

**EL VALOR DE LO LOCAL**

**TERRITORIALIDADES DE LA CALLE AYACUCHO**

THE VALUE OF THE LOCAL

TERRITORIALITIES OF THE STREET AYACUCHO

CARMEN CECILIA RENDON CLAVIJO ARQUITECTA

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, SEDE MEDELLÍN  
FACULTAD DE ARQUITECTURA  
ÁREA CURRICULAR DE CONSTRUCCIÓN Y HÁBITAT

MAESTRÍA EN HÁBITAT

Noviembre de 2015

**1**

EL VALOR DE LO LOCAL  
TERRITORIALIDADES DE LA CALLE AYACUCHO

Carmen Cecilia Rendon Clavijo Arquitecta  
Trabajo Final de Maestría presentado en cumplimiento de los  
requisitos para optar al título de Magister en Hábitat

Directora  
Profesora Gilda María Wolf Amaya  
Magister y Especialista en Estética

### **AGRADECIMIENTOS**

A mis Padres Santos, Padres, hijas y prima.

Muy especialmente a la Profesora Gilda Wolf, directora de este trabajo, por sus enseñanzas, orientación e interés en el desarrollo de esta investigación.

A la Universidad Nacional de Colombia y a la Maestría en Hábitat.

## INTRODUCCIÓN

Al concebir el hábitat, como lo que concierne a los procesos de configuración socio espacial y sus formas de apropiación del espacio público, se entiende que sea construcción y componente integral del territorio, y que sea así mismo ejercicio territorial. Por lo que el trabajo El valor de lo local/ Territorialidades de la calle Ayacucho, se inicio de manera intuitiva, queriendo entender y abordar el ejercicio territorial y con esto el hábitat, y la forma en la que esta se configuraba como parte integran y constituyente de territorio y de la ciudad como territorio.

De otro lado, como componente de la búsqueda, se confería al ejercicio territorial, la capacidad de una producción con la connotación de valor. Lo anterior llevó en el camino, **al concebir**, que el ejercicio de la territorialidad obedece a lo local, a una configuración del lugar y a la vida cotidiana, de las personas que construyen de manera efectiva ciudad y sociedad, **plantear la sana incorporación**, de lo local dentro de las intervenciones urbanas, esto encaminado por el afán de no desatender, al usuario inmediato, quien se entiende que es el que finalmente consume, y con esto crea a la ciudad, desde el ejercicio territorial.

Pero en el camino además, se aprehendió que eso que corresponde a lo local y a su connotación de valor, radica la posibilidad, de incorporar a las intervenciones de ciudad elementos únicos, con la capacidad para innovar frente a los planteamientos parcializados de una globalidad. Y así es como empiezan a integrarse al ejercicio, la búsqueda y la comprensión de las memorias, el interés por la espacialidad pública de la calle, encontrando en la calle Ayacucho la excusa para abordar una mirada amplia y compleja de la historia y memoria de la ciudad de Medellín, de su identidad, y de su valiosa y efectiva realidad.

## INTRODUCTION

*In conceiving hábitat, as regards the spatial socio configuration processes and forms of appropriation of public space, it is understood that the habitat is construction and integral component of the territory, and is likewise territorial exercise. So the work The value of local / Territorialities Street Ayacucho, began intuitively, trying to understand and address the territorial exercise and with this habitat, and how this was set up as part of integrated and constituent territory the city as a territory.*

*On the other hand, as a component of the search, it gives the territorial exercise, the production capacity with the connotation of value. This led along the way, since it was proposed that the exercise of territoriality, is a local product, so it is also the result of the configuration of the site and the daily*

## 5

*lives of the people who actually build the city and society, make a proposal incorporating local values within urban interventions , the above objectives by the desire not to neglect the immediate user because it is the user who ultimately consume the city, and the user creates this city, from their territorial action.*

*But on the way also that was apprehended Whose characteristic products being locally and Having a connotation of value, from these products, there is the possibility of introducing, for urban interventions, unique items, with the ability to innovate against the biased vision of global approaches. And this is how they start to join the exercise, finding and understanding of memories, interest in public spatiality of the street, finding in the street Ayacucho excuse to address a wide and complex view of history and memory from Medellin, its identity, and its valuable and effective reality.*

Esta investigación, asume al hábitat como lo que concierne a los procesos de configuración socio espacial y sus formas de apropiación del espacio público, en este sentido hábitat serán construcción y componente integral del territorio, será así mismo ejercicio territorial.

Para esto el proyecto de tesis "El valor de lo local", aborda el estudio de las territorialidades de la calle Ayacucho, a partir de su inserción en la historia de la ciudad, y la vida y memorias de algunos de los barrios a los que atraviesa como espacio público, estructurando hechos físicos y de memoria.

### **PALABRAS CLAVES**

LOCAL, LUGAR, COTIDIANO, TERRITORIALIDAD, CALLE, BARRIO.

### KEYWORDS

LOCAL, PLACE, EVERYDAY, TERRITORIAL, STREET, NEIGHBORHOOD.

## TABLA DE CONTENIDO

<b>1</b>	<b>CONSIDERACIONES INICIALES/ memoria, mnemotecnia.....</b>	<b>8</b>
1.1	LO LOCAL .....	13
1.1.1	Lo Local Como Parte de la Intervención Urbana.....	14
1.2	EL LUGAR.....	17
1.3	LO COTIDIANO .....	19
1.4	TERRITORÍO, TERRITORIALIDAD .....	21
1.5	LA CALLE.....	24
1.6	DE LA CALLE AL BARRIO, DEL BARRIO A LA CIUDAD, DE LA CIUDAD AL TERRITORÍO, DEL TERRITORÍO A LA CALLE.....	26
1.6.1	La calle es Ayacucho .....	28
<b>2</b>	<b>LÍNEA DEL TIEMPO.....</b>	<b>31</b>
2.1	<b>APROPIACIONES DERIVADAS DE PROYECTOS E INTERVENCIONES DE CIUDAD / Concurriendo espacialmente en la calle Ayacucho y en una temporalidad que abarca la idea de ciudad moderna y la ejecución en curso del tranvía de Ayacucho.....</b>	<b>33</b>
2.1.1	La Medellín Colonial (1675-1810).....	36
	Historia Paralela Conexión Con Oriente (1675-1810).....	40
	Historia paralela Calle Ayacucho 1675-1810.....	41
2.1.2	Transición de Medellín Entre lo Colonial y el Ensanche (1810 - 1890).....	46
	Historia Paralela Conexión con Oriente 1810-1890 .....	50
	Historia Calle Ayacucho 1810-1890.....	50
2.1.3	Medellín del ensanche, fruto de los lineamientos del Medellín futuro (1890-1937).....	54
	Historia Paralela Calle Ayacucho1890 - 1940.....	62
2.1.4	La Medellín del Plan Regulador (1950 hasta hoy) .....	68
	Historia Paralela Conexión Oriente 1940 asta hoy.....	79

# 7

Historia Paralela Calle Ayacucho 1940 asta hoy.....	82
<b>2.2 TERRITORIALIDADES DE LA CALLE AYACUCHO .....</b>	<b>86</b>
<b>3 PRÁCTICAS Y ESTRATEGIAS PARA LO LOCAL .....</b>	<b>89</b>
<b>3.1 PROCESO SINÉRGICO DE INCORPORACIÓN DE LAS VARIABLES DE LO LOCAL .....</b>	<b>91</b>
3.1.1 El valor de lo local/otorgar las variables de lo barrial al territorio.....	91
3.1.2 La dialógica, y la cooperación.....	92
3.1.3 Escucha empática .....	92
<b>3.2 EJERCICIOS DE LECTURA .....</b>	<b>93</b>
3.2.1 PROTOTIPO A/ Cartografías Mapificación a modo de conclusiones.....	93
3.2.2 PROTOTIPO B/ Ejercicio de Mapificación de usos, actividades y marcas urbanas.....	120
3.2.3 PROTOTIPO C/ Identificación de los métodos de configuración de las relaciones del espacio público al privado en los usos comerciales .....	127
<b>3.3 BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>136</b>



**1 CONSIDERACIONES INICIALES/ memoria,  
mnemotecnia.**



## CONSIDERACIONES INICIALES/ memoria, mnemotecnia.

“... El palimpsesto de la memoria jamás se destruye.

Si, lector, son incontables los poemas de alegría y de pesar que una y otra vez se han grabado en el palimpsesto de vuestro cerebro y, como las hojas de las selvas vírgenes, como las nieves eternas del Himalaya, como la luz que cae sobre la luz, sus capas incesantes se han acumulado y cada una de ellas a su vez se ha cubierto de olvido. Pero a la hora del trance supremo, o en momentos de fiebre, o por efectos del opio, todos esos poemas pueden cobrar su vida y su fuerza. No se hallan muertos únicamente duermen.”

Charles Baudelaire

La ciudad es el palimpsesto de la memoria, actuando como repositorio del trabajo, el pensamiento y las decisiones de una sociedad, se constituyen en marcaje desde acciones y emociones; que toman vida y forma de ciudad y de territorio; y es desde este palimpsesto que se puede comprender, como los individuos construyen y le dan sentido a su existencia individual y ejercen la territorialidad, para construir territorio. En el palimpsesto de la ciudad como memoria, permanece grabados, sucesos, accidentes, toda clase de eventos, toda la vida y la obra, que implica la identidad única de una comunidad y su cuota de realidad cotidiana.

Dicho esto, pareciera que el asunto de las memorias tuviese una connotación metafísica, que sólo fuera posible su manifestación en los hombres, mediante un proceso sobrenatural; pero por el contrario, tal cómo lo aclara Montoya, se debe entender que “la memoria no implica una facultad especial, dándole el status de una sustancia síquica”; él señala que la memoria es una propiedad que corresponde al “viviente humano”, y que cómo parte integral de la condición humana, puede verse aflorando en tres niveles denominados por él, “efecto-memoria”:

- Una memoria somática , memoria genética , propia de la especie y cuyo soporte de inscripción de las cadenas de actos es el genoma.
- Una memoria germinal, memoria epigenética, propia del individuo y que junto a la anterior, caracteriza a los seres vivos sexuado.

- Una memoria " exterior", transmisible de generación en generación , y que aparece en aquellos vivientes que " han de mantener la vida por otros medios diferentes a la misma vida"; es decir que emergen con y a partir del hombre , en tanto es ella la marca de su especificidad con respecto a otros seres. Memoria exterior que hace de esta "exteriorización" en los " órganos técnicos", el soporte de sus procesos. (Montoya, 2008, pág. 27)

En este ultimo nivel, en el que se hace referencia a la memoria exterior, es en el que se centrará y del que hará uso esta investigación; la memoria constituyente de lo humano, la que es exclusiva del hombre y que se hace transmisible, solo desde las marcas que se instauran como elementos técnicos, marcas que sirven para establecer la relación hombre - medio.

“tiene la condición de un marcaje, de una huella, de una inscripción que se aprende y se aprehende en tanto sus registros son efectos de esos procesos de desterritorialización que nos constituyen como humanos.” (Montoya, 2008, pág., 28)

En este mismo sentido, es importante señalar, que esa relación hombre medio, como aprendizaje que se hace de forma individual, solo es trasmisible a partir de la exteriorización, proceso para el cual solo el hombre esta facultado, donde con los registros desde los objetos técnicos, el hombre transfiere a otros hombres lo experimentado, pone así por “fuera de si” lo aprendido.

“Solo el hombre puede poner un objeto fabricado fuera de sí, sustrayéndole a su esfera inmediata de existencia: objeto independiente, mueble e intercambiable con otros.” (Regis Debray en Montoya, 2008, pág., 29)

Montoya también indica que estos elementos de marcaje, que son posibles a partir de la exteriorización del hombre, es decir de su capacidad para desterritorializarse, cuando se sale fuera de si en el proceso de producción de lo otro, de producción de un entorno, y en la construcción del territorio; no son otra cosa que una realización técnica, elementos de anclaje de la memoria, “**mnemo – técnicas**”; técnicas para recordar aquello que debe ser recordado en tanto asegura la supervivencia del grupo (Montoya, 2008, pág., 31))

“Si " el hombre no es hombre más que en la medida que se coloca fuera de sí" , en sus "prótesis", es por qué está "realización técnica se presenta como el verdadero origen absoluto de naturaleza y hombre" que "crea de consuno al hombre y a la naturaleza".....de tal manera que esta" se va configurando al hilo de la acción del hombre sobre su

entorno", como el hombre va creándose al hilo de la cristalización y redistribución de las fuerzas naturales. (Montoya, 2008, pág., 33)

Centrándose en la memoria entonces, como un asunto de la técnica, se hace necesario agregar que "Es sabido que la principal forma de relación entre el hombre y la naturaleza, o mejor, entre el hombre y el medio, viene dada por la técnica. las técnicas constituyen un conjunto de medios instrumentales y sociales, con los que el hombre realiza su vida, produce y, al mismo tiempo, crea espacio." (Milton Santos, 1996, pg. 27).

El anclaje técnico, la memoria llevara implícito por lo demás ese aprendizaje hombre - medio en todos los niveles, instrumentales y sociales, por lo que termina abarcando de esta forma las diversas dimensiones de lo humano.

"Técnicas de la producción, del transporte, de la comunicación, del dinero, del control, de la política y, también, técnicas de sociabilidad y de la subjetividad." (Milton Santos, 1996, pág. 27)

"Sera objeto técnico todo objeto susceptible de funcionar, como medio o como resultado, entre los requisitos de una actividad técnica" (Seris en Santos, 1996, pág. 34)

Sumado a lo anterior, se entenderá también, que el proceso de exteriorización (de territorilización), no solo tiene efectos sobre el medio, ya que como es lógico, terminara influyendo sobre las mismas técnicas, que se encuentren ya instaladas y están formando parte íntima del territorio, en un proceso que supone una "redistribución de las fuerzas naturales", por esta razón se asume, que las técnicas terminen re-elaboradas y actualizadas, siendo parte de un ciclo de construcción constante.

La memoria asimismo, desde su condición de memoria, es concebida como una plataforma desde la que el hombre opera, lo que hace que el conocimiento de la memoria, que se puede afirmar, que deriva en auto-conocimiento, sea necesario y deseable, posibilitando proceder coherentemente y realizar una auto - valoración, llegando a reflexiones sobre la memoria que determinen si se hace necesario:

- La invalidación, cuando se opta por eliminar la memoria.
- La reinención, cuando se re-crea la memoria a partir de si misma.

- La consolidación, cuando la memoria se mantiene afirmándose.
- La retrospectiva, cuando se retoma una memoria.

Esto con la finalidad de otorgarle a la memoria de manera consiente, un espacio, unos tiempos, unas permanencias.....

Actuar desde la memoria, también supondrá hacerlo desde la propia identidad, como se a indicado la memoria implica autoconocimiento, esto es reconocimiento de lo propio, y de esta manera se termina enlazando identidad a memoria, relación que comúnmente se establece, donde la identidad cómo lo indica Montoya no es otra cosa que un efecto-memoria.

"así cómo la técnica es un dispositivo constituido por los procesos de exteriorización [ lo cual hace ya que carezca de sentido distinguirla de la cultura y oponerla a la naturaleza] , la identidad es también un efecto de, las memorias o más escuetamente dicho: es un efecto memoria (lo cual hace ya inoperante su remisión a procesos sustancializador alguno) .  
(Montoya, 2008, pág., 3r6)

## 1.1 LO LOCAL

Calle Ayacucho, referencias, Relaciones, Representaciones.

Entender lo local supone un acercamiento a múltiples interpretaciones, que llevan a pensar en lo local cómo lugar, cómo objeto, cómo sujeto, cómo producción, etc.; lo local sale a la luz cuando se realiza una mirada, que obliga a establecer un sistema de referencia, a formular una comparación que implica a otros, que se encuentran en circunstancias similares, o por encima, es decir otros que lo contiene, y se comportan como una totalidad o globalidad.

**Lo local como Referente:** Pensar en lo local cómo referente lleva a entenderlo en términos de escalas, señala en lo local proporciones menores con relación a otras, que son mayores o generales y le contiene. Por ejemplo indicando lo barrial frente a lo municipal.

**Lo local exhibe una Relación:** Señala la existencia de cualidades que llevan a inferir la procedencia de sujetos u objetos, que se dicen que son locales porque provienen, hacen parte de un lugar; es decir están vinculados a él; las características de eso que es local, posibilitan así conocer en alguna forma el lugar.

**Lo local supone Representaciones, Medios, y/o maneras mediante las cuales se define:** local también puede ser entendido cómo por

ejemplo, un espacio que se encuentra sustraído del entorno mediante “objetos”, “marcas”, que por sus características lo delimitan y lo definen diferenciando al local, y sustrayéndolo.

Sumado a lo anterior se aclara que, al hablar de lo local en termino de escalas, de dimensiones, de igual forma que una sociedad local cómo lo plantea Milton Santos, “puede tener 10 Km<sup>2</sup> o puede tener 10.000 km<sup>2</sup>”, (Santos, 1999, p. 95) todo depende de una relación específica, entorno a historias, intereses, tendencias, “técnicas” que se hacen de uso común, ancladas a un lugar y a un sentimiento específico.

### Síntesis y propuestas \_\_\_\_\_

Lo local para esta investigación se señala cómo el barrio, sector de un barrio, calle; si se hablase de escala, esta es la escala de aproximación propuesta, es así que para el desarrollo del presente ejercicio, lo local es y tiene sentido en la Calle Ayacucho de la ciudad de Medellín; donde abordando, las definiciones observadas, lo local “calle Ayacucho” se expresa en:

- Referente: La calle, el lugar.
- Relación: los diferentes componentes naturales, y elaborados por el hombre que la constituyen, los componentes humanos, sociales, etc.; presentes en la vivencia de la calle cómo lugar y en su cotidianidad.
- Representaciones identitarias: que favorecen, el reconocer lo local, en relación con una globalidad, aquí expresada en lo municipal y lo departamental, implicando hábitos, métodos, técnicas, de uso en esta calle practicadas en el día a día por los individuos.

#### 1.1.1 Lo Local Como Parte de la Intervención Urbana

Ubuntu filosofía africana  
 “una persona es una persona a causa de los demás.”  
 “umuntu, nigumuntu, nagamuntu”

El deseo es plantear, la búsqueda de un modelo de intervención urbano que al tener su mirada puesta en una escala de ciudad, departamental o incluso nacional según lo requerido, paralelamente intervenga incluyendo elementos correspondientes a lo local, ya sea que lo local se asuma cómo el barrio, un sector de este o una calle

en particular según el caso. El proceso de intervención ejecutado de esta forma se asume que, introducirá una mirada de abajo hacia arriba, cómo parte integral de la intervención de ciudad.

Dado lo anterior el resultado es la implementación coherente de elementos locales, que no suponen una apología a lo local; solo es que, este tipo de intervención, en su búsqueda por dar atención a los requerimientos planteados, mediante la implementación de lo local termina por innovar, y lleva a que se consiga no caer en el descuido del usuario inmediato, quien se indica que es, el que finalmente “consume” en su día a día, esa ciudad intervenida.

De otro lado, se aclara, recurriendo a lo evidente, que en la intervención a partir de elementos de lo local, siempre se vincularan elementos dados por la globalidad; esto se explica en el hecho de que lo local, no tiene forma de abstraerse de lo global, ya que lo local siempre se despliega desde pautas señaladas por la globalidad; cómo el sistema económico, la política, la información, las tendencias, los requerimientos funcionales, etc..

Considerando lo anterior, en lo local, y en el lugar, se encuentran resumidas las dos miradas, local y global que se traspasan; en este sentido Santos indica que en cada lugar se cruza “un proceso de arriba - abajo donde el tiempo que comanda es el tiempo del mundo, y otro que es un proceso de abajo hacia arriba, donde lo que comanda es el tiempo del lugar producido por la existencia de la vecindad” (Santos, 1999, P. 37).

Lo propuesta de introducir lo local, cómo parte de la intervención urbana esto guiada por la anhelo de atender al usuario inmediato, así cómo por la reivindicación de elementos propositivos que este usuario elabora cotidianamente. Se asume que si se realiza el ejercicio de visualizar lo local, cómo el resultado de una historia de aprendizaje, se estará reconociendo y considerando, el sentido, el contenido y la realidad que LO LOCAL implica para los individuos, esto con el ánimo de tener la mirada atenta en los procesos que le dan estructura, identidad y vida a la ciudad.

En este mismo sentido, se observa como Robert Venturi en “aprendiendo de las vegas” invita a realizar un acercamiento que implica el aprehender para el caso específico de las vegas de la arquitectura vernácula comercial desarrollada allí, a este respecto el plantea que “El análisis del urbanismo americano existente es una actividad socialmente deseable en la medida en que nos enseña a los arquitectos a ser mas comprensivos y menos autoritarios en los planes que hacemos tanto para la renovación de los centros urbanos como para las nuevas urbanizaciones.” (Venturi, 1977, pg.23 )



Según la definición dada a lo local, lo local se puede entender cómo incorporado a las prácticas cotidianas del individuo, así cómo en los lugares del día a día; y en la forma en que se proyectan las relaciones, las proximidades, y están dadas ciertas interpretaciones del mundo en cada lugar en particular.

Es así, cómo estas diferentes dimensiones en que se ve manifestado lo local, se constituyen en la materia prima, con la que los individuos trabajan, piensan, crean, se recrean y siente, haciendo real y efectiva ciudad y sociedad, y desde esta perspectiva es donde se plantea considerar las propuesta de intervención.

Sumado a lo anterior, la propuesta de lo local como elemento dentro de la intervención urbana, está en el camino de re-conocer que ese proceso de abajo hacia arriba; implica la comprensión de una globalidad o totalidad en sus particularidades.

“...el conocimiento de la totalidad presupone su división. Lo real es el proceso de escisión, subdivisión, despedazamiento. Esa es la historia del mundo, de un país, de una ciudad... Pensar la totalidad sin pensar su escisión es como si la vaciásemos de movimiento.” (Santos, 2000, p. 99)

Lo local resultado de esa escisión, se ve expresado para el desarrollo de esta investigación en la calle Ayacucho, y en diferentes aspectos, como sus territorialidades, que le dan significado y vida a la ciudad de Medellín en Ayacucho. La calle Ayacucho es el laboratorio, y el sujeto de tratamiento, en el que a modo de prototipo se proyecta plantear algunos métodos de identificación de elementos y productos locales, que pueden ser de utilidad en el adelanto de propuestas de intervención urbana.

