y hacerla progresar, la hermosura, comodidad e higiene de las habitaciones, la necesidad de arborizar las calles y la creación de parques. Indicó además la necesidad de conformar Sociedades de Mejoras Públicas para llevar a cabo los proyectos urbanos.

En su recorrido por el departamento del Huila, dictó conferencias sobre urbanismo en poblaciones como Neiva, Palermo, Gigante, Garzón La Jagua, Altamira, Guadalupe, Santa Librada, Timaná, Pitalito, San Agustín, El Hato, Agrado, Pital, La Plata, Paicol, Carnicerías y Elías³⁹¹. En Nariño, como en casi la totalidad de los otros departamentos, Olano encontró que no se aplicaban las reglas del urbanismo; las ciudades, pueblos y aldeas vivían y crecían sin una norma que guiara su vida y su desarrollo armónico. Sugirió entonces el levantamiento del plano futuro en las siguientes poblaciones: Neiva, Gigante, Garzón, Pitalito y el Hato.

En cada una de éstas estudió sus condiciones urbanas. Por ejemplo, el trazado de la ciudad de Neiva era regular, es decir, sus calles eran relativamente angostas; el Municipio era propietario de grandes terrenos alrededor de la ciudad, que los particulares iban ocupando con edificaciones que no correspondían con el ideal de planeamiento. Olano mostró la urgente necesidad de levantar el plano futuro de la ciudad, abarcando los ejidos e indicó las mejoras que debían marcarse en ese plano: nuevas plazas, nuevas avenidas, paseos y ampliación de algunas vías.

³⁹¹ AAH. “*Guía por el Departamento del Huila...*” p. 1.

En el aspecto educativo, la enseñanza del urbanismo fue para Ricardo Olano, una necesidad inaplazable en las ciudades modernas. En uno de sus escritos, *La difusión del urbanismo en Colombia*³⁹², retomó las ideas de Karl Brunner, relacionadas con un plan para la enseñanza académica del urbanismo en las universidades³⁹³. En este plan, se incluyeron tres grandes temas: a). Política y sociología urbana, b). Técnica del urbanismo y c). Arte urbano.

El primero estaba relacionado con problemas de orden económico-social, administrativo y de legislación. Éste incluyó dentro del pensum: política del desarrollo urbano, de comunicaciones urbanas, fomento de la habitación popular, higiene social urbana, fisiología y sociología urbana: topografía, estadística, catastros y legislación de las construcciones urbanas y de urbanización, incluso estudios sobre avalúos, impuestos y financiamiento del desarrollo urbano.

El segundo plan (Técnica del urbanismo), estaba relacionado con la Ingeniería urbana. Incluía temas como: urbanización de terrenos, trazado y perfiles de vías; vías subterráneas e instalación de subsuelos; agua, alcantarillado, conducciones; construcción de habitaciones y poblaciones; áreas verdes, parques, paseos públicos, canchas de deporte; estaciones y líneas de ferrocarriles, ferrocarriles metropolitanos (elevados y subterráneos) y tranvías y finalmente, planificación de ciudades, regularización y ensanche.

Finalmente, el tercer tema, incluía el plan de estudios (Arte urbano), estaba relacionado con la arquitectura urbana y los problemas estéticos en las ciudades. Éste incluía: creación plástica de la ciudad moderna, construcciones monumentales, calles y plazas, parques (arquitectura paisajista), estructura arquitectónica de poblaciones y de la ciudad, historia del arte urbano y conservación de monumentos y parques³⁹⁴.

³⁹² Ricardo Olano asistió como conferencista al XVI Congreso de Planificación y de la Habitación, realizado en la ciudad de México, en el mes de agosto de 1938. Allí presentó su ponencia “La difusión del urbanismo en Colombia”. Ver: AAH. Fondo Ricardo Olano. La difusión del urbanismo en Colombia, 1938. Hojas sueltas.

³⁹³ Sala Patrimonial. Universidad de Antioquia. Anales de la Universidad de Antioquia. No. 29-32. Enero-Julio de 1939.

³⁹⁴ Sala Patrimonial. Universidad de Antioquia. Anales de la Universidad de Antioquia. No. 29-32. Enero-Julio de 1939, p. 22.

Olano concebía un urbanismo integral; es decir, no se ceñía a los problemas aislados de una calle, un ensanche, un alcantarillado, sino que éste abarcaba toda la ciudad, desde su presente y proyección futura, con la región circundante, las adyacentes y el país entero. En el estudio presentado en el *XVI Congreso de Planificación y de La Habitación en México*, en el año de 1938, planteó que el urbanismo era una ciencia relativamente nueva, que se conocía principalmente en las grandes ciudades, pero casi ignorada en las poblaciones pequeñas. Su debate entonces, estaba relacionado con hablar de un experimento hecho por el gobierno de Colombia para enseñar, por todas las regiones del país, nociones de urbanismo.

Planteaba que desde que comenzó a interesarse por el urbanismo, hizo una campaña por difundir sus enseñanzas en Colombia y porque éstas se pusieran en práctica. Como antecedente está el hecho de que en 1912, apoyó el levantamiento del Plano Futuro de Medellín, el mismo que no fue concebido con todas las exigencias modernas del *City Planning* como él lo esperaba, pero fue de gran utilidad, puesto que dentro de éste se desarrolló la ciudad armoniosamente. En 1917 se presentó al *Congreso de Mejoras Nacionales* en Bogotá con un estudio sobre urbanismo, que contenía la propuesta de creación de Sociedades de Mejoras Públicas. Y en 1935 hizo parte de la Comisión de Cultura Aldeana, que visitó varios departamentos del país, para la divulgación de los cinco aspectos ya citados³⁹⁵.

La manera en que Olano pensó la ciudad, impactó en las ideas del urbanismo, no sólo a nivel local, sino nacional. Su concepción científica de los temas relacionados con el ordenamiento territorial fue resultado de experiencias internacionales en las que asumió conceptos, modelos de ciudad moderna, formas de organización, legislación y demás elementos para la estructuración de la ciudad, en este caso Medellín, su ciudad experimental. Es importante destacar que el recorrido nacional que emprendió ya como representante del Gobierno en los temas de urbanismo, lo convirtieron en una autoridad en materia de

³⁹⁵ Sala Patrimonial. Universidad de Antioquia. *Anales de la Universidad de Antioquia*. No. 29-32. Enero-Julio de 1939, p. 32.

divulgación del urbanismo como arte. La importancia de su pensamiento fue la de un sentido integrador en materia de transformación socio-espacial: la ciudad existió pero articulada al ritmo de las otras ciudades y éstas a su modo se encontraron integradas a un acontecimiento latinoamericano que las definió dentro de unos ritmos de producción similares aunque con vocaciones específicas.

3.1. El estatuto de la aldea colombiana y mejoramiento de las poblaciones menores

En 1934, Ricardo Olano asistió en calidad de conferencista al *Congreso de Mejoras Públicas de Medellín*. Su conferencia la denominó: “El estatuto de la aldea colombiana y mejoramiento de las poblaciones menores”³⁹⁶. El escrito tenía el propósito de orientar a los ciudadanos que vivían en poblaciones pequeñas. Habló sobre mejoramiento de las condiciones de vida; es decir, de cómo vivir en un lugar comfortable, con unas condiciones higiénicas básicas y en integración con la naturaleza.

Por el título dado a la conferencia, se infiere que para Olano el estudio del urbanismo no solo tenía como objeto las ciudades. Su propuesta urbana extendía aplicabilidad en el desarrollo y planeación de las aldeas, los campos y los municipios, es decir, fue una perspectiva urbana amplia y flexible y de alguna forma, integral, puesto que aldea, campo y ciudad entraban en una totalidad de pensamiento urbano con el que él concebía las transformaciones de su época. Estas aspiraciones fueron a su vez base relacional con la cual postuló elementos dirigidos al desarrollo económico, de higiene y salubridad, educación y cultura.

Como promotor del urbanismo, reivindicó el papel de las pequeñas industrias, cuyo aporte era valioso para la prosperidad nacional. En el recorrido que Olano hizo por varias

³⁹⁶ Ver: Biblioteca Nacional de Colombia. Sala de Patrimonio Documental y Documentación Musical. Ministerio de Educación Nacional. *El estatuto de la aldea colombiana...*

regiones del país, encontró que había poblaciones en Cundinamarca y Boyacá donde se vivía de la fabricación de objetos de lanza: frazadas, ruanas, alfombras³⁹⁷. Una de las industrias caseras que llamó su atención, fue la fabricación de sombreros *Panamá*. Olano consideraba que esta industria era de fácil desarrollo en lugares de climas cálidos, donde se producía la iraca. En algunas poblaciones como Aguadas, Suaza, Sucre, se fabricaban cantidades apreciables y de allí se derivaban rentas valiosas para la localidad.

Otra pequeña industria a la cual hizo referencia fue la elaboración de bordados a mano en Girardota y Sabaneta, sobre todo porque su importancia radicaba en que estos productos eran solicitados especialmente por los extranjeros que visitaban la ciudad de Medellín³⁹⁸. Estas experiencias le sirvieron a él para sustentar algunas posibilidades de generación de industria y estímulo a la economía local. Es notable esta preocupación, que sugiere el diseño de una ciudad abierta a la optimización de recursos y a su vez atractiva para propios y extraños, promocionando el turismo.

