



UN VALLE PLANTADO DE EDIFICIOS

FOTOGRAFÍAS DEL AUTOR



LUIS
FERNANDO
GONZÁLEZ

Al sur de Suramericana y al norte de Norteamérica el paisaje artificial sigue arrasando con el paisaje natural del valle de Aburrá. Suramericana es una urbanización cerca del Ancón Sur que tiene varios años de desarrollo, mientras que su contraparte, en las montañas del noroccidente, cercanas al área urbana del municipio de Bello, es de años más recientes. Pero, igual, los edificios no se detienen allí, siguen más al sur y todavía más al norte, de aquel que fuera un idílico territorio, descrito por los viajeros cuando lo contemplaban en toda su longitud desde los altos de las montañas orientales, especialmente desde Santa Elena. Uno de ellos fue el sueco Carl August Gosselman, quien en 1826 dejó constancia de la visión impresionante que tuvo al contemplar el valle desde aquel alto, al punto de embargarlo una “emoción de belleza inenarrable”, considerarlo un verdadero paraíso y “uno de los escenarios más bellos que pudiera descansar la vista humana”; para, a renglón seguido, describirlo:

Desde ambos costados del mirador se extendían las montañas, bosques, paredes rocosas y abismos que formaban un semicírculo en intenso contraste con la uniformidad de la cordillera lejana, que a medida que avanzaba tomaba tonos de claridad mayor. La vista empezaba a descender por las pendientes y sembrados que alcanzaban tonos de verde claro hasta llegar a los pies de las casas, alamedas y plantaciones que rodean el valle como un anfiteatro que reposa con sonrisa infantil en medio de este jardín ideal.

Como si tuviéramos en las manos un mapa, se ven los prados, arroyos, alamedas, cuestras, bosques, campos de cultivo, plantaciones, casas de campo y chozas, mezclándose en forma tan exuberante que los ojos no saben dónde detenerse y avanzan siguiendo el recorrido del río Nechí [Aburrá o Medellín] que, cual una cinta de plata, descansa a un lado de Medellín, enclavado con sus casas rojas y blancas en el centro del paraje.¹

En poco menos de doscientos años de la visita y descripción del sueco Gosselman, la paleta de verdes se ha reducido considerablemente y avanza inexorable la paleta de ocre y grises. El anfiteatro cortado por la cinta de plata no es ya el jardín ideal de alamedas, plantaciones, sembrados y bosques, con casas de ensueño, de campo o chozas idealizadas en la visión romántica; ahora es un río mortecino, que se trata de revivir artificialmente, el que cruza un valle denso, con sus casas de techos rojos, terrazas grises y edificios y más edificios que suben y suben por las laderas de tierra rojizas y paredes rocosas. La naturaleza, tornada en el concepto de los espacios verdes o metáforas de la misma, es apenas un indicador de metros cuadrados por habitante, detrás de lo cual se siguen talando los árboles, rebanando las colinas, desapareciendo los cultivos o las fuentes hídricas naturales, cuando no convertidas en parques geométricos lineales.

La exuberancia no es vegetal sino artificial. Edificaciones que hacen malabares para quedar plantados en las laderas, ya de manera precaria en los barrios pobres o con presuntas calidades técnicas en los barrios ricos. La malla urbana se compacta y se expande, en un doble movimiento que implica más edificios en lo que ya está estructurado y, a la vez, la incorporación de suelos rurales para los nuevos edificios, en una continuidad que va desde el municipio de Caldas al sur del valle hasta el municipio de Copacabana al norte, y pronto seguirá hasta Girardota, y en unos pocos años hasta Barbosa, la frontera norte del valle de Aburrá. En total, serán diez áreas urbanas las que estarán contenidas en una sola, en el que fuera el escenario idílico para descansar la vista humana, y hoy escenario de las *afugias* del 50% de toda la población del departamento de Antioquia.