El situarse dentro de una práctica que adopte lo local cómo parte de la intervención urbana, implica por otro lado, que surja la exigencia de realizar un acercamiento a lo local dentro de un contexto espacial de localización, y temporal, implicando la construcción de una historia y una memoria como parte del día a día; lugar y cotidiano surgen entonces como contexto espacial y temporal desde los que se realizara el enfoque que determine y señale LO LOCAL y su condición de valor.

## 1.2 EL LUGAR

Calle Ayacucho, Espacio, Orientación e identificación.

Como marco que permitirá darle estructura a local al inicialmente plantearlo en términos de escala, el concepto de lugar al que interesa aproximarse tiene relación con la definición del lugar cómo:

- espacio con ubicación específica,
- espacio determinado por límites,
- espacio con característica o cualidades que lo dotan de identidad.

Pero forzosamente para la presente búsqueda es necesario establecer un paralelo, que sea de interés al campo de la intervención urbana; el encontrar una ruta para reconocer cual es la propiedad o propiedades con la capacidad para definir el lugar, nos acerca entonces a adoptar las relaciones abordadas por el teórico Christian Norberg Schulz (1980) y su definición de lugar asociada al Genius loci.

Norberg Schulz en el libro el Genius Loci, Towards a phenomenology of architecture 1980. explica inicialmente como en las creencias romanas antiguas el Genius loci era el espíritu que “da vida a la gente y a los lugares, los acompaña desde el nacimiento hasta la muerte y determina su carácter o esencia ... El Genius denota lo que una cosa es o lo “que quiere ser”, según las palabras de Louis Khan.” (Schulz, 1980, <http://bucheliagualimpia.blogspot.com/2013/01/0-0-1-26565-146108-joe-1217-344-172329.html>) recuperada en 04/2015).

La definición del lugar planteada entonces, a partir del espíritu del lugar implica pensar, que al lugar le corresponde propiedades, que le hacen ser y lo llevan a ser; propiedades del lugar, que acogiéndose a lo indicado por Schulz son de orden espacial y están relacionadas con el carácter o ambiente del espacio.

Schulz explica a lo que corresponden estos tipos de propiedades, a partir del análisis de la relación del hombre con el lugar desde la palabra morar; “Se ha usado la palabra morar, para indicar la relación total entre el hombre y el lugar”(Schulz, 1980); señala que para entender esa relación se debe entender que allí se ven implicadas diferentes funciones psicológicas que son trascendentales para el hombre y que esto es, lo que lleva a realizar una distinción entre “espacio” y “carácter”.

“Cuando el hombre mora, él está simultáneamente localizado en un espacio y expuesto a un cierto carácter del ambiente. Las dos funciones psicológicas involucradas pueden ser llamadas 'orientación' e 'identificación”. [Schulz, 1980, <http://bucheliagualimpia.blogspot.com/2013/01/0-0-1-26565-146108-joe-1217-344-172329.html>] recuperada en 04/2015].

**Espacio - Orientación:** Implica cubrir la necesidad que tiene el hombre de estar orientado, localizado, “saber donde está” (Schulz, 1980). A este respecto Norberg Schulz cita a Lynch cuando menciona que «Una buena imagen del medio da a su poseedor un sentido importante de seguridad emocional .» (Schulz, 1980)

**Carácter - Identificación:** Posibilita que el hombre se identifique con el medio, que lo conozca y que así se conozca así mismo porque como lo menciona Schulz el hombre “debe conocer cómo él, es un cierto lugar”... “La identidad humana presupone la identidad del lugar.” (Schulz, 1980).

Para aclarar, lo anterior se agrega lo planteado por Milton Santos, quien indica que “ la geografía nos ha inducido a imaginar que el lugar sería algo de dimensiones chicas, pequeña; y no se trata de eso, el lugar puede tener dimensión territorial bastante grande. Una gran región que produce por ejemplo naranjas en el Estado de Sao Pablo. Que tiene identidad de interés primero económico y luego político , crea también un ente. “(Santos, 1999, pág. 95)

## Síntesis

---

- El lugar se encuentra “definido” por su relación con el hombre, este define al lugar y el lugar le define en una relación de correspondencia.
- La relación hombre-lugar se analiza desde el término morar, y morar implica para el hombre, involucrar dos funciones psicológicas, fundamentales:
  - a) Una función esta relacionada con el espacio, lo que le posibilita orientarse, ubicarse brindándole seguridad; “pelo a tierra”.
  - b) Segunda función relacionada con el medio con el carácter del lugar esto le posibilita una identificación con las cosas propias a ese lugar brindándole identidad al hombre.

A la correspondencia establecida entre el hombre y el lugar resumida en el morar se le entiende también como hábitat, Norberg Schulz con relación a esto menciona el echo de que “la palabra alemana morar, das gewohnte, significa lo que es conocido y habitual. Indicando que 'Hábitat' y hábito tiene también una relación análoga.

### 1.3 LO COTIDIANO

Calle Ayacucho Modelos, prácticas cotidianas, creación.

Para determinar que es lo cotidiano, primero se volverá a revisar la definición de lugar, en el contexto presentado por Norberg Schulz, en este, el indica que el lugar, es a partir de la relación hombre-lugar; y con esto lugar estará así contenido dentro del termino morar. Esta aproximación es de suma importancia ya que al involucrar el término morar que en alemán “das gewohnte”, indica también lo conocido y habitual, remitiendo a lo cotidiano; es así cómo desde de aquí, se puede inicialmente concluir, que lo cotidiano hace parte de la relación hombre lugar, y hace parte del hábitat, y del hábito.

De otro lado, según múltiples definiciones consultadas, se encontró señalado que lo cotidiano, es todo aquello que se repite diariamente; se declara que cotidiano es un adjetivo que indica diario, [del latín quotidianus, de quotidie, diariamente]; llevando a que se asuma que lo cotidiano es algo rutinario, típico, habitual; lo cotidiano visto así, es considerado como lo opuesto al cambio de la rutina, donde el cambio de la rutina “supone un quiebre de lo cotidiano.” [Definicion.de, 2015, <http://definicion.de/cotidiano/>].

Pero, lo cotidiano visto como algo rutinario, difiere totalmente de lo planteado por Milton Santos, cuando indica que, “Lo cotidiano produce la sorpresa, la novedad, la inventiva, y por consiguiente produce también el futuro.” [Santos, 1999, p. 94], Santos aquí propone que es, en ese cotidiano, donde se da la suerte de poder realizar planteamientos innovadores, únicos, ya que ese cotidiano, termina por ser, la nota disonante, inmersa en el espacio globalizado.

Lo cotidiano: “instaura un presente relativo a un momento y a un lugar” [Certau, 1980, p. XLIV]

Es claro que los hombres intervienen su espacio, trabajan, se movilizan, se recrean, etc., llevando a cabo una serie de prácticas cotidianas, guiadas por lo que la globalidad plantea, sin embargo “los hombres al disponer de la fuerza técnica y del poder de la información y de la violencia del dinero, crean en cada lugar otra

cosa.” (Santos, 1999, p. 95). Esto que propone Santos lleva a que se considere que los procesos de la cotidianidad, derivados de los planteamientos de la globalidad, que aparentemente todo lo unifican (estableciendo un cómo, un cuándo, un dónde y un con qué), en cada lugar, gracias a la cotidianidad terminan siendo interpretados por los individuos de maneras diversas.

Lo cotidiano asumido de esta forma, es producción que cómo resultante de las diversas prácticas cotidianas, en palabras de Certau sería “lo que el consumidor cultural “fabrica”” (Certau, 1980, pág. XLII), desde “el uso o el consumo”, donde tal cual cómo Santos, lo sugiere, lo cotidiano se ve elevado así a la categoría de creación.....

Para visualizar la amplia gama y la diversidad de productos “consumidos y usados”, se tomará un ejemplo de Certau quien señala cómo productos de uso y consumo:

“el espacio urbano, los productos adquiridos en el supermercado, o los relatos y leyendas que distribuye el periódico”. (Certau, 1980, p. XLII). Es decir, todo lo que rodea y hace parte de la vida del hombre.

Y volviendo sobre el planteamiento de lo cotidiano como un producto se agrega para finalizar, lo planteado por Certau, quien destaca el hecho de que a estos productos, le corresponden unos “modelos” de consumo, es decir unas formas de consumo que se concluyen aquí, están construidas a partir de las realidades locales, y que en esta medida son de naturaleza histórica, social, política, cultural, emocional etc. dando así como resultado una diversa “Producción secundaria que se esconde detrás de los procesos de utilización” (Certau, 1980, p. XLIII).

## Síntesis

---

- a) Lo cotidiano hace parte de la relación hombre lugar.
- b) Cotidiano indica diario, (del latín quotidianus, de quotidie, diariamente), pero “Lo cotidiano produce la sorpresa, la novedad, la inventiva, y por consiguiente produce también el futuro.”
- c) Lo cotidiano es producción resultante de diversas prácticas cotidianas, lo cotidiano se eleva así a la categoría de producción.
- d) Lo cotidiano cómo producto obedece a modelos de producción que tienen un contexto local de naturaleza histórica, social, política, cultural, emocional etc.

“lo cotidiano se inventa con mil maneras de cazar furtivamente”  
(Certau, 1980, p. XLII)

## 1.4 TERRITORIO, TERRITORIALIDAD

“El territorio usado.... y el lugar y su cuota de cotidiano”. . (Santos, 1999, pág. 92)

Para efectos de lo buscado, se hace necesario una construcción amplia de los conceptos de territorio y territorialidad, en relación con la ciudad, esta tarea se hace complicada, porque tal cual lo plantean Echeverría y Rincón, hay múltiples paradigmas que parcializan las miradas acerca de la ciudad:

“funcional y técnico (propio de políticos y planificadores), desde lo físico, formal, geométrico (de urbanistas y arquitectos), desde el historicista, social o político (de científicos sociales ) o incluso desde el físico-geográfico (de geógrafos, biólogos, ecólogos)” agregando que estos enfoques contribuyen a comprender aisladamente las múltiples dimensiones de la ciudad. (Echeverría y Rincón, 2000, pág. 23)

El territorio tiene implicaciones que van mas allá de lo físico, y determinar que es territorio, para los fines pertinentes, requiere que no sea meramente entendido mediante la imagen mental de un espacio delimitado; por lo anterior se propone que el territorio sea observado, desde las condiciones naturales, artificiales y sociales que le puedan corresponder, y de las cuales se desprenden la vida y obras de una sociedad particular, en los múltiples actores que la conforman. En esta medida Milton Santos plantea y esta idea se acoge, tomar el territorio “como cosa usada”,...con la finalidad de no distinguir “lo que es material de lo que es social” es decir “el territorio usado o el territorio y su uso. Porque entonces incorporamos la historia larga y la historia corta, e incluso lo cotidiano en nuestro discurso.” (Santos, 1999, pág. 87)

El territorio como cosa usada, será objeto pues, de diversos intereses, se entenderá en este sentido que en el territorio se da la concurrencia de fuerzas internas y externas, es así que se puede observar cómo se cruzan la actuación de múltiples actores relacionados, desde una perspectiva global y/o local. Sumado a lo anterior, se aclara que el territorio no solo será objeto de uso de los que en el habitan, pues en igual medida el territorio como pieza funcional hará parte de intereses externos que terminarán alimentándolo y asignándole a su vez ciertos usos.

Se planteará también que al territorio usado, supone una relación de correspondencia con aquel que lo usa, esto es una relación de

identificación con los individuos y la sociedad que en él habitan; que despliegan en él toda suerte de prácticas, usos, hábitos, y experiencias. Asumir esta relación de identificación supone así mismo la incorporación de la “historia larga y corta y de la cotidianidad” como lo plantea Santos, pues esa experiencia del territorio, la historia entendida como un producto de la experiencia, no es más que la técnica, con la cual la sociedad experimenta y construye territorio; en esta medida, aquí no tendrá lugar la mera imitación, pues la sociedad crea la cotidianidad, como respuesta a las condiciones que va planteando día a día el lugar, esto es el territorio y la “redistribución de fuerzas”, que surgen de la intervención en el mismo.

“La naturaleza se va configurando al hilo de la acción del hombre sobre su entorno. El hombre mismo va creándose al hilo de la cristalización y redistribución de las fuerzas materiales.” (Félix Duque en Montoya, 2008, pág., 33)

Primero, habiendo planteado lo anterior; se tratará de esbozar cómo se origina el territorio, para esto se hace necesario asociarlo con la idea de propiedad, la que será establecida por un individuo o grupo de individuos, mediante marcas, mediante sellos personales, sobre lugares e incluso sobre actividades; tal cual lo indican Deleuze y Guattari el elemento que da origen al territorio es la marca, “El territorio no es anterior con relación a la marca cualitativa, es la marca la que crea el territorio.” (Deleuze y Guattari, 2008, p, 322).

Estas marcas además tienen unas cualidades, que son las que “dibujan un territorio que pertenecerá al sujeto que las tiene o las produce. Esas cualidades son firmas, pero la firma, el nombre propio, no es la marca constituida de un sujeto, es la marca constituyente de un dominio, de una morada.” (Deleuze y Guattari, 2008, p, 323)

Segundo, es necesario observar, como Deleuze y Guattari lo señalan que estas marcas tiene características específicas y que pueden ser diversas como por ejemplo, el olor, el color, el sonido, la silueta, y es así que esto lo remiten al canto de ciertas aves pero, también a “carteles, pancartas” y al pregón de vendedores ambulantes.

Tercero, esa acción de marcar que se ha contemplado cómo constructora de territorio, y que por lo tanto tiene un efecto “territorializante”, será entendida así, como proveniente de la territorialidad, pero no cómo la territorialidad en sí misma. Esta afirmación, inicialmente posibilita definir la territorialidad, así cómo su forma y su significado, en vinculación con el concepto y las maneras de expresión del territorio; encaminándonos a entender que

la territorialidad es un mecanismo que establece territorio, pero que a su vez no puede ser concebida fuera de él.

Como se ha señalado antes la territorialidad no es exclusivamente la acción de marcación, no está limitada solo al marcar para hacer territorio; entonces de acuerdo a esto, lo más apropiado para acercarse al concepto de territorialidad, según lo indicado por Echeverría y Rincón, es entender la territorialidad, como ejercicio que implica diversas facetas en la construcción de territorio “la conquista, la demarcación, la estabilización, la consolidación, la protección y la defensa a la par con sus fugas hacia otros territorios” (Echeverría y Rincón, 2000, pág. 24).

Cuarto, de manera análoga al trabajo desarrollado por Echavarría y Rincón en la investigación “ciudad de Territorialidades” se hace imperioso, para este planteamiento frente a posibles intervenciones operadas en la ciudad que tomen en consideración su complejidad, concebir la ciudad como territorio construido desde territorialidades.

“cuando el concepto de territorio se construye a partir de las territorialidades que lo definen, este se comprende como proceso y construcción y en tal sentido, se le reconocen como cualidades constituyentes: la heterogeneidad, la simultaneidad, el movimiento, la variación y el conflicto.” (Echavarría y Rincón, 2000, pág. 19)

Vista así, la ciudad se entiende cómo contenedora y receptáculo de multiplicidad de actores, que coexisten y ejercen su territorialidad desde distintos ámbitos.

“actores públicos, privados, comunitarios, civiles o armados y sujetos con múltiples identidades y pertenencias; herencias históricas y memorias culturales; estructuras materiales, organización y configuración espacial; coyunturas y tendencias globales, regionales y locales. Si bien todos estos marcan simultáneamente el territorio..... De allí que los conflictos, poderes, subversiones y resistencias entren a ser propios de toda construcción territorial.” (Echavarría y Rincón, 2000, pág. 20).

Quinto, La territorialidad ejercida en sus múltiples aspectos, y su cuota de construcción y permanencia en el territorio es la que aquí se entenderá entonces como el componente local, que puede ser considerado componente propositivo en la medida en la que él, se revele como valor.

Sexto, La territorialidad componente local, se encuentra así en una relación inmediata con el territorio, convocando otro elemento ya



citado el lugar, la territorialidad y su relación próxima con el territorio se dirá que se establece en el lugar; Milton Santos propone en este mismo sentido al territorio como una conformación a partir de lugares, lugares denominados espacios banales y esto de banales es porque estos lugares “ tienen una unidad que viene de la existencia en él, de los individuos, de las empresas, de las instituciones creando el cimiento local, que tiene fuerza de producción de ideas, que tiene fuerza política, y que puede anteponerse frente al territorio y frente a la nación.” (Santos, 1999, pág. 95)

## 1.5 LA CALLE

“El alma colectiva anda como el aire por la calle e inspira a los ciudadanos que pueden aspirar, expirar y respirarla, lo que quieran, el pensamiento anda suelto por la ciudad y no encerrado en las conciencias de los individuos.” (Christlied, 2004, pág. 9).

La calle es entendida históricamente, junto con la plaza como los elementos que le dan origen y vida a la ciudad; ya que con la aparición de la calle, se logran diferenciar las primeras ciudades de las aldeas, por lo que las calle se instalan dispuestas específicamente para la experiencia urbana, y de esta manera se hace generadora del encuentro con el otro en la colectividad, de aquí que se pueda decir y se entienda que la calle sea el “lugar común” de todas las dimensiones del individuo, y en esta medida la calle será objeto de interés para el estudio del ejercicio de la territorialidad en la ciudad-territorio Medellín.

Christlied indica que la forma más perfeccionada de la calle se encontraba en el medioevo “hecha sin planos mas bien trazada según las necesidades de la gente de encontrarse y desencontrarse” atribuyéndole a la calle junto con la plaza su papel de conformadoras del espacio público urbano, y del espíritu colectivo:

El espíritu colectivo “reúne lo público y lo privado, razón y pasión, lo culto y lo ignorante, la herejía y el dogma, las reglas y la desobediencia, el defecto y la virtud, el esplendor y la miseria, las muertes y los nacimientos, en fin, todos los elementos de la vida: toda la comunicación junta en un mismo espacio.” (Christlied, 2004, pág. 18).

Según lo indicado por Christlied, se advierte; que a la calle más que a cualquier otro lugar se vinculan, diversos elementos de la vida, y de la cotidianidad; además, que ese espíritu colectivo que esta en la calle, es también entendido como componente de lo local, del lugar y de la cotidianidad, y que la correspondencia del espíritu colectivo, con la calle reitera el interés de estudiar en la calle el valor de lo local.

La calle entonces apreciada desde la diversidad, y en su forma compleja, se entiende que contenga a lo local, lo cotidiano y el lugar, y también que en ella residan la innovación y la capacidad de producir y crear; donde cómo el espacio de las polaridades y de las territorialidades, la calle será el lugar por excelencia en el que se ejercen múltiples fuerzas que le dan identidad y vida a la ciudad.

De otro lado, se puede pensar que todas estas afirmaciones sobre la calle como espacio de la colectividad y de la creación le corresponden a la plaza exclusivamente, podría ser así, ya que inicialmente la plaza, fue la plaza fue ideada por los griegos como un lugar para la producción de cultura y conocimiento:

Mediante “el diálogo, la controversia, la discusión, el debate y el conflicto de las ideas, la plaza “ tenía una función y un objetivo concretos: servía para pensar. “ (Christlied, 2004, pág. 7-8)

Pero como Christlied lo señala, la calle se hace plaza, pensamiento que habrá que entender en un sentido amplio, pues él no sólo se refiere aquí a una configuración espacial.

“Como sea <<plaza>> empezó significando eso, <<plaza>>, pero su imagen se fue angostando para empezar a significar también <<calle ancha>>,.... Mientras tanto la calle, que comenzó significando <<sendero angosto>>, se fue ampliando hasta querer decir <<calle ancha>>. “(Christlied, 2004, pág. 9).

Con esto se indica, que la calle como la plaza, termina siendo el lugar de encuentro con el otro, y que sirve para pensar, crear. La calle y su capacidad de producción; donde se encuentra lo local como valor.

Ahora bien, con el objetivo de señalar una razón adicional para reiterar que la calle no solo sirve para transitar, se observa que las primeras ciudades contenían a la par la calle angosta y la ancha:

- La primera sirve para conectar, para transitar, para proteger:

“la angosta callejuela tortuosa, bien protegida constituía el canal corriente del tránsito, por estar mejor adaptada al clima que una amplia calzada.” (Lewis Mumford, 1961, pág. 56, <https://drive.google.com/file/d/OB14Synwe1mHzbEVSTENwU2ZqR28/edit>)

- La segunda, aparentemente poco funcional ya que no respondía sólo a la ocupación de conectar y proteger, existía por la necesidad del encuentro con el otro.

“La calle ancha apareció antes de la invención de los rodados, puesto que, posiblemente, fue en su origen trazada para procesiones sagradas y desfiles militares.”

“...una calle ancha, con capacidad suficiente para muchedumbres, a la que se podía ir de paseo al atardecer, para contemplar las danzas, escuchar la música o reunirse para chismorrear, según lo revela un antiguo documento.” (Lewis Mumford, 1961, pág. 56, <https://drive.google.com/file/d/OB14Synwe1mHzbEVSTENwU2ZqR28/edit>)

Se hace así notorio, cómo la calle, ya incluso en las primeras ciudades, cubre la necesidad del encuentro de la colectividad, con la diversidad, y su vinculación con el otro, para la celebración de ritos y fiestas populares, en un ejercicio de la territorialidad. La calle entonces, no sólo es concebida para conectar, desplazarse y transitar, cubre también necesidades inherente al individuo, de una expresión que se torna creadora.

“la vida de la sociedad civil es una sorpresa para quienes salen de sus casas y quehaceres y se unen a la calle: la sorpresa de no ser los mismos de siempre, de verse así mismos haciendo, pensando y sintiendo, siendo, de distinta manera, de no reconocerse a sí mismos al encontrarle de pronto sentido al anonimato” (Christlied, 2004, pág. 2)

## 1.6 DE LA CALLE AL BARRIO, DEL BARRIO A LA CIUDAD, DE LA CIUDAD AL TERRITORIO, DEL TERRITORIO A LA CALLE

El barrio será el elemento vinculante territorio - territorialidad; el barrio así mismo implica lo local, y su relación lugar - cotidiano; presentes en la calle que desde su naturaleza sinérgica posibilita contemplar múltiples barrios, heterogéneas emergencias de la ciudad.