La salubridad fue una preocupación recurrente, que se planteó como problemática en los discursos de Olano. Hizo notorio el hecho de que en las pequeñas poblaciones, faltaba agua potable y precisamente esa era la causa de muchas enfermedades. Por eso vio necesario el diseño de un plan para construir acueductos de hierro. Tenía claro que para su construcción era necesario la voluntad y el apoyo de los particulares. En el primer año con inversión pública se podría hacer la bocatoma y poner un kilómetro de tubería, en el segundo año, poner otro trozo de tubería. Este hecho interesaría a los particulares, que verían en esta obra, no sólo un beneficio para su localidad, sino también para sus propiedades³⁹⁹. En otros ramos de la salubridad sería decisiva la intervención eclesiástica, predicación frecuente aconsejando el baño diario, el cuidado de los dientes, la extirpación de piojos y niguas. Podría también decirse algo sobre las condiciones de salubridad de las habitaciones, la desecación de lagunas y pantanos, la pureza de la leche, el aseo de las carnicerías y la venta de víveres.

³⁹⁷ Biblioteca Nacional de Colombia. Sala de Patrimonio Documental y Documentación Musical. Ministerio de Educación Nacional. *El estatuto de la aldea colombiana*... p. 15.

³⁹⁸ Biblioteca Nacional de Colombia. Sala de Patrimonio Documental y Documentación Musical... p. 15.

³⁹⁹ Biblioteca Nacional de Colombia. Sala de Patrimonio Documental y Documentación Musical... p. 23.

De acuerdo con Catalina Reyes Cárdenas, el baño del cuerpo entero no era una costumbre generalizada, ni se hacía a diario, salvo en las regiones de temperaturas altas o ciudades ribereñas. En las zonas frías, éste se hacía cada ocho o quince días, a condición de que hubiera buen tiempo, pues de lo contrario podía aplazarse aún más. Por otra parte, el baño se convertía en un paseo, pues la carencia de agua en cantidad abundante, implicaba el desplazamiento a los ríos y quebradas cercanas, donde había destinado un lugar para los hombres y otro para las mujeres⁴⁰⁰.

El aspecto educativo y de formación cultural, también fue relevante en el pensamiento de Ricardo Olano. Hermosear los sitios por donde eran frecuentes los paseos, sembrar árboles, colocar bancos de cemento en los parques⁴⁰¹. En esta práctica, era visible que la sugerencia era traer el campo a la ciudad; sus elementos de paisaje, bosques y fuentes.

En el artículo *Del Urbanismo*, Olano aseguraba que esta ciencia, contrario a los prejuicios que algunos tenían con la idea de ruralizar la ciudad, optó por la disminución de la oposición campo/ciudad. Así, sugiere que hay que “tener algo del campo en la ciudad”. La propuesta suponía la conservación de parques, bosques y fuentes, zonas húmedas que acercaran al nuevo ciudadano urbano con un ambiente sano y bello. Sin embargo, los jardines que ornaron la ciudad, fueron cuidadosamente diseñados con propósitos específicos que sirvieron como delimitación del entorno privado de lo público. Jardines y acequias formaron parte del paisaje, de igual forma, bancas, monumentos, kioskos, fueron elementos dirigidos a la adecuación de espacios que a su vez sirvieron para fortalecer la vida social.

En la perspectiva de ciudad en Olano se concibe la ciudad de la mano con el progreso. Propuso un habitar urbano que integrara el desarrollo industrial a la estética de un paisaje local sano e higiénico. Ese modelo de ciudad no resultaba incidental, pues los viajes por Europa y Norteamérica, le habían permitido formar en su mente un modelo de ciudad acorde

⁴⁰⁰ Ver: Reyes Cárdenas, Catalina y González, Lina Marcela. “La vida doméstica en las ciudades republicanas”. En: Castro Carvajal, Beatriz (Ed.). *Historia de la vida cotidiana en Colombia...* p. 236.

⁴⁰¹ Biblioteca Nacional de Colombia. Sala de Patrimonio Documental y Documentación Musical... p. 28.

con el contexto histórico de ese momento. Así, la adopción de los conceptos de economía industrial, la difusión y divulgación de la empresa, de ofrecer una ciudad para la vialidad en términos de circularidad, suscribieron a la lógica de un *taylorismo* que ya estaba en auge en las distintas ciudades del mundo occidental. Olano concibió un plan extensivo de lo urbano a lo rural y reivindicó éste como forma de ordenamiento de la ciudad. La defensa de la planeación está dentro de sus aportes fundamentales a la proyección de lo que fue Medellín en esos primeros cuarenta años del siglo XX.

3.3. Una ciudad para el turista

En 1916, Ricardo Olano publicó la primera Guía Turística de Medellín y sus alrededores, editada por la S. de M. P.⁴⁰² y en 1943, el Ministerio de Economía, divulgó la segunda Guía Turística de Medellín. La primera Guía no contó con ilustraciones, pero Ricardo Olano la recreó a través de la descripción de lugares que en su momento fueron considerados símbolos de modernidad. De esto se infiere que para quienes dirigieron Medellín en su momento, esta fue una ciudad que consideró la acogida a los extranjeros dentro de la dinámica del progreso.

Al inicio de la Guía de 1916, Olano escribe: “Medellín es una ciudad pequeña y nueva. No hace muchos años que empezó a desarrollarse dentro de los modernos conceptos de urbanización”⁴⁰³. A principios del siglo XX, esta ciudad iniciaba su incorporación a la vida urbana moderna, por lo tanto los lugares de entretenimiento estaban en proceso de construcción. Parques, plazas, bosques y avenidas se constituyeron en referente turístico: la Placita de Flórez fundada alrededor del año 1891, el Parque de Bolívar era un sitio de encuentro con gran actividad cultural y comercial, la Plaza de Cisneros estaba destinada a los intercambios comerciales, las exportaciones y la recepción de turistas que llegaban a la ciudad tanto en el ferrocarril como por vía terrestre.

⁴⁰² Ricardo Olano reconoció, poco después de haber publicado la *Guía de Medellín y sus alrededores*, que era necesario una nueva guía, más actualizada, teniendo en cuenta, el crecimiento de la ciudad. Ver: AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Segunda parte, p. 34.

⁴⁰³ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Olano Ricardo. *Guía turística de Medellín y sus alrededores...* p. 2.

Medellín era una ciudad que, en comparación con otras ciudades latinoamericanas como México D. F, Buenos Aires y Santiago de Chile, poco apetecía como destino turístico. Hay que precisar que desde los inicios del siglo, Medellín opta por una vocación industrial, dinamizada en las exportaciones de materias primas y en el inicio de productos textiles. Sin embargo, Olano destaca a Medellín como una ciudad estratégica, con una ubicación particular como factor diferencial entre las otras del país. Fue una ciudad que se caracterizó por su fácil acceso al río Magdalena, destaca el clima cálido con expresiones como “un clima delicioso”. Por otra parte, describe el tipo de población donde reconoce la existencia de gente alegre, trabajadora y con una alta disposición para la actividad comercial.

Adyacente a la quebrada Santa Elena, entre Bolívar y Cundinamarca, en el sector donde ésta se cruza con la quebrada la Loca, funcionaban dos trilladoras, una fábrica de fósforos y una de bebidas y gaseosas. Próximo a la quebrada Santa Elena, en este mismo sector, se encontraban dos fábricas dedicadas a la fundición de metales. En torno a la industria se fueron construyendo los barrios, consolidándose poco a poco una ciudad con nuevas actividades productivas. En el costado oriental, sobre la calle Echeverri, estaba instalada una fosforería. Las tipografías, litografías e imprentas se intercalaron con los establecimientos comerciales de todo tipo, próximos a la plaza central, que quedaba en Cisneros. Dos trilladoras se encontraban en Guayaquil, contiguas a la quebrada de los Ejidos. Al oriente, junto a la plaza de Flórez, estaba la cervecería Tamayo. Y el telar de las Echeverría funcionaba en las proximidades de la quebrada Santa Elena⁴⁰⁴. De esto se deduce que la ciudad crece bordeando la quebrada y se vuelve de interés industrial, porque permitía generar la energía eléctrica y el agua, elementos indispensables en el desarrollo productivo.

Casi dos décadas después, aparece la segunda Guía Turística de Medellín, en 1943. En esta se hizo especial énfasis en mostrar a Medellín como la ciudad capital de Antioquia, es decir, “la ciudad industrial de Colombia”⁴⁰⁵. Esta connotación, que ya había esbozado

⁴⁰⁴ Perfetti del Corral, Verónica. *Las transformaciones de la estructura urbana de Medellín...* p. 185.

⁴⁰⁵ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Compañía Colombiana de Turismo, Ministerio de Economía. *Guía Turística de Medellín*, 1943 [parte1], p. 11.

Olano en la primera Guía, ahora se ve con mucha más claridad, en parte porque para 1940 existían una variedad de empresas con diferentes funciones y en la Guía se ilustra todo ese universo comercial, industrial, religioso y de entretenimiento. Fue una publicación mucho más extensa, donde se ilustran lugares, obras artísticas y una cantidad de publicidad comercial en el transcurso del texto. Uno de los primeros lugares a los que se refirió Olano fue la Catedral de Villanueva, obra en construcción desde el año 1875. La torre de la Catedral era un punto de referencia en el cual el turista podía visualizar, de manera panorámica, el valle, las montañas y en general la topografía de la ciudad.

