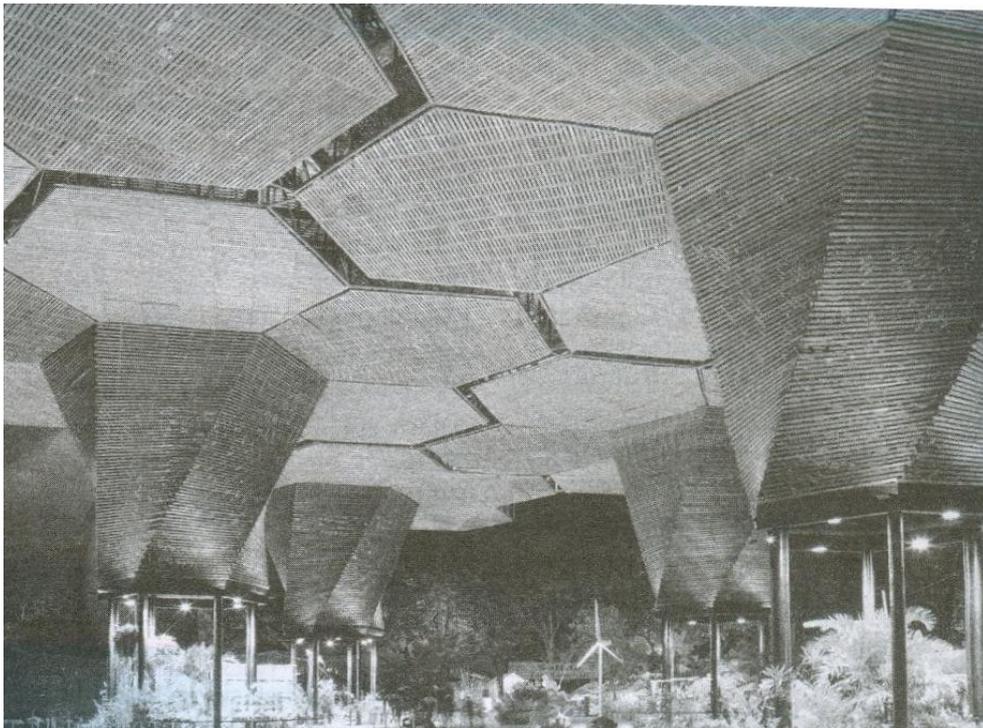


# Carabobo paso a paso

Luis Fernando Arbeláez



*“Como un signo + cuartean la ciudad la carrera de Carabobo y la calle de Ayacucho; aquélla del Norte al Mediodía; ésta de Oriente a Ocaso. Ni una ni otra enmarcan la plaza principal, cual si quisieran valer por sus méritos propios. La carrera le pasa a una cuadra, por el Occidente; la calle a una*

*cuadra, por el Sur, para formarle aledaños medio regulares, siquiera por dos lados, ya que la calle y la carrera opuestas rompen el paralelismo del trazado, con su desvío la carrera, la calle con unos quingos fementidos y afrentosos.*

[...]

“Carabobo y Ayacucho son las vías más largas de la ciudad progresista. La carrera la parte muy gentil de banda a banda; la calle arranca de la propia ribera del Aburrá y se trepa glorificada hasta las alturas de Miraflores”. Así se refería Tomás Carrasquilla, en 1919, a la hoy denominada carrera 52 (Carabobo).

El crucero de las carreras Carabobo y Ayacucho marcó siempre un hito en la ciudad; allí estaba concentrada la administración municipal y de justicia: la Alcaldía, el Concejo municipal, la cárcel y el cuartel de policía, tal como se puede observar en la Cartografía urbana de Medellín publicada por la Comisión asesora para la cultura del Concejo, en 1993.