### La calle es por naturaleza sinérgica

Al examinar el asunto de las intervenciones de ciudad a partir de lo local, se propuso como laboratorio la calle, esto se hizo procurando facilitar el progreso de la propuesta, pues en la búsqueda por tener un acercamiento a la complejidad de la ciudad, se encontró que la calle no excluye, por el contrario vincula, y entraña la convivencia complementaria de diversidad de componentes contradictorios que corresponden a la ciudad. En palabras de Christlied la calle es “espíritu colectivo”.

### De la calle al barrio.

En este mismo sentido y con el ánimo de contar con un amplio espectro de la ciudad, se selecciona para la puesta en marcha del laboratorio la Calle Ayacucho, caracterizada con múltiples expresiones, memorias, fisionomías, rasgos, presente como una constantes y variables, en la historia de la ciudad ..... la selección de esta calle inevitablemente encauza la mirada sobre el barrio, y en este punto se integra entonces el barrio a la lectura. El barrio expresado en la calle, orienta la visión sinérgica de los diversas dimensiones que interactúan en la ciudad.

A partir del barrio y de múltiples barrios emergen en esta calle toda suerte de territorialidades, la relación calle-barrios posibilita una reflexión amplia, pues se puede afirmar que la ciudad se encuentra, formulada, y manifestada, en sus barrios; lo anterior se explicará desde una variedad de aspectos, que abordan lo físico, las maneras de hacer, y las memorias:

- Al entender el barrio como indicativo de lo urbano y significativo de ciudad, es decir que la institución del barrio supone para la ciudad confirmación de sí misma, se establece como un producto que muestra el alejamiento de la ruralidad, también indica su “crecimiento” como territorio, y **como espacio urbano**.
- Un rastreo al surgimiento de los barrios en una ciudad, mostrará claramente que determinó su crecimiento, indicando así cuales son los **mecanismos** ideológicos, tecnológicos, económicos, sociales, políticos y culturales de los que hace uso la ciudad para consolidarse.
- Desde el barrio se reconstruye también la historia que deriva en **las memorias** de la ciudad y es desde aquí se establece la ciudad como territorio, a partir de los elementos, con las técnicas, con los que aprehende a ser ciudad, la ciudad construye elementos de **identidad**.

### Componente físico y simbólico, lo simbólico como valor.

Por su parte, al entender la ciudad en tanto territorio, como se ha planteado, con el ánimo de así poder concebir la ciudad desde múltiples ejercicios de territorialidad, supone así mismo entender el barrio como una manifestación de estos ejercicios de territorialidad.

Pero paralelo a esto se presenta, lo indicado por Echeverría y Rincón, frente al barrio como “territorio específico”, como el lugar donde se establecen “vínculos y pertenencias primarias, desde los que se sitúa

el habitante en la ciudad” (Echeverría y Rincón, 2000, pág. 107). Esto es vínculos y pertenencias derivados del lugar, que se entenderá que son mecanismos que ejercen y construye territorialidad.

De lo expresado anteriormente se deducen entonces que hay componentes del barrio con dos características, lo tangible y lo intangible, pero en relación de vinculación; lo tangible se percibirá entonces como espacio físico, circunscrito, y lo intangible se vera como símbolo, sumándose a lo planteado por Gravano:

“...el barrio como espacio, como circunscripción, distrito, como mención o particularización, y lo barrial como valor y símbolo. El primero sirve para establecer diferenciaciones sin [o con poca] “distancia” entre referente y sentido. La dimensión simbólica, en cambio, es lo que encontramos cuando el barrio se “usa” para dar o quitar prestigio, o asignar atributos y estigmas.....” (Gravano, 1996, <http://www.equiponaya.com.ar/congresos/contenido/laplat a/LP3/13.htm>)

Estas características por otro lado, se proponen trasladadas a la ciudad, y a la calle. De esto se tiene que el acudir a esas características intangibles, a esa dimensión simbólica del barrio, posibilita entenderlo como valor, por esto se plantea que de modo semejante, se acuda a esa dimensión simbólica desde el barrio, entendiendo como valor la calle, la ciudad, lo local, el lugar....

### La calle es Ayacucho

Una trama de calles conforman de manera especial la cartografía física y emocional de los que habitan la ciudad de Medellín, esto se observa de un lado, por la importancia que dentro la estructura física de la ciudad ocupan algunas de ellas, conocidas por nombre o numero; la 80, San Juan, la 70, la 10, Bolívar, Ayacucho....., las calles en la ciudad además están vinculadas a su memoria, en ella han tenido lugar eventos de la historia larga y corta de Medellín. Las calles hacen parte del proceso espacial, social y funcional de la ciudad y se constituye además en el lugar de encuentro, de intercambio y de ocio, consolidándose así como protagonista.

“Como un signo + cuartejan la ciudad la carrera de Carabobo y la calle de Ayacucho; aquélla del Norte al Mediodía; ésta de Oriente a Ocaso..... Carabobo y Ayacucho son las vías más largas de la ciudad progresista. La carrera la parte muy gentil de banda a banda; la calle arranca de la propia ribera del Aburra y se trepa glorificada hasta las alturas de Miraflores. A medida que se alejan de las estrecheces peninsulares, se ensanchan, se dilatan, se embellecen....”

(Carrasquilla, 1919,  
[http://editthis.info/wikipaisa/Las\\_Calles/Tom%C3%A1s\\_Carrasquilla](http://editthis.info/wikipaisa/Las_Calles/Tom%C3%A1s_Carrasquilla))

Desde la fundación de Medellín, Ayacucho ha sido una de esas calles que forma parte integral de su historia, vinculada a todo tipo de procesos, de los que ha sido causa y efecto, haciéndose así también memoria. Es por esto que esta es una de esas calles de la ciudad, donde se hará evidente la vitalidad de la misma, en ella tiene lugar toda clase de elementos físicos y simbólicos, que son recurrentes en Medellín.

Del acontecer histórico, [cronos, el tiempo], ella es registro y ejercicio, toda suerte de paradigmas y enfoques, que han tenido lugar frente a la ciudad se explican en ella; por aquí circulan toda variedad de actores, públicos, privados....., y estos se ven integrados a las decisiones y acciones que establecen su configuración.

Pero como causa y efecto, también es símbolo, memoria anclada, en momentos, objetos, sujetos.... idealizados, sin tiempo, que son correspondientes a un tiempo ideal, anárquico, y anacrónico. fluyendo paralelamente al paso de el otro tiempo, el histórico.

Encontrándose con esto se propone la calle Ayacucho como espacio idóneo para darle marcha a un modelo metodológico de intervención de ciudad, donde a la estrategia se incorpora una mirada de abajo hacia arriba, que da por hecho la capacidad propositiva de lo local, y ve lo local como un valor.

Ayacucho es el laboratorio donde se espera indagar sobre el valor de lo local, en la medida que en ella es posible gracias a su continuidad espacial y temporal; acercarse a múltiples realidades, a múltiples barrios, discurriendo sobre su funcionalidad dentro de la memoria y estructura urbana de Medellín.

- Ayacucho es parte integral de una estructura de ciudad ubicada en la dimensión de lo técnico, donde se comporta como estructurante urbano, como componente de movilidad, como determinante en la expansión de la malla urbana, como conexión intermunicipal.
- Ayacucho se mueve entre los imaginarios y lo símbolos, con las pre-ocupaciones de una sociedad, que plantea estrategias, que fundamenta posturas, y que se reinventa frente al entorno artificial y natural a partir de la técnica.

Entendida así es acto, pero también es memoria, que habita en las voluntades, en las aspiraciones, acciones y sentimientos, de quienes

en su quehacer cotidiano construyen ciudad; y en este sentido se conserva una historia, una evolución; a través de esto se puede llegar a entender que emerjan lo local, como producto de ejercicios territoriales conformando el lugar, construyendo desde la cotidianidad.

Es aquí en relación con la ciudad y la calle, que se tendrá en cuenta lo siguiente:

“una doble temporalidad, que avanza en sentido contrario: los cuerpos evolucionan hacia una forma de organización, pero al mismo tiempo y teniendo el segundo principio de la termodinámica, se produce la dispersión y la corrupción en el universo físico, es decir la desorganización. Así un tiempo puede ser a la vez irreversible y reiterativo; se ligan la repetición y la decadencia.” (Múniera, 2007, pág. 75),

Por esto, se propone una mirada atenta a los procesos de ciudad a esa historia que aunque se presenta en ideal de manera lineal no lo es, pues ese devenir es el cuerpo de la ciudad fluyendo, “[al mismo tiempo puede ser onda y corpúsculo] la sustancia fluye; los elementos aparecen como acontecimientos.” (Múniera, 2007, pág. 75),







## 2.1 APROPIACIONES DERIVADAS DE PROYECTOS E INTERVENCIONES DE CIUDAD /

Concurriendo espacialmente en la calle Ayacucho y en una temporalidad que abarca la idea de ciudad moderna y la ejecución en curso del tranvía de Ayacucho.

Calle Ayacucho, acto y memoria

“la sociedad civil no es un conglomerado de individuos, sino un espíritu, ese espíritu de ciudadanía que esta hecho de ciudad.”  
[Christlied, 2004, pág. 2]

La tarea de investigación motivada en la identificación de valores de lo local y de lo local como valor, implica realizar una revisión de la historia que encierra en si misma la memoria como esa otra historia anacrónica, comprender el carácter emotivo inmerso, en el deseo que lleva a fundar ciudades.

Así se entiende que se hace necesaria la aproximación al proceso de fundación de la ciudad de Medellín, y observar algunas de las intervenciones y miradas sobre su territorio, pues estas actuaciones se conciben circunscritas en contextos sociales, económicos, culturales y políticos que definen territorios, originando marcas sobre los mismo, procesos de territorilización, ejercicios de territorialidad. Estas mencionadas acciones implican afectaciones sobre el espacio físico, pero también sobre el espacio emotivo, los imaginarios, la identidad y el sentimiento de corresponder y pertenecer están aquí a la orden del día.

Dicho lo anterior e irrumpiendo con los datos históricos, se considera el año de 1570 como determinante para el departamento de Antioquia, y por consiguiente para el Valle de Aburrá y Medellín, este año es clave, pues explica razones y emociones presentes en los imaginarios de ciudad.

En 1570 se descubrieron yacimientos mineros en Buriticá, Cáceres y Zaragoza, que “Fueron las remesas de esos metales hacia la península y hacia la capital las que animaron la economía de nuestra primera época colonial” [Rodríguez, 2009, <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/febrero2009/medellin.htm> recuperada ]; se tendrá en esto, una serie de situaciones que constituyen la vocación del departamento, del Valle de Aburra y Medellín, y en consecuencia de la estructuración de una economía, proyectada sobre lo social, lo político y lo cultural.

Según lo señala Rodríguez, después de pasadas varias décadas de continua explotación minera, para el año 1640, los centros mineros entran en decadencia, esto se entiende motivado por las dificultades

de aprovisionamiento de víveres y otros, debido al aislamiento geográfico de la región y las precarias vías de comunicación del departamento en su momento. Y es en estas condiciones que durante el siglo XVII al tener el Valle de Aburrá una ubicación estratégica, y posibilidades de desarrollo de actividades agrícolas y ganaderas, ve incrementada su población.

El Valle de Aburrá, paso obligado hacia el río Magdalena una de las principales vías de comunicación fluvial con el resto de país y España, adquiere así el carácter de despensa para las zonas mineras; una economía agrícola y la existencia de grandes hatos ganaderos hacen parte de su historia. En este escenario las condiciones son favorables lo que genera sentimientos de estabilidad; por esto los colonos se sienten motivados y con el deseo de fundar una ciudad; de todo esto en 1675 es erigida la Villa de Nuestra Señora de La Candelaria de Medellín.

Esta fecha, clave dentro de la historia de la ciudad, 1675, es entonces el año que aquí servirá de referencia para llevar a cabo el rastreo de diferentes acontecimientos, observar como estos han generando marcas sobre el paisaje construyendo territorio, y como para la ciudad han significado realidades socio espaciales, que dan cuenta de quienes la habitan, que hacen presencia en sus calles, en sus barrios, en sus diferentes escenarios,..... y en la calle Ayacucho como uno de estos.

A modo de guía, para realizar esta exploración se adopta lo planteado por Verónica Perfetti; pues ella elabora una construcción en la que establece “Tres proyectos”, que tiene como resultado “la ilusión de una ciudad” Medellín, y si bien es cierto que cada uno de estos tres proyectos de ciudad, se pueden ver como momentos históricos, también se pueden entender como realidades que aun hoy permanecen.

“Tres enfoques para la ciudad de Medellín, que dan como resultado:

la Medellín colonial (1675-1810), la Medellín del ensanche, fruto de los lineamientos del Medellín futuro (1890-1937), la Medellín del plan regulador (1950 hasta hoy) que se cuenta bajo los parámetros de la CIAM.” (Perfetti 1996, Pág. 91) desde la que se adopta la visión de Medellín como metrópoli.



Síntesis: Plano Medellín 1 de 1675 sobre el plano 2015 (plano base 2015 fuente Google Maps, trazado de calles y quebradas sin escala, a mano alzada.)

### 2.1.1 La Medellín Colonial (1675-1810)

Si la ubicación del Valle de Aburrá fue determinante en un momento, así mismo lo sería la ubicación privilegiada de Medellín dentro del valle, ésta es estratégica ya que se encuentra en una relación de proximidad con Santafé de Antioquia capital del departamento y los principales centros mineros de aquel entonces, también esta cercana a las rutas de conexión con el río Magdalena importante vía fluvial que permite acceso a el resto del reino, por camino de Hervé hacia el sur y el camino del Nare al norte.



Desde el río Magdalena se tenía acceso “al norte hacia Mompo, Tenerife, Cartagena o Santa Marta donde llegaban principalmente géneros de Castilla y mercaderías españolas; a Mariquita, Honda, Santafé o Girón en el oriente, con mercerías y frutos principalmente; y hacia el sur a Buga, Cartago y Popayán desde donde traían cacao y géneros llegados de Quito.” (Raíces Paisas, 2014, <https://raicespaisas.wordpress.com/2014/09/02/caminos-de-antioquia-el-camino-del-nare/> )

Esta situación de privilegio la sienten y la entienden los primeros colonos personificando la motivación para gestionar y llevar a cabo la fundación de La Villa de Nuestra Señora de la Candelaria de Medellín en 1675.

De acuerdo a las disposiciones del reino para la fundación de villas y

ciudades se debía atender a las especificaciones de trazado y otras, ordenadas por las leyes de Indias, pero el trazado hoy observado no obedece estrictamente al cumplimiento de este mandato. El trazado que hoy se conoce es resultado de tres factores, primero se tiene numerosas restricciones geográficas y poca capacidad tecnológica para sobrepasarlas, segundo, está la preexistencia del sitio de Ana en el lugar de fundación, por lo que hay numerosos predios privados, y por último la cuadrícula propuesta por las leyes de Indias.

“El Cabildo decidió, en 1676, mantener la traza de la plaza, sobre la cual estaba la iglesia de la Candelaria, elegida, con San Juan Bautista, como patrona. Ordenó, por otra parte, trazar las calles de acuerdo con las normas vigentes en el reino: las principales de 30 pasos, las travesías de 25 pasos, para fijar una trama ortogonal rígida con cuadras de 300 pasos, en las que debía haber cuatro solares. Pero ni las casas, ni la distribución de los solares de los ocupantes correspondían al modelo, y el cabildo carecía de instrumentos adecuados para imponerlo. Una manera de ganar espacio para nuevos vecinos era hacer salir a los más débiles y entregar sus lotes a los ricos” (Melo, 2015, [http://www.jorgeorlandomelo.com/espaciomedellin.htm#\\_ftn6](http://www.jorgeorlandomelo.com/espaciomedellin.htm#_ftn6))

El “Plano 1 Medellín” corresponde a la villa de nuestra señora de la candelaria de Medellín en 1675 año de su fundación, considerando el contexto histórico, se observa como el trazado se ve limitado por el entorno natural:

Quebrada la Palencia al oriente, quebrada de santa Elena, Ana o Aguasal al Norte, y el Río Medellín o Aburrá al Occidente.

La calidad de ese trazado inicial y la cercanía con respecto al centro fundacional de la villa será motivo en esos primeros instantes de una segregación socio espacial, la condición económica y el oficio serán las que posibiliten el acceso a ciertas calidades espaciales deseables y ubicaciones idóneas con relación a la plaza principal y la Iglesia, pues en torno a estas centralidades religiosas se moverá y articulará el crecimiento de la ciudad.

“los artesanos se agrupan en el Camellón, a lo largo de una vía estrecha y larga, que no se traza con la precisión y contrasta con la amplitud de las vías más centrales. Ciertas áreas de la ciudad, como “la toma” ... sirven para la construcción de las viviendas más precarias de artesanos y gentes pobres.” (Melo, 2015, <http://www.jorgeorlandomelo.com/espaciomedellin.htm>)

Durante esos primeros siglos, la ciudad no tuvo un notable avance con respecto a los trazados iniciales, sólo hasta las últimas décadas de este primer período, y gracias a gran cantidad de recursos que comienza a captar la villa como producto de una revitalización del sector minero del departamento, que como lo señala González duplica su producción entre 1750-1779, para luego incluso cuadruplicarse entre 1780-1880.

“ la apertura de nuevas fronteras de explotación” que “implicó también la expansión de las fronteras agrícolas y la demanda de nuevos productos y bienes” (Gonzales, 2007, pág. 17).



Es entonces este el factor detonante que perfila a Medellín, dándole la posibilidad no sólo de desarrollar actividades agrícolas, pues el sector comercial y de servicios comienzan a perfilarse; la villa logra de esta manera cierta acumulación de recursos; que le permitirán mas adelante modelar la forma física de la futura ciudad, pero que a su vez como lo plantea Twinam Modelara también el modo de pensar y sentir de sus habitantes.

“no sólo el comercio y la agricultura, el consumo y el mercado, sino también el modo de vida paisa, su sociedad y sus valores.” [Ann Twinam en Gonzales, 2007, pág. 17].

La diversificación, las nuevas dinámicas económicas, empiezan a visibilizar a las ciudades de Medellín y Rionegro, quienes llegan a estar incluso por encima de la fuera la capital en ese momento Santafé de Antioquia. Es así como progresivamente se va dando en estas un alejamiento de la ruralidad, que le abre paso al trazado de lo urbano, y con esta intención, la visita desde la provincia de Antioquia a Medellín del Oidor Juan Antonio Mon y Velarde será factor determinante, pues Mon y Velarde proyecta y ejecuta bajo la óptica de doctor en medicina y derecho, múltiples intervenciones en la Villa.



Restrepo y Posada señalan así algunas de las intervenciones y obras de Mon y Velarde en Medellín:

El fomento de la agricultura, la apertura de vías, el Inicio Obras del hospital San Juan de Dios, las primeras cañerías, traería el agua potable, decretará la construcción del primer puente sobre el río Medellín, realiza el primer matadero público (Restrepo, 1981, pág. 9-10),

La ejecución de dichas obras simboliza un comienzo en el alejamiento de la ruralidad introduce a la par un pensamiento Higienista que más adelante se hará más marcado, y entrará en

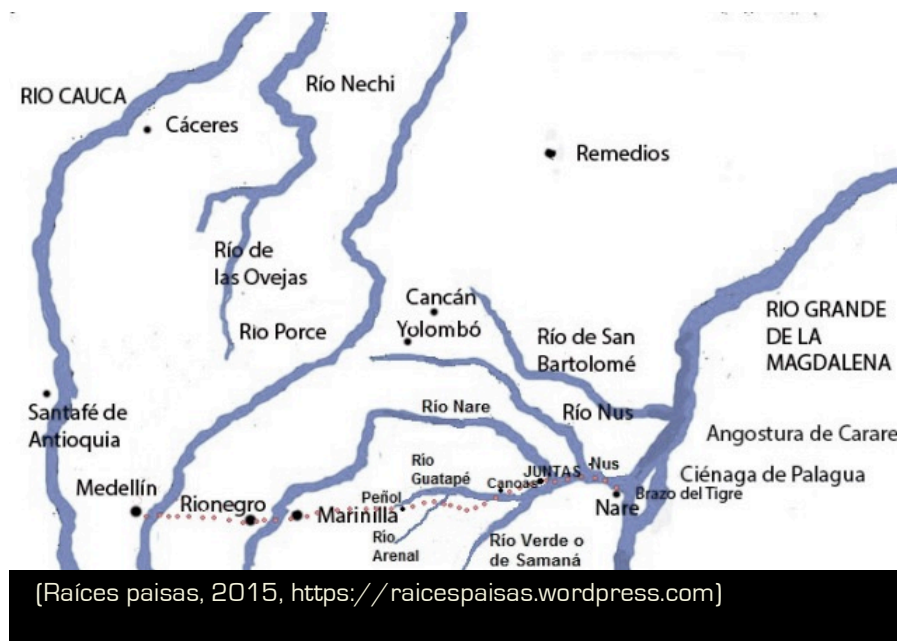


relación directa con la idea del proyecto civilizatorio, como estandarte de la ciudad.

### Historia Paralela Conexión Con Oriente (1675-1810)

Como se ha visto, la relación de Medellín con Santafé de Antioquia y los centro mineros fue estratégica, la facilidad de comunicación con la Capital y estos centros, le dió la oportunidad a Medellín de desarrollar diversas actividades económicas, de captar recursos y ser visibilizada. Pero finalizando el siglo XVIII se hace necesario fortalecer su conexión con Rionegro; pues para este momento la ciudad de Antioquia fue perdiendo importancia; desplazada por Rionegro y Medellín, que tenían una posición estratégica en relación a las rutas comerciales a las que se tenía acceso a través del río Magdalena.