En la actualidad, de manera generalizada, caemos en la trampa de hablar del valle de Aburrá como una sola área urbana: la de Medellín. Tomamos la parte por el todo. Es cierto que en términos históricos la villa de Medellín fue una sola entidad administrativa cuando se creó oficialmente en 1675; dependiente de Aná —el núcleo central y administrativo—, estaban los parajes, sitios o pueblos de valle arriba o valle abajo: Ancón, Tasajera, Fontidueño, Otrabanda, Hatoviejo, La Culata, Guayabal, San Lorenzo o Itagüí, algunos de los cuales serían los núcleos poblacionales de los actuales municipios que comenzaron a desagregarse desde 1757, cuando se creó el partido de San Juan de la Tasajera —hoy Copacabana—, hasta el año de 1967, cuando se creó el municipio de Sabaneta; en ese lapso de 210 años se crearon los nueve municipios, por tanto autónomos, aunque sus incipientes estructuras urbanas antecedieron los actos de las figuras político-administrativas. Pese a todo, el centro, antiguamente Aná, hoy Medellín, siguió siendo el epicentro funcional, geométrico y simbólico de todo el valle, desde el momento en que fue villa

hasta hoy que se configura en un entorno metropolitano.

Las distancias existentes entre los distintos poblados del valle y su centro determinaron el desarrollo y consolidación de las incipientes estructuras urbanas alternas. Se configuraron, como todos los pueblos, a partir de una plaza presidida por una capilla o un templo, al principio elemental, y posteriormente monumental como para destacarse en el paisaje. Ese hecho definió un desarrollo con cierto endogenismo, debido a las características históricas particulares y aun de índole etnocultural, pocas veces valoradas y estudiadas, como las adscripciones a ritualidades religiosas particulares que hoy siguen siendo determinantes. Ese sabor pueblerino se mantuvo hasta hace pocos decenios en marcos de plazas, en mercados y en elementos de sociabilidad, y en la relaciones de los centros poblados con sus ruralidades, entre otros aspectos fundamentales. Pero, con la llegada de las fábricas, los procesos de industrialización del valle desde principios del siglo xx y las consiguientes presiones demográficas y de urbanización determinaron el inicio de los cambios en las pautas culturales y de aquellos elementos de sociabilidad y ritualidad pueblerina. No en vano el inicio de la industrialización fue en Hatoviejo, es decir, en Bello, y en Itagüí, buscando las fuentes hídricas de la García al norte y de la Doña María al sur del valle, pero no propiamente en Medellín. Así, las fábricas y sus obreros y sus barrios obreros fueron fundamentales para la introducción de cambios en las arquitecturas tradicionales, lo mismo que en la música y, en general, los hábitos culturales y sociales de aquellos pueblos tradicionales. Una incipiente modernidad o, como diría Renato Ortiz, una nueva tradición moderna.

Otro tanto se puede decir de la ocupación de la parte sur del valle que, desde finales del siglo xix, y especialmente en las primeras décadas del siglo xx, fue el lugar predilecto para que las elites ubicaran sus casas de campo, sus quintas de recreo y, posteriormente, sus primeras residencias. No solo era el sector de El Poblado sino también



municipios como La Estrella, el cual era considerado para 1930 como el “centro de veraneo más importante del país”. Esa prolongación de la mancha urbana mediante las casas de campo aceleró las rutas de la urbanización, como en la actualidad ocurre en la parte norte del valle de Aburrá, entre Copacabana y Barbosa.

La dinámica y funcionalidad del sistema urbano del valle de Aburrá ya era un fenómeno reconocido en la década de los cuarenta, cuando las mismas autoridades municipales señalaron la importancia de unir esfuerzos para solucionar problemas que eran evidentes, mientras que otras personas interesadas plantearon la realización de un plano regional. Estos aspectos fueron recogidos en el diagnóstico y la formulación del Plan Piloto, adelantado con la dirección de los urbanistas José Luis Sert y Paul Lester Wiener, entre 1948 y 1951, cuando se aprobó, quienes, a pesar de ser contratados para plantear una formulación para Medellín, lo reconocieron como un hecho de escala metropolitana. Los planos, análisis y propuestas se definieron como Área Metropolitana. Desde entonces también viene la tradición de hablar de Medellín como un todo urbano del valle.

La observación de aquel Plan Piloto sobre las dinámicas urbanas del valle era clara: “Las poblaciones del valle están perdiendo sus viejos caracteres. Fueron una vez sitio de quietud, pero la industria se ha inmiscuido en las áreas residenciales y las grandes carreteras pasan a través de ellas, cruzando frecuentemente las cuadras principales, destruyendo los viejos parques y cambiando su carácter”;² no obstante, su arquitectura seguía siendo casi al 100% de un piso, con muy pocas excepciones.