En cada momento de la historia de la ciudad, Carabobo ha sido el termómetro de la vida cotidiana y de la actividad política y económica. Anota don Rafael Ortiz Arango, que alrededor de los años 30 del siglo pasado: *“de la calle Colombia hacia el sur, la carrera Carabobo fue una vía que tuvo característica de centro cívico hasta la calle de Pichincha; quizás por esta razón se le dio el nombre de La Rambla... En estas dos cuadras se encontraban todos los abogados de la ciudad, con oficinas de primer piso que daban directamente a la calle; además, todas las dependencias municipales y judiciales... La cuadra comprendida entre Maturín y Amador se constituyó en la sede del comercio más*

*elegante de la población. Los mejores restaurantes estaban en el cruce de Maturín con Carabobo”.*

A partir de Moravia, la carrera Carabobo se proyectaba hacia el norte con el nombre de El Carretero hasta alcanzar la cabecera municipal de Barbosa; entre el Bosque y Moravia, a principios de los años 30 del siglo pasado se proyectó la urbanización barrio Miranda. La Bayadera marcaba el sitio que enfrentaba la estación Medellín y la estación Amagá, y su proyección hacia el sur, hasta el puente de Guayaquil, era conocido como el Camellón de Guayaquil.

En la formación del sistema estructurante del Medellín central (Plan Estratégico de Medellín y Área Metropolitana 2015, 1998), ha jugado un papel clave el sistema de coordenadas formado fundamentalmente por:

- “La carrera Carabobo (52) y por las calles Colombia (50) y Ayacucho (49), que a la manera del Cardo y el Decumano de la ciudad romana, han sido la referencia de la expansión urbana.
- La Avenida La Playa (calle 51 y 52) y la quebrada Santa Elena”.

El mismo Plan señala: “El eje básico norte-sur en la formación urbana de Medellín y más aún del Valle de Aburrá, lo constituye la carrera Carabobo (52). En toda su extensión, pero particularmente desde la intersección con la calle San Juan (44) hasta el complejo del

Jardín Botánico (antiguo Bosque de la Independencia) y el Parque Norte. Este corredor fue clave para la localización de los principales edificios públicos de la ciudad, para la formación del sector hospitalario y universitario, y lo es hoy por la consolidación de un sector recreativo de máxima importancia en el extremo norte”.

El Plan de Desarrollo 2004-2007 de la actual Administración formula un proyecto urbano integral que promueva el desarrollo de los ejes Carabobo y La Playa, y la adecuación y articulación en el cuatrienio, de cuatro kilómetros de calles, andenes y espacios públicos de los paseos urbanos mencionados.

Estamos pues frente a un proyecto de ciudad que ha venido formulándose en los últimos años, y que parece contar con una aprobación tácita de sucesivas administraciones, técnicos y comunidad en general, consultados sobre el tema en distintos procesos participativos. El progresivo deterioro del corredor, la aparición de un comercio informal que ha desplazado al peatón, un tráfico vehicular desordenado que sobrepasa la capacidad de la vía y que produce una alta contaminación, el desgaste de las edificaciones del sector, inclusive algunas con valor patrimonial, son factores que indican la necesidad de una intervención sobre el corredor Carabobo-Cundinamarca, entendiendo que las manzanas comprendidas entre ambas carreras deben ser objeto, en el

futuro, de un Plan especial por parte de la Administración municipal.

La actividad económica que se desarrolla alrededor de Carabobo nunca ha sido puesta en duda; los locales ubicados en el sector comprendido entre San Juan y la avenida de Greiff siempre han sido el lugar de un intenso comercio de productos manufacturados y de otra serie de servicios. Aún hoy, recorrer la carrera 52 en el tramo antes mencionado es una experiencia que da testimonio, no sólo de la intensa actividad comercial (continuo flujo peatonal y vehicular, vendedores ambulantes y estacionarios, voceadores de productos, pasajes comerciales), sino de múltiples testimonios arquitectónicos que es necesario rescatar. No son todos grandes edificios patrimoniales, pero sí edificaciones que denotan estilos coloniales, republicanos, muestras de art-déco con fachadas que resaltan figuras geométricas, y arquitecturas de la modernidad que permiten leer historias aún no contadas y cuyo valor no es individual sino contextual; en suma, la calle Carabobo es un patrimonio de ciudad.

La valoración de los edificios patrimoniales requiere, además de su caracterización y referenciación a lo largo del eje, un plan de iluminación que permita su identificación y relevancia, su integración de la arquitectura y del paisaje urbano en horas nocturnas, y la posibilidad de hacer de Carabobo una calle de 24 horas. Pues en un proyecto de esta

naturaleza, la noche no puede ser una resultante impensada; cada uno de los espacios, de los cruces transversales, de los tramos que lo componen, deben ser planeados con el mismo rigor con el que se piensa la ciudad diurna.