“En junio de 1778, el gobernador Buelta Lorenzana había ordenado la apertura del camino de Palaguas o Juntas” (Gonzales, 2000, pág. 39), con esto se busca aminorar costos y tiempo, pues las rutas empleadas hasta ese entonces eran extremadamente peligrosas, y poco eficientes incrementando los costos de los diversos productos; la habilitación del camino de Juntas supondría para Rionegro tomar la delantera por encima de Medellín y Santafé de Antioquia, gracias a las nuevas facilidades comerciales Rionegro entra en una mayor dinámica, potencializando el comercio, la agricultura y la ganadería.



Entendiendo Medellín que Ríonegro estaba en situación privilegiada, se requiere buscar mejores vías de comunicación terrestre hacia el oriente, como resultado de esto se ejecuta y entra en utilización el que se conocería como el camino de Bocana.

“se inscribe la primera propuesta de camino por Santa Elena Formulada en 1800 y puesta en ejecución en 1805. Para 1808 de Medellín a Ríonegro por este camino se calculaba que el recorrido se hacía entre 3 y 6 horas” (Gonzales, 2000, pág. 41),

La importancia que supone la conexión con oriente es un antecedente que mas adelante seguirá tomando fuerza, y es esta misma dinámica la que posibilita que la calle Ayacucho llegue a ser eje urbano de conexión intermunicipal.

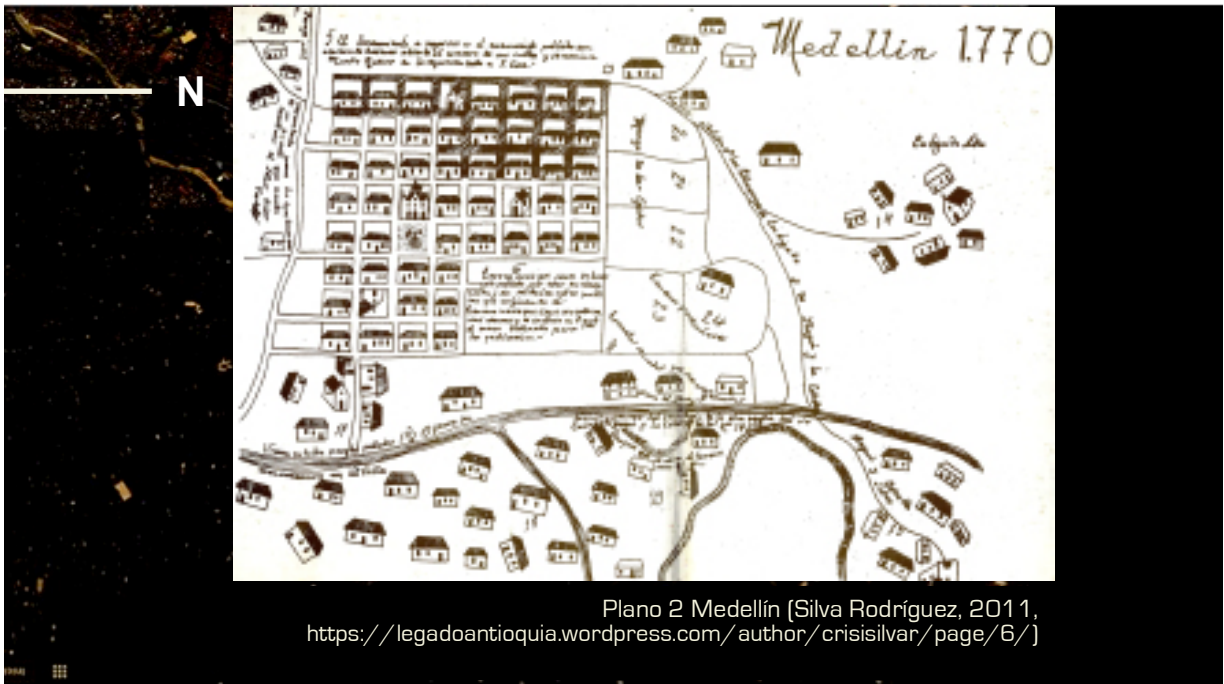
### Historia paralela Calle Ayacucho 1675-1810

“una de las mas antiguas, abierta en parte de la época de la colonia (desde el cruce con carrera Carabobo hasta el cruce la carrera El Palo). Su nombre en esos tiempos era el de la “Calle de la Amargura”, (Rodríguez, 2004, <http://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/336/1/SignificadoHistorico.pdf>), Como menciona Rodríguez esta calle se conoció inicialmente como la calle de la Amargura ya que los cortejos fúnebre se realizaban sobre esta, hasta lo que hoy es la plazuela San Ignacio para luego desviarse hacia el cementerio de San Lorenzo.....

El entorno natural estará presente en la historia y el origen de la calle Ayacucho, la quebrada la Palencia al oriente; el río Medellín en occidente; la proximidad a la quebrada Santa Elena; estos como componentes geográficos del paisaje empezarán luego a construir territorio, historia memoria en Ayacucho.

Es así como la incidencia de estos factores geográficos, influirá en el primer trazado de la ciudad de Medellín, y determinará que Ayacucho sea sólo un segmento, que tendrá como limite natural la quebrada la Palencia hacia oriente y el “cruce de Carabobo” en occidente.

La existencia de predios privados, por su parte será otro factor condicionante, en oriente y occidente; al oriente de Medellín, habían dos grandes haciendas “Miraflores” y “El cuchillón del contento”, esta ultima propiedad del Doctor Ignacio Uribe Mejía empezaba donde hoy esta ubicada hoy la Plazuela de San Ignacio, y hacia el occidente estaban los terrenos de don Pepe Santamaría, José maría



Santamaría, que años mas tarde impulsó el crecimiento de Ayacucho en dirección del río, “sus tierras iban desde Cundinamarca hasta el río y paralelamente” (Archivo histórico de Medellín, 2014, pág. 28) Conforme avanzo este período, una serie de elementos de carácter religioso empezarán a instalarse a lo largo de esta calle, se construyó la iglesia de San Lorenzo, que luego fue remplazada por la iglesia San José, y el colegio de los franciscanos.





Este último inicia obra en el año 1803, en este año es colocada la primera piedra, donde se encontraba ubicado el límite de la hacienda El Cuchillón del Contento, (en la hoy plazuela San Ignacio) allí se establecerán un plantel educativo, un convento y una iglesia, quedando bajo la dirección de padres franciscanos. Ante la ausencia de Colegios y Universidades en Medellín, la preocupación de los primeros pobladores lo hizo posible, pues gestionaron con la corona de España los permisos requeridos y aportaron los recursos necesarios.

La creación y el funcionamiento del colegio y convento Franciscano sirvió como elemento de consolidación para la parte oriental de la ciudad, introduciendo el componente educativo, como parte de esa visión que lleva a construir ciudad.



# Iglesia San José

1

Las canciones del Abuelo , 2010, <http://lascancionesdelabuelo.blogspot.com.co/2010/10/garzon-y-collazos-vol-1-cantan.html>



Valenzuela, 2014, <http://www.ecbloguer.com/casillerolettras/?p=13953>

2



1889 iglesia san Ignacio

Gutierrez, 2015, <http://hisdeglo.blogspot.com.co>

# Ayacacucho

Marcas Urbanas (1675-1810)

Google



Transición de Medellín Entre lo Colonial y el Ensanche [1810 - 1890]

Síntesis: Plano Medellín 3 de 1875 sobre el plano 2015 (plano base 2015 fuente Google Maps, trazado de calles y quebradas sin escala, a mano alzada.)

### 2.1.2 Transición de Medellín Entre lo Colonial y el Ensanche (1810 - 1890)

Los años comprendidos entre 1810 y 1890, como tal no aparece diferenciados como un período por Perfetti, pero a estos le corresponden una serie de acontecimientos que aquí se señalarán por ser el preámbulo del Medellín futuro, y a su vez de la Medellín del Ensanche,

En 1813 Medellín es elevada a la categoría de Ciudad, junto con Marinilla y 13 años después, en 1826 es nombrada capital del departamento de Antioquia; luego asume el carácter de sede episcopal en 1868, y así Medellín en estos años afianza su posición no sólo como centralidad funcional y administrativa.

A partir de la fecha, en la que es nombrada capital 1826 se comienzan a generar numerosos cambios en la ciudad, se ejecutan obras que buscan su fortalecimiento como capital; intervenciones de ciudad en miras de fortalecer lo urbano y distanciarse de la ruralidad. La estrategia usada para esto, continua por el camino que trazó Mon y Velarde, trabajos de mejoramiento, limpieza, reparación, la apertura de calles; refacción de los edificios existentes y espacios públicos, la construcción de un nuevo acueducto y el puente sobre el río Medellín; la actividad de crecimiento de la ciudad estará enmarcada así en los planteamientos de la colonia y una visión higienistas.

“...la concesión de la licencia previo reconocimiento del terreno por parte de las autoridades correspondientes” (González, 2007, pág. 22) y la prohibición de construir en sitios remotos, hace parte de nuevas políticas, que se idearon para concentrar la población en la urbe, la villa asume su nuevo papel de ciudad capital y entorno a esto se ejecutan y se proyectan obras como: la Cárcel, el Cabildo, el Hospital, la Casa para mujeres perdidas y niños expósitos, la Escuela de primeras Letras, la Carnicería.

Paralelamente estos años fueron de gran auge económico en el departamento, producto de nuevas técnicas empleadas para la explotación minera y Medellín como ciudad capital será destinataria de grandes recursos.

“La clase dirigente y los mismos mineros había comprendido que para aumentar el volumen de la explotación y la rentabilidad era necesario mejorar las técnicas” (González, 2007, pág. 32)

Esta prosperidad soportada en la técnica, tendrá repercusiones en el rumbo que tomará la ciudad; permite que se disponga de los

recursos para los proyecto de ciudad capital, y posibilita su consolidando comercial. Los excelentes resultados que se consiguieron gracias a la aplicación de la técnica en la minería, propiciarán también, una creciente fe en lo técnico en el conocimiento; que se verían reforzados por la llegada de diversos instrumentos tecnológicos; son los años de la máquina de vapor, se inicia la navegación a vapor y las tecnologías a vapor en general, se traerá el primer telégrafo en 1867, y en medio de la euforia de la tecnología, disponiendo de los recursos económicos y con la confianza puesta en la ciencia como herramienta de progreso, surgen la industria para quedarse en Medellín por muchos años.

Lo cierto es que a partir de esto se establece dentro del imaginario de Medellín asociaciones entre el conocimiento técnico - tecnológico y la idea de progreso; la técnica será parte inherente del “proceso civilizatorio”; y en este marco González señala que se crea La escuela de artes y oficios en 1870, y se reorganiza el colegio del estado donde quedará el colegio de los franciscanos el cual estos nunca realmente ocuparon, y a partir de 1871 es re-nombrado como Universidad de Antioquia.

De acuerdo a González, el abogado y escritor Francisco de Paula Muñoz , sostenía que en “Antioquia había riquezas, de las que se enorgullecía, pero que no se sabían extraer ni utilizar, por lo cual era fundamental el contacto con la verdad de la naturaleza a través de la ciencia .” (González, 2007, pág. 34).

Ubicados en este contexto, donde Medellín cuenta con una primera industria estable, un comercio en crecimiento y es centralidad funcional del departamento y administradora de toda clase de servicios, se dá un continuo incremento de la población, que se ubica gravitando en torno a los espacios heredados de la colonia.

“ el ordenamiento de la villa se estructura a partir de las iglesias. Las plazas y demás edificaciones religiosas” (González, 2007, pág. 24).

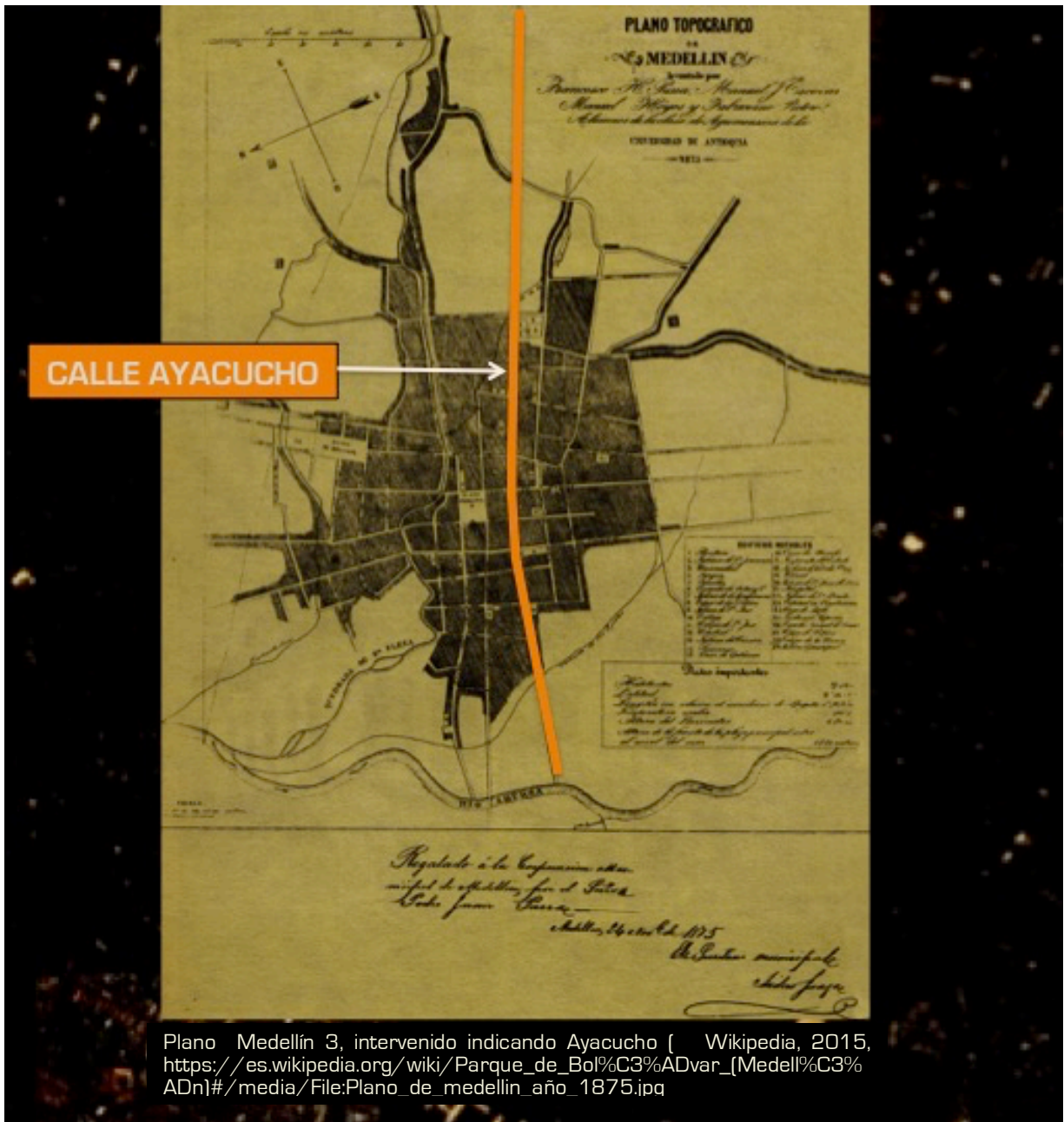
Esta concepción incluso se asemeja al desarrollo urbano del costado norte de la quebrada Santa Elena, que como producto de la introducción de la silla episcopal en la ciudad, supuso la construcción de una catedral y una plaza; pero esta plaza se perfila como un insólito imaginario espacial para la ciudad, ya que la plaza Bolívar rompiendo paradigmas apuntará a ser la nueva centralidad del municipio, y así poco a poco se introducirán todo tipo de construcciones públicas, que terminan propiciando el desarrollo urbano a partir de diferentes arquetipos espaciales.





Plano Medellín 3 [ Wikipedia, 2015, [https://es.wikipedia.org/wiki/Parque\\_de\\_Bol%C3%ADvar\\_\(Medell%C3%ADn\)#/media/File:Plano\\_de\\_medellin\\_año\\_1875.jpg](https://es.wikipedia.org/wiki/Parque_de_Bol%C3%ADvar_(Medell%C3%ADn)#/media/File:Plano_de_medellin_a%C3%B1o_1875.jpg)

Como acontecimiento significativo con el que se concluye este período, está una elaboración del plano topográfico de Medellín en 1875 “producto de los avances técnicos logrados por la clase de matemáticas de la recién fundada Facultad de Ingeniería Civil” (Jaramillo y Perfetti, 1993, pág. 25) será uno de los primeros



trazados de carácter científico y realista que brindará una nueva mirada sobre la ciudad, inaugurando nuevas herramientas para su planificación.

## Historia Paralela Conexión con Oriente 1810-1890

Como se ha observado en el año 1826, Medellín es nombrada capital de Antioquia, y en consecuencia termina concentrando todas clase de actividades económicas y administrativas como centro funcional del departamento; desde su ejercicio supera finalmente a Rionegro con quien siempre estuvo en competencia.

Sin embargo, para Medellín como capital, mantener una relación comercial con Rionegro continuará siendo importante, “aquella ciudad y sus alrededores en Oriente se estaban convirtiendo en zonas productoras agrícolas y ahora empezaban a proveer Medellín.” (González, 2000, pág. 43), esto motivo, que durante este período se comience a pensar en un mejor camino, buscando eficiencia y seguridad, ya que el camino en uso de Bocana desde el sector denominado Bocana hasta Medellín continuamente quedaba inhabilitado, cubierto por inundaciones y desbordamientos de la quebrada Santa Elena.

Y es así como se conforma en 1855 una comisión, para estudiar el nuevo trazado, como resultado la nueva propuesta evade el tramo más crítico hasta el sector de Bocana por la Falda del cuchillón. pero solo hasta 1871 tras una situación crítica que presenta “derrumbes, destrucción o avería de los puentes de la Toma y Bocana” (González, 2000, 51) se toma la decisión de dar inicio a la nueva obra. La ejecución del nuevo camino denominado el Caunce se realizó así entre 1874 y 1875.

Este nuevo camino se sobrepondría, sobre un segmento del camellón de Ayacucho, “entre la plazuela hasta cuatro esquinas” (González, 2000, 53)

Para 1875 habiendo destinado gran parte de las contribuciones en esta obra casi un 75% del presupuesto de acuerdo a lo señalado por González, “se puso en servicio el camino desde Medellín, hasta el alto de la aguada, mas arriba del Caunce,... (González, 2000, 55)

## Historia Calle Ayacucho 1810-1890

Es durante el siglo XIX en los años 40 que Ayacucho adquiere su actual nombre, en memoria del movimiento independentista. “Después de la Guerra de la independencia”..... “recuerdo de la memorable batalla librada en el mes de diciembre de 1824” (Rodríguez, 2004, <http://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/336/1/SignificadoHistorico.pdf>)



La importancia de tener una eficiente comunicación con el oriente Antioqueño, es para Medellín una de esas constantes que ha permanecido desde la época de la colonia hasta hoy; durante este período la calle Ayacucho, se incorpora a esta historia como puerta urbana de entrada y salida hacia el oriente,

Ayacucho será camino de arrieros y testigo del progreso y de los descubrimientos que llegan por el oriente a la ciudad. El señor Antonio Uribe así lo visualizaba, veía la calle Ayacucho como parte de la principal ruta hacia oriente, conectando a Medellín con los municipios de Rionegro y Marinilla; “en 1835 Antonio Uribe donó el solar de su casa contiguo al Colegio para la apertura de la calle” (González, 2007, Pág. 48), [esto es a un costado de donde actualmente esta ubicada la plazuela de San Ignacio, y el paraninfo de la Universidad de Antioquia],

Continuando el proceso de habilitación del camellón entre 1873-1875 con el animo de lograr una mayor conectividad y continuidad del eje, se construye el puente la Palencia, [aproximadamente ubicado en la actual carrera 42], este puente “formaba parte del proyecto de ampliación del denominado Camellón de Ayacucho o de

Buenos Aires - carretero del oriente -“ ( González, 2007, pág. 77); este hecho presenta, el desvanecimiento de un límite natural y la introducción de posibilidades tecnológicas que más adelante serán detonantes de ciudad.

Para los años 1874 -1875, tal como lo había previsto el señor Uribe, se realizan las obras del nuevo camino a oriente, conocido como el camino del Caunce, su primer tramo, (entre la plaza del colegio y Cuatro Esquinas) corresponderá al camellón de Ayacucho, y como consecuencia de esto Ayacucho es ampliada y mejorada.

Esta obra, es pues, factor detonante dentro de la conformación de los barrios circundantes a la calle Ayacucho, se empezara a consolidar el crecimiento de la ciudad hacia el oriente a partir de un proceso de loteo entre la calle Nariño y la puerta Inglesa en predios del señor Modesto Molina (Archivo histórico de Medellín, 2014, pág. 28)

Este fenómeno representa además un nuevo componente que encauza el desarrollo de la malla urbana, teniendo como tema central en la construcción el proyecto vial.



Síntesis: Plano Medellín 4 de 1889 sobre el plano 2015 (plano base 2015 fuente Google Maps, trazado de calles y quebradas sin escala, a mano alzada.)

### 2.1.3 Medellín del ensanche, fruto de los lineamientos del Medellín futuro (1890-1937)

La Medellín del ensanche, incorporó reflexiones frente al aislamiento geográfico en el que se encontrara la ciudad y el departamento, este aislamiento representa dificultades en el tan buscado proceso civilizatorio y en el progreso, pues la fluidez económica depende de la permanente comunicación con el resto del país y el mundo. Este es el motivo por el cual las obras de infraestructura más significativas, se verán orientadas a hacer posibles las conexiones requeridas. Las soluciones que se plantean implican nuevas velocidades, nuevos caminos, nuevos componentes tecnológicos, que derivan primero, en la gestión y construcción del ferrocarril de Antioquia entre 1875 y 1929, y luego durante las primeras décadas del siglo XX en la construcción del tranvía y numerosas vías de conexión intermunicipal.