El paisaje que Olano ofrecía al visitante desde la torre de la Catedral era el parque de Bolívar, ubicado a un costado, las torres de la Iglesia de Envigado, hacia el sur oeste; la estación Villa, la Escuela Modelo y Robledo, a la derecha; el barrio de Villanueva y los caseríos de Santa Ana, en la parte de atrás. Todo este paisaje estaba dominado por un valle, con las “montañas azules pobladas de casitas blancas”⁴⁰⁶.

Olano hizo esfuerzos por mostrar una ciudad bella y confortable. El parque de Bolívar era el más grande de la ciudad, situado en el barrio de Villanueva. Estaba sembrado de palmeras, acacias, guayacanes y otras especies. En el paisaje que describe Olano, se habla de una ruta que el visitante debía realizar. Al recorrer la ciudad, el turista, primero debía ubicar el parque de Berrío, que funcionaba como principal referente espacial de la ciudad. Luego, se le sugería realizar un recorrido por el Paseo de la Playa, que se extendía a ambos lados de la quebrada Santa Elena. En el recorrido podía observar los puentes que la atravesaban y el visitante se recreaba con la arquitectura de las pocas *casas quinta*, donde vivían ciertas familias distinguidas de la ciudad. Al lado derecho de la avenida, se podía visualizar la casa del Club Unión, el palacio Arzobispal y la casa quinta del señor Luis Escobar. En la margen izquierda, estaban las quintas de los señores Manuel M. Escobar y Jesús López, conocidas por toda la sociedad medellinense.

⁴⁰⁶ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Olano Ricardo. *Guía turística de Medellín y sus alrededores...* p. 8.



Ilustración 28. Parque de Bolívar

El parque de Bolívar fue inaugurado en el año de 1892. Los terrenos fueron donados por el ciudadano inglés Tyrrel Stuart Moore. En la imagen se puede apreciar, al fondo, la Quinta del fotógrafo Pastor Restrepo, al costado derecho se aprecia la reja que hizo parte del parque, hasta el año 1933, cuando fue retirada.

Fuente: BPP. Colecciones Patrimoniales. Archivo fotográfico. Parque de Bolívar. Fotógrafo: Benjamín de la Calle Muñoz. Disponible en: http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-008/0718.jzd&fn=7718

Para 1940 el recorrido había cambiado para el turista y debía comenzar por el Cerro Nutibara, al occidente de la ciudad o por el Monumento al Salvador, ubicado al oriente. La Catedral de Villanueva, que fue el principal atractivo turístico en las dos primeras décadas del siglo XX, había mermado su importancia. Desde estos dos cerros, el visitante podía disfrutar una panorámica casi completa de la ciudad⁴⁰⁷.

Para Ricardo Olano, mostrar el proyecto de la canalización del río Medellín como símbolo de progreso, fue importante como información al turista. A través del puente de

⁴⁰⁷ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. *Compañía Colombiana de Turismo...* p. 91.

Colombia, éste podía ver las obras que en ese momento se realizaban: trazos a ambas orillas se extendían en un grosor de casi treinta metros de longitud y permitían intuir lo que sería el futuro la avenida La Playa. Luego, las líneas arborizadas refrescaban la perspectiva a ambos lados de la senda, que pronto se convertiría en el Paseo de los Libertadores.

El Bosque de la Independencia fue considerado el mejor lugar de recreo de la ciudad de Medellín. Este espacio estaba bajo la dirección de la S. de M. P. Se establecieron allí atracciones recreativas que incluían canotaje en pequeñas barcas, kioskos de diversión y juegos para niños⁴⁰⁸. Todavía para 1940, el Bosque de la Independencia seguía siendo un sitio de recreo. Allí había un bar, servicio de pesca y regatas. Además se acondicionaron espacios para el disfrute y la diversión. El Club Unión, considerado centro social aristocrático, tenía en su interior canchas de bolo y de tenis, auditorio, bar y espacios de esparcimiento para una sociedad dilecta de Medellín. El Club Campestre y el Club Cantaclaro, eran establecimientos dotados de canchas para la práctica de diferentes deportes y piscina, para la natación. En los lujosos centros sociales, los visitantes se divertían con las tradicionales riñas de gallos⁴⁰⁹.

Visitando el Bosque de la Independencia, Olano encontró que faltaban algunas obras, tales como un restaurante al aire libre que podría hacerse aprovechando la arboleda que había en el campo destinado para los semilleros. Notó además, que la puerta de entrada al Bosque debía cambiarse por una portada más elegante, así como la pintura de las barcas e insinuaba la conveniencia de sacar a licitación el Bosque para explotarlo con diversiones⁴¹⁰.

La visita a la Plaza de Mercado, era un punto obligado para el visitante. Allí estaba el moderno edificio, obra del arquitecto francés M. Carré y las estaciones de los Ferrocarriles de Antioquia y Amagá. El visitante podía realizar el paseo por el ferrocarril de Amagá, que

⁴⁰⁸ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. *Compañía Colombiana de Turismo...* p. 30

⁴⁰⁹ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. *Compañía Colombiana de Turismo...* p. 94.

⁴¹⁰ S. de M. P. Libro de Actas N° 8. Acta N°736, octubre 2 de 1922 fs. 15-16

cruzaba toda la parte sur del valle, luego visualizar el valle de Caldas, ascender a la cordillera y luego descender al río Cauca⁴¹¹.

Además del paseo en ferrocarril, el turista podía disfrutar de paseos a caballo a lugares aledaños a la ciudad. Por ejemplo a Robledo, un “pueblecito a 5 kilómetros de Medellín”⁴¹², al pie de la cordillera hacia el occidente, el paseo duraba aproximadamente dos horas y el visitante podía disfrutar al final del recorrido de un establecimiento de baños denominado *El Jordán*. Otro lugar para pasear era Bello; ésta era una población situada “en medio de hermosos campos a 9 kilómetros de Medellín, hacia el norte”⁴¹³. Cerca estaba la Fábrica de Tejidos de Bello. Era un paseo de tres horas aproximadamente, pero el turista podía deleitarse con el paisaje que ofrecía la quebrada “La García”, un lugar fresco y saludable.

Mostrar a Medellín como una ciudad confortable, amigable, donde cualquier visitante podía sentirse acogido, fue una preocupación constante de la S. de M. P. En una de las reuniones de agosto de 1924, se leyó el telegrama que envió el Ministro de Industrias a la S. de M. P., para solicitar algunos ejemplares del Álbum de Medellín, destinados a la Embajada Italiana, pues sería incluido en un folleto que se proyectaba editar en italiano, para hacerle propaganda a Colombia a nivel internacional⁴¹⁴.

El Álbum fue editado por la S. de M. P. en el año 1924; en éste se hizo referencia al progreso de la ciudad en los siguientes términos: “desde algunos años se ha despertado grande afán por las empresas industriales y se han fundado y se continúan fundando fábricas con tal brío que no está lejano el día en que esta ciudad se vea convertida en un emporio de producción, capaz de abastecer gran parte del país”⁴¹⁵. Se hizo referencia a las grandes

⁴¹¹ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Olano Ricardo. *Guía turística de Medellín y sus alrededores...* p. 43.

⁴¹² U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Olano Ricardo. *Guía turística de Medellín y sus alrededores...* p. 51.

⁴¹³ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Olano Ricardo. *Guía turística de Medellín y sus alrededores...* p. 52.

⁴¹⁴ S. de M. P. Libro de Actas N° 8. Acta N°810, agosto 4 de 1924, fl. 272.

⁴¹⁵ BLAA. Depósito de Hemeroteca. Medellín. Medellín. Álbum editado por la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín. 1924.

fábricas de tejidos, de cerveza, de calzado, de muebles, de aguas gaseosas, de bujías, de jabones, de loza y vidrio, de chocolate, de fósforo, de artículos de hierro, de cigarros y cigarrillos, de maquinaria agrícola e industrial y de clavos. Es decir, un sinnúmero de empresas que fueron la evidencia de una naciente ciudad moderna.

Con respecto a la vida en Medellín, el Álbum refiere los hoteles Palatino y Europa, de gran renombre comercial, acondicionados con todas las comodidades para que el extranjero y su familia pudieran tener un descanso merecido, al lado del confort que los hoteles ofrecían. Ricardo Olano, en la *Guía turística de Medellín y sus alrededores*, había sugerido las excursiones a caballo a diferentes lugares; aspecto que será retomado nuevamente en éste Álbum "... excursiones interesantes para el turista, que hallará, a poco de subir por las montañas, los más suaves climas y los más hermosos paisajes"⁴¹⁶.