El proyecto del Paseo Carabobo, en una longitud de 4.750 metros lineales entre La Bermejala (calle 82) y el puente de Guayaquil (calle 32), uno de los más importantes de la ciudad, significa cumplir un viejo anhelo; y el diseño y realización del primer tramo entre la avenida de Greiff (53) y la calle San Juan (44), en una longitud de 887 metros lineales, ha sido la oportunidad de contar en nuestra ciudad con un “espacio civilizado” donde se limita la circulación vehicular, se reduzca en forma significativa la contaminación, se refuerza la presencia vegetal, se facilita la actividad cotidiana, manteniendo la actividad económica tradicional y preservando y valorizando la calidad del paisaje y del patrimonio arquitectónico y urbano.

El proyecto, liderado por la Empresa de Desarrollo Urbano –EDU–, hace parte de un sistema mayor que pone en relación sitios clave de la ciudad y busca su articulación con los sistemas de transporte público, Metro y Metroplús. Sería conveniente analizar la posibilidad de extender el eje de Carabobo hasta la Casa Museo Pedro Nel Gómez al norte, e inclusive explorar la articulación del mismo eje, al sur, con el futuro Paseo del Río

y con la avenida de los Industriales, que con el tiempo debería ser una “calle civilizada” con amplias facilidades para el peatón en el tramo comprendido entre Argos y la Universidad Eafit.

La implementación de este proyecto debe plantear previamente alternativas de solución a problemas de movilidad y de tratamiento de la informalidad, que son altamente sensibles para la opinión pública. Con respecto a la movilidad, el cierre del primer tramo para vehículos de transporte público y la restricción de circulación, salvo en horas de abastecimiento, para otro tipo de vehículos, es una decisión extrema que con el tiempo debe ser analizada, con la posibilidad inclusive de permitir la circulación de automóviles “al paso” del peatón en horarios restringidos. El principio de las calles exclusivamente peatonales ha sido cuestionado hoy en día en numerosas ciudades, y evoluciona hacia uno de calles mixtas donde cohabitan peatones y vehículos livianos que circulan a velocidad reducida. El transporte público será satisfecho con anillos viales que limitarán el acceso de éste al centro fundacional de la ciudad.

El problema de las ventas ambulantes y estacionarias tendrá soluciones a partir de la localización de estos comerciantes en bazares estratégicamente ubicados que, sin embargo, deberían estar en áreas próximas a aquellas en las cuales se encuentran ubicados hoy en día, la cuales permitan una circulación de “calle a

calle”, tal como se presenta en nuestros pasajes comerciales tradicionales. La regulación de avisos y publicidad, que hoy ofrecen una contaminación visual extrema, debe ser objeto de medidas especiales que podrían, inclusive reevaluar la vieja interdicción sobre los avisos luminosos que tanta vitalidad conferían a las calles en otra época.

En síntesis, es necesario incorporar a la formalidad este primer tramo de la calle Carabobo, dándole a la informalidad un tratamiento adecuado, regulando la circulación vehicular, ordenando avisos y publicidad, e incentivando de la mano de la Administración otro tipo de usos que sean necesarios y compatibles con las actividades del lugar, tales como establecimientos abiertos al público (bares, restaurantes, etc.) y otros de demanda cotidiana. Paso a paso, Carabobo crea una mayor proximidad entre La Alpujarra y el Parque Berrío, sustituyendo en forma acertada la función conectora de la carrera Bolívar, propuesta en el Plan de Wiener y Sert en 1950.

Ah, y el éxito del proyecto reside en la “arquitectura de la calle”, y ésta sólo es válida cuando le brinda al ciudadano la oportunidad de “flâner”, de ociar y deambular al paso, encontrando cada vez un nuevo rumbo.

*\*Luis Fernando Arbeláez S. Arquitecto, director del proyecto urbanístico Grupo Ur. Publicó inicialmente este artículo en el suplemento “Generación” de El Colombiano el 3 de junio de 2005.*