

ANALISIS HISTORICO DEL DESARROLLO URBANO DE MEDELLIN

**CONFERENCIA DICTADA EN LA SEDE DE LA ACADEMIA
ANTIOQUEÑA DE HISTORIA**

**POR EL INGENIERO CIVIL: JOSE MARIA BRAVO BETANCUR
Medellín, martes 5 de marzo de 1996**

I PROCESO EVOLUTIVO DE LA CIUDAD

ANTECEDENTES SINTETICOS HISTORICOS

A partir del día 24 de agosto de 1541 día en el cual Jerónimo Luis Tejelo, capitán a las órdenes del Mariscal Jorge Robledo, entró al valle de Aburrá, comenzó Medellín a tener reseña histórica, de la que hoy lamentablemente apenas si tenemos recuerdos, algunos en arquitectura, otros en antiguos documentos, o en archivos meramente fotográficos.

En ese entonces había apenas algunos bohíos de los aborígenes, cuya impresión de conjunto llevó tal vez a los españoles a llamarlo valle de los Alcázares, aunque también de San Bartolomé, por haber hecho el descubrimiento el día de la celebración de este santo. Más, ninguno de estos nombres sobrevivió al primitivo, derivado del que llevaban los pobladores originales.

Pero en las incursiones de don Jerónimo Luis Tejelo, todavía no encontramos huellas civilizadas, realmente aparecen cuando en 1574 don Gaspar de Rodas se establece en estos lares y con sus hatos de ganado da comienzo a las primeras labores de colonización.

Más tarde, el 2 de marzo de 1616, el Oidor y Visitador de estas tierras, don Francisco Herrera Campuzano, decreta fundado el primer caserío, al que da el nombre de San Lorenzo de Aburrá, en donde hoy se asienta El Poblado.

Posteriormente, en el año de 1646, se trasladó parte de la población que allí se asentaba a las inmediaciones de lo que se conoce como el morro de El Salvador, en la parte alta del sitio que denominaban Aná, y fue don Miguel de Aguinaga, capitán de entonces, quien propició esto; de allí fue descendiendo por el oriente, mientras que por el occidente ascendía el asentamiento de la población desde la margen derecha del río, todo dentro del ángulo que formaban éste y su afluente, la quebrada Santa Elena.

Fue realmente el día dos de noviembre del año de 1675, cuando fue erigida en villa esta naciente población, fecha que se considera realmente como la de su fundación; ello debido, a la orden dada por doña María Ana de Austria, reina regente de España. Se la llamó Medellín en agradecimiento de los vecinos para con el presidente del concejo de Indias, don Pedro Portocarrero y Luna, conde de Medellín.

Ya en el año de 1813, siendo gobernador del estado de Antioquia don Juan del Corral, Medellín recibió el título de ciudad. Trece años más tarde, en 1826, se la erigió como capital de la provincia de Antioquia.

ETAPAS DE DESARROLLO

Mediante planos de Medellín de diferentes épocas, se pudo analizar lo que significó en la correspondiente fecha y lo que ello significa en el momento actual. Se utilizó una matriz básica en donde se muestra el centro de Medellín en la actualidad, Medellín hoy, y sobre la misma se superpuso lo que era en el correspondiente año, destacando allí lo más importante para ese momento, o las tendencias de crecimiento que más se marcaron. Ver plano: Med. Hoy - Matriz básica.

HASTA 1770

De este año datan los primeros planos de Medellín. Como núcleo central aparece la iglesia Mayor y la plaza principal, rodeado por algunas manzanas. Su perímetro estaba delimitado en el oriente por la actual carrera El Palo, que sirvió de salida al sur hacia las poblaciones de Envigado, Itagüí y la Estrella; por el occidente con la actual carrera Cúcuta; por el norte, con la barrera física formada por la quebrada de Santa Elena y por el sur por la actual calle de Maturín.

Al cuadrado que se forma con este perímetro, se le resta uno de ocho manzanas, que era un terreno vacío cercado por varios vecinos.

Predomina el sentido oriente - occidente como tendencia de crecimiento, teniendo como ejes las vías de Ayacucho y Calibío actuales. Se tiene también como patrón de diseño la cuadrícula, según las normas de las leyes de indias.