Medellín se muestra al extranjero como una ciudad segura, con facilidad en los transportes y en precios, con hoteles confortables y con un clima agradable, casi una "eterna primavera"⁴¹⁷. En términos de industria hotelera, la *Guía turística* de 1943 muestra un buen número de hoteles, en los cuales se hace énfasis en la pulcritud y el confort⁴¹⁸. Se recuerda que éstas características derivaron del discurso higienista que permeó la planeación de la ciudad en las primeras décadas del siglo XX. Una ciudad limpia, bella y confortable era el anhelo de una ciudad moderna, por eso gran parte de las decisiones de la planeación urbana, estaban relacionadas con solucionar esos problemas de salubridad. Evidencia de esto, quedó en la publicidad de los hoteles.

⁴¹⁶ BLAA. Depósito de Hemeroteca. Medellín. *Medellín. Álbum editado por la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín...* [sin paginación].

⁴¹⁷ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. *Compañía Colombiana de Turismo...* p.11.

⁴¹⁸ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. *Compañía Colombiana de Turismo...* p.62.



Ilustración 29. Oferta hotelera en Medellín. 1940

En la publicidad del Hotel Continental y el Hotel Bristol, se ofrece al turista confort, belleza, frescura. Ambos hoteles están ubicados en el centro de la ciudad.

Fuente: UDEA Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Compañía Colombiana de Turismo, Ministerio de Economía. *Guía Turística de Medellín*, 1943 [parte1], pp. 18, 24.

Se resalta el hecho de que una ciudad para el turista fue un tema recurrente en Ricardo Olano. Siendo presidente de la S. de M. P. en el año de 1926, definió dentro de su gestión, la divulgación de Medellín como una ciudad turística. Inició la publicación de anuncios de clichés de vistas de la ciudad, en medios de divulgación de otras ciudades del país. La idea con esto, era ofrecer un panorama de confortabilidad y belleza, para atraer turistas de muchas partes. Era importante para Olano mostrar no sólo la ciudad industrial, sino también la ciudad cultural. Así se refiere al Museo de Zea, como un lugar que albergaba parte de la historia colectiva del país. Hace referencia a la colección de retratos de hombres célebres, como Núñez y Holguín, Uribe Uribe y Abraham Moreno, obra del artista Francisco Antonio Cano⁴¹⁹. Otras obras del mismo Cano, fueron El Cristo del Perdón, en la Catedral del Parque

⁴¹⁹ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. Olano Ricardo. *Guía turística de Medellín y sus alrededores...* p. 30.

de Berrío, la escultura de la fuente de la plazuela de San José y el monumento a Girardot, en la plazuela de la Vera Cruz.

En la Guía turística de 1943 se vuelven a recoger los elementos artísticos; ésta vez divididos en una sección especial denominada “Monumentos y estatus. Templos, plazas y plazuelas”. Era importante que el extranjero conociera parte de la historia política del país y el progreso de Medellín, a través de las esculturas de Simón Bolívar, José María Córdova y Francisco Javier Cisneros. La escultura de Simón Bolívar estaba ubicada en el parque que también llevaba su nombre: Bolívar; obra del escultor italiano Mascagnini⁴²⁰.

Dos obras del artista antioqueño Tobón Mejía, se presentaron al turista como símbolo de cultura y progreso. De un lado la escultura de José María Córdova, en la que se hizo especial mención a su papel desempeñado en la Guerra de Independencia, consagrado como el vencedor en las batallas de Ayacucho y Pichincha. La escultura fue ubicada en la plaza de Sucre⁴²¹. Y Francisco Javier Cisneros, cuya escultura se encontraba en la plaza de Cisneros. Era importante mostrar al visitante este personaje, ingeniero cubano, primer técnico director de la construcción del Ferrocarril de Antioquia⁴²², una de las obras más importantes para el progreso de la ciudad.

También veía como fundamental que los visitantes conocieran parte de la identidad religiosa de los habitantes de Medellín. Desde el siglo XIX, Medellín empezó a distinguirse por su catolicismo y devoción cristiana. En 1868 se decretó el traslado de la sede de la diócesis de Santa Fe de Antioquia a Medellín, lo cual representó el fortalecimiento de cada una de las instituciones religiosas que existían. Fue construida la Catedral Metropolitana y la iglesia de la Candelaria, nuevos órdenes se establecieron en la ciudad y el número de

⁴²⁰ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. *Compañía Colombiana de Turismo...* p. 71.

⁴²¹ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. *Compañía Colombiana de Turismo...* p.74.

⁴²² U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. *Compañía Colombiana de Turismo...* p.75.

religiosos aumentó. A través de las misas dominicales, visitas pastorales y prédica en las festividades, la iglesia tuvo mayor influjo en la población⁴²³.

En la Guía turística de 1943 se ofrecieron visitas a la Catedral Metropolitana, la iglesia de la Vera Cruz, situada en la plazuela que lleva su nombre y cuyo frontis en piedra databa de los primeros tiempos de la colonia. La Candelaria, templo central de la ciudad consagrado a la Patrona de Nuestra Señora, ubicada en el barrio de Buenos Aires, era notable por su estilo gótico y su viacrucis⁴²⁴.

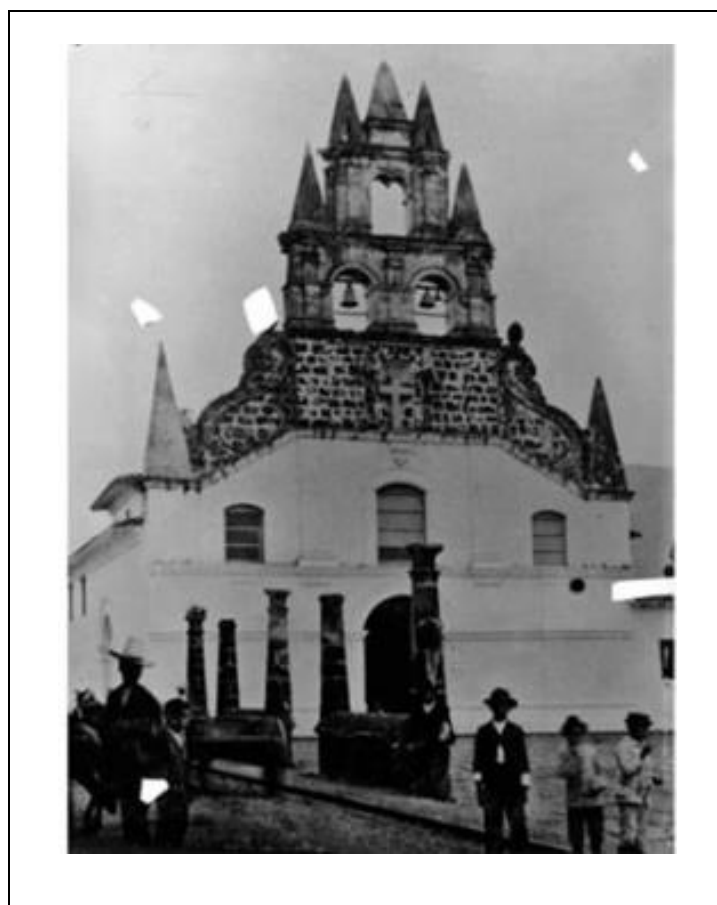


Ilustración 30. Iglesia de la Veracruz. 1910

Uno de los templos religiosos más representativos de la ciudad, situado en el centro, al costado occidental de la plazuela que lleva

⁴²³ Rodríguez Jiménez, Pablo. “Medellín: la ciudad y su gente”. En *Revista Credencial Historia*, edición 231, marzo de 2009. Disponible en: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/febrero2009/medellin.htm>

⁴²⁴ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. *Compañía Colombiana de Turismo...* p. 62.

el mismo nombre. En la fotografía se observa el frontis de la iglesia y la plazuela y algunas personas en los alrededores.

Fuente: BPP. Colecciones Patrimoniales. Archivo fotográfico. Iglesia de la Veracruz. 1910. Fotografía Rodríguez. Disponible en: http://patrimonio.bibliotecapiloto.gov.co/janium-bin/janium_zui.pl?jzd=/janium/Fotos/BPP-F-008/0773.jzd&fn=7773

Medellín se proyectó en un importante proceso de industrialización. Dentro de las razones que explican este cambio, según el historiador Pablo Rodríguez Jiménez, están la previa formación de capitales en manos de mineros, comerciantes y cafeteros establecidos en la ciudad; el crecimiento comercial; la iniciativa de los ingenieros y empresarios y la realización de obras de comunicación, como carreteras y el ferrocarril, que rompieron el aislamiento de Antioquia⁴²⁵.

Por el año de 1906, ya Medellín tenía una infraestructura física dedicada al servicio de la industria: habían edificaciones y maquinaria adecuada para esa actividad productiva. Empresas, entre las que se encuentran la Compañía de Tejidos en Bello, Tejidos Rosellón en Envigado y la Cervecería Antioqueña en Itagüí, se habían instalado y generaban una producción considerable al interior de la industria departamental. La industria textil alcanzó por la época una importancia trascendental. Entonces se registra, entre 1904 y 1906 la importación de maquinaria inglesa, elevó exponencialmente la producción: en 1904 fue fundada la Fábrica de Hilados y Tejidos de Bello, y “pocos años después contaba con 200 telares, 5000 husos para algodón y empleaba 500 operarios”⁴²⁶. El crecimiento tanto de infraestructura como en mano de obra es representativo para una industria que empezaba en Medellín su proceso de consolidación.