El inusitado crecimiento demográfico posterior y la expansión urbana tanto de Medellín como de los municipios aledaños entre las décadas de los cincuenta y los setenta, trajeron como resultado la conurbación, esto es, la continuidad de estructuras urbanas que una vez estuvieron lejanas. Fenómeno que fue incentivado desde la construcción del corredor multimodal del río, eje de toda la movilidad del valle desde la década de los cincuenta; y se acentuó a partir de 1995, con la inauguración del Tren Metropolitano del valle de Aburrá que, pese a su carácter y condición metropolitana, terminó por conocerse como el “Metro

de Medellín”. De ahí que la jornada de un día que hiciera el sueco Gosselman en 1826 entre las plazas de Medellín y Hatoviejo (Bello) hoy se hace en apenas veinte minutos. Toda la infraestructura construida ha llevado a que en los últimos veinte años el fenómeno de urbanización y densificación en altura se expanda de Medellín hacia los demás municipios del valle. Los edificios —primero los llamados de renta y luego de propiedad horizontal, los comerciales y bancarios— se concentraron en Medellín; pero ahora los nuevos edificios de apartamentos, de construcción tradicional o de muros vaciados, se construyen en cualquier parte del valle, a un ritmo cada vez más creciente y acelerado, de tal manera que cada confín del mismo está amenazado en el futuro próximo, pese a los planes de ordenamiento territorial o, tal vez mejor, gracias a ellos mismos y su laxitud normativa.

Sin duda este es el fenómeno urbano contemporáneo por excelencia. Ya no se trata únicamente de la disolución de los límites urbanos. De no saber dónde termina un área urbana y dónde comienza la otra. Eso es irrelevante en tanto la competencia está en proveer suelo urbano, densificarlo al máximo y hacerlo más rentable tanto para las políticas fiscales municipales como para las rentas inmobiliarias, sin medir las consecuencias ambientales, de sostenibilidad o de movilidad urbana, entre muchas consecuencias negativas que traen aparejadas estas intervenciones poco afortunadas en su mayoría. Pero a los dineros legales se les sumaron los ilegales para usufructuar las rentas del suelo urbano; hace unos años los dineros del narcotráfico entraron de manera discreta o encubierta a la actividad edificadora, pero en los últimos años de manera abierta se construyen sus propias torres, generalmente de vivienda de interés social, aprovechando las laxitudes normativas para legalizar dineros y generar rentas; hoy se ven descaradamente en el paisaje, desde el mismo centro a los barrios de Medellín, y de este a los municipios del norte y del sur del valle de Aburrá.



El inusitado crecimiento demográfico posterior y la expansión urbana tanto de Medellín como de los municipios aledaños entre las décadas de los cincuenta y los setenta, trajeron como resultado la conurbación, esto es, la continuidad de estructuras urbanas que una vez estuvieron lejanas.

Dada la autonomía administrativa municipal, cada uno de los diez municipios del valle de Aburrá tiene su propia política de ordenamiento territorial, haciendo más o menos caso a las llamadas directrices metropolitanas, emanadas precisamente por el Área Metropolitana. Autonomía que ha servido para que aquellos municipios receptores de vivienda obrera en un tiempo, o de vivienda social o, en últimas, vivienda para pobres, dejaran de serlo para transformar su oferta habitacional hacia otros grupos socioeconómicos, como ha sido el fenómeno urbano de Bello, cada vez más centrado en los estratos medios y altos. Parapetados en argumentaciones que son sofismas, el gremio de los constructores ha encontrado una gran disculpa para seguir creciendo en altura, densificando, generando déficits en infraestructuras, espacios públicos, zonas verdes, etc., trasladando sus problemáticas derivadas al ámbito público. Consideraron que las exigencias de Medellín son excesivas en términos normativos, por lo cual pasaron sus inversiones una calle más al norte o al sur del límite urbano, donde las laxitudes normativas les han permitido construir más pisos, en menos áreas y sin muchas concesiones, de ahí que se pasaron de los 17 pisos de Medellín a los 32 pisos de Bello, con pocos o mínimos espacios públicos y verdes, y los mismos accesos viales; por ejemplo, un proyecto en construcción, en un lote estrecho triangular y esquinero, sobre calles aledañas estrechas y una avenida, de tres torres, tendrá más de setecientos apartamentos. A este proyecto se le pueden sumar otros, incluso cercanos,

que inverosímiles e inquietantes son implantados sin un urbanismo destacado que se articule y aporte a la futura ciudad metropolitana y, por el contrario, multiplicarán los problemas hasta el absurdo.