Se destacan como edificaciones la iglesia de la Veracruz, la iglesia de San Benito, la iglesia de San Francisquito, la iglesia de San Roque, la iglesia de San Lorenzo, la capilla de Felipe Sosa, el cementerio, la guarnición y la casa del cabildo. Ver plano: Med.-1770.

1770 - 1800

El desarrollo continúa con la tendencia de crecimiento hacia el oriente, calles de Colombia y Boyacá actuales. Las iglesias de San Francisco (hoy San Ignacio) y de San Benito, constituyen los puntos de atracción. Se empiezan a destacar algunas construcciones vecinas a la plaza principal (como concepto totalmente nuevo), entre ellas la cárcel, la tesorería, además de la casa de gobierno, que se encuentra ubicada en el costado nor-oriental de la plaza. Cerca están el hospital de San Juan de Dios, el colegio provincial (en la actual plazuela de San Ignacio), el convento de las Carmelitas, el cementerio de San Lorenzo y la fábrica de aguardiente. El crecimiento encuentra todavía la barrera de la quebrada Santa Elena, y allí se detiene. Ver plano: Med.-1800.

1800 - 1847

En este año se empiezan a salvar barreras físicas, se cruza la quebrada de Santa Elena, y se da un ligero desarrollo hacia el norte; por otro lado, por la carrera de Carabobo, a lo largo del "Camellón de Guayaquil", se da una tendencia de crecimiento hacia el sur.

Es importante anotar que el crecimiento siempre se da concéntricamente con respecto a la plaza principal. Todos los servicios se encuentran cerca y a ellos se va a pie desde cualquier sitio; tienen realmente la escala peatonal.

Aparece ya el teatro y un crecimiento hacia el futuro parque de Bolívar. Ver plano: Med.,-1847.

1847 - 1890

En este año Medellín posee buena cantidad de servicios comunitarios que ayudan a cubrir las necesidades de una población de aproximadamente 37.237 habitantes.

El río Medellín constituye todavía una barrera física; los límites urbanos siguen siendo básicamente los de 1847, conformados por las barreras de las fisuras naturales. Por esto, el crecimiento más significativo se da hacia el oriente.

Se presentan además como nuevos hechos, el desplazamiento de la Casa de Gobierno hacia Boyacá, en las cercanías de la iglesia de la Veracruz, siendo esta la segunda casa de gobierno en Medellín; (la tercera es la que ahora se conoce como Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe y la cuarta es la que actualmente se encuentra en el complejo administrativo de La Alpujarra). Se da también en ese entonces el inicio de la catedral metropolitana la ejecución del parque de Bolívar.

Aparecen, entre otras construcciones de importancia, el Palacio Episcopal, la plaza de mercado, la Casa Municipal, la Escuela de Niñas, la Universidad de Antioquia, el seminario, la casa de locos, la casa de la moneda, la escuela de artes, el colegio de San Ignacio, la casa de asilo, la iglesia de San Antonio, el panteón de San Pedro. Ver plano: Med. -1890

1890 - 1908

Se manifiestan grandes tendencias de expansión motivadas por la atracción de polos como son la plaza de mercado de Guayaquil al sur, la plaza de ferias al occidente en el sector de San Benito -los barrios en crecimiento de Boston y El Salvador al oriente, y algunos incipientes núcleos de vivienda hacia el norte.

Este último sector, como el de occidente, aún están frenados para su crecimiento, debido a que una serie de quebradas que lo cruzan y el río Medellín, constituyen verdaderas barreras físicas naturales. Ver plano: Med.-1908

1908 - 1932

Se superan las barreras físicas que constituían el río Medellín y las quebradas; aparecen los asentamientos de los Angeles, Prado y Aranjuez en el costado nororiental; en el costado occidental se desarrollan los barrios de La América, Belén y Robledo, y toma importancia al oriente el barrio de Buenos Aires.

Paralelamente empieza el auge industrial y la migración del campo a la ciudad se expresa como un fenómeno incipiente, que cada vez va creciendo y por lo tanto, conlleva también los problemas del incremento del deterioro urbano en todos los aspectos como resultado lógico, con todas sus consecuencias y acciones sobre el espacio público. Ver plan: Med.-1932

1932 - 1944

En esta época Medellín aún no poseía una buena infraestructura hotelera, por lo que se pensó seriamente en construir un hotel que llevaría el nombre de Hotel Nutibara.