“En 1924 se constituyó una sociedad para la construcción de un tranvía intermunicipal por la carretera a oriente, y en 1926 se ordenó dar prioridad de inversión a la construcción de troncales del Norte, Oriente, Sur y Suroeste, lo mismo que de otras cinco carreteras más en otras partes del departamento.....” (González, 2007, pág. 60)

Contar pues, con las vías de comunicación y los medios adecuados, supuso poder potencializar la naciente industria local, para terminar diversificada al crear compañías textiles, de comestibles, cerveceras entre otras; las importaciones y las exportaciones se ven también favorecidas; tradicionalmente se exportaba oro pero lentamente se incorporan productos como el café y otros metales; la banca y el comercio florecerán a sí mismo en consecuencia. Otros avances tecnológicos como el teléfono y la electricidad, que llegan durante estos años traerán beneficios a la ciudad y robustecerán especialmente la industria ampliando las oportunidades energéticas y a sí mismo los imaginarios de espacio y tiempo de la ciudad.

Todo esto le supone a Medellín diferentes desafíos, pues al ritmo de los medios de transporte y de los nuevos tiempos, también se ve crecer la ciudad; la malla urbana que necesitará extenderse hacia donde se proyectan las nuevas vías trazadas como ejes continuos, se desarrolla hacia los cuatro puntos cardinales. Medellín requiere pensar y dar soluciones a la creciente demanda de vivienda, de nuevos equipamientos; y en igual medida que se encuentra conectada hacia fuera, conectarse internamente; pues la población de Medellín tendrá un continuo aumento; burguesía, industriales, comerciantes y obreros formarán parte del componente humano y social de la ciudad.

Las soluciones que Medellín abordará en estos momentos seguían siendo juiciosamente continuas, ejecutadas por la Sociedad de fomento quienes se encargaban de manera puntual de asear, reparar, mejorar, sin embargo lentamente se empieza a considerar la idea del empleo de nuevos procedimientos.

**Primer momento “ensanchamiento futuro de la Ciudad”:**

Pero para el año 1890 se piensa en recurrir a estrategias más radicales, buscando atender los nuevos desafíos; por esto el concejo de la ciudad convoca la elaboración de una propuesta para el “ensanchamiento futuro de la Ciudad”, esta debía proponer una mejora del trazado de las calles, definir las dimensiones de las manzanas, en este proyecto finalmente se respondería tanto a intereses públicos como privados, pero también a principios estéticos e higienistas y técnicos de acuerdo a los conocimientos científicos incorporados.

Es así, como el proyecto planteado por el concejo tenía tres principios rectores “...movimiento, hermosura, Salubridad,” (González, 2007, pág. 138) que implican un trazado de plazas, avenidas y calles rectas amplias y regularizadas; bajo estas directrices se oficializa tanto la mirada higienista, como la racionalidad administrativa en la ciudad, “la ciudad como empresa”. Esto se evidencia en los módulos de manzanas propuestos en estos años, que combinaron el interés especulativo y el científico - racional.

Todo esto como se ha visto supuso numerosos esfuerzos, pero como lo indica González no envolvían una propuesta en términos de lo urbano; las obras realizadas se fueron orientando a resolver problemas en relación con la malla existente, el manejo de las quebradas y del río Medellín; en términos generales las directrices seguidas fueron puntuales saneando y vinculando terrenos insalubres, y así se construye un nuevo acueducto y se trabajó en restablecer el tejido urbano que tenía características anárquicas, procurando la rentabilidad del suelo. Algunas de las obras concebidas con esa visión y realizadas durante estos años son:

El manicomio, La casa de los mendigos [1888-1891] la Plaza de Flórez, el mercado cubierto de Guayaquil, la Feria de Animales, el Hipódromo, el inicio de la construcción de la catedral Metropolitana, el hospital San Vicente de Paul [1913-1934], etc.

La ubicación de la industria, por su parte, atendiendo el manejo energético, máquinas a vapor e hidráulicas, se ubicó en cercanía de fuentes de agua (quebrada Doña María, Quebrada Santa Elena, quebrada la García, Quebrada la Ayurá, etc.)



La actividad urbanizadora estuvo forzosamente determinada en atención a la demanda de vivienda obrera, pero paralelamente el surgimiento de las elites sociales también requirió la construcción, de chalets y quintas que se situaron en el Cuchillón y Buenos Aires, buscando condiciones benéficas para la salud.

A continuación se detallará como se dió el proceso urbanizador durante estas primeras décadas abordado desde dos estrategias, según lo señalado por González:

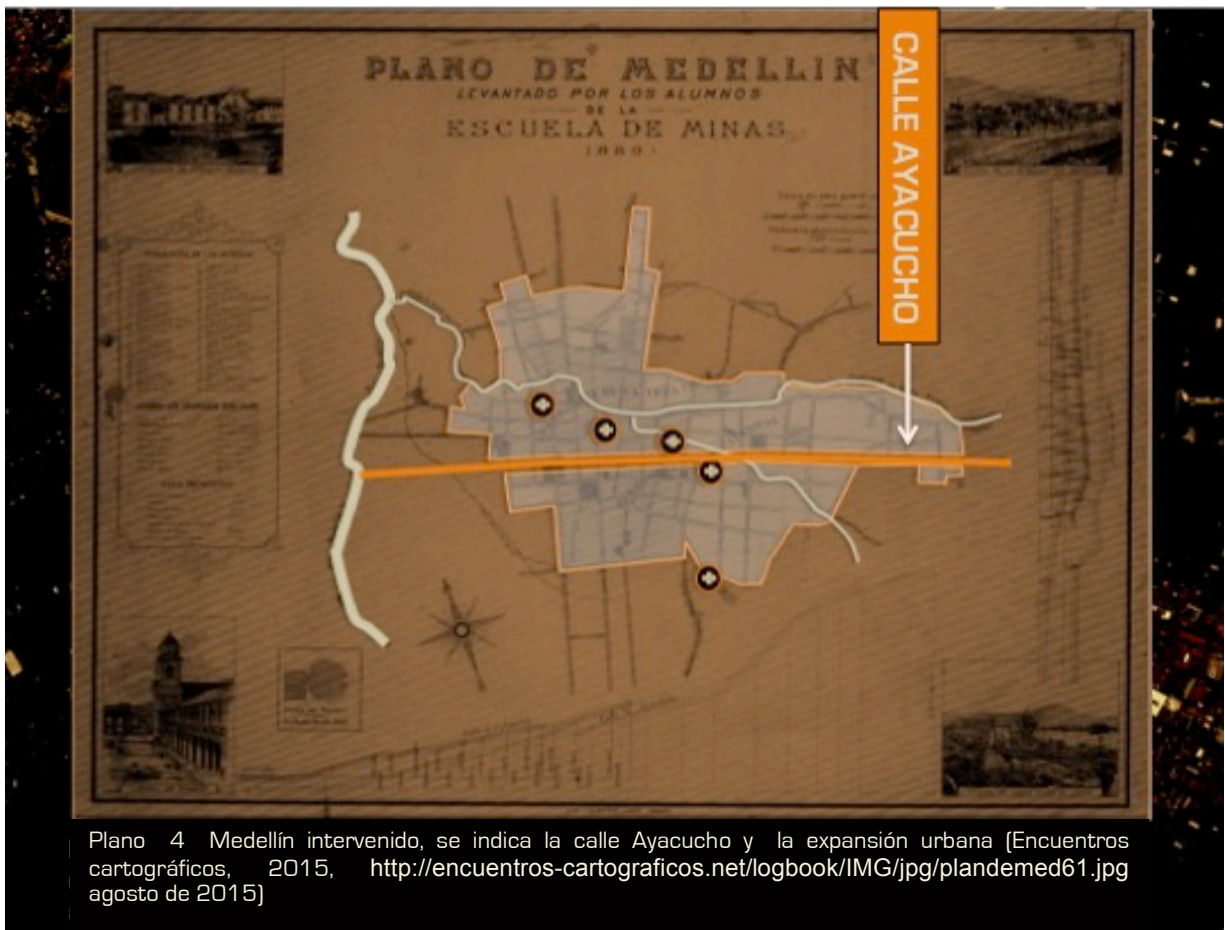
En la primera, de manera individual o asociadas personas naturales inician actividades de loteo, entre 1870-1890, interviniendo la parte norte, nororiental, oriental y occidental de la ciudad como resultado se proyectaron o construyeron barrios como Buenos aires, Boston, y se reubicó una parte de Robledo (occidente).



Plano 4 Medellín (Encuentros cartográficos, 2015, <http://encuentros-cartograficos.net/logbook/IMG/jpg/plandemed61.jpg> agosto de 2015)

La segunda se da entre 1890 - 1910/ 13, donde se conforman algunas sociedades constructoras, que desarrollan insipiente urbanismo, a la par que algunos casos de loteo, algunos de los barrios, o zonas intervenidas por estos procesos son, Villanueva, el sector cerca al cementerio San Pedro (las Tullerías), loteo del sector el Cuchillo, Guayaquil (barrio Sur) la finca de Alejandro Echavarría (Buenos Aires), Barrio los Angeles, el salvador oriental, etc. (González, 2007, pág. 94 - 101).

De esto, se hace interesante observar, como los esfuerzos se concentrarán en gran porcentaje para atender la vivienda obrera, y como el crecimiento de la ciudad converge en la franja oriental del río Medellín, en la periferia inmediata del centro histórico, densificando nuevas zonas como el centro oriente y el nororiente, con Robledo como excepción en el lado occidental.



Por último, lo que se ha observado como una constante en la historia de la ciudad es la preocupación por el componente educativo, que continuará reafirmandose, desde la fe depositada en el conocimiento como parte del deseado proceso civilizatorio, que tanto ocupa y pre-ocupa a los habitantes de Medellín, de esto, en 1886 se fundará la Escuela Nacional de Minas:

“...la educación tanto de los sectores artesanales como de las elites en aspectos técnicos, repercutirá en la forma de pensar y hacer ciudad...” [González, 2007, pág. 65].

El camino que se traza Medellín continúa de la mano de la implementación de nuevas tecnologías, del conocimiento técnico, de la ingeniería: Los sistemas de transporte, la minería, la industria. Los ingenieros entonces aportarán durante este período valiosos instrumentos, dando solución a los desafíos que supone la creciente ciudad, que desde la primera elaboración técnica de la cartografía urbana en la historia de Medellín, “la precisión, el rigor, la exactitud geográfica y matemática, a partir de la aplicación de la topografía ” [González, 2007, pág. 135] presentan las plataforma perfecta para la realización de subsiguientes propuestas, de ciudad.

A la par de los ingenieros estarán también los médicos quienes preocupados por la higiene pública y privada incidirán en la manera de pensar y hacer ciudad.

“En los tres últimos decenios del siglo XIX, los médicos “importaron” de Europa la higiene como otro de los parámetros de progreso y civilización, de lo cual siguieron como abanderados. [González, 2007, pág. 113].

### **Segundo momento “Plan de Medellín futuro”:**

Para el año 1910 la Sociedad de Mejoras Públicas liderados por Ricardo Olano, convoca a un concurso para la realización de las propuestas del plan de Medellín futuro; este concurso se enmarca en la conmemoración del centenario de la independencia de Colombia; donde se realiza la exposición de avances industriales organizado por la sociedad San Vicente de Paul, se solicitaba así mismo, el apoyo del concejo para mediante acuerdo adoptar el plano ganador.

“..este plano tendría como base la ciudad existente, indicaría las modificaciones que deberían hacerse a plazas, calle, avenidas y demarcaría las futuras vías de los alrededores, dentro de un perímetro comprendido entre el puente de Guayaquil – al sur-, el río Medellín –al occidente-, un lugar conocido como “Cipriano “ -al norte-, y la parte aprovechable

en el lado oriental de la ciudad. Sobre las vertientes de la cordillera” [revista El Centenario N°3, Medellín, 29 de abril de 1910, en González, 2007, pág. 146]

El proyecto ganador fue el presentado por el ingeniero Jorge Rodríguez, se conformo una comisión para su revisión, de la cual hacia parte el mismo ingeniero Rodríguez y personas vinculadas a la escuela de minas entre otras.

Esta comisión realiza algunos ajustes y en el año 1913 Ricardo Olano lo enseñará al concejo para aprobación. El planteamiento del Medellín futuro se caracterizó por su racionalidad, contemplando la ciudad como un todo, una organización racional del trabajo; que supuso el estudio de planos, definición de operaciones necesarias; y ejecución de las mismas por personal especializado.

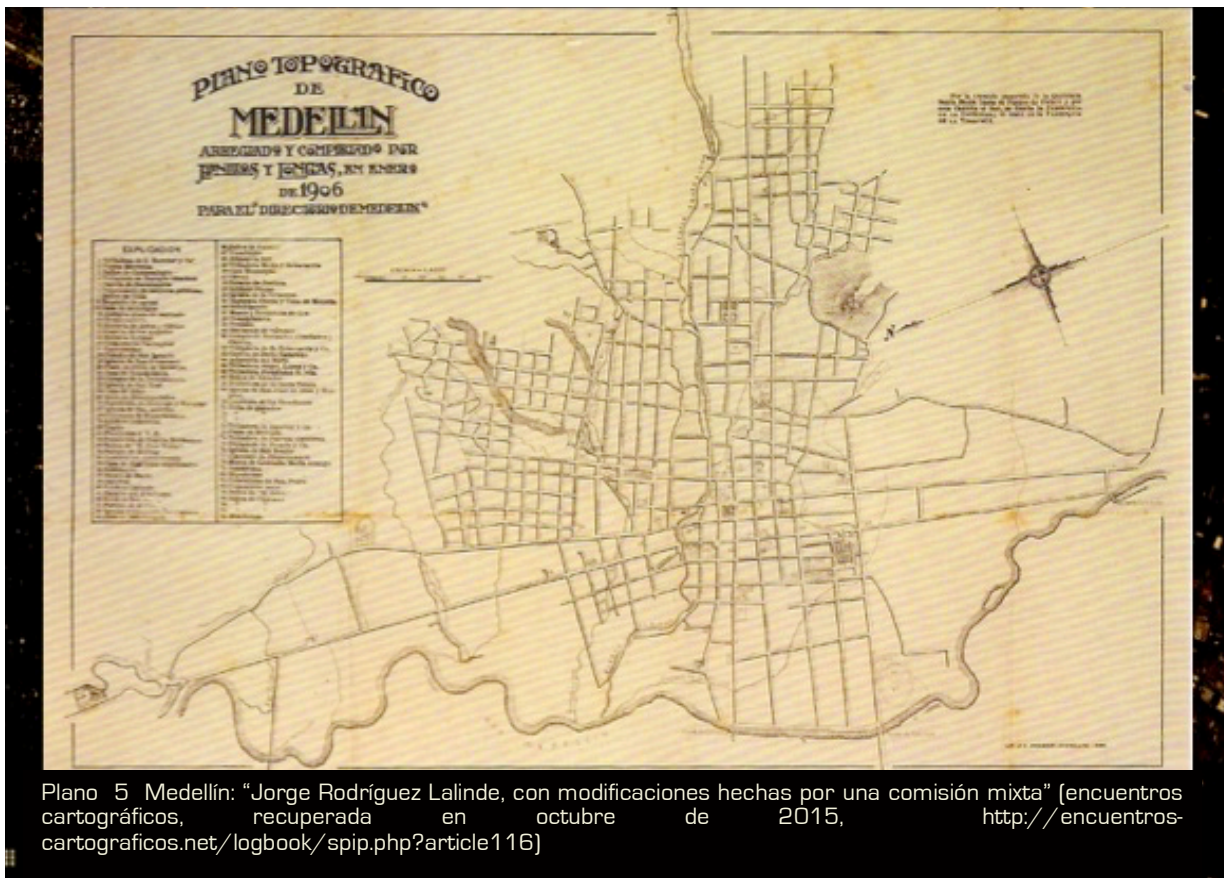
“el plan y el cálculo eran propios del pensamiento Taylorista, que implementó la organización racional del trabajo” [González, 2007, pág. 151].

El proceso de aplicación del proyecto de Medellín futuro, obligó a que se evaluaran y pusieran en marcha diversos recursos, por ejemplo la conformación final de la oficina de ingeniería Municipal, la cual ya había sido creada pero a la fecha había realizado labores limitadas, pero desde aquí entraría a cumplir una función administrativa, “ya el ingeniero municipal no era un simple director de obras, sino un administrador Municipal” [González, 2007, pág. 153], también se creó catastro municipal buscando captar recursos, así como las empresas de servicios públicos en 1919, y las juntas de fomento [1920-1926].

Como parte de los ingredientes al marco de este proceso, posibilitando que se expanda la malla urbana de la mano de los lineamientos del Medellín futuro, se pone en marcha la construcción del tranvía que conectaría interiormente a la ciudad; también se ejecutan diversas obras como el hospital la María [1926], el Matadero, el Bosque de la independencia, Monumento al salvador, el Aeropuerto José María Córdova, por fin se ejecutaría también un nuevo acueducto con tubería de hierro, que se venía planteando buscando mejores condiciones de salubridad; todo esto potencializa el mercado inmobiliario y hace posible la ubicación de nuevos barrios por fuera del centro histórico de la ciudad.

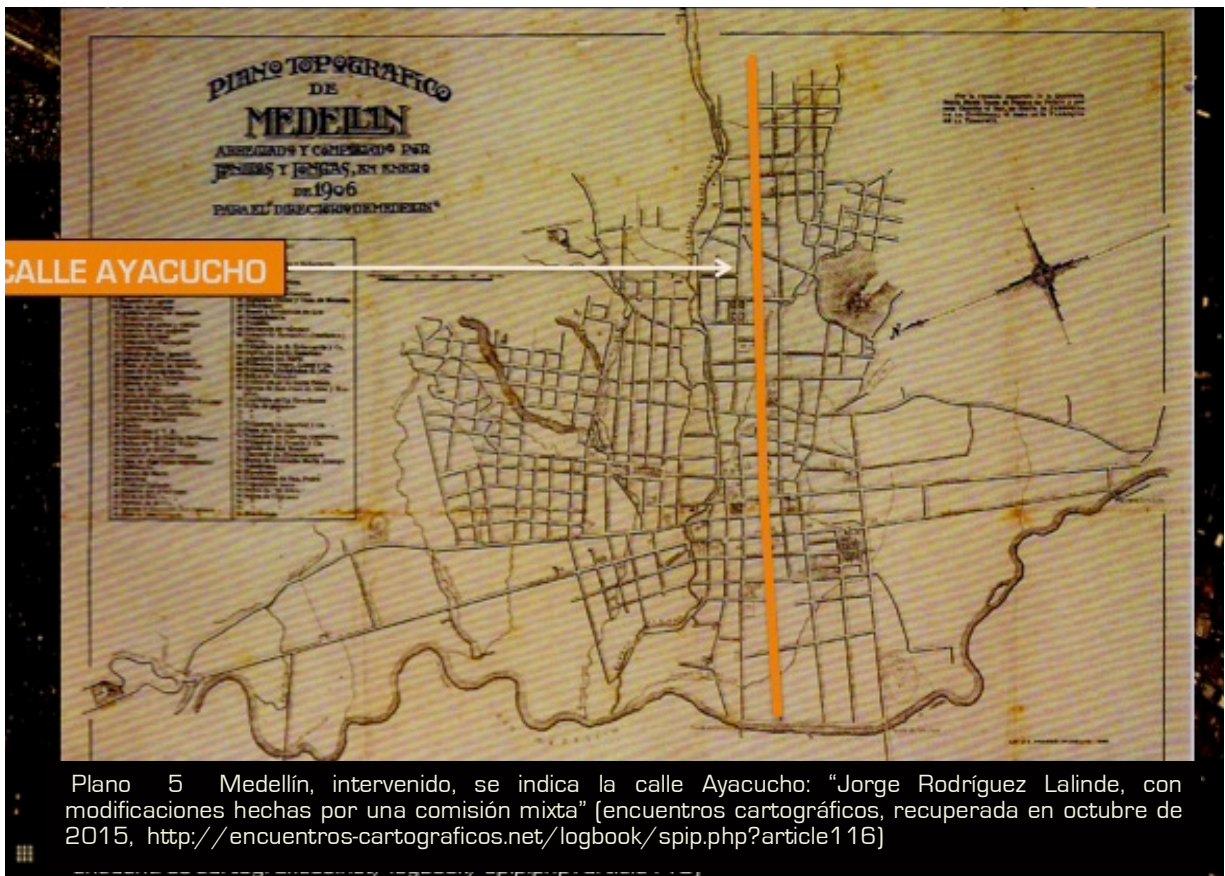
A continuación, se presenta la actividad urbanizadora desarrollada a partir del año de la aprobación de la propuesta hasta 1940 puede entenderse en dos fases según lo indica Gonzales:

Entre 1914 - 1926 se forman las empresas constructoras, la actividad urbanizadora se orienta a cubrir la demanda de vivienda obrera, pero los nuevos proyectos no generan sub centros. Algunos de los sectores o barrios intervenidos durante estos años son : Los libertadores, Villa Hermosa, Robledo, Berlín, Campo Valdez, Manrique, La América, la Polka, la Asomadera etc. Y entre 1926 - 1932: tiene como objetivo no solo la construcción de vivienda busca así mismo, ordenar y mejorar la ciudad, realiza adecuación urbana, dotación de infraestructura, pero también se preocupa por la construcción de proyecto arquitectónico, por primera vez se realiza construcción en serie. Algunos de los barrios que se realizaron o proyectaron en estos años son: Aranjuez, Miranda, Barrio Prado, Granada, Sevilla, Guayaquil, El Cuchillón, Córdoba, Guayabal, Barrio Zea, Villa hermosa, etc. (González, 2007, pág. 101- 110).



Es claro, que en estos años como se observa termina consolidándose la región oriental de la ciudad, con predominio en el sector norte, y como nueva estrategia se comienza a desarrollar no sólo el proyecto arquitectónico, sino también la estandarización del mismo.

Acercándose al año 1940, se ve como la ciudad crece mas de lo esperado para terminar desbordando el planteamiento inicial; se empieza a sentir la carencia de zonas verdes; el crecimiento del parque automotor; la convergencia de los diferentes sistemas viales colapsando el centro histórico; el sistema vial se comportará como estructurante imponiéndose por encima de los planteamientos urbanos; llevando a que se reflexione sobre la necesidad de buscar alternativas diferentes.