En la Guía turística de 1943, una buena parte del texto está dedicada a la industria del algodón, la seda y la lana. Describe que a principios del siglo XX se inició en Medellín la

⁴²⁵ Rodríguez Jiménez, Pablo. “Medellín: la ciudad y su gente”. En *Revista Credencial Historia*, edición 231, marzo de 2009. Disponible en: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/febrero2009/medellin.htm>

⁴²⁶ Rodríguez Jiménez, Pablo. “Medellín: la ciudad y su gente”...

fabricación de tejidos de algodón. Se hace referencia a que “no había medios adecuados de importación y de los capitales estaban amenguados por actividades de orden político”⁴²⁷. Pero, Medellín había logrado salvar esas dificultades gracias a los modernos medios de transporte que promovió, el incentivo de tarifas arancelarias, el aumento del consumo dado el crecimiento población y el estímulo al trabajo.

Por ejemplo, la Compañía Colombiana de Tejidos COLTEJER, fundada en el año de 1907, había iniciado con treinta telares y unas pocas máquinas para tejidos de punto. Hacia 1940 la empresa, ya contaba con grandes secciones de hilados, tintorería y estampación⁴²⁸. Esta empresa introdujo importantes cambios técnicos y en poco tiempo se convirtió en emblemática para el sector.

Las guías turísticas presentan a una Medellín que crece, y mediante éstas es posible inferir la madurez de los planes urbanos que optaban por una ciudad acogedora y comprometida con los procesos de producción industrial, en un intervalo de 24 años, periodo en que se consolidan las bases para una planeación urbana dentro de los cánones de la producción, las exportaciones e importaciones y la integración económica asociada a los sistemas industriales y productivos. El aporte de Ricardo Olano no es otro que el de proyectar una ciudad a partir de sus valores sociales, urbanos y económicos. En su pensamiento materializado no solo en la guía turística (1916), sino en sus escritos sobre urbanismos y las conferencias, se nota la claridad respecto a un planeamiento, que siempre estuvo vigente como necesidad y a la vez construcción constante. Es un hombre que percibió en el diseño de otras ciudades, lo que pudiera ser posible y promisorio para la suya, y esto se verá reflejado al hablar del *City Planning* como plan de ordenamiento pertinente para Medellín.

⁴²⁸ U de A. Biblioteca Central, Colección Antioquia, cuarto piso. *Compañía Colombiana de Turismo...* p. 125.
234

CONCLUSIONES

La planeación y el desarrollo urbano fueron considerados como la columna vertebral de la modernización, por ello la asimilación y adaptación de principios urbanos en la ciudad de Medellín se constituyó en un proceso que pretendió dejar atrás una ciudad sin orden, sin ornato, sin condiciones de salubridad, en función de generar una nueva configuración socio-espacial, que condujera a transformaciones en términos de infraestructura, así como en las prácticas culturales de sus habitantes. La racionalización de espacios fue un elemento fundamental para la construcción y ordenamiento de la ciudad, ello bajo el paradigma de la modernidad urbana. Es así que la pregunta por la importancia de analizar el pensamiento urbano de Ricardo Olano fue una constante para esta investigación. Destacar su actuación como personaje de su época, ubica una generación compartida por políticos, médicos e ingenieros tanto a nivel nacional como internacional; porque Ricardo Olano se constituye en un personaje que influyó en la definición del pensamiento urbano en las primeras dos décadas del siglo XX en Medellín.

Medellín, fue una ciudad que ingresó al siglo XX con un pensamiento situado en la idea de progreso. Este es un aspecto compartido con otras ciudades como Buenos Aires, Montevideo y México. Es el periodo en que se están produciendo significativas migraciones, pero a la vez se están consolidando importantes empresas como la Compañía Antioqueña de Tejidos, la Compañía de Tejidos de Medellín, la Compañía Colombiana de Tejidos, por traer el caso de la industria textil, las cuales iniciaron un proceso de dinamización de la economía. En este aspecto, esta investigación inscribe la presencia de un espíritu emprendedor y la idea de construir una ciudad moderna, diseñada para el bienestar y la confortabilidad. Como se ha visto a lo largo de este trabajo, no se trató de un asunto espontáneo en el desarrollo urbano, sino de procesos de cambio material, que fueron pensados y de alguna manera concebidos por la elite antioqueña.

Es importante destacar que este espíritu emprendedor en gran medida es producto de una suma de experiencias, entre las que se destacan viajes y lecturas de ciudad, que fueron analizadas en su momento por personajes de los cuales Ricardo Olano formó parte. El interés

en la industria, los intercambios comerciales y las nuevas redes de comunicación, van a nutrir las perspectivas de ciudad para una clase emergente de Medellín, donde todo aquello que mejorara el porvenir, se asumía como componente de innovación, dentro de lo cual el urbanismo sugiere una reflexión social y política en torno a la concepción de la nueva ciudad que debía proyectarse.

El modelo de ciudad que se configura a partir del *City Planning*, acuña el ideal de racionalismo, ciencia y técnica, como rasgos presentes en el marco de ciudad de Medellín, que iniciaba un nuevo proceso de configuración. Esto requirió la promoción de proyectos urbanos en torno a la higiene, la distribución de los espacios, el trabajo y la estética. Los resultados muestran que se hizo necesario canalizar todas las propuestas en función de una ciudad con sentido de progreso, frente a problemáticas como la inmigración acelerada y la regulación del crecimiento poblacional.

El hombre de empresa que se define hacia 1920, determinó entre muchos aspectos, la racionalización práctica de la vida; un enfoque capaz de cultivar entre las diversas virtudes, la de una conducta eficiente, en relación con el ideal de progreso. De esta manera, el papel desempeñado por la Escuela de Minas orientó categorías de desarrollo asociadas a la conservación del capital, la regulación de los costos y la previsión de mercados, más allá de las fronteras nacionales con una proyección empresarial. Al respecto Alberto Mayor Mora, planteó “la búsqueda racional del beneficio mediante el cálculo en dinero”. Esta ecuación adquirió tal importancia que en esta perspectiva de progreso, se formaron en la Escuela los ingenieros Alejandro López, Juan de la C. Posada, Jorge Rodríguez y Carlos Cock; decisivos en los proyectos de planificación urbana de Medellín.

Pensar la transformación de la ciudad, fue una empresa que supuso una reflexión en torno a las instituciones, aspecto que en este trabajo exploró como categoría el ámbito de los servicios públicos. Se sabe que la figura del Concejo Municipal fue importante en el proceso de construcción y fortalecimiento de los servicios públicos, un tema de significativa importancia entre lo político y lo social. Una generación de “gerentes-técnicos” egresó de la Escuela de Minas y es precisamente a ellos a quienes se les encomendó la dirección y el

manejo de las empresas de servicio públicos. Al respecto, la municipalización de éstos se convirtió en garantía para la expresión local de una idea de modernidad.

La idea de que el Municipio asumiera el control administrativo y político de los servicios, fue una necesidad que se tradujo en conquista frente al ordenamiento privado, puesto que en Medellín las élites determinaron tanto el diseño como el curso al cual debía seguir la ciudad. Para materializar esto, se tienen datos como que el Concejo Municipal adquirió el servicio telefónico, creó la Junta del Acueducto y adoptó la Ley 4 de 1913 por la cual se creó en la Nación el Régimen Político Municipal, cuyos alcances del código estaban referidos al ejercicio de la función pública y la administración de los servicios y bienes municipales.

Hay dos instituciones clave en el proceso de regulación urbana: el Concejo de Medellín y la SMP. Estas desempeñaron un papel de gran importancia en el funcionamiento de los servicios y de otros bienes públicos, así como en lo relacionado con las obras de infraestructura, entre éstas el acueducto y la instalación de redes eléctricas. Fue un tema de interés para Ricardo Olano, quien había consultado con expertos norteamericanos sobre el proyecto de pavimentación.

En el ámbito industrial, la regulación de los vertimientos de aguas, fue ocasión para un debate asociado con el tema de la purificación de estos residuos. Ricardo Olano aparece en el escenario mediando entre la decisión industrial de las élites empresariales y el compromiso verde asociado a la conservación estética de los espacios y la higiene como factor de salubridad. Los resultados, como se ha analizado, muestran que Medellín no podía prescindir de un sistema hídrico integrador y es por ello la pertinencia de políticas de regulación, tanto en el espacio doméstico como en las áreas de desarrollo productivo. Por el otro lado, la dirigencia también sabía que dichas políticas de saneamiento residual, no podían diseñarse en contravía de las ideas de progreso representadas en el desarrollo industrial de la época.

El *City Planning* es para la época el proyecto urbano más ambicioso que desde la concepción de Ricardo Olano se presenta en el marco de un diseño posible, en términos de regulación estética e higiénica. El debate que se permea van de lo industrial a lo político y de éste a lo cívico, porque las transformaciones de la ciudad suscriben a voluntades en conjunto, con lo cual se determina lo social. Como consecuencia de esta ejecución que se dio en partes, quedó prohibida la construcción de aceras empedradas. Se definieron además algunas condiciones para urbanizar; por ejemplo, si una persona decidía construir un edificio dentro del área de la ciudad, debía tener en cuenta que la medida del ancho de la acera era la octava parte de la calle aledaña. La acera debía tener una pendiente lateral de cinco por ciento; además el material sería de cemento o ladrillo, de acuerdo con los perfiles señalados por la Oficina de Ingeniería Municipal, quien daría finalmente el aval de la obra.