Se logró llevarlo a cabo por medio de un acuerdo del Concejo Municipal con el que se buscó conformar la compañía que se denominó del Hotel de Medellín; dicha compañía celebró un contrato con la oficina de valorización de esta ciudad, la que se encargó de negociar para la primera, la gran manzana donde actualmente se levanta el hotel.

Realmente la construcción del hotel fue algo muy importante, ya que se empezó a manifestar la participación efectiva del sector privado, quien influyó notoriamente en la implementación de la oficina de valorización municipal. A partir de este hecho, vemos como la oficina de valorización creó y destruyó.

El municipio mediante este convenio le devolvió a la sociedad del Hotel Nutibara unos 4.000 mts.2, al precio promedio de compra, con la condición de que se destinara este terreno para la construcción del hotel, lo que realmente se hizo posteriormente; la pequeña manzana que quedó para futuros ensanches, es la que hoy ocupa en parte Residencias Nutibara.

La labor de valorización continuó: construyó luego la plazuela de las Américas (hoy plazuela Nutibara) y además cubrió la quebrada de Santa Elena, la que corría libremente por todo el centro de este lote, quebrada que hasta entonces estaba también descubierta en el sector comprendido entre las carreras de Palacé y Junín, la que denominaban "quebrada abajo".

Puede decirse que desde esa época se aceptó lo que hoy llamamos los programas de remodelación urbana, ya que solo se pudo expropiar para obras de interés público. Ver plano: Med.- 1944

1944 - 1948

La zona occidental de la ciudad toma gran auge, con los sectores de la Bolivariana, Laureles, La América, Belén, y crece su densidad por el efecto de la urbanización acelerada de sus predios.

Por otro lado, se manifiesta el principio de dispersión de las actividades y servicios, se observa más palpablemente el auge industrial con todas sus manifestaciones locativas de industrias e instalaciones y además se evidencia el creciente caos urbano.

Afortunadamente, se inicia para Medellín, las gestiones para el estudio de un plan piloto para la ciudad. Ver plano: Med.- 1948

1948 - 1950

En el primer mes de este año se hace entrega oficial del plan piloto de Medellín por parte de los urbanistas Wiener y Sert, pero solamente nueve años más tarde, o sea en el año de 1958, el Concejo de Medellín le da la aprobación a dicho plan. Ver plano: Med.-1950

1950 - 1968

Se aplica el plan piloto de la ciudad. Es notorio simultáneamente, el crecimiento de la misma en el sentido norte-sur, acentuando cada vez más el eje geográfico constituido por la fisura natural del valle.

Paralelamente se incrementa el crecimiento de los municipios vecinos a Medellín localizados en el valle, muy especialmente el de los más próximos: Bello, Envigado e Itagüí, y empieza a manifestarse el principio de metropolización.

También el centro de la ciudad es cada vez más congestionado en todo el sentido de la palabra. Ver plano: Med.-1968.

Durante este tiempo, la ciudad de Medellín sufrió un cambio sustancial, porque se dieron esquemas de tipo vial, de renovación urbana, traslado de la administración pública de su ubicación tradicional en las cercanías del parque de Berrío, el proyecto y construcción del aeropuerto internacional en las vecindades de Rionegro, entre otras obras.

Todo se incrementó cuando se aprobó el plan vial para el centro de la ciudad, el que se inició con la construcción de la avenida Oriental, creando con ella pasos a desnivel y formando un anillo vial que es envolvente del corazón del centro de la ciudad, ayudando así a mejorar la maya central.

Nuevamente el río Medellín se manifiesta como barrera física natural, con respecto al nuevo desarrollo que ha tomado la ciudad; ante esa situación se propone el plan de puentes elevados sobre el río, cuyo objetivo es el de mejorar substancialmente la intercomunicación entre los costados oriental y occidental de la ciudad, con una serie de intercambios viales de mucha importancia.

Cada propuesta, cada cambio, trae consigo uno atrás; por lo tanto, con la avenida Oriental se plantean los programas de renovación urbana, muy concretamente los de las Zonas de "San Antonio y la "Estación Villa".

Por otro lado se tiene que desaparece la vieja plaza de mercado de Cisneros y se ve claramente la necesidad del traslado de la estación férrea, "Estación Medellín"; el transporte intermunicipal sufre cambios substanciales; se da el traslado de las oficinas de la administración pública al sector de "La Alpujarra".