Pero, aunque no se llegó a cumplir a cabalidad las propuestas del Medellín Futuro sujeta a intereses públicos y privados, introdujo un elemento de suma importancia en la forma de hacer y pensar ciudad

“la reacción que su trazado e implementación generaron, poniendo el tema del urbanismo como un tema permanente.”  
[González, 2007, pág. 164].

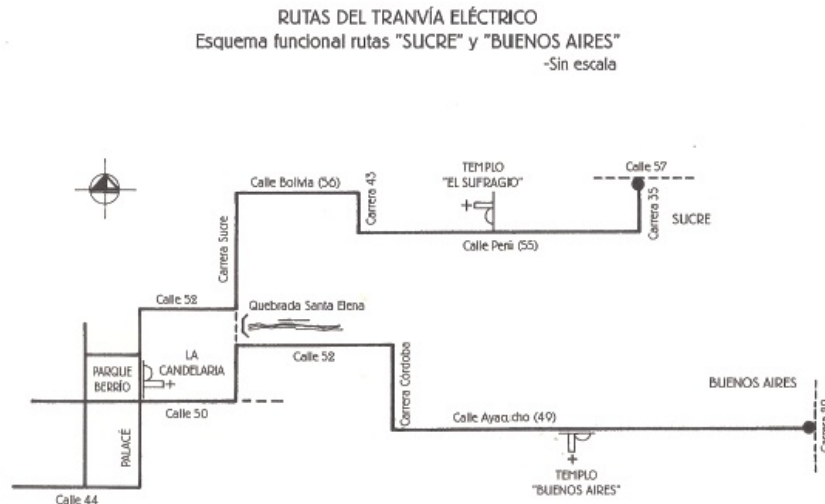
### Historia Paralela Calle Ayacucho 1890 - 1940



Los años entre 1890 y 1940 se caracterizan por ricos y diversos elementos que se conjugan en la historia de la ciudad y por defecto en la historia de la calle Ayacucho:

Los nuevos sistemas de transporte, la rectificación del río y adecuación de terrenos, la construcción de un nuevo acueducto, el componente educativo, institucional, cultural, la industria, la vivienda obrera, la construcción de vivienda suntuosa... tendrán lugar en Ayacucho. Si en el período anterior, esta calle se caracterizo por ser camino de arrieros y mulas que llegando desde oriente trajeron la

novedad y el progreso; en 1921 paralelo a esto con la ejecución del tranvía, Ayacucho participara de otro cambio de percepción temporal y espacial con respecto a la ciudad y su centro histórico.



José Wilson Márquez Estrada, 2012,  
[http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2145-132X2012000100006&lng=es&nrm=is&tlng=es](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2145-132X2012000100006&lng=es&nrm=is&tlng=es)

El proceso urbanizador iniciado alrededor de la calle Ayacucho en el oriente ahora se verá estimulado con la circulación del tranvía y por algunos otros imaginarios de ciudad; resultado de esto, se encaminará en dos sentidos; de un lado la clase alta se instala en el sector buscando los Buenos Aires, por lo que construyen Quintas y Chalets [el castillo de los Botero donde actualmente se ubica parte de la clínica del sagrado corazón es un claro ejemplo], pues estos terrenos desde la perspectiva higienista, se entienden como mas salubres.

“a finales del siglo XIX y principios del siglo XX en aquellos terrenos se conformaron grandes fincas, las cuales eran sitio de veraneo de algunas familias pudientes de Medellín, la finca Miraflores de Coriolano Amador,..... la finca de la familia Botero, en la cual se construyó el llamado castillo del mismo nombre y la iglesia del sagrado corazón de María en 1902,.... La finca de José María Sierra, situada en los terrenos donde queda actualmente la normal de señoritas, la finca de los Restrepo [sector de buenos aires, conocido como “barrio Restrepo”]” (Arredondo, 2010, pág. 21),



Aunque calles mas abajo, sobre la carrera Palacé, se encontraba la edificación conocida como el Palacio Amador, la casa de Coriolano, diseñada en 1876 por el arquitecto Felipe Crosty quien estuvo en Medellín para proyectar la catedral metropolitana, trabajo que no llevaría a cabo.

Paralelamente, se continuó el desarrollo de un trabajo de loteo, entre la carrera Nariño y la puerta Inglesa, este en gran medida buscó satisfacer la creciente demanda de vivienda obrera.

Una dinámica comercial también empieza a germinar en el lugar, direccionada a arrieros y a los nuevos habitantes, donde fondas, tiendas y pequeños restaurantes, atienden lugareños y campesinos que vendían a si mismo sus productos en el sector; y a la par se van dando lugares para la diversión, algunos cafés, y recintos licenciosos como las casas de cita próximos a la puerta Inglesa.

“...el Vesubio, lugar preferido de las parejitas de novios, el Monserrate, frecuentado por estudiantes del Alma mater y el Colegio San Ignacio, y los de carácter licencioso... que constantemente escandalizaban a las damas de la época, situados en la puerta inglesa, perteneciente a la finca de Don Coriolano Amador, famosa por tener en sus alrededores cafés como el Sol de Oriente, Andaluza, y Monterrey, donde los constantes jolgorios y casas de cita dieron pie a estratificar la calle.” [Archivo Histórico de Medellín, 2014, pág. 33]

Entre San Ignacio y Nariño por su parte, José Antonio Tamayo construyó un edificio, “para las instalaciones de la cervecería Tamayo, que posteriormente fue trasladada y en su lugar, se estableció la planta de vapor de la empresa de Electricidad” [Archivo histórico de Medellín, 2014, pág. 28], haciéndose la calle parte también del proceso de industrialización. El componente educativo y cultural se consolida a la vez y se hacen presentes al formar parte integral de Ayacucho.

La Universidad de Antioquia y el colegio de San Ignacio en la plazuela del mismo nombre, el teatro Bolívar, entre Sucre y Junín, La escuela de derecho en la carrera Girardot, donde actualmente funciona la Javiera Londoño. el Instituto pedro justo Berrio, que inicia labores donde antes quedara ubicada la “Quinta de Santamaría” sobre Tenerife.

Edificios institucionales, locales financieros, comerciales y de servicios se sitúan de igual forma sobre Ayacucho, integrándose a las dinámicas urbanas alrededor del centro histórico.

Sobre la carrera Carabobo se ubicaba, la torre de teléfonos o telégrafos, torre de Pilatos, La sede de los juzgados, la antigua cárcel de varones y el museo de Zea demolidos en 1924- 25, para construir luego el actual Palacio Nacional, “la feria de animales entre las calles Colombia y Ayacucho , y la de Cúcuta y la avenida los libertadores o barrios como el de los libertadores.” González , 2007, pág., 84”

Las obras de rectificación del río Medellín que se realizaron durante este período por su parte, fueron trascendentales en el occidente de Ayacucho, pues hicieron posible la habilitación de terrenos para su incorporación dentro de la dinámica edificadora de la ciudad. El ferrocarril dirigiría la historia de este sector, pues por la proximidad a este y a la plaza de mercado de Guayaquil, se instalaron aquí usos comerciales, cantinas, pensiones, industrias textiles, talleres de mecánica, entre otros. A la par del ferrocarril y la proximidad con la estación Cisneros también se ubicaron otros equipamientos de carácter institucional; los talleres municipales del ferrocarril y la estación de bomberos los libertadores. La calle Ayacucho hará así parte de la historia de este barrio ubicado en el extremo occidental del antiguo casco histórico de la ciudad conocido como Barrio Triste, rebautizado luego como el Corazón de Jesús, nombre que se le dió luego de la construcción del templo en el sector finalizado en 1941, el que se ubicó en zona en un afán por consolidar una dinámica diferente intentando que fuera urbanizado con viviendas familiares.

“Muchos se preguntaran por qué Barrio Triste y porque otros lo nombran Corazón de Jesús. Resulta que este segundo nombre, fue el último que se le concedió cuando el municipio de Medellín modifico la zona y se construyó la iglesia, en el centro de 2 grandes avenidas, aparte quería quitarle el estigma esta zona que muchos relacionan su contexto con el nombre “barrio triste” pero este nombre fue dado cuando tan solo eran mangas llenas de árboles, y el dueño de estos terrenos era un francés apellido Tieste.” [Vasco y otros, 2011, <http://medellinbarriotriste.blogspot.com.co>]

1939 F. De derecho

1



Agudelo, 2015, <https://www.flickr.com/photos/alejo-agudelo/>

2

Molina, 2006, pág. 64 y 88



1924

Torre Pilatos

1925 Palacio Nacional



1940 Los libertadores

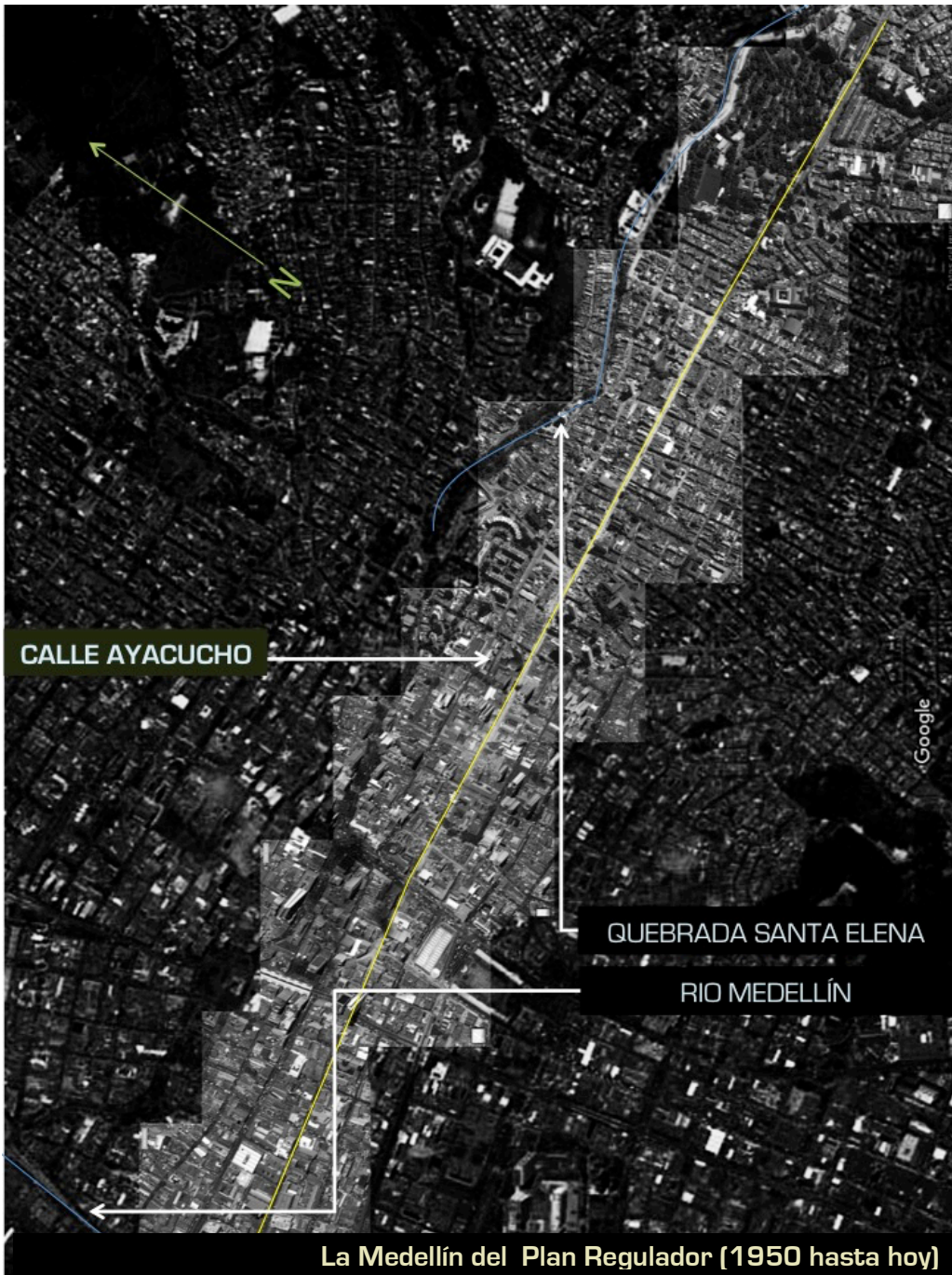
Universono centro, 2012, <http://www.universono centro.com/NUMERO41/Albumdememoria.aspx>

3

# Ayacacucho

# Marcas Urbanas (1890-1937)

Google



Aerofotografía base 2015 fuente Google Maps, trazado de calles y quebradas sin escala, a mano alzada.]

### 2.1.4 La Medellín del Plan Regulador (1950 hasta hoy)

Como se ha indicado, en Medellín durante las primeras cuatro décadas del siglo XX, se realizaron múltiples obras gracias a la acumulación de capital como producto de diversas actividades económicas y a la visión del sector público y privado bajo los lineamientos del Medellín futuro, lo anterior implicó:

- Construcción de múltiples equipamientos que centralizaron en la ciudad una serie de servicios, como por ejemplo la educación.
- Obras que posibilitaron el uso de nuevos terrenos como cobertura de quebradas y desecación de humedales.
- Implementación de nuevos sistemas de transporte como el tranvía y el ferrocarril.
- Introducción de tecnologías energéticas.
- Un creciente proceso de industrialización.

Ese continuado desarrollo es el que atraerá nueva población; migrantes en busca de alternativas económicas, educativas y alentados por la posibilidad de participación en diversos procesos que va asumiendo la ciudad como capital.

Lo anterior, se verá notablemente acentuado gradualmente; pues diversas problemáticas de orden público y violencia vividas en el país desde la década del cuarenta continúan generando procesos migratorios que como consecuencia en los últimos setenta años han ocasionado el aumento de la población en los principales centros urbanos, en detrimento de la población rural.

Un hecho importante, que se debe señalar, es que durante la década del 40 se inicia el desmontaje y cierre de los sistemas de transporte que habrían impulsado el desarrollo a comienzos del siglo; tranvías y ferrocarril entran lentamente en desuso; por ejemplo el tranvía es definitivamente remplazado por los buses a gasolina en el año 1951.

Enfrentados entonces con este panorama que supuso el desbordamiento ideológico y físico de los planteamientos del Medellín futuro y con una notable ausencia de herramientas que permitieran dar orientación coherente y ordenada, se examina la posibilidad de contar con la asesoría de expertos extranjeros en el tema.

Karl Brunner urbanista austriaco habiendo llegado al país en 1933 a asesorar ciudades como Bogotá, Cali, Manizales, y Barranquilla, visitando también a Medellín por invitación de la sociedad de Mejoras Públicas, la propuesta es la realización de un plan regulador, pero este no logra concretarse. De las observaciones que realizó el urbanista en Medellín, se derivaron las creaciones de la facultad de

arquitectura de la Universidad Pontificia Bolivariana, y años después el programa de arquitectura anexo a la Facultad de minas, agregando así un nuevo ingrediente a la visión de ciudad abordado hasta este momento bajo la mirada del Ingeniero.

La expectativa frente a la formulación de un plan regulador para la ciudad continua, la ley 88 de 1947, establecerá la obligatoriedad de la formulación de planes reguladores y es así como en 1948 los urbanistas Wiener y Sert visitan la ciudad con el objetivo de plantear una propuesta. (este acontecimiento orientará la historia urbana de Medellín desde mediados del siglo XX hasta hoy).

Como parte de apoyo a este proceso en 1949 se crea la oficina del plan regulador, conformada por un grupo de técnicos con Nel Rodríguez como director, este grupo tenía el cometido de recopilar la información necesaria, para el desarrollo de la propuesta de Wiener y Sert, la que se definía en cuatro etapas:

1. Análisis, de las condiciones actuales de la ciudad y su área de influencia , a realizar por el grupo de ingenieros o arquitectos locales.
2. Plan piloto o anteproyecto considerada la etapa creativa, la determinación del criterio urbanístico y directivas generales a seguir.
3. Plan director o proyecto general desarrollo de a idea determinada en la etapa anterior ; se marca el curso que va a seguir el futuro crecimiento, se fija la forma como se va a proceder para efectuar la transformación d la ciudad.
4. Realización , ejecución del plan en el terreno. Desarrollada por el grupo de arquitectos debidamente preparados. (Propuesta enviada el alcalde de la ciudad, en Schnitter, 2007, pág. 64).

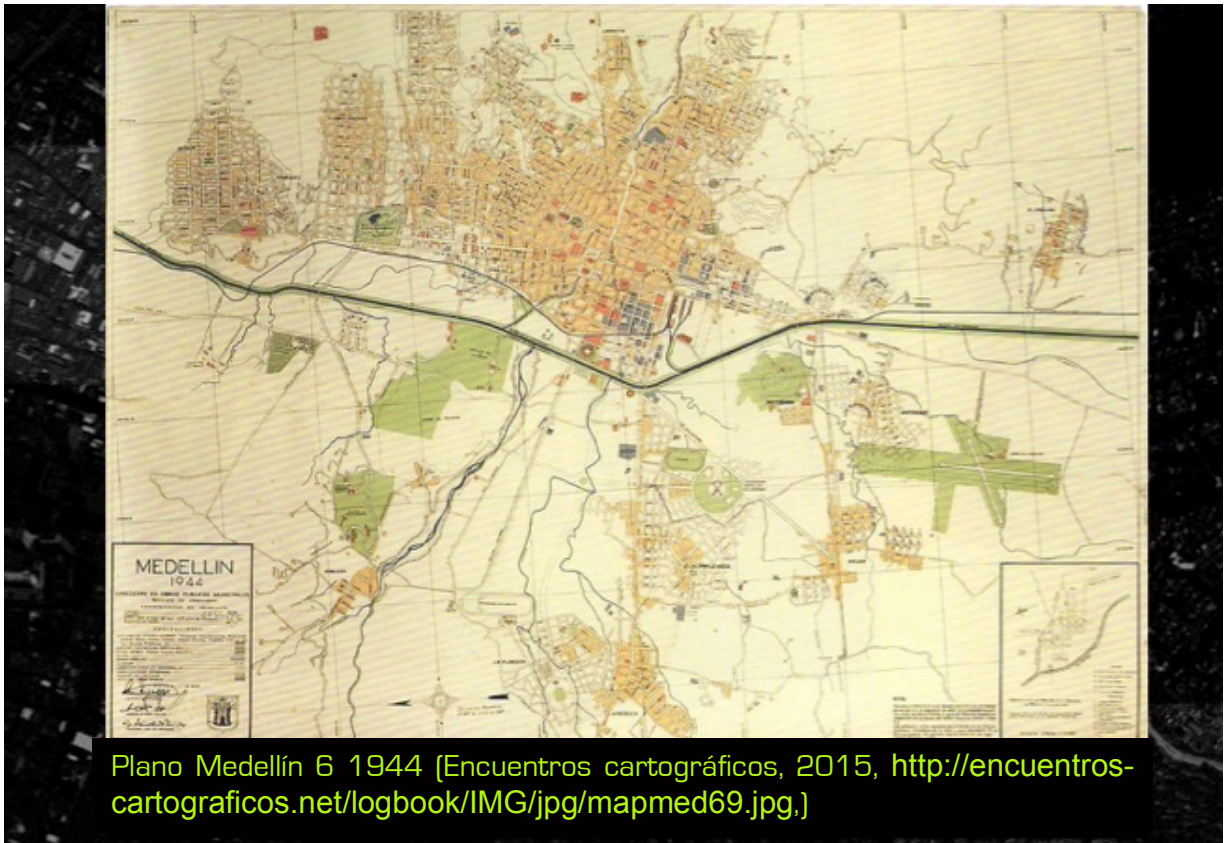
El Plan Piloto tenía dentro de sus propósitos la implementación de la URB CIAM de Le Corbusier, este es entregado en 1950 con recomendaciones que relacionan los siguientes aspectos:

Región (desde aquí la mirada como metrópolis), Habitación, Cultivar el cuerpo y el Espíritu, Trabajo, Circulación, Centro Cívico (Schnitter , 2007, pág. 152- 156).

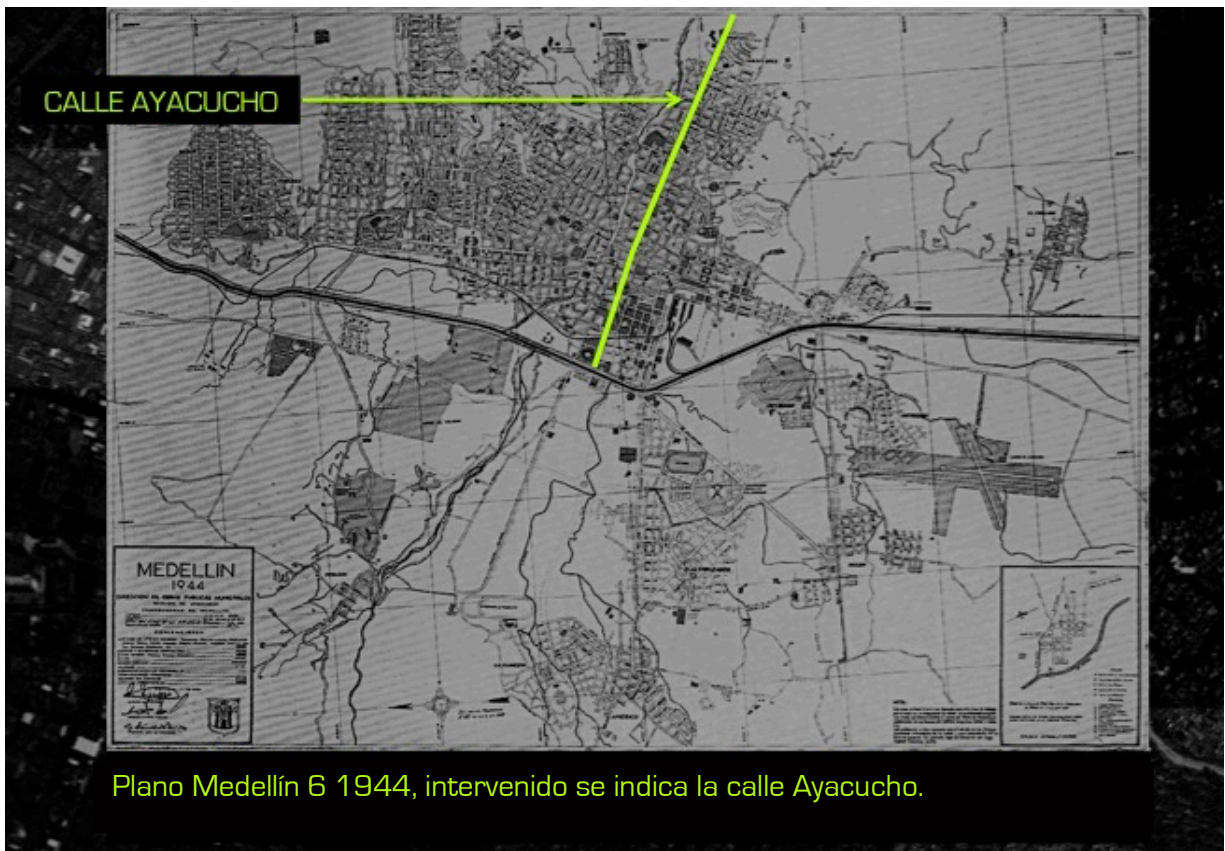
Este plan propone entre otros generar un equilibrio en el uso del suelo de la ciudad, mediante la realización de una serie de zonificaciones; dotando además a la ciudad de equipamientos, parques lineales a lo largo del río y las quebradas donde estarían ubicados los equipamientos de uso comunal; un cinturón verde periférico; unidades vecinales abastecidas de servicios comunitarios,

con vías de servicio para bajo flujo vehicular y zonas verdes; con un sistema vial caracterizado por una jerarquización de vías que distribuían el flujo vehicular de manera equilibrada a lo largo de la ciudad.