Como problemática en torno a las políticas de regulación, cabe destacar que la reglamentación emitida por el Concejo sobre las formas de urbanizar la ciudad, consignadas en el Acuerdo No. 70, no fueron tenidas en cuenta por muchos particulares, a la hora de construir edificios. Lo anterior se demuestra con una nota que envía en 1918, la S. de M. P. al Concejo de Medellín, con el fin de manifestarle la necesidad que hubo en que esta Institución legislara sobre el ancho de las aceras, como tema de demarcación urbana, de acuerdo con las reglas contenidas en el *City Planning*. Se pretendía, desde una intención técnico-estética, evitar la construcción de aceras empedradas, que obstruyeran el tráfico y el embellecimiento de las calles.

La zonificación en Medellín, constituyó un factor determinante en los procesos de expansión y ocupación del espacio. Es así que el sistema de calles, el transporte y la recreación, participan de nuevas interpretaciones, al punto que resultan coherentes las aportaciones de Loomel y Bates, cuando en *A City Planning Primer*, llegaron a plantear que la variable normativa en términos de regulación urbana, adquiere connotaciones diversas a partir de los usos referidos al territorio: no es lo mismo la normatividad expresa con respecto a las construcciones residenciales, que cuando se trata de construcciones destinadas a la actividad industrial, como fue el caso de las fábricas que se extendieron hacia el sur, sobre la margen del río Medellín.

La necesidad de una ley de zonificación surge como elemento de regulación urbana, dentro de la aspiración distributiva de los espacios, siguiendo un criterio de ciudad con proyección futura, como se concibió Medellín, desde la configuración misma del City Planning. Medellín en su diseño de ciudad, reconoció la importancia de la movilidad como uno de los factores que influirían en la racionalidad económica: en el espacio urbano se concibió el trazado de vías para darle un carácter de circularidad y movilidad.

Con base en lo expresado, Medellín vivió un momento importante para la institucionalización de las ideas que llevarían a la planeación de la ciudad entre 1890 y 1913. Se puede decir que hubo una concepción del urbanismo vinculada al pensamiento científico, la racionalidad, la eficiencia, la productividad, costos, beneficios, previsión, métodos, organización y planificación. En torno a esto, medió la dinámica de los procesos industriales y en ese sentido, las aportaciones teóricas de Tylor, que son fuertes en el siglo XIX, encuentran eco entre las élites nacientes de la industrialización antioqueña.

Con Ricardo Olano se da importancia al enfoque científico que debe determinar lo urbano. El problema de salubridad motivó las iniciativas de rectificación y canalización del río Medellín. Aunque ello representaba una expresión estética del ordenamiento de la ciudad, en el fondo el sector industrial se benefició en términos de seguridad, accesibilidad a las corrientes de energía, entre otros. Este proyecto se convirtió en la columna vertebral vial de la futura ciudad, sin negar el hecho de que también hubo de trasfondo algunos intereses relacionados con la adecuación de tierras para el mercado urbano y los negocios de renta del suelo. Se presenta una movilidad de los hombres de negocios, quienes viajan y regresan con ideas; es el caso de Ricardo Olano. Él recuerda en sus memorias la experiencia de visitar la Habana, cuando regresaba de los EE.UU. al país. Al respecto escribe: “Los dueños de las tierras abren calles y avenidas amplias, las siembran de árboles, establecen los servicios de alcantarillado, agua y luz, las asfaltan, hacen amplias aceras de concreto, y después venden los lotes”⁴²⁹. El texto pone en evidencia que el crecimiento urbano no era un asunto fortuito

⁴²⁹ AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Segunda parte, p. 158.

de Medellín, sino que se estaba dando una oleada de transformaciones urbanas en las distintas ciudades del continente. Los EE.UU. se constituyeron en un referente, en parte porque se convirtió en un destino de las élites que viajaban al norte para regresar con ideas para implementar cambios en sus ciudades.

Culminados estos tópicos de interpretación en torno a lo urbano en Medellín, es importante precisar que quedan líneas abiertas, porque el objeto no se agota con una investigación. Hay una actualización constante que nos permite identificar vacíos en la historia urbana y estos van en todos los sentidos de la construcción social que es el acontecimiento por excelencia de lo urbano. Se podría pensar que tendría lugar una investigación en torno a los discursos de modernidad desde un abordaje de la Revista *Progreso*, más allá del repositorio como intencionalidad. Se trata de mirar la revista como un acontecimiento que orienta el desarrollo de ciertos discursos con que se legitimó el diseño de una ciudad que aún no termina de construirse. Otra vertiente de investigación podría ser el estudio de Sociedades de Fomento Urbano, como organizaciones mediadoras entre las comunidades y las administraciones públicas, esto permitiría develar una visión de la construcción de tejido público como interés colectivo.

Hay una pregunta orientadora que surgió con el inicio de este trabajo; ¿cuál fue la ciudad que se pensó Olano? y una pregunta específica ¿cuáles elementos del *City Planning* se materializaron en la ciudad de Medellín? Al finalizar es posible puntualizar que un hombre no se piensa una ciudad, pero una ciudad sí es el producto de las mentalidades de una época, en especial de aquellas que se constituyen en élites y determinan el curso y los hechos de éstas. El *City Planning* aparece con un carácter muy particular en Medellín y no se le puede concebir como una analogía sino dentro de una progresión de pensamiento con el cual los urbanistas incluido Olano, procuraron una idea de ciudad para el progreso, la civilidad y la racionalidad económica.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes de Archivo

Academia Antioqueña de Historia (AAH)

AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Tomo I. 1918-1923.

AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Segunda Parte.

AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Tomo III. 1934-1935.

AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Tomo IV.

AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Tomo V.

AAH. Fondo Ricardo Olano. Memorias. Sexta Parte.

AAH. Fondo Ricardo Olano. Correspondencia. 1930-1939.

AAH. Fondo Ricardo Olano. La difusión del urbanismo en Colombia, 1938. Hojas sueltas.

AAH. Fondo Ricardo Olano. Guía para el Departamento de Nariño. Urbanizaciones. Abril y mayo de 1925.

Archivo Histórico de Medellín (AHM)

AHM. Fondo Concejo de Medellín. Sección Siglo XX. Serie Contratos. Tomo 274-1, 20 de febrero de 1905.

AHM. Fondo Alcaldía, sección Junta A y S. Pública, serie Informes, Tomo 198, de 1919.

AHM. Fondo Concejo de Medellín. Acuerdo No. 4, Medellín, 30 de agosto de 1890.

AHM. Acuerdo No. 44 de 1913, *Crónica Municipal*, No. 29, Medellín, 2 de noviembre de 1913.

AHM. Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, Tomo 325. Actas N° 2, 8, 58, 61, 65, 67, 68, 74, 87, 89, 94, 95, 125, 126, 127, 130, 135, 140, 148, 154, 155, 157, 163, 164, 167, 175, 193, 196, 223, 246, 247 y 248, de 1918.

AHM. Fondo Concejo de Medellín, serie Actas, Tomo 328. Actas N° 4, 9, 14, 19, 39, 40, 44, 45, 47, 49, 57, 59, 85, 87, 100, 101, 105, 107, 110, 112, 114, 117, 118, 121, 122, 134, 138, 141, 142, 143, 144, 148, 150, 151, 152, 154, 156, 158, 161 y 166, de 1919.

Sociedad de Mejoras Públicas (S. de M. P.)

Periódico *Progreso*. 1911-1912.

Rasch Isla, Enrique (Ed.). *Directorio Comercial PRO-BARRANQUILLA*. Barranquilla: Sociedad de Mejoras Públicas, 1928.

SMP Libro de Actas N° 6. Actas N° 537, 539, 540, 541, 542, 546, 548, 549, 559, 591, 599, 621, de 1919.

SMP Libro de Actas N° 7. Acta N° 672, abril 18 de 1921, fl. 378.

SMP Libro de Actas N° 8. Acta N° 736, octubre 2 de 1922. Y Actas N° 812, 813 de 1924.

SMP Libro de Actas N° 8. Actas N°789, 799, 802, 810, 812, 813, 814, de 1924.

SMP Libro de Actas N° 8. Actas N°867, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 891, 892, 893, de 1926.

SMP Libro de Actas N° 9. Acta N°895 (sin fecha).

SMP Libro de Actas N° 9. Acta N°897, octubre 25 de 1926.

SMP Libro de Actas N° 9. Actas N°905, 907, 923, 929, 931, de 1927.

SMP Libro de Actas N° 9. Actas N°953, 962, de 1928.

SMP Libro de Actas N° 9. Actas N°983, 987, de 1929.

Sala Patrimonial. Universidad de Antioquia

Anales de la Academia de Medicina de Medellín. Año XIII. No. 5, 6 y 7. Medellín, febrero de 1905.

Anales de la Universidad de Antioquia. No. 29-32. Enero-Julio de 1939.

Compañía Colombiana de Turismo, Ministerio de la Economía Nacional. Sección Turismo. *Guía Turística de Medellín*, 1943 [parte1 y 2].

Crónica municipal N° 17, Medellín, octubre 31 de 1912.