LOS ULTIMOS AÑOS

Con todo esto se implementa nuevamente la teoría de los anillos viales para el área urbana de la ciudad, y más concretamente para su centro.

Se agudiza la necesidad del transporte masivo, y aparece entonces el tren metropolitano como solución a esta necesidad y a la intercomunicación de los distintos municipios asentados a lo largo del valle de Aburrá, activando el proceso de conformación del Area Metropolitana.

En este tiempo, la ciudad de Medellín sobrepasa el millón de habitantes y se vuelve además muy monumental, por el sentido de poder y grandeza que se hace manifiesto con las edificaciones en altura.

Aparece también como alternativa de solución al problema de la centralización de las diferentes actividades que se dan en el centro, la satelización de las mismas, entre ellas, los centros comerciales y el sector financiero.

Medellín se levanta verticalmente en forma notoria, apropiándose de las respuestas creadas en los países europeos golpeados por las guerras, como solución que se dio a un problema de vivienda. Esto se evidencia en las viviendas logradas en altura y con ello comienza la matanza del patrimonio histórico y arquitectónico, empujados por el crecimiento y el urbanismo.

La tradicional avenida de La Playa recibe nuevamente a sus antiguos moradores, pero ya no en sus grandes mansiones de antes, de carácter más familiar y humano, sino que llegan a habitar en módulos completamente rígidos, unos sobre otros, incrementando cada vez más la individualidad que se da en los edificios de apartamentos.

¿Acaso por lo tanto, el objetivo de los ingenieros, arquitectos, urbanistas, constructores, etc., es el de levantar cada uno su imperio, desconociendo cada vez más las necesidades privadas y comunitarias del hombre? ¿Acaso el fin de cada hombre es el de habitar completamente solo, sumido en la neurosis de las metrópolis, siendo meramente un elemento más de una gran densidad? ¿Acaso el papel de esos hacedores de las ciudades es el de separar al hombre de su propia naturaleza?

II PROCESO EVOLUTIVO DEL CENTRO DE MEDELLIN

Comprendido el proceso evolutivo de la ciudad, es importante analizar el desarrollo del centro de Medellín, las diferentes etapas de expansión que tuvo y las tendencias actuales de crecimiento.

Primera etapa

Medellín tiene su centro geodésico en el parque de Berrío, exactamente en el cruce de la calle 50 -Colombia- con la carrera 50 -Palacé-. El corazón del centro palpita allí precisamente, dándose así un crecimiento concéntrico en derredor del parque de Berrío; este se constituye como polo de atracción de la ciudad. Los límites urbanos los definen las barreras naturales, el río y las quebradas. Ver esquema: 1ª Etapa.

Segunda etapa

Aparece otro polo importante, el conformado por la plaza de Cisneros y la Estación Medellín del Ferrocarril de Antioquia, centro de mercado, de transportes, además, como punto obligado de los políticos. A este polo se le denomina como sector: Guayaquil. Ver esquema: 2ª Etapa.

Tercera etapa

Los polos ya existentes, poseen cada uno su propia actividad y caracteres diferentes; aparece entonces el principio de unión de actividades, creándose un eje vial, en cuya longitud se desarrolló una actividad comercial. Dicho eje es la carrera Carabobo. Ver esquema: 3ª Etapa.

Cuarta etapa

Como proceso lógico de desarrollo, crecen los polos, y crece también el sistema vial. Se incrementa el uso de las vías paralelas: Bolívar, Palacé y Junín.

Ya se tenía la visión clara sobre la problemática de los transportes; el automóvil por lo tanto, ya rodaba por las calles de Medellín desde 1899, por donde antes lo hicieron los coches tirados por caballos. Ver esquema: 4ª Etapa

Quinta etapa

Aparece un nuevo polo: el parque de Bolívar y la nueva catedral de Villanueva, la cual toma este nombre, porque así se llamó por mucho tiempo la zona con la que se inició el desarrollo de Medellín en sentido norte. Los ejes viales formados por las carreras 49 y 50 —Junín y Palacé— son los enlaces entre el polo centro —parque de Berrío— y el nuevo polo al norte —parque de Bolívar—. Ver esquema: 5ª Etapa.