La situación de violencia generalizada en el país durante los primeros años de la década de los 50's, las dudas respecto a las propuestas proyectadas y falta de recursos entre otros, dificultaron la puesta en marcha del Plan Piloto; por lo anterior, finalmente no se llevaría a cabalidad y en su lugar se adoptó por acuerdo municipal "un Plan Director" que contenía zonificación, plan vial y división comunitaria 1:10000; años más tarde Sert opinó sobre lo ocurrido "se pasó de un plano preliminar, Plan Piloto, a otro preliminar, Plan Director" (Schnitter, 2007, pág. 266). Para el año 1960 la oficina del plan regulador se convierte en la oficina de Planeación Municipal, las intervenciones que se hicieron desde aquí, entre el año 1960 y 1970, según indica Schnitter, fueron de carácter sectorial y no global.



Para las décadas del 70 y el 80 la industria estará en su mejor momento, y a la par la población de Medellín aumenta; los procesos migratorios se intensifican y se dificulta el darle soluciones adecuadas a las crecientes demandas en diversos aspectos; la expansión de la malla urbana empieza a evidenciar un fenómeno de conurbación; se llega así a plantear el tema del Área Metropolitana del Valle de aburra, la que será finalmente creada en el año 1980; pero para el año 1977 con la finalidad de definir su figura administrativa, se invitan nuevamente a Sert (aquí se recogerá la sugerencia de Wiener y Sert en el tema de Región y gran Región). La presencia del urbanista no sólo se limitó a atender el tema del Área Metropolitana pues también se le invitó a realizar una evaluación de los efectos del Plan piloto de 1950 en la ciudad:





"Sert manifestó un sentimiento de decepción al constatar que la ciudad futura que había visualizado en 1950, no guardaba relación con la ciudad construida" ..... La visión del conjunto se fue perdiendo y las directrices originales se fueron desviando; los programas tuvieron un carácter sectorial y nunca se realizaron actualizaciones del plan piloto en forma global" "... mientras el Plan piloto planteó un esquema longitudinal de vías a lo largo del valle, que atravesaban la ciudad, tocando tangencialmente el centro, el Plan de 1969 planteaba un esquema de funcionamiento radial, compuesto por vías que convergencia el centro de la ciudad. La adaptación de un sistema radial en el centro de la ciudad, producía destrucciones importantes de espacios urbanos, al ser atravesadas por vías de gran tamaño. (Schnitter , 2007, pág. 264 - 264); Sert señala además otros factores determinantes como lo fueron el explosivo incremento de la población la cual se estimó que pasaría de 250.000 a 700.000 pero que terminó incrementándose a 1.300.000 para 1977; la falta de continuidad en los cargos técnicos, al estar vinculados a temas políticos, sería otra de las causas que él apuntara.

A partir de estos años la configuración urbana se caracterizará, por tener como estructurante los proyectos viales y es así como grandes proyectos de estas características reconfiguraron gradualmente el tejido tradicional de la ciudad; siendo las primeras intervenciones el producto de los estudios realizados entre 1969 y 1970. Planeación Municipal basada en estos estudios planteó tanto conexiones internas como de carácter metropolitano, incluyendo entre otros la proyección del metro desde el año 1975. (Schnitter , 2005, <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-103.htm>).

"Con este estudio, aparece la ingeniería de trasportes en la planeación vial urbana, base para la configuración del sistema multimodal del río Medellín, y para las intervenciones realizadas en el sistema vial primario por Valorización Municipal hasta 1980." (Estrada Gil, 2012, pág. 110)

Estrada indica que dentro de los impactos negativos que tendría estas intervenciones para la ciudad estarán la ejecución de la avenida Oriental, pues esta terminó fraccionando totalmente el centro histórico.

Durante este período se empieza a generar la marcada segregación espacial existente entre el norte y el sur de la ciudad, esta tendrá inicio en estos años con los resultados que hoy se observan; el norte como el lugar donde habitan las personas de menores recursos económicos, la clase obrera, personas desplazadas,.... el sur de la

ciudad ocupado por la clase alta, y el desarrollo de vivienda suntuosa.....

Con múltiples intervenciones se busca dar solución al tema de vivienda, procesos de loteos realizados particulares, algunos sin la autorización por parte Planeación Municipal como sería el caso del barrio Miramar; iniciativas de empresas privadas; proyectos del estado a través del ICT que se caracterizaron por el desarrollo de construcción de vivienda estandarizada. La Torres de Marco Fidel Suarez 1976 y Conjunto Multifamiliar Suramericana de la misma época, de acuerdo a Matews serán los antecedentes de “los procesos de densificación con edificios en altura, proceso que tendrá luego fuerte auge en sectores como Laureles y el Poblado” (Matews, 1996, pág. 301), viéndose hoy generalizado en toda la ciudad en un intento por abordar el tema de ciudad compacta.

Para la década de los ochentas se dió un incremento en el fenómeno de invasión, es así como las laderas occidental y oriental en el centro y norte de la ciudad se vieron ocupadas de manera inminente; paralelamente se empezó a presentar un tipo de desarrollo de vivienda en altura para la clase media alta, en la zona suroccidental y suroriental de la ciudad.

Para estos años amparados en el fenómeno de violencia se vió fortalecida crecientemente la construcción de unidades cerradas, de las que se tendrían los primeros modelos al finalizar la década del setenta, estas tipologías “generaron espacios verdes al interior, con una negación rotunda al espacio público donde los andenes, las áreas de protección al peatón y los parques públicos, no fueron contemplados.....” (Estrada Gil, 2012, pág., 118 )

La ocupación del poblado por su parte, se dará bajo otras directrices, como lo indica Estrada esta no se realiza de manera coherente, pues no se atiende a requerimientos de “infraestructura pública, espacio público, vías de acceso y servicios”; se realizan unidades cerradas en las antiguas parcelas haciendo uso de las servidumbres y escasas vías existentes; como característica general, se construye viviendas en altura, con menores índices de construcción, extensas zonas verdes privadas. (Estrada, 2007, pág. 118).

El fenómeno de ocupación del poblado con las características mencionadas se fue presentando progresivamente a partir de lo proyectos viales desarrollados en la década del 40, “la apertura de la variante de las Palmas, la construcción de la Avenida de El Poblado y con esta la inclusión en 1.945 de El Poblado en el perímetro urbano de Medellín” (Plan de desarrollo comuna 14, 2010, <https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpccontent/Sites/>

Subportal%20del%20Ciudadano/Planeación%20Municipal/Secciones/Plantillas%20Genéricas/Documentos/Plan%20Desarrollo%20Local/Documento%20Plan%20de%20Desarrollo%20de%20EI%20Poblado.pdf]. Para la década del 70, se construirán vías paralelas entre la avenida el poblado y la regional, propiciando el surgimiento de nuevos barrios de estratos medios y altos, llegaría también la industria y se instalaría el sector financiero; todo esto junto con la normativa dictada subsiguientemente, termino elevando los costos del suelo generando la segregación espacial de la que se ha hablado y como consecuencia se terminó desplazando gran parte de los primeros pobladores de estratos bajos.

Migrantes del oriente antioqueño, ubicados inicialmente en “caseríos y por troncos familiares tales como los González, los Parra, los Berrio, los Loaiza, entre otros.” (Plan de desarrollo comuna 14, 2010, <https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Planeación%20Municipal/Secciones/Plantillas%20Genéricas/Documentos/Plan%20Desarrollo%20Local/Documento%20Plan%20de%20Desarrollo%20de%20EI%20Poblado.pdf>).

#### **Algunos de los procesos urbanizadores y equipamientos realizados en estos años se relacionan a continuación:**

Entre 1950- 1970 se dan procesos de loteo realizado por los propietarios de grandes extensiones de tierra, en la parte noroccidental y nororiental de la de la ciudad dando como origen barrios como Santander , Miramar, en el noroccidente; y Granizal, Villa Guadalupe, San Pablo, Santa Cruz, en el nororiente. Barrios como Laureles, y Suramericana serán ejecutadas por empresas constructoras a mediados de los años 70.

Las actividades de urbanización realizadas por el estado a través del ICT serán ejecutadas entre 1960 - 1980, caracterizándose por vivienda la estandarización de la vivienda, se aborda el tema de vivienda unifamiliar, y se introduce algunos de los primeros proyectos de vivienda en altura en la ciudad, el ICT se ocupó de cubrir la demanda de vivienda Obrera, con algunos proyectos para la clase media ocupando sectores de la ciudad como “Otra Banda” la zona norte y centro occidental, así como la centro oriental, de estas intervenciones resultaron barrios como:

Barrio del departamento (1951), Carlos E. Restrepo (1969), Altamira, Los Pinos, Santa Mónica, Las playas (1961), Pedregal (1961), Belencito (1969), Doce de octubre (1970),

Francisco Antonio Zea [1972] Tricentenario [1977], Torres de Marco Fidel Suarez [1976], Loyola y por procesos por autoconstrucción con Alfonso López, Florencia, Girardot, Boyacá, Toscana y Boyacá las Brisas.

El estado también actuó a través del BCH que construyó la Villa del Aburrá III [1986], y Corvide que realizaría obras como el Pinar del Cerro [1985], Balcones de Robledo [1987], El Limonar I y II [1990], Portón del Limonar [1992], Kennedy [1982], Villa Sofía - Romedal [1987], Vallejuelos [1985], La Iguaná [1990]. [Matews, 1996, pág. 294 - 338]

De los procesos de invasión, generados entre el año 1970 y 1985, que ocuparon las laderas occidental y occidental resultaron barrios como el Mirador, El progreso, Brasil, Arrayanes, El triunfo y Picachito. [noroccidente]; Santo Domingo N° 1, El Compromiso, Aldea, Pablo VI, LA esperanza N° 2, Carpintelo, La María, Candelaria (Cementerio Universal) entre otros.

#### **Equipamientos realizados entre 1950-1990:**

Estadio Atanasio Girardot 1953  
 Feria de ganados [1957 -1958]  
 Terminal de Transportes Mariano Ospina Pérez 1970  
 Palacio de Exposiciones y Convenciones de Medellín 1975  
 Plaza minorista José María Villa 1984  
 Centro administrativo la Alpujarra 1987  
 Teatro Metropolitano 1987  
 Autopista Norte.

A partir de finales de la década del 90 hasta hoy las soluciones de vivienda se ha venido dando por parte de la empresa privada, con esto se impone finalmente una tipología de unidades cerradas con torres de apartamentos de mas de 10 niveles y zonas verdes al interior, también se observan algunos proyectos aislados de un solo edificio, ejecutado por pequeñas constructoras que aprovechando las áreas generosas de la unidades prediales de los barrios mas tradicionales de la ciudad, construyen edificios de vivienda entre 5 y 30 pisos, algunos de estos se proyectan bajo la figura de VIP o VIS para conseguir mejores índices de aprovechamiento del suelo logrando mayor densificación; las intervenciones estatales frente al tema de vivienda, se han enfocado en planes de regularización y legalización de predios y mejoramientos de vivienda.

Desde 1990 hasta hoy la orientación del sector público se centra por en la ejecución de proyectos de espacio público y equipamientos, como parte de una estrategia de adecuación de la ciudad para el

desarrollo de nuevas actividades económicas que implican la exportación de la ciudad como imagen.

#### **Equipamientos realizados entre 1990 hasta hoy:**

Espacialidades en torno al metro de Medellín.  
 Plaza de San Antonio 1992.  
 Terminal Alberto Díaz Muñoz 1993  
 Edificio de empresas públicas de Medellín (E. Inteligente) 1997  
 Parque de los Pies descalzos 1999  
 Museo interactivo 2000  
 Plaza Botero 1999-2000  
 Parque de los Deseos 2003  
 La antigua alcaldía se integra al Museo de Antioquia 2000  
 Plaza de La Luz 2005  
 Paseo peatonal Carabobo. 2006 – 2007  
 Parques bibliotecas 2011  
 Plaza de la libertad 2011, entre otras.

Los proyectos de infraestructura vial y el transporte así mismo ha sido una constante que caracteriza la intervención estatal, será un hecho trascendente que tendrá profundas incidencias en el tejido urbano. Desde el año 1984, fecha en la que se realizaran las contrataciones para realización del metro (desde el año 1979 se habría creado La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada – Metro de Medellín Ltda. para la administración y operación de los sistemas de transporte masivo)... y con la puesta en funcionamiento del mismo en noviembre de 1995, se dio inicio a un proyecto de movilidad, que ha tenido como resultado múltiples obras anexas, se ha buscado consolidar un sistema integrado de transporte; así se han proyectado y ejecutado cables aéreos, buses articulados, buses padrones, el sistema de bicicletas públicas, el nuevo tranvía de Ayacucho, etc., todo lo anterior ha brindado a los habitantes de Medellín nuevas perspectivas sobre esta, nuevos mapas mentales, nuevos imaginarios de ciudad y velocidades, presentando una visión renovada de la espacialidad pública bajo el tema de movilidad; lamentablemente dentro de este discurso el peatón como actor elemental se ha visto relegado, el peatón es obligado a hacer uso de espacios residuales, inadecuados y carentes de estructura.

Producto de la adecuación de la ciudad en pos de estos sistemas se ha reconfigurado la malla urbana, en algunos casos con éxito, en otros como la ocurrida en el centro histórico de la ciudad preocupantes, pues se advierte un desequilibrio, alteraciones provocadas con la inserción de nuevas escalas y velocidades donde hay una falta de dialéctica con lo existente, ocasionando segregaciones espaciales, de esto por ejemplo se ha transformado a

antiguas centralidades como el parque Berrio, en espacios auxiliares de los nuevos sistemas de transporte.

“El 7 de agosto de 2004 entró en funcionamiento la Línea K, Metro cable del nororiente, y el 3 de marzo de 2008 inició su servicio el segundo Metro cable, Línea J, que atiende sectores del occidente de Medellín.... En febrero de 2010 se puso en servicio la primera línea turística, Cable Arví, Línea L, al oriente cercano; el 22 de diciembre de 2011 el METRO inició la operación, por encargo del Municipio de Medellín, de la Línea 1 de buses articulados; el 17 de septiembre de 2012 se entregaron dos nuevas estaciones en el Sur del Valle de Aburrá, Sabaneta y La Estrella. En 2013 el METRO empezó a operar la línea 2 de buses padrones.” (Metro de Medellín Ltda., 2015, <https://www.metrodemedellin.gov.co/Quiénessomos/Historia.aspx9>)

Como resultado se observa que el centro histórico de la ciudad, ha entrado en un proceso de **reubicación de usos** con la migración de los instituciones culturales, administrativas y financieros hacia nuevos sectores; la densidad comercial ha ido en aumento, a la par la intervención y la atención a la espacialidad pública desde la administración municipal ha ido en detrimento, sin la atención requerida a las condiciones locales, sumado a lo anterior, viéndose atravesado por vías de alto flujo vehicular que agrietan las relaciones espaciales, el espacio mismo se torna desequilibrado, desestructurado y segregado; el centro histórico presenta así dificultades para brindarle mayores y mejores calidades a los habitantes de la ciudad.

A continuación, se señalan otros acontecimientos importantes que enmarcarán la visión de ciudad y representarán herramientas de actuación a partir de la década del 90:

- **La participación de Colombia en la Cumbre de Río de Janeiro.**

En 1992 en esta se hace “un reconocimiento internacional al medio ambiente como un asunto integral del desarrollo humano...” (Estrada Gil, 2012, pág., 135) esto derivó en la creación de la ley 99 de 1993 por la cual se crea el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental -SINA- y se dictan otras disposiciones. Aportando una mirada en pos del medio ambiente desde la sustentabilidad, la sostenibilidad.

Aunque sin ser nueva la preocupación en la ciudad por el tema del manejo del ambiente y de los componentes naturales, se tiene que la visual higienista haría inicialmente su apuesta en este campo; desde aquí se realizó un acercamiento diferente, aunque como objetivo se presentó la preocupación común de brindar condiciones óptimas para el bienestar y la salud de la comunidad. El tema del manejo de agua fue protagonista para los higienistas, apareciendo como una preocupación constante; bajo esta mirada y no contando con otras estrategias se actuó desde el temor y el desconocimiento; de esto numerosas proyectos concluyeron con la canalización y cobertura de quebradas, la Palencia sobre la calle Ayacucho sería una de las primeras, y la quebrada Santa Elena.... sobre la avenida la Playa.

Con el pasar de los años, el interés por el componente natural se fue diluyendo en atención a otros propósitos, pero se observa que desde finales de la década del noventa se comenzará bajo el direccionamiento de lo ambiental a realizar múltiples intervenciones, en procura de brindar mejores calidades a Medellín. Esta visión renovada atienden diversos aspectos, desde aquí se puede observar como las obras retoman temas planteados por Wiener y Sert como el cinturón verde en la periferia de la ciudad, los corredores verdes en las cuencas de las quebradas, el parque lineal del río Medellín, en el que actualmente se adelantan obras de recuperación y adecuación.

“la política ambiental trajo consigo el reconocimiento de los componentes naturales del espacio urbano como elementos claves, un énfasis en el enverdecimiento de la forma urbana y del redireccionamiento de eventos socialmente significativos al espacio natural.” (Estrada Gil, 2012, pág., 135)

- **El plan estratégico para Medellín y el Área metropolitana (entre 1995 y 1997).**  
Fortaleciendo el tema de región y gran región en el que se hiciera énfasis, desde el plan piloto, el tema de comunicación terrestre y transporte será clave.
- **La ley 388 entra en vigencia en 1997, reglamenta la creación y ejecución de los planes de ordenamiento territorial a nivel nacional.**

Atendiendo el tratamiento de componentes urbanos y rurales en el marco de un componente general, este define las estrategias y objetivos de actuación. Como característica general el Plan de Ordenamiento Territorial proyecta, no sólo una visión de ciudad, pues indica que procura ser un instrumento con visión de región.

Mediante el POT se realiza entonces la clasificación del suelo de la ciudad, se reglamentan los aprovechamientos con

índices de construcción y ocupación, se plantean un conjunto de tratamientos, orientados a direccionar la actuación pública y privada, indicando aprovechamientos, usos, características de las edificaciones entre otras, direccionadas a lo que se define como polígonos de actuación, los cuales están delimitados mediante lo que se consideran zona homogénea unificada bajo atributos naturales y artificiales; paralelamente también presenta el uso de instrumentos de gestión del territorio como los planes parciales por ejemplo, se plantea el tema de reparto de cargas y beneficios, plusvalía, valorización entre otros. Es así, como en 1999 se formula y presenta el P.O.T. que se modifica y revisa en los años 2006 mediante el acuerdo 46 y en 2014.

Para finalizar se subraya, que estas últimas décadas han estado determinadas por la búsqueda de una transición de la ciudad industrial a la ciudad de servicios, esto es algo en lo que Medellín se ha ocupado notablemente, pues procurando orientar su economía hacia el sector terciario se ha trabajado para que la ciudad industrial se adecue en pos de consolidarse estratégicamente como una ciudad de servicios. De lo anterior, se tiene que desde el sector público la intervención haya estado enmarcada en el espacio público, en la infraestructura vial y el transporte, todos estos han sido pensados “como elemento estratégico para la internacionalización de la ciudad” (estrada, 2007, pág. 136), los proyectos bajo la estrategia denominada Urbanismo Social, ejecutadas a través del POT y el PUI, creados en el 2004, son otro claro ejemplo de esto.

## **Historia Paralela Conexión Oriente 1940 hasta hoy**

Un hecho que tendrá notable trascendencia y continua evidenciando el interés de Medellín por generar vías de comunicación con Colombia y el resto del mundo a través de la subregión del Oriente antioqueño, será la construcción del aeropuerto de Medellín José María Córdoba en el municipio de Rionegro. Entre 1979 y el año 1985.

Durante este período se crean nuevas vías de comunicación terrestres, con la subregión del Oriente antioqueño, donde sumándose a la ruta existente de Santa Elena, y a la - Autopista Norte por el municipio de Guarne, se ejecuta la variante las Palmas.

Sin embargo, teniendo estas tres rutas, el tema sigue en vigencia, para esto se realizarán una serie de obras que establecen así mismo, nuevas conexiones al interior de la ciudad, la nueva Circunvalar Oriental proyectada como conexión del centro-norte y el sur de la ciudad y a su vez de la ciudad con el oriente antioqueño; un túnel



urbano en el sector donde se encuentra el seminario; una nueva vía conformada por una serie de viaductos rodeando la ciudad en su perímetro centro oriental y finalmente el túnel Santa Elena de 8.2 km de largo, por el cual se llega al valle de san Nicolás, donde a través de un nuevo intercambio se establecerá finalmente la conexión con el Aeropuerto José María Córdoba. Con esto las expectativas de la ciudad recaen una vez mas sobre la zona Centro Oriental de esta y su relación de conexión con el oriente antioqueño.