Ni que decir de Sabaneta al sur, donde incluso ciertos desarrollos urbanísticos implicaron una dramática transformación paisajística de suelos rurales de veredas como La Doctora, Las Lomitas o María Auxiliadora, cuya modelación topográfica implicó grandes movimientos de tierra, con afectación a los ecosistemas, para implantar allí torres de apartamentos que no tenían garantizada el agua de consumo y cuyos primeros habitantes fueron víctimas de los problemas derivados de la equivocada intervención constructiva e inmobiliaria.

Y así se viene repitiendo, de sur a norte y de oriente a occidente del valle, una intensa actividad edificadora que crea otro paisaje, cada vez más artificioso y vertical, más problemático y de consecuencias impredecibles en términos ambientales, de movilidad e, incluso, de convivencia y seguridad.

Como dice el ecólogo brasileño Antonio Nobre sobre los responsables de la destrucción de la Amazonía, algo similar se podría decir sobre las razones de la destrucción cada vez más acelerada del valle de Aburrá: “el principal problema es ‘la ignorancia arrogante’ de muchos empresarios y políticos. Una ignorancia impenetrable, que no acepta evidencias”,³ obviamente hay una distancia enorme entre la Amazonía y su impacto en el clima mundial y el valle de Aburrá como hecho ecológico y ambiental



local y regional, pero eso no impide señalar que la “ignorancia arrogante” predomina para no entender que se ha llegado a una saturación, que la expansión hacia las zonas de producción agrícola o de protección ambiental es equívoca, y la conservación de estas áreas es más importante que la denominada producción de suelo urbano, algo reclamado de manera permanente por quienes han hecho de las rentas del suelo su gran negocio en detrimento del beneficio colectivo, las formas de vida y la calidad habitacional.

Expandir las fronteras urbanas y plantar más edificios en ellas es uno de los mayores suicidios programados. Cada nuevo apartamento al sur o al norte del valle es el incentivo para usar un nuevo automóvil como mínimo. Es lo que los especialistas llaman “tráfico inducido”. El prestigio del apartamento y del carro —o los carros— satura el espacio metropolitano cada vez con el incremento paulatino del número de vehículos privados, que para el 2013 era de 48.889 por cien mil habitantes, solo para Medellín, con lo que llegamos al inmovilismo en tiempos de la llamada “modernidad cinética”.

Pero no se trata solamente de saturación e inmovilidad. Es también la gran contaminación producto del aumento del parque automotor, bajo la absurda idea del prestigio social que culturalmente sigue

predominando. Un área urbana metropolitana en medio de un valle con una configuración geomorfológica como la que tenemos, con tal número de vehículos moviéndose para conectar habitantes lejanos de sus trabajos, dispara constantemente las alertas y los indicadores de salud, como lo demuestran los incrementos de las enfermedades cardiorrespiratorias producto, en gran medida, de la quema de combustible fósil. Ya no se trata de invocar el agotamiento del suelo urbano para seguir expandiendo las fronteras y plantar edificios, con el único beneficio de la multiplicación de las rentas de los inversionistas privados; hay una realidad incuestionable de crisis que demanda respuestas específicas, creativas y conjuntas de orden metropolitano. Las autonomías y argucias municipalistas, hoy más centradas en empresas políticas que en realidades urbanísticas y socioculturales cada vez más extinguidas, se agotan para dar paso a aquello que Jacques Aprile-Gnisset hacia 1975 denominó el “gran Medellín” y bautizó la “ciudad Aburrá”, es decir, una ciudad metropolitana, como el río que, también, es el Aburrá.

Pero ¿cuál será la ciudad que verá el viajero del futuro? ¿Se extasiará con el paisaje?, acaso, ¿un equilibrado paisaje entre lo artificial y lo naturalizado? O seguirá siendo una constante del presente: un valle plantado de edificios desagregados, anárquicos, insípidos, vacuos y poco creativos que solo sirven a los intereses económicos de los urbanizadores privados y del capital inmobiliario, tanto legal como ilegal. ■

Luis Fernando González

Profesor asociado adscrito a la Escuela del Hábitat, de la Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia sede Medellín.

Notas

¹ Carl August Gosselman (1981). *Viaje por Colombia 1825-1826*. Bogotá: Publicaciones del Banco de la República - Archivo de la Economía Nacional, p. 213.

² *Pórtico*, Medellín, núm. 7, septiembre de 1950, p. 31.

³ *El Espectador*, núm. 36.547, Bogotá, 10 de agosto de 2014, p. 31.