Sexta etapa

Los tres polos existentes, Parque de Berrío, plaza de Cisneros y parque de Bolívar, constituyen los vértices del triángulo que conforma el centro de la ciudad.

Las zonas de influencia de cada polo crecen dando cabida a los diferentes usos de la tierra, haciendo que ésta sea cada vez mas rentable; se inician las construcciones en altura y la mayor densificación de construcción, para evitar el desplazamiento del centro. El triángulo formado por los tres polos, constituye el centro representativo y el sector comercial de la ciudad. Ver esquema: 6ª Etapa.

Séptima etapa

El centro de la ciudad está sobre cargado; existe una alta densidad de actividades, en especial de tipo comercial, lo que trae por consiguiente un aumento de la densidad de circulación. La malla urbana central explota, dando así comienzo a la pluri-centralidad.

Los ejes viales como la avenida Colombia, calle de Ayacucho y San Juan, liberan al centro de tanta actividad comercial y aceptan el fenómeno del cambio de función de las viviendas, dándose así un mayor crecimiento del centro hacia el occidente. Ver esquema: 7ª Etapa.

Octava y Novena etapa

Se plantea la necesidad de salvar el centro representativo de la ciudad por medio de mecanismos integradores. Se da como hecho, la desintegración caótica de los edificios administrativos, la circulación a todo nivel se ha complicado notoriamente. Se evidencia un nuevo ordenamiento del centro de la ciudad. Ver plano: 8ª Etapa.

Se manifiestan mecanismos de defensa del urbanismo, el centro debe equilibrarse, ya que la ciudad sigue un ritmo de crecimiento acelerado, el cual está muy próximo al caos.

La Avenida La Playa vuelve a cumplir un papel importantísimo: su tramo oriental desde la avenida Oriental, tiene ya un carácter muy diferente al resto de la vía y una función específica que cumplir. Es mas evidente la necesidad del programa de peatonalización del centro de la ciudad y más concretamente, el proyecto de peatonalización de la calzada central de la avenida La Playa, desde la avenida Oriental hasta el teatro Pablo Tobón Uribe. Se da allí un nuevo plan de desarrollo de tipo cultural, ya no de crecimiento, que es la zona donde está ubicado el teatro Pablo Tobón Uribe; por lo tanto, es necesario actuar sobre la calidad del ambiente urbano y hacer más amable el centro de la ciudad.

Realmente hay que lograr implantar verdaderas políticas para el mejoramiento de la calidad urbana, de los servicios desde todo punto de vista indispensables; se ha dicho y repetido mucho, y es bueno recordarlo nuevamente, que la calidad de vida urbana está determinada evidentemente por la disponibilidad de los espacios públicos libres y la calidad de todos sus componentes.

Quien mas que el hombre en su diario transitar, debe ser el elemento fundamental de la vida urbana, de la planeación y funcionalidad de las ciudades y de todos los sitios, máxime en su expresión o manifestación de peatón.

Vemos con preocupación como se está saliendo la mayoría de las veces de las escalas adecuadas de desarrollo de las diferentes comunidades; una escala como la del peatón, determina la escala humana y a la sociedad en general, en una época

en que por suerte o desgracia, el vehículo automotor y pronto otras técnicas o sistemas de transporte aún más perfectas, definirán el espacio social, planteando nuevos problemas y grandes incógnitas. Hay que buscar que en el futuro se considere adecuadamente al peatón con todas sus características; que ese peatón no sea confinado en reservas, que se le ignore la mayoría de las veces; que la ciudad se conciba tanto para él como para cualquier otro elemento que lo complementa, así sea el vehículo.

Hay que pensar entonces en el hombre del futuro para quien hay que repensar el medio urbano, suburbano y rural, para que logre una mejor utilización de su tiempo, cuando se libere de la extenuante carga del trabajo continuo con poca libertad de su tiempo. Será un hombre pensante, caminante, al que hay que acondicionarle el medio ambiente en toda su integridad, en el verdadero concepto de habitat.

También hay que prevenir ya un hecho futuro, que se avecina indefectiblemente: el tiempo libre, la era del ocio. De allí, que con una visión prospectiva de Medellín, de su centro específicamente, debe identificarse claramente un elemento tan importante para la vida ciudadana como es el espacio público, para dar respuesta a la gran incógnita de estos tiempos: ¿Que hacer con el tiempo libre?.