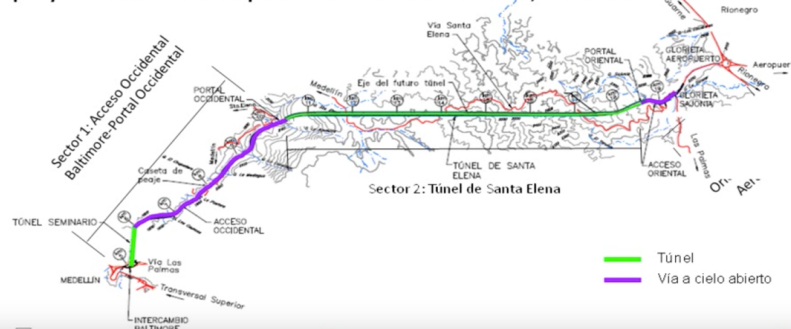
## DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El Megaproyecto se conforma de dos etapas:

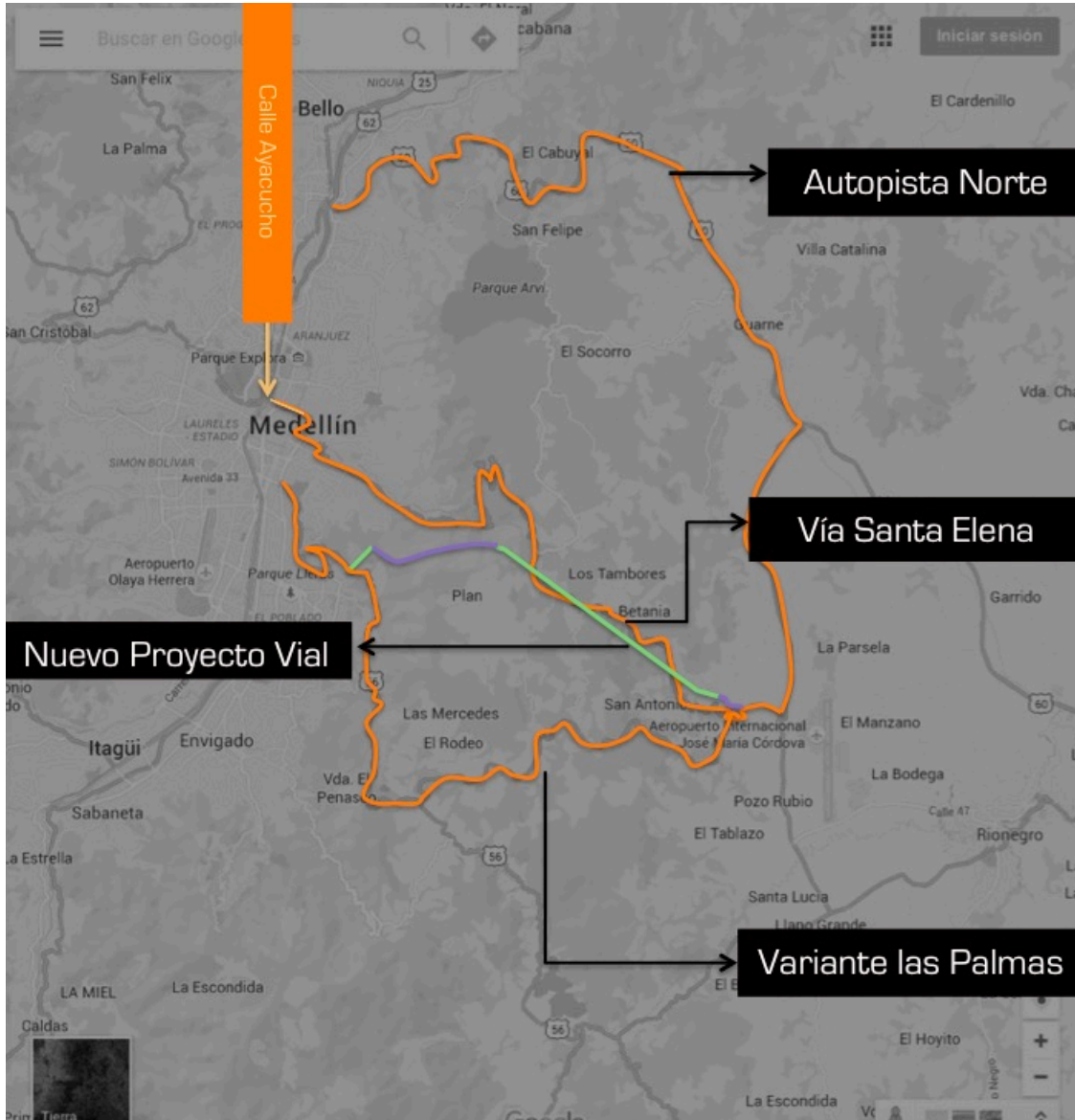
I - Constituida por una calzada y dos tubos en el túnel Santa Elena, uno en operación y el otro como ruta de evacuación y servicio.

II - Comprende una segunda calzada y el segundo tubo en operación paralelo al primero.

El proyecto se ha dividido para estudio en tres sectores, identificados así:

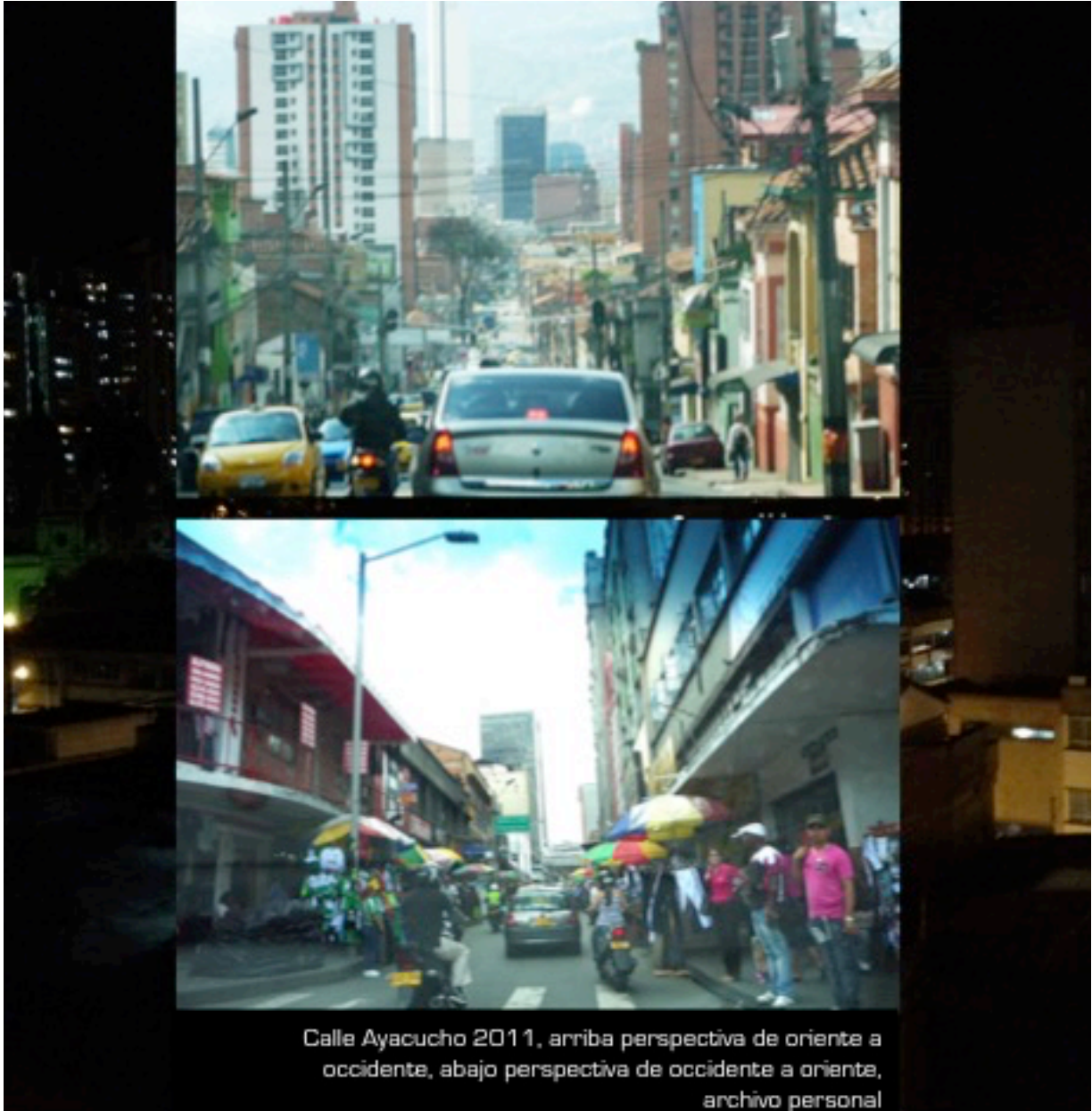


Trazado conexión túnel de Oriente (Video institucional Túnel de Oriente - presentación, 2011, <https://www.youtube.com/watch?v=nWLWhweZbA>)



Conexiones de Medellín con la subregión del Oriente Antioqueño y calle Ayacucho. Plano base Google Maps, trazados de vías a mano alzada sin escala.

## Historia Paralela Calle Ayacucho 1940 hasta hoy



La velocidad con la que la ciudad a cambiado desde la década del cuarenta del siglo XX, ha dejado marcas sobre la calle Ayacucho, esto se verá reflejado en la conformación y consolidación de nuevos

barrios, usos, sistemas de transporte, y toda clase de dinámicas. Durante este período el tranvía y el ferrocarril entrarán en desuso para finalmente ser remplazados dentro del paisaje de la ciudad por los buses de servicio público y vehículos a gasolina, por el Metro, buses articulados, y próximamente un nuevo tranvía sobre Ayacucho.

Ayacucho como la vía de mayor continuidad en la parte oriental de la ciudad, se comporta como importante eje de conectividad, que atravesado a su vez por diferentes corredores de alto flujo vehicular, como la avenida Oriental, la Avenida del Ferrocarril, la autopista Regional y por las estructuras aéreas del metro, se ha reconfigurado a la par de la geografía mental y la malla urbana del centro histórico de Medellín.

Iniciando entonces un recorrido por los acontecimientos que han vitalizado a Ayacucho, en el oriente de la calle se podrá observar, como las elites sociales antiguamente ubicadas, fueron migrando irrumpiendo en nuevos lugares, de aquí que las suntuosas edificaciones que quedaron de esos años fueron demolidas y en algunos de los casos refaccionadas y reutilizadas para usos institucionales o corporativos; las antiguas fincas de recreo, fueron progresivamente parceladas y vendidas; en lo que alguna vez fuera la finca Miraflores, por ejemplo, durante algunos años estuvo ubicada la casa de ejercicios espirituales de San Ignacio de Loyola y luego la urbanización con este mismo nombre.

Y es así, como continuando con la dinámica de loteos en manos de los propietarios de las antiguas parcelas, para las décadas del 70 y 80 se propiciaron procesos de urbanización desarrollados por la empresa privada y el estado; teniendo como eje central la calle de Ayacucho y dando origen a barrios que heredaron en algunos de los casos el nombre de las antiguas fincas y hacendados. Será por ejemplo el ICT quien construiría la urbanización Loyola y los Cerros; pero por otra parte estas laderas no fueron ajenas al fenómeno de los barrios de “invasión”, la huella de lo ocurrido a mediados de los años ochentas en la ciudad se evidencia en la trama urbana irregular en el extremo centro oriental de la ciudad.

Se consolida entonces, sobre el tramo oriental de Ayacucho la vivienda para la clase obrera y trabajadora, las antiguas fábricas ubicadas en la zona son desmontadas obedeciendo a la zonificación derivada del plan piloto de la ciudad y al deseo que busca evolucionar la economía fabril por una prestadora de servicios; en estos antiguos polígonos industriales se abrieron paso nuevas viviendas y el paisaje de Ayacucho se ve transformado; donde antes irrumpían las chimeneas, los arrieros y el tranvía, se fue consolidando un comercio a escala del barrio, que volcado sobre la calle Ayacucho ofrece tiendas de abarrotes, cafeterías, panaderías, restaurantes, venteros

ambulantes, entre otros, todo allí sobre lo que ha sido la centralidad y el lugar de concurrencia de la actividad social de estos barrios; se ven así vehículos y peatones compartiendo el mismo espacio, conformando entre la mezcla de velocidades una continuidad, que nuevamente ha venido transformándose, en recientes días, ya que las obras del nuevo tranvía no se han hecho esperar, y algunas cuadras de Ayacucho ya se encuentran peatonalizadas completamente.

La dinámica que se vive en el extremo occidental de la calle por su parte, se verá cambiada por el desmantelamiento del ferrocarril de Antioquia, pues quien en sus inicios diera sentido a las actividades aquí apuntaladas, le deja el camino a los buses de transporte público y los vehículos a gasolina, estos serán entonces el paisaje circundante, entre la avenida del ferrocarril y la autopista regional.

De todo esto, algunas de las actividades iniciales aquí en el occidente, sobreviven otras terminaron evolucionando y se sumaron nuevos usos; la vocación de Ayacucho será así la de una calle de servicio, donde conviven la estación de Bomberos los Libertadores, la unidad habitacional los libertadores, bodegas, locales de encomiendas, tiendas de insumos y talleres con toda clase de laboriosidades relacionadas con el sector textil, porque a la par que la ciudad direcciona su economía hacia un mercado de servicios, mantiene arraigado en sus afectos su vocación fabril. Es así como en este lugar realiza sus actividades una corporación que acoge a pequeños y medianos confeccionistas, y aquí se presenta anualmente una feria de moda alterna a la desarrollada por los grandes industriales en Plaza Mayor.

Lo cierto es que este sector se ha visto de alguna forma permeado por vía directa o por pura coincidencia, por comercio y actividades relacionadas con la industria textil, a pesar del fraccionamiento espacial que supone la avenida del ferrocarril estos movimientos han migrado y se han tomado la calle Ayacucho cuadras mas hacia el oriente, donde se han mezclado con las tradicionales ventas de maquinaria para la confección ubicadas sobre la carrera Cundinamarca. Puede observarse así, como en los últimos 20 años se ha dado un creciente número de bodegas, talleres y pasajes comerciales atiborrados con telas e insumos textiles, que han terminado mezclándose con otros viejos usos o desplazándolos como es el caso de antiguas instalaciones educativas, y algunos de los depósitos de materiales de construcción, cercanos a la avenida del ferrocarril.

Con relación al componente educativo sobre esta calle, en Ayacucho con la carrera Tenerife exactamente, estaría ubicado entre 1926 y 1988 el instituto Pedro Justo Berrio dirigido por la comunidad

Salesiana, luego se trasladó a una nueva sede, dejando allí la parroquia San Juan Bosco y algunos locales y salones de la misma; la Universidad Autónoma Latinoamericana también empezó labores aquí desde la década del 70 las que continúan hasta hoy en lo que anteriormente fuera un convento; pero donde a cobrado mayor fuerza la actividad educativa, y a terminado haciendo parte integral de Ayacucho es en las inmediaciones de la plazuela de San Ignacio, allí se instala una oferta que desde la empresa pública y privada en diferentes instalaciones, brinda formación básica, técnica, tecnológica y profesional, fenómeno que hace parte de una gradual dinámica en este sector del centro de la ciudad.

De las actividades edificatorias producto de la euforia de las construcciones en altura y de la consolidación de entidades financieras en el centro de la ciudad durante las décadas del setenta y ochenta, Ayacucho también será protagonista, es así como persisten grandes torres, en las que se alojan numerosas oficinas y entidades financieras.

Como resultado de un proceso de **reubicación de usos** que ha vivido el centro de Medellín, las actividades institucionales y “culturales” definitivamente han migrado de Ayacucho y con esto se ha visto también disminuida la intervención estatal en la espacialidad pública, asumiendo una negación de las dinámicas locales. Las antiguas instalaciones que ocuparan los usos administrativos, terminaron cediéndole espacio al comercio y hoy acogen boutiques, toda clase de tiendas de remates, cachivaches, he innovando se proponen nuevas tipologías como los pasajes comerciales que ocupan y vitalizan el corazón de las antiguas manzanas.

La calle Ayacucho se ve así ocupada en el centro histórico por chazas y ventas ambulantes que la inundan de sonidos, de pregones, de color; como en un bazar interminable, a la velocidad de la marcha del peatón aquí tiene lugar el despliegue de las habilidades de mercadeo, regateo y negociación en sus formas mas naturalizadas dentro de la identidad paisa. Entre mercancías, mercerías, entre carros y mas gente se transforma y se reinventa Ayacucho, en el cruce de las voluntades de los que piensan y de los que actúan la ciudad.

Ahora bien, como parte de las directrices que han orientado las propuestas urbanas en Medellín desde las década del noventa, el tranvía de Ayacucho y los sistemas de cables planteados en el sector actualmente en ejecución, se integran a los proyectos de infraestructura, espacio público y movilidad enmarcados en la esfuerzo de internacionalización de la ciudad; y en este sentido Ayacucho así mismo participa de esa visión de región y gran región

desde las nuevas conexiones en marcha hacia la subregión del oriente antioqueño.

Como consecuencia, en el sector se empiezan a dejar sentir una serie de inversiones desde el sector público y privado en los últimos años, actualmente se ejecuta por ejemplo un nuevo centro comercial (tipología que ya empezó a colonizar antiguas zonas residenciales de la ciudad), y seguramente se generen numerosos procesos edificatorios en la zona centro oriental, que obliguen a ampliar en los próximos años el perímetro urbano de la ciudad, este hecho ya se ha venido perfilando con el desarrollo proyectos en altura sobre la vía Santa Elena.

## 2.2 TERRITORIALIDADES DE LA CALLE AYACUCHO

El arte de transmitir,....es el arte de construir una(s) memoria(s) de la(s) cultura(s) , los registros de unas prácticas que tiene en ellas no la manifestación "espiritual" de un grupo, sino la posibilidad de acumular para per-durar. (Montoya, 2008, pág. 36)

Si bien es cierto, que en la memoria de la ciudad, están implícito procesos derivados de discursos oficiales, no por eso en la ciudad territorio, se diluyen las huellas que son el resultado de las voluntades de todos los individuos que en ella habitan; desde la exteriorización que es inherente a la condición humana, todos los individuos terminan por reclamar un espacio, ejercer su territorialidad y desde las formas y los medios, con las técnicas construyen ciudad- territorio.

Abordar el valor de lo local en la calle Ayacucho, implica un reconocimiento de estas exteriorizaciones, que supondrá ese ejercicio territorial, en el que esta implícito el elemento de creación, esto permite rastrear una serie de condiciones y prácticas locales, que operan como huellas y marcas instaladas de manera imbricada, con otras huellas y marcas territoriales.

El recuento histórico por lo demás, permite entender la trama territorial que viabilizó la inserción de algunas de estas memorias, también observar como las ha invalidado cediendo espacio a otras, o las ha re-inventado en el transcurso de los años, las ha consolidado procurando su permanencia, o ha motivado una construcción retrospectivamente de las mismas. El recuento histórico entonces dota el ejercicio de un espacio para el auto-reconocimiento de la ciudad, realizando una invitación a la auto-valoración reflexiva, que permita plantear intervenciones de ciudad.

Lo cierto es que hoy en Ayacucho diversos ejercicios de territorialidad se cruzan, donde las técnicas “instrumentales y sociales” se ponen de manifiesto en diferentes medidas, espacios y tiempos. Los efectos de estos ejercicios y su producción creadora, se abordarán, rastreando un tramo de la calle Ayacucho que hará las veces de laboratorio, desde el río Medellín hasta la carrera 18 aproximadamente, donde se considera que se cuenta con un amplio espectro de lo urbano, ciudad de Medellín. En este segmento se abre así espacio diversos ejercicios territoriales, donde desde la “mnemo-técnica”, se puede entender como sobreviene el lugar:

La vivienda y el componente educativo, así como también el corporativo o financiero, pero de la misma forma el comercial, y el fabril, y entre todos, entre lo uno y lo otro, emergen los “entre”, los intersticios.

De aquí se tiene que como parte intrínseca al lugar le corresponden heterogéneas memorias cuyo efecto marca a Ayacucho como eje y/o centralidad, planteando aproximaciones y relacionamiento, actividades itinerantes, y diversas estrategias de ocupación y permanencia en el espacio y en el tiempo, y esto será evidente en la instalación del espacio físico, pero así mismo en los acontecimientos sociales, y en la manera que opera el lugar dentro de la estructura funcional de la ciudad, pues desde aquí se observa que finalmente, todos son solo una, de “mil maneras” de construcción del mismo territorio.

Sólo desde la valoración reflexiva, a las marcas territoriales y al ejercicio territorializante, puede emerger una postura crítica para la invalidación, la reinención, la consolidación o la retrospectiva de los diversos elementos que como actos creadores configuran el territorio.

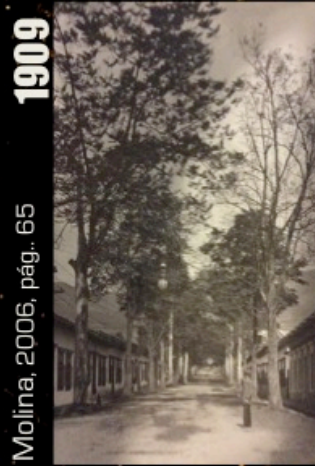


**B. Buenos Aires**

1903 Zuluaga, 2011, <http://es.slideshare.net/moros38/fotosantiguasdemedelln03>



1909



1909 Molina, 2006, pág. 65

1925



Zuluaga, 2011 <http://es.slideshare.net/moros38/fotosantiguasdemedelln03>

1934



Colarte, 2015, <http://www.colarte.com/colarte/foto.asp?idfoto=131236>

2011 Archivo personal



2015



Metroamerica, 2015, <http://metroamericas.com/2015/02/06/iniciaron-aberturas-de-instalacion-para-el-tranvia-de-medellin/>

**Ayacucho**

**Marcas Urbanas** Google