Crónica municipal N° 29, 30, Medellín, 1913.

Crónica municipal N° 45, 46, Medellín, 1914.

Crónica municipal N° 20, 69, 72, 73, 75, 76, 80, 81, 82, 83, 84, 90, 91, Medellín, 1915.

Crónica municipal N° 103, 104, 105, 106, 107, 108, 132, 133, Medellín, 1916.

Crónica municipal N° 160, 161, 166, 176, 177, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, Medellín, 1917.

Crónica municipal N° 207, 208, 213, 221, Medellín, 1918.

Crónica municipal N° 242, 246, 253, Medellín, septiembre de 1919.

López, Alejandro. “Economía industrial”. En *Alpha*. Año VII. Nros. 79 y 80. Medellín, Octubre de 1912.

Olano Ricardo. *Guía turística de Medellín y sus alrededores*. Editado por la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín. 1916.

Olano, Ricardo. *Propaganda Cívica*. Segunda edición aumentada. Editada por la Tipología Bedout. Medellín, 1930.

Progreso, No. 14. Medellín, agosto de 1940.

Progreso, No. 43, Medellín, 9 de abril de 1929.

Progreso, No. 65, Medellín, noviembre de 1914.

Progreso, No. 7, Medellín, enero de 1940.

Rellom, Maurice. “El rol económico y social del Ingeniero”. En *Alpha*. Año VI. No. 69. Medellín, Septiembre de 1911.

Revista *Alpha*. Año VII. Medellín, Agosto de 1912. No. 75 y 76.

Sala de Prensa. Universidad de Antioquia

Olano, Ricardo. “La ciudad-ajedrez”, en *La Ciudad Futura*, No. 3, Medellín, diciembre 12 de 1919.

Sala de Patrimonio Documental. Universidad EAFIT

FAES. Periódico Colombia. No. 9, febrero de 1924.

FAES. Informe de 1935.

FAES. Anales de la Escuela Nacional de Minas. No. 37. Enrique Velásquez J. *Proyecto de presa para el abastecimiento de aguas de Medellín*. Medellín, agosto de 1936.

FAES. Revista *Progreso*. Órgano de la SMP. No. 3. Medellín, enero-febrero de 1949. Cuarta época.

Biblioteca Luis Ángel Arango

Sala de Libros Raros:

Brunner, Karl. *Manual de Urbanismo*, Tomo II, Bogotá: Ediciones del Concejo, 1939, Proemio, pp. II y III.

First National Conference on City Planning. Washington, D.C., May 21 and 22, 1909.

Loomel, G.E. and Bates, Frank G. *A City Planning Primer*. Purdue University, Lafayette, Indiana (Bulletin No. 11. Engineering Extension Service). July 1925, p. 10.

Depósito de Hemeroteca:

Medellín. Medellín. Álbum editado por la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín. 1924.

Biblioteca Nacional de Colombia

Sala de Patrimonio Documental y Documentación Musical. Ministerio de Educación Nacional. *El estatuto de la aldea colombiana y mejoramiento de las poblaciones menores*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1934.

Fuentes Documentales

Aprile-Gnisset, Jacques. *La Ciudad Colombiana. Siglo XIX y siglo XX*. Santafé de Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1992.

Arango Cardinal, Silvia. *Ciudad y arquitectura. Seis generaciones que construyeron la América Latina moderna*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, primera edición, 2012.

Avendaño, Claudia. Desarrollo urbano en Medellín, 1900-1940. En Melo, Jorge Orlando (Ed.). *Historia de Medellín*, Tomo I, Bogotá: Suramericana, 1996, pp. 343-352.

Baudelaire, Charles. *Pequeños poemas en prosa*. Buenos Aires: Editora Espasa-Calpe Argentina, S.A. (Enrique Diez-Canedo, tr.), 1948.

Berman, Marshall, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, México: Siglo XXI, 2da. Edición (Andrea Morales Vidal, tr.), 2011.

Botero Gómez, Fabio. “Cien años de la vida de Medellín”. *Seminario: “Una mirada a Medellín y al valle de Aburrá”*, Memorias, 1993.

_____. *La ciudad colombiana. Ensayo de interpretación histórica y morfológica*. Medellín: Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, abril de 1986.

Botero Herrera, Fernando, *Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses*, Medellín: Colección Clío, Editorial Universidad de Antioquia, julio de 1996.

_____. “Lo público y lo privado en el desarrollo histórico de Medellín: 1890-1950”. *Seminario: “Una mirada a Medellín y al valle de Aburrá”*, Memorias, 1993.

_____. “Regulación urbana e intereses privados, 1890-1950”. En Melo, Jorge Orlando (Ed.). *Historia de Medellín*. Tomo I, Bogotá: Compañía Suramericana de Seguros, Primera Edición, 1996, pp. 326-342.

_____. *La industrialización en Antioquia. Génesis y consolidación. 1900-1930*. Medellín: Centro de Investigaciones Económicas, Universidad de Antioquia, 1984.

_____. “Ricardo Olano Estrada (1847-1947): un empresario antioqueño de la primera mitad del siglo XX”. En Dávila de Guevara, Carlos (Comp.). *Empresas y empresarios en la Historia de Colombia. Siglo XIX-XX*. Bogotá: Ed. Norma y Ediciones Uniandes, primera edición, 2003, pp. 481-511.

_____. “Ricardo Olano Estrada (1847-1947)”. En Millán de Benavides, Carmen, *et al.* (Ed.) *Pensamiento Colombiano del siglo XX*, Tomo III, primera edición. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2013, pp. 533-554.

Castro Carvajal, Beatriz. “La vida pública en las ciudades republicanas”. En: Castro Carvajal, Beatriz (Ed.). *Historia de la vida cotidiana en Colombia*. Primera Edición, Santafé de Bogotá: Editorial Norma, 1996, pp. 241-269.

Castro Gómez, Santiago, *Tejidos oníricos: movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)*, Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2009.

Centro de documentación DAP. Doc. M0427. Cano, Jorge A. (Dir). Grupo de Patrimonio. *Barrio Prado*. Evolución histórica. Sociedad Colombiana de Arquitectos. Medellín, 1993.

Choay, Françoise. *El urbanismo. Utopías y realidades*. Barcelona: Editorial Lumen, Tercera Edición, 1983.

Darnton, Robert. *El beso de Lamourette. Reflexiones sobre historia cultural*. México: Fondo de Cultura Económica, 2010.

De Terán, Fernando. “El urbanismo europeo en América y el uso de la Cuadrícula. Cerdà y la ciudad cuadrícula”. En *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*. Madrid: Ministerio de Fomento, Vol. XXXI, Tercera época, No. 119-120 primavera-verano, 1999, pp. 38-39.

Dosse, Françoise. *La apuesta biográfica*. Valencia España: Universidad de Valencia, 2007.

Dosse, Françoise. *La marcha de las ideas. Historia de los intelectuales, historia intelectual*. (R.F. Tomás, trad.). España: Publicaciones de la Universidad de Valencia, 2006.

Febvre, Lucien. *Martin Lutero: un destino*. México: Fondo de Cultura Económica, 1ra. Edición, 1998.

Frisby, David. *Paisajes urbanos de la modernidad*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 1ra. Edición (Lilia Mosconi, tr.), 2007.

García Estrada, Rodrigo de J., *Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín. Cien años haciendo ciudad*, Medellín: Sociedad de Mejoras Públicas, 1999.

García Estrada, Rodrigo de J. y Correa Ramírez, John Jaime. “Élites, proyecto de ciudad y discurso cívico en Medellín (1899-2002): empresarios cívicos al frente de los destinos de la ciudad”. En *Revista Tecnología Administrativa*, Vol. XV, No. 35, Enero-Junio de 2002, p. 74.

Gómez Gómez, María Mercedes. *Ciudades construidas, ciudades imaginadas: narrativas urbanas de piedra, de tinta y de papel*. Medellín: Instituto de Estudios Regionales INER, Universidad de Antioquia, Tesis de Maestría en Estudios Socioespaciales, 2012.

González Escobar, Luis Fernando. *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos 1775-1932*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2007.

Gutiérrez Girardot, Rafael. *Modernismo. Supuestos históricos y culturales*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2da. Edición, 1987.

Hardoy, Jorge Enrique. “Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina”, en *Repensando la ciudad de América Latina*”, J.E. Hardoy y R.M. Morse (Comp.). Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, 1988.

Harvey, David. *Paris, capital de la modernidad*. Madrid: Ediciones Akal (José María Amoroto Salido, tr.), 2008.

Hofer, Andreas. *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*. Bogotá: El Áncora Editores-Corporación La Candelaria, 2003.

Lefebvre, Henri. *La revolución urbana*, Madrid: Alianza Editorial, Tercera Edición, 1980.

_____. *La producción del espacio*. Paris: Anthropos, 1974.

Márquez Valderrama, Jorge y García, Victor, “La Comisión Sanitaria Municipal de Medellín: surgimiento de un modelo de control higienista”, en *Poder y Saber en la Historia de la salud en Colombia*, comp. Jorge Márquez Valderrama y Victor García 1. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2006, pp. 17-45.

Mayor Mora, Alberto. *Ética, trabajo y productividad en Antioquia. Una interpretación sociológica sobre la influencia de la Escuela de Minas en la vida, costumbres e industrialización regionales*. Bogotá: Tercer Mundo Editores, 3ra. Edición, 1989.

Moncada Cardona, Ramón, González Escobar, Luis Fernando y Saldarriaga Roa, Alberto (Coord.). *Historia de las ciudades e historia de Medellín como ciudad*. Medellín: Corporación Región, diciembre de 2007.

Morse, Richard. “El desarrollo urbano de la Hispanoamérica colonial”, en Bethell, Leslie (Ed.), *Historia de América Latina*, Tomo III. Barcelona: Crítica, 1990, pp. 15-43.

Naranjo G., Gloria y Villa M., Marta Inés. *Entre luces y sombras*. Primera Edición, Medellín: Corporación Región, 1997.

Niño Murcia, Carlos. *Arquitectura y Estado: contexto y significado de las construcciones del Ministerio de Obras Públicas, Colombia 1905-1960*. Segunda Edición. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2003.

Schnitter Castellanos, Patricia. *José Luis Sert y Colombia. De la Carta de Atenas a una Carta del Hábitat*. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana, 2007.

Perfetti del Corral, Verónica. *Las transformaciones de la estructura urbana de Medellín. La colonia, el ensanche y el plan regulador*. Madrid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura (Tesis de grado para optar al título de Maestría en Historia), 1995.

Perfetti, Verónica. “Tres proyectos para un deseo: la ilusión de una ciudad”. En Melo, Jorge Orlando (Ed.). *Historia de Medellín*, Tomo I, Bogotá: Suramericana, 1996, pp. 85-104.

Restrepo Uribe, Jorge. *Don Ricardo Olano E*. Asociación Amigos de Yolombó, Editorial Litoimpresos Ltda., 1983.

Restrepo, Jorge. *Medellín: su origen, progreso y desarrollo*. Medellín, Servigráficas, 1981.

Reyes Cárdenas, Catalina. “Vida social y cotidiana en Medellín, 1890-1940”. En Melo, Jorge Orlando (Ed.), *Historia de Medellín*, Primera Edición, Tomo II, Bogotá: Compañía Suramericana de Seguros, 1996, pp. 426-450.

Romero, José Luis. *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*. Buenos Aires-Argentina: Siglo XXI, 2001.

Toro B., Constanza. “Los servicios públicos en Medellín: 1920-1990”. En Melo, Jorge Orlando (Ed.), *Historia de Medellín*, Primera Edición, Tomo II, Bogotá: Compañía Suramericana de Seguros, 1996, pp. 531-540.

Villa, Marta Inés. *Formas de ocupación y apropiación del espacio urbano. Medellín 1900*. Medellín: Facultad de Historia, Universidad Nacional de Colombia (Tesis para optar al título de Historiadora), 1993.

Fuentes Hemerográficas

Alzate Alzate, Juan David. “Medios de transporte, accidentes de tránsito y legislación en Medellín (Colombia) durante las tres primeras décadas del siglo XX”. En *HiSTOReLo*. Revista de Historia Regional y Local, Vol. 4, No. 8, julio-diciembre de 2012, pp. 209-238.

Botero Herrera, Fernando, “Los primeros esbozos de regulación urbana en Medellín y sus principales obstáculos entre 1890-1950”, en *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*, No. 40, Medellín, enero-abril 1993, pp. 90-104.

Castrillón Aldana, Alberto y Cardona Osorio, Sandra. “El urbanismo y la planeación moderna. Glocalidades en la formación de la modernidad urbana de Medellín”. En *Historia y Sociedad*, No. 26, enero-junio de 2014, pp. 17-51.

Chicangana Bayona, Yobenj Aucardo y Álvarez Arboleda, Carlos Augusto. “Inicios del alcantarillado en Medellín (Colombia), 1920-1955”. En *HiSTOReLo*. Revista de Historia Regional y Local, Vol. 7, No. 14, julio-diciembre de 2015, pp. 251-284.

García Estrada, Rodrigo de J. y Correa Ramírez, John Jaime. “Élites, proyecto de ciudad y discurso cívico en Medellín (1899-2002): empresarios cívicos al frente de los destinos de la ciudad”. En *Revista Tecnología Administrativa*, Vol. XV, No. 35, Enero-Junio de 2002, pp. 72-95.

Germani, Gino. “La ciudad como mecanismo integrador”. En *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 29, No. 3, 1967, pp. 387-406.

Gil Pantoja, Hernán, “Medellín, lo que va de la urbanización al urbanismo”, en *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*, No. 30, Medellín, septiembre-diciembre de 1989, pp. 97-110.

González Escobar, Luis Fernando. “Del higienismo al taylorismo: de los modelos a la realidad urbanística de Medellín, Colombia 1870-1932”, en *Bitácora*, No. 11, enero-diciembre de 2007, pp. 149-159.

Jaramillo, Roberto Luis. “La cartografía antigua de Medellín como fuente”. En *Seminario Una mirada a Medellín y al Valle de Aburrá, Memorias*, 1993, pp. 168-190.

Martí Arís, Carlos. “Cerdà: Un puente entre dos civilizaciones”. En *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*. Madrid: Ministerio de Fomento, Vol. XXXI, Tercera época, No. 119-120 primavera-verano, 1999, pp. 41-54.

Maya, Tania. “Karl Brunner (1887-1960) o el urbanismo como ciencia del detalle”. En *Bitácora Urbano-Territorial*, Vol. 8, No. 1, Bogotá: Facultad de Artes Universidad Nacional de Colombia, enero-diciembre de 2004, pp. 65-66.

Restrepo Yusti, Manuel, “Medellín a principios del siglo XX, ¿ciudad o aldea?”, en *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*, No. 30, Medellín, septiembre-diciembre de 1989, pp. 51-60.

Reyes Cárdenas, Catalina. “Higiene y salud en Medellín, 1900-1930”. En *Estudios Sociales*, No. 7, Medellín: FAES, junio de 1994, pp. 13-44.

Sánchez Ruiz, Gerardo G. “La escuela alemana de la planeación moderna de ciudades. Principios e influencia en México”. En *Región y Sociedad*, Vol. XIX, No. 38, 2007, pp. 77-104.

Sora y Puig, Arturo. “Actualidad de la teoría de Cerdà”. En *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*. Madrid: Ministerio de Fomento, Vol. XXXI, Tercera época, No. 119-120 primavera-verano, 1999, pp. 129-130.

Webgrafía

American Federation of Arst. “City Planning”. In *Art and Progress*, Vol. 1, No. 7, may. 1910, p. 200. Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/20560085>

Archivo Ricardo Olano Estrada. Inventario 1918-1946. Medellín, 2013. Disponible en: <http://www.eafit.edu.co/biblioteca/sala-patrimonio-documental/SiteAssets/Paginas/archivo-historia-empresarial/Ricardo%20Olano%20Estrada.pdf>

Avendaño Vásquez, Claudia. “Desarrollo urbano de Medellín en el siglo XX”. En *Revista Pensamiento Humanista*, No. 4, 1998, p. 84. Disponible en: <https://revistas.upb.edu.co/index.php/PensamientoHumanista/article/view/339>

Blog: “Cuando París se convirtió en París: Las transformaciones del Barón Haussmann (2. La estructura urbana)”. Disponible en: <http://urban-networks.blogspot.com/2014/03/cuando-paris-se-convirtio-en-paris-las.html>

Law Olmsted, Frederick. “City Planning”. In *Art and Progress*, Vol. 1, No. 7, may 1910. Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/20560164>

Magrinyà, Francesc. “El ensanche y la reforma de Ildefons Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona”. En *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona,

Vol. XIII, No. 296 (3), 1 de agosto de 2009. Disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-296-3.htm>

Martínez Moreno, Juan M. *La exposición mundial, Colombina de Chicago, 1893*. Disponible en: http://institucional.us.es/revistas/rasbl/16/art_10.pdf

Melo, Jorge Orlando. La idea del progreso en el siglo XIX, ilusiones y desencantos, 1780-1930. Disponible en: <http://www.jorgeorlandomelo.com/bajar/progreso1.pdf>

Melo, Jorge Orlando. “Medellín 1880-1930: los tres hilos de la modernización”, en *Biblioteca Virtual del Banco de la República*, diciembre de 2004. Disponible en: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/sociologia/moderniz/indice.htm>

Melo, Jorge Orlando. *Espacio e historia en Medellín*. Medellín, 1997. Disponible en: <http://www.jorgeorlandomelo.com/espaciomedellin.htm>

Rodríguez Jiménez, Pablo. “Medellín: la ciudad y su gente”. En *Revista Credencial Historia*, edición 231, marzo de 2009. Disponible en: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/febrero2009/medellin.htm>

Speier, Hans. “Freedom and social planning”. In *American Journal of Sociology*, Vol. 42, No. 4, jan 1937, pp. 465-466. Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/2767706>

Wickersham, Jay. *The birth of zoning: From the City Planning conferences to the Euclid decision*. Cambridge: Harvard School, September 2009. Disponible en: http://isites.harvard.edu/fs/docs/icb.topic753413.files/11_Landscape%20Architecture%20City%20Planning/Wickersham%20Birth%20of%20Zoning.pdf